

# Vallöftet

**1965** var det valår och Olof Palme var kommunikationsminister. Han var riktigt på hugget och hade just beslutat att rakt emot en folkomröstning genomföra en omläggning till högertrafik.

På värkanten reste han land och rike kring för att entusiasmera folk både för den impopulära trafikomläggningen och för hästens lite osäkra val. Under ett tal inför Kalmars norra valkrets var marken osäker, det mumlades hårda ord i de djupa leden och han kände att smålänningarna behövde uppmuntras med något visionärt med ändå konkret valöfte.

Så på rak arm lovade han dem en bro till Öland!

Det sägs att han sedan var tvungen att hålla sig undan för finansminister Sträng i ett par veckor tills denne lugnat ner sig till pratbar.

**N**ågra veckor senare var han i Rimbo. Här hade man en nyomläggning av vägsträckan ur till det nybyggda färjeläget i Kapellskär på sin önskelista. Situationen var prekär.

Någon dåre hade planerat och byggt ett färjeläge för den tunga lastbilstrafiken till Finland. Vilket i och för sig var välbehövligt, det var bara det att man glömt bort anslutningsvägen till Kapellskär som var en smal och mycket nekörd oljegrusväg.

Den måste breddas, förstärkas och förses med ett nytt ytlager.

Palme insåg genast det valstrategiska i situationen och lovade, som vanligt, på rak arm att den nya vägen skulle byggas om och att den skulle vara klar till midsommarhelgen!

Det var i början av april som löftet gavs under högtidliga former.

Om drygt två månader skulle den nya vägen vara klar, med beläggning och vita linjer.

Jag var vid den här tiden andre man på Vägförvaltningens garage i Östhammar och av nån anledning ansåg vägdirektören Nordensköld att jag var lämplig för att genomföra Palmes önskan. Kanske för att den gamle högergubben mistänkte att jag var sosse?

Omläggning av fyra mil väg på drygt två månader.

I grus och beläggningsmassor rörde det sig om tusentals ton som dessutom måste fraktas lång väg. Idag hade man förberett en notering i Guinness rekordbok.

Men fördelen med Palmes valstrategiska byggen var att de inte behövde följa gängse ekonomiska normer. De kördes inte ens på löpande räkning, snarare gick de på galopperande kostnader.

Med andra ord, det fick kosta vad fan det gjorde.

Och det gjorde det.

**F**ör att genomföra den här grus- och beläggningsflyttningen behövde jag minst sextio stora grusbilar med släp. Åtminstone sex väghyvlar och massor av folk. Det mesta gick att få fram genom att rensa vägområdena omkring på folk och maskiner. Problemet var lastbilar med släp. Men eftersom jag visste att timmeråkarna hem-

ma just fått problem med tjällossningen och stod stilla så ringde jag runt och ett par dagar senare samlades ett fyrtiotal timmerbilar försedda med grusflak.

Rallyt började den 15 april.

Vi måste hålla en transportvolym om två tusen kubik per dygn. Enkel resa var det 40 km, något längre för beläggningsmassan.

Första dagen höll vi på i femton timmar innan dagskvoten var fylld. Andra dagen lastades bilarna med lite mer och var klara på tretton timmar. Tredje dagen ökade vi farten ordentligt och blev klara på elva timmar.

Så pressade vi en kvart om dagen och på lördag-söndag monterade många av åkarna bladfjädrar från järnvägsagnar och slog alla rekord i tunga lass och hög fart. Och alla var glada eftersom man hade ackord per levererad kubik.

Vi passerade första månadsskiftet med några hundra kubik till godo.

**F**öljande dag slog polisen till med hastighetskontroll och vågar. Tio åkardrängar fick prick på trafik kortet och dryga böter och ändå hade hälften av dem hunnit tippa av sina jättelass.

Polisbefälet gjorde klart för mig att det var slut på dumheterna och han brydde sig inte ett dugg om Olof Palmes löften. De höll vägen under stark bevakning, dagligen stod de på lur och med bittert sinne såg jag hur det skulle gå åt helvete. Efter en veckas luskörning med ständig polisövervakning kom lastbilscentralens gamle disponent ner.

– Jag löser det här i morron förmiddag, sade han tryggt och klev in i sin blänkande diselmerca.

Klockan nio morgonen efter var som vilken dag som helst, allå polispatruller i norra Uppland sökte sig som vanligt till något kafé för att få en leverpastejsmörgås och kaffe.

Fem minuter senare kommer det in en åkardräng med mössan i handen och stammar fram.

– Jag är ledsen men jag har just backat på polisbilen.

Det var en ful krock, båda framlysen och kylaren var krossade och bilen måste bärgas.

Samma sak hände på exakt samma tid med åtta polisbilar, den nionde lyckades en alert polisman rädda in på polisgården i Östhammar. Samtliga trafikpolisbilar i Norra Uppland var utslagna på mindre än fem minuter. Samtidigt satt den gamle disponenten på lastbilscentralen och ringde runt till alla Scania- och Volvoverkstäder i trakten:

– För jag se en enda av polisbilarna reparerade den här månaden så övergår vi åkare till att köpa Mercedeslastbilar!

Inom en timma hade vi åter full transportkapacitet, grus och asfalt flög fram och vägen var klar ett par dagar före midsommar eftersom norrlandsåkarna ville åka hem i godan ro.

Jag försvarade mig länge med att vår framfart var "kriminell i Rikets tjänst" men så här i efterhand kan jag väl erkänna att vi nog gjorde det för Palmes skull.

Han var en jävel som kommunikationsminister också!

## Kåseriet

AV LARS MOLIN