

Anna Johansson

Ministern som definitivt



FAKTA

Namn: Anna Johansson.

Alder: 43.

Bor: Villa i Bergsjön utanför Göteborg och lägenhet på Kungsholmen i Stockholm.

Familj: Man och fyra barn på 7, 18, 22 och 25 år, plus ett barnbarn på 1 år.

Yrke: Infrastrukturminister. Sitter i Socialdemokraternas partistyrelse. Ordförande i partidistriktet i Göteborg.

På fritiden: Umgås intensivt med min familj, lagar mat, shoppar, gör ingenting.

Läser: Massor i jobbet. Orkar därför mest läsa skönlitteratur på semestern.

Citat: "Ta inte kort på mig när jag röker, det ser så jävla illa ut".

På väg till Järnvägsforum från Sundsvalls flygplats, hinner Anna Johansson med en intervju med TT. Den handlar om Cyklingsutredningen som ska leda till ökad och säkrare cykling. Före intervjun diskuterar Anna igenom med sin pressekreterare vad som ska och inte ska sägas.

FOTO: AGNETA PERSSON

Hon är ministern som inte har bestämt sig för vad hon ska bli när hon blir stor. Politikern som är evinnerligt trött på att få frågor om sin pappa. Vi hängde med Anna Johansson en dag på jobbet – och pratade allt från maxlast på lastbilar till hur man läser sagor för en sjuåring på distans.

–Om jag var gud över infrastruktur? Ja... då hade jag tillsatt massvis med resurser. Jag skulle förse EU med ett regelverk som ser till att fri rörlighet inte går före schysta arbetsvillkor och miljö. Jag hade sett till att svenska kollektivavtal gällde i Sverige och jag hade ordnat så att olika myndigheter fick mandat och resurser att stävja illojal konkurrens.

Men Anna Johansson är inte gud. Hon

är infrastrukturminister med halvt om halvt bakbundna händer. I och med det parlamentariska läget måste regeringen samsas med alliansen om vilka satsningar som ska göras.

–Det kommer att bli svårt, säger hon, men exakt hur svårt det blir vet vi inte än. Vi får se när vi har lagt våra förslag.

Det är fredag morgon. Anna Johansson ska tillsammans med sin pressekreterare

och en tjänsteman från näringsdepartementet flyga från Bromma till Sundsvall.

Dagens schema är tajt. Innan hon åker hem till familjen i Göteborg ska hon hinna med att prata tåg på Järnvägsforum, besöka det nya flygledartornet på Sundsvalls flygplats och ha möte med Luftfartsverkets ledning. Ytterligare ett par möten med bland annat Länsstyrelsen i Västernorrland ska också hinnas med. Plus intervjuer med lokala medier. Måste hinna äta också.

DET ÄR NU DET BÖRJAR. Resorna i Sverige, uppdateringen av läget. Anna Johansson är omgiven av experter som förser henne med kunskap, men hon måste ju bilda sig en egen uppfattning också, säger hon.



Jag har fortfarande inte bestämt vad jag ska bli när jag blir stor.

Hon vill träffa så många som möjligt som har med branschen att göra. Åkerier. Organisationer. Transportfacket? Absolut. Kan hon tänka sig att samarbeta med facket då, där finns ju en expertis kring många av de frågor hon driver? Tja.

–Både Transport och åkeriföretagen har kunskap som tjänstemännen inte har, och vi behöver så gott underlag som möjligt för att kunna fatta beslut. Men vi måste också ta hänsyn till andra aspekter än de fackliga. Det är Transport som företräder sina medlemmar. Inte regeringen.

Härom året hade högstadielassen återträff. Någon påminde Anna om hur hon som tonåring tvärsäkert hade sagt att "jag ska inte bli politiker". Hon var en diskussionslysten elev och dessutom

inte tänkte bli politiker



Semesterresan till Dominikanska Republiken utlöste ett elakt soleksem som ständigt måste smörjas.



Intervju med lokalradion. Pressekreteraren Elin Tibell är ständigt närvarande.



Anna Johansson åker med Sverigetaxi, ett företag som i Sundsvall kräver kollektivavtal av sina åkare.

dotter till den färgstarke Göteborgspolitikern Göran Johansson. Det var många som trodde att vägen var utstakad. Men själv hade hon inte några sådana planer. Hon hade inga särskilda planer över huvudet taget.

- JAG HAR FORTFARANDE INTE bestämt vad jag ska bli när jag blir stor, säger hon. Ett tag tänkte jag att det kunde vara roligt att bli lärare. Eller något med ord och bild. Kommunikation kanske?

Anna Johansson är förortsungen som hoppade av gymnasiet samhällsvetenskapliga linje efter ett år för att bli mamma. Skolan tog hon senare igen på komvux, sen var det slut på utbildning för hennes del. Men man är ju inte obildbar

bara för att man inte har en lång formell utbildning, säger hon.

-Man lär sig ju en del även utanför skolan, eller hur?

Det är många bananskal i livet som har legat rätt placerade, som hon själv uttrycker det. 1997 blev hon projektledare inom LO, 1998 blev hon ledamot av kommunfullmäktige i Göteborg och så där rullade det på. Så småningom blev hon biträdande kommunalråd och ordförande för sossarna i Göteborg. I höstas kandiderade hon till riksdagen, men Stefan Löfven ville i stället se henne som infrastrukturminister.

-Ja ... vad tänkte jag? Att det var roligt och samtidigt skrämmande att ta på sig en ny och svår uppgift på ett område som



Man ångrar sällan saker man gjorde.

jag inte hade någon större erfarenhet av. Att få det förtroendet är utmanande, men inget man säger nej till. Man ångrar sällan saker man gjorde. Jag vill inte titta tillbaks och se att jag har missade möjligheter bakom mig.

HON HAR BEHÖVT LÄSA PÅ. Transportbranschen har visat sig vara mer komplex än hon trott. Jo, hon vet mycket väl att vägarna är strösslade med oschysta villkor, och hon vet att det är mycket som behöver tas tag i. Något slags ansvar för miljön och de sociala villkoren måste skrivas in

i beställansvaret vid upphandlingar, men hur? Kan inte lova något nu, säger hon, annat än att det är en viktig fråga och att hon ska titta på det.

Taxibranschen då? Kan hon tänka sig en reglering?

-Att det behövs någon form av tydligare styrning är klart. Det behöver rensas upp. Men hur det skulle kunna göras och vad det skulle innebära är också något vi måste titta på.

Lastbilsförarnas protestaktion Här stannar Sverige, som även taxiförare har anslutit sig till, känner hon till den? »

5 LÄSARFRÅGOR TILL ANNA JOHANSSON

» När och på vilket sätt tänker du ta tag i problemet med billiga, utländska åkerier som konkurrerar ut de svenska?

– Det är inte ursprungslandet som är det väsentliga utan om företaget är seriöst eller inte. Det viktiga är att försöka åstadkomma drägliga arbetsvillkor för alla förare som kör gods- trafik på svenska vägar, oavsett om det handlar om internationell trafik inom eller utom EU, cabotage-transporter eller transporter med svenska åkerier. Nu träder nya regeländringar i kraft och vi följer noga om det får avsedd effekt. Vi är beredda att ganska snabbt titta på fler åtgärder om det inte är tillräckligt. Då kan det handla om krav på underleverantörer, krav på frakthandlingar i bilen och en del andra saker.

» När tänker Sverige förbjuda vinterfarliga EU-trailers med kort tvåaxlig dragbil?

– Det här har jag inte hunnit se över ännu. Jag vet dock att problemen är

större i andra delar av Europa eftersom det är vanligare med mindre, kortare lastbilar i övriga EU. Sverige tillåter ju längre fordonskombinationer på 25,25 meter, därför är det ett mindre problem för svenska åkerier. Därmed inte sagt att det inte är ett problem alls i Sverige. Ett sätt att förbättra situationen kan vara vinterdäckskrav på trailer, som man har infört i Norge. Men jag måste se över detta vidare innan jag kan ge ett tydligt besked.

» När inför Sverige krav på halk-

körning i körkortsutbildningen för tunga fordon?

– Det här är en fråga som kan aktualiseras framöver. EU-kommissionen har nämligen aviserat en översyn av EU-direktivet om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport.

» När kan vi förvänta oss att tillåten maxlast för lastbilar går upp från dagens 60 ton till 74 ton?

– Förhoppningsvis kan vi tillåta 64 ton redan under våren. Men att gå upp

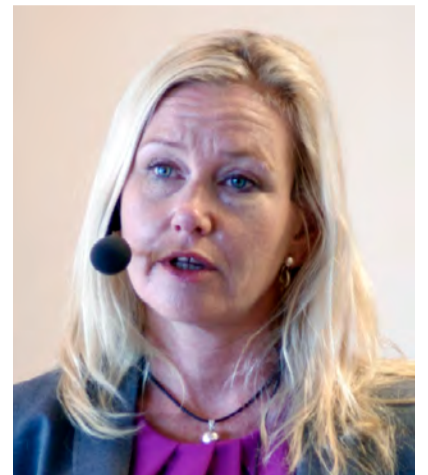
till 74 ton är knepigare, av två anledningar. Den första är att vi inte vill medverka till överflyttning av gods från järnväg till väg eftersom järnväg betyder nollutsläpp. Det andra är att om vi tillåter 74 ton så kräver det bärighetsåtgärder på framförallt broar, och de pengarna finns inte avsatta.

» Varför inte göra skyddsombuden till obligatorisk expertis vid upphandlingar?

– Jag är absolut öppen för att titta på det, men jag vågar inte svara på om vi kommer att gå fram med det.



I slutet av april invigs den nya tekniken i flygledartornet som gör det möjligt att hålla koll på två flygplatser samtidigt. Ministern får testköra vissa delar.



Tal om budget och Norrlandssatsningar på Järnvägsforum.



En sista telefonintervju innan Göteborgsplanet lyfter.

» Definitivt, säger hon. Budskapet kommer fram till maktens korridorer.

– Vi är redan mycket väl medvetna om de problem som branschen har och vi är beredda att vidta åtgärder. Så de behöver inte "väcka" oss. Men jag tycker ändå att aktionen är viktig, den behövs för att hålla den allmänna opinionen vid liv.

Miljön är också en stor fråga för Anna Johansson. Transporterna måste vara miljömässigt hållbara. Elektrifierade motorvägar som forskarna sitter och skissar på, kan det vara något?

– Absolut! Utmaningen blir att samverka med övriga Europa så att vi får ett system som fungerar överallt.

Vägsitageavgift?

– Det kommer med största sannolikhet

inte att hinnas med under den här mandatperioden. Utredningsarbetet visar sig vara så pass krångligt att vi förmodligen inte hinner få till en lagstiftning, men det är fortfarande en viktig fråga för oss.

"Jag ska inte bli politiker." Jojo. Se hur det gick.

SPELADE HENNES PAPPA någon roll i det här? Rikskänd kommunpolitiker. Årligt talat, hon är riktigt trött på att alltid behöva svara på frågor om honom. Nog hände det att hon bollade jobb med honom, men det har faktiskt funnits andra som hon bollat mer med. Att efter så många år i politiken fortfarande behöva svara på frågor om vilken roll pappa Göran spelat för hennes politiska karriär ...



Män behöver inte svara på frågor om sina föräldrar.

– Många i politiken har mammor eller pappor som varit politiskt aktiva. Men när det är män behöver de inte svara på frågor om sina föräldrar. Varken Mikael Damberg eller Thomas Bodström behöver det. Men Anne Wibbe behövde alltid svara på frågor om sin pappa. Dessutom har jag en mamma, en klok och stabil människa med hög integritet som ställt upp otroligt mycket för mig och min familj. Hon är en mycket viktig person i mitt liv, men henne frågar ingen om.

Den här dagen gick ju i lås som den skulle. Anna Johansson har pratat Norrlandssatsningar med järnvägsfolk, uttalat sig om Sundsvalls nya bro i både tv, radio och lokaltidning. Hon har ätit tårta med Luftfartsverkets vd och fått testa

den nya tekniken i flygledartornet som invigs i slutet av april. Alla möten hanns med.

EN SISTA TELEFONINTERVJU med Norrbottens-Kuriren innan hon går igenom säkerhetskontrollen, och infrastrukturministern är redo att åka hem till Göteborg.

När hon kandiderade till riksdagen hade familjen planerat för att hon skulle vara borta ett par, tre dagar i veckan. Nu blev det plötsligt hela veckor. Men det funkar det med. Läsläsning går faktiskt att greja på distans. Sjuåriga dottern läser framför webbkameran för mamma. Sen läser mamma godnattsagan.

AGNETA PERSSON