

KULTUR

Sara Kristoffersson: Först med tunnelbanan blev Stockholm en modern storstad



Tunnelbanan med sina just nu 100 stationer har blivit Stockholmlarnas blodomlopp. Foto: Alexander Mahmoud

Tricken, tuben, sossesnöret. Den 1 oktober 1950 invigdes tunnelbanan. Och det är inte bara ett kommunikationsmedel utan har också varit avgörande för stockholmarnas självbild, skriver Sara Kristoffersson och gratulerar en ständigt växande 75-åring.

Detta är en kommenterande text. Skribenten svarar för analys och ställningstaganden i texten.



Text Sara Kristoffersson

Spara

När blev Stockholm storstad? Några säger 1800-talets andra hälft då befolkningen mer än tredubblas. Andra säger kring förra sekelskiftet när den klassiska stenstaden på malmarna byggs. Åter andra pekar på miljonprogrammets förorter som förvandlar Stockholm till en storstadsregion med många kommuner. Själv skulle jag säga med tunnelbanan som invigs den 1 oktober 1950.

För mig har den alltid funnits där. Jag är uppväxt under 1970-talet på Norrmalm, först på Luntmakargatan och från sjuårsåldern bakom Norra Bantorget med T-centralen som närmaste station. Redan då fick jag åka buss ensam, men inte tunnelbana. Där gick gränsen. Vad som skrämde mina föräldrar – även de

uppvuxna i innerstaden – är oklart. Var det farligare under jorden? Fanns det fler skumma typer i tunnelbanan än på bussarna?

Tunnelbanan skrämmer fortfarande. I alla fall en del, som en nära vän från Skåne, vanligtvis tuff. Riktigt tuff. Men inte så tuff att hon tar tunnelbanan när hon är i Stockholm. I stället irrar hon runt till fots och navigerar med mobiltelefonens gps. Något med tunnelbanan upplevs uppenbarligen som farligt.

I Sverige finns framtidstro och visioner – natten mellan den 16 och 17 juni 1941 klubbas beslutet att Stockholm ska få en tunnelbana

Beslutet om den djärva satsningen på tåg under jord fattas nio år innan den invigs, 1941, mitt under brinnande världskrig. Danmark och Norge är ockuperade.

Tyskland förbereder sig för att anfälla Sovjetunionen. Men i Sverige finns framtidstro och visioner. Samtidigt som tyska truppförflyttningar österut pågår – natten mellan den 16 och 17 juni 1941 – klubbas beslutet att Stockholm ska få en tunnelbana efter långa diskussioner. Den kommer att bli en av världens största.

Åtminstone i relation till antal invånare i regionen.

Egentligen börjar det förstås tidigare än så.



Symbolen för den moderna staden Foto: Sara Damne

Med industrialiseringen ökar folkmängden i Stockholm dramatiskt och räcker inte till för alla som söker sig dit i jakt på arbete. De inflyttade trängs i överbefolkade kyffan och många får börja med att bygga upp den stad som ska bli deras. På kort tid uppförs stora delar av de slutna kvarteren med stenhus som präglar malmarna och gatubilden. Men det räcker inte. Invånarna förväntas bli ännu fler och staden börjar köpa mark utanför stadskärnan. Mycket mark. Och allt längre ut.

Områden som Enskede, Hammarbyhöjden och Traneberg tar form, och ansluts till spårvagnsnätet. Det finns emellertid ett problem. Så snart spårvagnarna från periferin når innerstaden fastnar de i köer, bland bussar, cyklar, dragkärror och fotgängare. Att pendla till jobbet tar tid och värst är det för resenärer söderifrån.

Efter en lång och slingrig väg runt Katarinaberget når de Slussen, eller ”Slussaneläudet” som trafikkaoset redan då kallas.

I en krans runt stan byggs ett slags småstäder eller mönstersamhällen avsedda för både boende och arbete med service som affärer, skolor och lekparker

För att göra spårvagnstrafiken smidigare byggs en bana från Skanstull till Slussen och en bit löper genom berg. Sträckan som invigs 1933 kallas ”Tunnelbanan” och etiketten får fäste. Vid det laget är behovet av bostäder akut och trånga gator och korsningar korkar fortfarande lätt igen. Nu följer utredning efter utredning innan beslutet fattas den där juninatten 1941. Få i samtiden ser det epokgörande, men satsningen förändrar Stockholm i grunden, infrastrukturen och mentaliteten.

Först efter freden sätts planerna i verket. Tunnelbanan blir bostadspolitikens ryggrad och 1950 rullar alltså det första tåget från Slussen mot Hökarängen, som långt ifrån är den enda förorten som uppförs. I en krans runt stan byggs ett slags småstäder eller mönstersamhällen avsedda för både boende och arbete med service som affärer, skolor och lekparker.

Två år senare är det dags för tunnelbanan att ta sig till Vällingby, folkhemsbyggets kronjuvel. Premiärturen från Odenplan är pampig med kunglig glans. När Prins Bertil klipper bandet smattrar pressfotografernas blixtrar och fyller stationshallen med ljus. Lika storstilad är invigningen av den så kallade ABC-staden som annonseras på reklamskyltar i tunnelbanevagnarna: ”Målet för söndagens familjeutflykt. Rom byggdes ej på ett år men ’staden’ Vällingby på två”. Närmast centrum finns höghus för invånare som förväntas åka tunnelbana, en bit ut byggs radhus och villor för bilburna.

Moderniteten börjar även förändra innerstan – i centrala Stockholm rivs omkring 700 byggnader

Hit flyttar snart den blivande statsministern Olof Palme och fler än han vill till förorten. I det moderna välfärdsbygget står innerstaden inte högt i kurs. Den är närmast på dekis och ordet ”slumbebyggelse” används flitigt i utredningar och rapporter. Det är i nyplanerade förorter urbaniseringen i Sverige äger rum: mellan 1940 och 1975 försvinner närmare halva befolkningen från svenska innerstäder och med miljonprogrammet avskaffas bostadsbristen. I Stockholm är tunnelbanan förutsättningen för expansionen och nu går det undan. Ständigt tillkommer nya stationer och linjerna dras längre och längre ut.

Ovanför jord händer också saker.



Tunnelbanan byggs, september 1953. På Hötorget står gamla saluhallen ännu kvar, men Sergelhusets tak har slagits av, och ateljéerna gapar tomma mot himlen.

Nederst i mitten står Betlehems kyrkan, som skall offras i oktober. Foto: DN/TT

Moderniteten börjar även förändra innerstan. I centrala Stockholm rivs omkring 700 byggnader. Hela kvarter jämnas med marken och schaktas bort. Sämst går det för Klarakvarteren på Norrmalm men även på de andra malmarna dyker grävsopor upp och lämnar stora kratrar efter sig. Inga fastigheter går säkra. I årtal förs en dragkamp om ett pampigt hörnhus i rött tegel vid Karlaplan där August Strindberg haft sin näst sista bostad. Till slut rivs kåken och ironiskt nog används resterna – kakelugnsbitar och glaserat tegel – till utsmyckningen av Näckrosen på den blå linjen med direkt koppling till miljonprogrammets förorter som Tensta och Rinkeby.

Det första spadtaget till linjen tas redan i mitten av 1960-talet men när uppgången till ena änden – Kungsträdgården – ska byggas blir det bråk. Ett antal hundraåriga almar står i vägen och efter två decennier av rivningsraseri har stockholmarna fått nog. Det handlar alltså inte bara om några träd. Kampen om almarna i maj 1971 är ett uppror mot ett mångårigt storskalighetstänkande och kommunalpolitiker som fattat beslut över medborgarnas huvuden.

Demonstranterna vinner – almarna räddas, uppgången flyttas och utbyggnaden av den blå linjen mot Järvafältet fortsätter

Striden får en symbolisk laddning. Makten om staden står på spel och protesterna engagerar en heterogen grupp av befolkningen, unga och radikala såväl som äldre och konservativa. Och demonstranterna vinner. Almarna räddas, uppgången flyttas och utbyggnaden av den blå linjen mot Järvafältet fortsätter.

Till en början fungerar konceptet. Sedan dyker nya problem upp. Många vill inte flytta till förorterna längst ut som får låg status. När 1980-talet gör entré lockar åter innerstaden och befolkningen ökar igen. Samtidigt markeras gränsen mellan centrum och periferi språkligt: "innanför tullarna" eller "utanför tullarna" handlar knappast bara om geografi, utan också om identitet och status.



Tunnelbana i solnedgång mellan Gamla stan och Slussen. Foto: Oscar Olsson/TT
Själv bor jag fortfarande kvar i innerstaden och hör på natten tunnelbanans rytmiska dunk från Söderströmsbron mellan Gamla stan och Slussen. Det är den mest trafikerade sträckan med fem spår och här passerar röda och gröna linjens tåg parallellt åt båda håll. När bron rustades upp för ett tiotal år sedan liknades det vid att operera ett hjärta som fortfarande slog. Men oavsett var stockholmare bor – innanför tullarna eller i förorten – har alla en relation till tunnelbanan, oavsett om de åker med den eller inte.

Varje dag tar hundratusentals färdmedlet för att ta sig till jobbet, skolan eller hemmet och många byter linje under sin resa. Tunnelbanan fungerar som stadens blodomlopp men är mer än ett kommunikationsmedel. Den har blivit en central bild för Stockholms identitet och självbild. Det spydiga skämtet när stockholmare kommer till Göteborg är gammalt men slitstarkt: "Var är tunnelbanan?"

Argast är kanske 15-årige Carl Bildt som i en upprörd insändare till SvD vänder sig mot att verket har "rent pacifistiskt innehåll"

Inte minst visar diskussionen om konsten på stationerna hur viktig tunnelbanan är för stockholmarnas självbild. Efter att ett tiotal konstnärer 1957 får i uppdrag att pryda T-centralen börjar man så småningom satsa på utsmyckningar på flera stationer. På Östermalmstorg blästrar Siri Derkert 1965 in teckningar och budskap på väggarna om kvinnofrågan, freds- och miljörörelsen. Det går inte hem hos alla. Argast är kanske 15-årige Carl Bildt som i en upprörd insändare till Svenska Dagbladet vänder sig mot att verket har "rent pacifistiskt innehåll". Kampanjen mot

atomvapen drivs av en liten grupp av folket, och skulle ”alla dylika minoritetsgrupper tillåtas att kludda ner då vet man inte hur det skulle se ut”.



Kungsträdgårdens tunnelbanestation med smyckade tak. Foto: Elis Hoffman

Men en sak är konsten på stationerna. En annan är tunnelbanans avtryck i konst och populärkultur. Den välkända skylten med ”T:et” används flitigt av konstnärer, ibland som symbol för urban puls och storstadsanonymitet, ibland för folktomma förortstorg och alienation. Kontrasterna mellan stadskärna och utkant hörs också i musik, som när Noice i ”En kväll i tunnelbanan” 1979 sjunger om röster som ekar bland betongen och nedklottrade sittplatser på perrongen.

Drygt tre decennier senare gestaltas utanförskapet ännu skarpare av hiphopduon Ison & Fille i ”Stationen”: ”Softar på stationen, inga cash så jag plankar ... Du vet jag har inga miljoner, men du vet vem jag är. En dag reser vi runt jorden, frågan är bara när.” Innerstadens blick är en annan och kan vara nedlåtande som Just D:s i ”Tre gringos”: ”Vi tog blå linjen nere från Fridhemsplan. Det kändes som om det tog minst halva dan ... Vi hade hamnat någonstans där vi kände oss ’lost’ ... Det var konstiga människor i lustiga kläder. Å nästan som om det vart varmare väder.” Gröna faran. Socialsnöret. Tricken. Tuben. Vad hade hänt om den inte byggts? Stockholm skulle så klart ha sett annorlunda ut. Troligtvis hade spårvagnssystemet aldrig lagts ned utan utvecklats och förorterna skulle inte ha kunnat placeras lika långt ut. I stället hade den täta staden kanske fått breda ut sig men en viktig bit i Stockholms identitet som storstad hade saknats och den 1 oktober fyller den biten 75 år. Grattis!

Fakta.Stockholms tunnelbana

Under 1900-talet första år började Stockholms kommunfullmäktige diskutera en tunnelbana, inspirerad av Paris, London och New York.

Beslutet fattades 1941. Fyra år senare påbörjades arbetet med den gröna linjen som invigdes den 1 oktober 1950, följd av röda linjen 1965 och blåa linjen 1975.

Tunnelbanesymbolen, med bokstaven "T", skapades av konstnären Kalle Lodén 1933.

I **början** var tågen tvåmansbetjänade, med en förare och en tågvakts som skötte dörrarna. 1965 gick man över till en tunneltågförare som fick hjälp av stationernas monitorer.

I **dag** är Stockholms tunnelbana 105,7 kilometer lång och har 100 stationer. **Tunnelbanenätet byggs** ut med 18 nya stationer och tre mil nya spår.

Tunnelbanan har ungefär en miljon resenärer dagligen.



Text Sara Kristoffersson

Stockholms tunnelbana är omskriven och ombesjungen. Kultursöndag har valt 13 stopp från Kristina Lugn till Ida-Lova.

Text Åsa Beckman, Gabriel Zetterström, Jacob Lundström, Emma Stenvall, Jonas Thente, Harald Bergius, Helena Lindblad, Hanna Fahl och Birgitta Rubin

Spara

Nyhetsbrev

Intro

Prenumerera

RÅGSVED (Ebba Grön "Hat & blod", 1981, Thåström "Brev till 10:e våningen", 2005)

Längtan bort var central för punkarna från söder om stan. Ur Ebba Gröns "Hat & blod": "Tänkte tunnla in till stan/checka läget ett slag/kanske hitta nån att bli kär/göra precis va fan som helst/bar vi slipper vara här." Men verkligheten kommer ikapp när gänget kliver av vid "centan" – en snubbe ger Johnny en fet jävla smäll och Per får en känga på kuken. Cirkeln sluts på Thåströms egna "Brev till 10:e våningen" flera decennier senare, där han sjunger om att ta linje 19 "hela vägen ut".

MARIATORGET (Hannes ft Waterbaby, "Stockholmsvy", 2022)

Hannes och Waterbabys låt "Stockholmsvy" från 2022 är en modern lokal klassiker. I den underbart DIY-aktiga musikvideon (signerad Marcus White) hoppar artisterna på en tunnelbanevagn på Slussen och tar oss med på en drömsk indiepopresa, som både känns längre och kortare än den faktiska färden från en station till nästa. Vid Mariatorget hoppar Hannes av, Waterbaby surfar vidare med två punkare längs röda linjen, samtidigt som låten ebbar ut.

HÄSSELBY GÅRD (1 Cuz och Greekazo, "Försent", 2019)

Tunnelbanan går som en rödgrönblå tråd genom svensk hiphophistoria. Efter ett välbekant plingplong ekar "linje 23 mot Norsborg, åtta vagnar" i slutet av The Latin Kings "Borta i tankar" (1996). 1 Cuz och Greekazos "Försent" inleds i stället med ett utrop från gröna linjen och musikvideon innehåller flera scener från Hässelby gårds tunnelbanestation. Och när låten blev viral efter "Snabba cash"-serien kunde även nytillkomna internationella tittare njuta av interiören i en C20-vagn.

KUNGSTRÄDGÅRDEN (Daniel Fridell och Peter Cartrier "Sökarna", 1993)

Till tonerna av Rob'n'Raz "Big city life" inleds den stökiga skandalfilmen "Sökarna" med en nedstigning i tunnelbanans värld. Jocke (Liam Norberg) och hans kaxiga gäng tar den långa rulltrappan ner till Kungsträdgårdens perrong – där det direkt blir konfrontation med några ölstinna nynazister i bomberjacka. När Jocke och en av "skinnbollarna" hamnar på spåret medan tåget närmar sig tittar övriga resenärer på med förskräckelse, i ett montage inspirerat av stumfilmsklassikern "Pansarkryssaren Potemkin".



Kristina Lugn. Foto: Roger Tillberg/TT

T-BANAN (Kristina Lugn "Bekantskap önskas med äldre bildad herre", 1983)

Kristina Lugn är mer av en lokal Stockholmspoet än man först kan tro. När kvinnan i "Bekantskap önskas med äldre bildad herre" vädjar om att den bildade ska komma hem till henne ber hon honom ta med plåster, whisky och Steinway-flygeln. Han ska rädda henne till ett mer konventionellt liv: "Så att jag aldrig mer kryper genom tunnelbanorna/Med en pinsam sång/På mina spruckna läppar". Hon vet att det är där, i underjorden bland alla ihopträngda människor, som det blir tydligt vem som anses vara normal eller inte.

I början av 00-talet lämnade Catti Brandelius popbandet Doktor Kosmos och gav ut

sin första solo-ep under namnet Miss Universum. Samtidigt drog hon sig allt mer åt performancekonsthållet, där det tiaraprydda alter egot med en sorts lekfull naivitet betraktade världen. "På tunnelbanan" är en nästan barnramseliknande syntpoplåt bestående av korta observationer av medresenärer: "Hej, jag är knarkare." "Hej, jag blev med barn när jag var fjorton år och har ingen pappa men jag är glad ändå." "Hej, jag är byråkrat." 2021 köptes musikvideon in av Moderna museet.



Inspelning av filmen "Mannen på taket". I mitten regissören Bo Widerberg. Foto: Ronny Karlsson / DN / TT

ODENPLAN (Bo Widerberg "Mannen på taket", 1976)

En långfredag för snart femtio år sedan står en upphetsad Bo Widerberg på taket till Odenplans tunnelbanenedgång och vrålar i megafon. Torget är svart av statister och nyfikna som kommit för att se en polishelikopter krascha rakt ner i trapporna till toaletterna. Ingen av de närvarande vid inspelningen av scenen i "Mannen på taket" lär ha blivit besvikna. Det är en av de mer spektakulära actionsekvenserna i svensk filmhistoria. Hela filmen är för övrigt ett omistligt tidsdokument över ett stockholmskt 70-tal som är historia nu – även om tunnelbanan är intakt.

ODENPLAN ("Beck. Spår i mörker", 1997)

Cyberpunk och Martin Beck är kanske inte en given kombination. Men när filmteamet bokstavligt talat gick under jord för att skildra ett gäng anarkistiska, datorspelande lajvare som begår bestialiska mord med hjälp av mörkerkikare och machetes blev resultatet rafflande. SL sade först nej till inspelningar i tunnarna – tänk om människor inte längre skulle våga resa? Men när det visade sig omöjligt att hitta en tunnelbana tillräckligt lik Stockholms blev det ändå så. Finalen utspelar sig på Odenplans tunnelbaneperrong men spelades in på St Eriksplans.

BLACKEBERG (John Ajvide Lindqvist "Låt den rätte komma in", 2004)

En flickvampyr var den som satte en av de mer klassiska folkhemsförorterna på den internationella kartan. John Ajvide Lindqvists debutroman om 12-årige Oskar som får en nyinflyttad granne – Eli – till vän är vid det här laget översatt till ett dussin språk. Även i Kina kan man alltså ta del av den särskilda miljön kring Blackebergs tunnelbanestation där Ajvide växte upp; och häpna över den särskilda kombination av äktsvensk diskbänksrealism och övernaturlig skräck som författaren stilbildat.

SKÄRHOLMEN (Werner Aspenström "Sardinen på tunnelbanan", 1972)

Aspenströms sardin är en av den svenska poesins stora hittar. Så självklart kanoniserad att det finns en antologi som heter "Sardinen på tunnelbanan och 199 andra dikter". I den tidstypiskt kommerskritiska texten upprepar jaget reklambudskapen i en t-banevagn och tackar ett efter ett nej till dem, till slut också till att "stiga av vid Skärholmen" – sen kommer hittens själva *hook*. En ironisk och explosiv frihetslängtan inpressad i en reklamlik formulering: "Sardinen vill att burken öppnas mot havet." Och så kan man ju fortfarande känna, inte bara i Skärholmen.

SLUSSEN (Noice "En kväll i T-banan", 1979)

Noice är från Gustavsberg och kom man från Gustavsberg var Slussen nyckeln. Den som växer upp i en förort vet ju alltid var centrum ligger, och att man inte är där. Men bussen, 422:an, gick till Slussen och där började stan. Omslagsbilden till albumet "Tonårsdrömmar" är tagen där – i Gula gången, den nedklottrade, pisstinkande kakelvägen mot Gamla stan. Så trots att "En kväll..." handlar om vardagstristess, finns det något annat där, tydligast i refrängens avslutande skrik: "en kväll i tunnelbanan – *på staaan*". Det låter som ett jubel, drömmen om en större värld förverkligad.



Lena Cronqvist, "Madonnan", 1969. Foto: Albin Dahlström/Moderna museet
T-BANAN (Lena Cronqvist "Madonnan", 1969)

Lena Cronqvist bearbetade konsthistoriens kärleksfulla madonna- och barnmotiv i en rad psykologiskt laddade målningar. I Moderna museets version från 1969 kämpar en ångestfylld förortsmadonna med moderskapet, på väg att kvävas av bebisens händer runt halsen. Fönsterkarmen är belamrad av matrester och skräp, och bakom rutan tornar höghusen upp sig. Men här skymtar också t-baneskylten – ingången till vägen ut. Den som kan leda bort från fängelset, känslan av otillräcklighet, den idealiserade kvinnorollen.

T-BANAN (Ida-Lova "Tunnelbanan (vi tar det en annan dag)", 2023)

Man brukar kalla tunnelbanan för stadens blodomlopp, men är den inte snarare stadens nervsystem? Det finns ingen bättre plats att känna av samhällets kollektiva stämningar, än dess dendriter och axoner sända och ta emot impulser. I den här poplåten betraktar Ida-Lova tunnelbanevagnens människor och skildrar små glimtar ur medborgarnas liv. Någon gråter varje dag, någon har bråttom, ett barns pappa

stirrar i mobilen. ”Alla ska av, men problemen finns kvar, hur mår vi?”, funderar hon medan stationerna passerar en efter en.

Läs mer:

[Sara Kristoffersson: ”Först med tunnelbanan blev Stockholm en modern storstad”](#)