

This is an electronic reprint of the original article. This reprint may differ from the original in pagination and typographic detail.

Gångtunneln som plats - med liminalitet som analysredskap i observation

Palmgren, Ann-Charlotte

Published in:
Laboratorium för Folk & Kultur

Published: 01/01/2023

Document Version
Final published version

Document License
Publisher rights policy

[Link to publication](#)

Please cite the original version:
Palmgren, A.-C. (2023). Gångtunneln som plats - med liminalitet som analysredskap i observation. *Laboratorium för Folk & Kultur*, (1/2023). <https://bragelaboratorium.com/2023/03/29/gangtunneln-som-plats-med-liminalitet-som-analysredskap-i-observation/>

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LABORATORIUM FÖR FOLK OCH KULTUR

EN KULTURVETENSKAPLIG TIDSKRIFT

Gångtunneln som plats – med liminalitet som analysredskap i observation

29 mars, 2023

Ann-Charlotte Palmgren

”Det är mars och från att vara en ytterst snörik vinter smälter allt snabbt. För snabbt. Jag är på väg till mataffären femhundra meter från mitt hem och undviker pölarna på trottoaren så gott det går. Det är kväll och skymning, nästan nattmörkt. Mellan mitt hem och mataffären går en större, fyrfilad väg, under den en gångtunnel. På båda ändarna av gångtunneln sluttar den anslutande trottoaren så att bilvägen ovanför gångtunneln går plant. Bilisterna märker inte nödvändigtvis att det finns en längre tunnel under vägen. Jag stiger i en pöl precis vid tunnelns mynning. Pölen är djup och vatten hinner sippra in i min sko innan jag tar ett snabbt steg bakåt. Jag planerar min väg in i och genom tunneln noggrannare. Tar några steg så nära tunnelväggen som möjligt eftersom vattnet inte är lika djupt där. Tills det är för djupt och enda vägen att förbli relativt torrskodd är att ta mig tillbaka. Två människor kommer gående och försöker på samma sätt som mig ta sig genom tunneln men misslyckas och väljer att springa över halva vägen, stanna på den gräsbetäckta mittfåran för att sedan springa över andra halvan. Jag överväger att gå till närmsta övergångsställe, men det känns för långt borta och dessutom består stället av en hög bro över vägen. Jag springer i stället över den hårt trafikerade vägen.”

Att promenera eller cykla i en stor eller mellanstor stad inbegriper ofta att vi i något skede färdas genom en gångtunnel. Även bilister kommer i kontakt med gångtunnlar, men mer obemärkt. Vägen bilarna färdas på kan vara en väg som orsakar en gångtunnel, men bilisterna uppfattar inte nödvändigtvis tunneln.

Gångtunnlar finns för att göra transporter smidiga och trygga, de slussar fotgängare och cyklister, styr i alla fall tidvis våra rutter. Tills de exempelvis samlar vatten från smältsnö som i citatet ovan, som kommer från min fältdagbok. Min upplevelse av den översvämmade tunneln som får mig att springa över vägen illustrerar stadsarkitekten Gehls (2011:145) påstående att det är psykologiskt bättre att leda fotgängartrafiken från en nivå till en annan genom tunnel än över en bro. Detta eftersom människor oftast tycker att det är lättare att börja med rörelse neråt än uppåt, vilket en bro skulle ha inneburit i mitt fall.



Gångtunnel i Nummisbacken, Åbo. Fotograf: Ann-Charlotte Palmgren

I denna artikel analyserar jag gångtunnlar som plats genom det analytiska begreppet liminalitet, vilket jag introducerar något senare i artikeln. Metoden jag använt är observation och analysredskapet liminalitet kom tidigt att bli mitt sällskap i mina observationer. Gångtunneln som plats inbegriper, som ordet antyder en rörelse: att gå. Medan jag i en annan text diskuterar gångtunneln i relation till specifikt gåendets praktiker och då med analysverktygen resonans, temporalitet och rytm (Palmgren kommande), är fokus i denna text på gångtunneln som plats. Om vi bortser från rörelse, vad möjliggör en gångtunnel? Vilka andra betydelser kan en gångtunnel få? Hurdan är gångtunneln som plats?

Deltagande observation inbegriper i denna studie att jag besökt och vandrat genom sju tunnlar i Åbo, två i Reso och en i Karis, Finland. Medan tunnlar i Åbo och Reso består av gångtunnlar under vägar, gator och broar finns tunneln i Karis under järnvägsspår och i anslutning till en tågstation. Eftersom tågstationen i Karis finns mitt i staden och järnvägen delar staden i två delar fungerar tunneln inte endast som en tunnel för tågpassagerare utan också för stadens samtliga invånare som rör sig från en sida av järnvägen till den andra. Under observationerna har jag varit uppmärksam på dels andra personers praktiker i anslutning till gångtunneln, dels på mina egna.

Liminalitet som begrepp och i förhållande till rum och plats

Ordet liminalitet har sitt ursprung i latin, där *limins* refererar till tröskeln mellan två separata platser, subjektpositioner eller tillstånd. Antropologen **Arnold van Gennep** (1960 [1909]), har använt begreppet för att undersöka och beskriva passageriter och deras övergångar, där tröskeln står för tiden då en person precis lämnat en fas av sitt liv och är i beråd att stiga in i nästa fas. Något senare har antropologen **Victor Turner** (1967) utvecklat teoribygget kring liminalitet och menar att

begreppet beskriver en interstrukturell situation där det är personen i passageriten som är liminal, inte riten eller tiden på tröskeln i sig. Något förenklat kan liminalitet referera till individer, grupper, samhällen, och genom sin temporala dimension referera till stunder, perioder eller epoker, medan den rumsliga dimensionen av begreppet refererar till platser, områden eller regioner (Thomassen 2009,16, se även Thomassen 2014 för en ytterst noggrann genomgång av begreppets utveckling samt användning). Oberoende om liminalitet hänvisar till en rit, en person eller en plats, tolkar jag det som att liminalitet alltid karakteriseras av övergång, ambivalens, marginalitet, separation och öppning för nya möjligheter bortom det binära. En liminal plats kan definieras som ett mellanrum och som en plats som finns mellan byggnader. Det är inte endast fråga om fysiska trösklar när det handlar om den arkitektoniska eller fysiska miljön, utan även om trappor, dörrar, gator, gränder, övergångsställen, parkeringsplatser, eller i artikelns fall tunnlar. I en tidigare studie, där tonårsflickor fick nämna och berätta minnen om för dem betydelsefulla platser i Åbo förekom ett stort antal liminala platser (Palmgren 2016). De liminala platser som beskrevs som betydelsefulla var övergångsställen och parkeringsplatser, medan tunnlar inte alls nämndes. Genom den tidigare studien utvidgar jag liminala platser även till att innefatta verkliga eller symboliska gränser, så kallade ingenmansplatser eller platser som utmärks av olikhet eller marginalisering, samtidigt som de också möjliggör förändring. Exempelvis används inte parkeringsplatser som ställen för att parkera utan som platser att umgås, övergångsställen fungerar inte endast som platser för att gå över vägen men även som platser för att mötas eller ta avsked (Palmgren 2016). I likhet med min tidigare studie har liminalitet även använts i andra humanistiska och samhällsvetenskapliga studier om plats och rumslighet. Liminalitet har exempelvis använts för att beskriva kustområden och stränder (Meethan 2012; Pungas & Vösu 2012), grottor (Barnatt och Edmonds 2002), med även mer urbana platser såsom sjukhuskorridorer (Iedema, Long & Carroll 2012), frisörsalonger (Shortt 2015) och hotell (Underthun & Jordhus-Lier 2018).

Det liminala i gångtunneln

Argumentationen för att se gångtunneln som liminal finns bland annat i tunnelns ambivalens av att vara en plats som är varken inne eller ute, alternativt både inne och ute. Gångtunnlarna jag besökt fungerar dessutom som trösklar mellan stadsdelar, samtidigt som övergångsaspekten i liminalitet representeras i att tunnlar fungerar som gångar från en sida av en större väg till den andra. Därtill är de flesta av de observerade tunnlar på markhöjd samtidigt som de befinner sig under en väg, vilket illustreras i följande fotografi.



Gångtunnel i Västra Centrum, Åbo. Fotograf: Ann-Charlotte Palmgren

På fotografiet ser vi en tunnel i Åbo under dagtid. Förutom att tunnelns karaktärsdrag av att vara varken eller/både ock illustreras, kan gångtunneln på fotografiet även diskuteras som liminal i hänseende av belysning eller ljus. Samtidigt som det är ljust utomhus bildas ett mörker inne i tunneln. Utgången från tunneln tillhandahåller en abrupt övergång från mörker till ljus och från att vara innesluten mellan väggar och tak till öppenhet.

Gångtunnlar i allmänhet och gångtunnlars belysning är ytterst omdiskuterat inom stadsplanering, nyhetsrapportering och den offentliga diskursen. Även om denna typ av material inte utgör empiriskt material för denna studie, är dessa diskurser om tunneln som plats något jag bär med mig i mina observationer. Efter att Taloustutkimus Oy gjort en undersökning i uppdrag av Yle om finländares rädslor, och undersökningen visar att 30 procent av alla finländare är rädda för att bli mål för våld när de rör sig ensamma på offentliga platser, samlar Yle Uutiset på nätet in svar från allmänheten över platser där de är rädda. Rubriksättningen för nyheten och uppmaningen att meddela platser är fritt översatt "Skrämmer gångtunneln eller parkens buskage på din hemväg?" (Yle Uutiset 25.7.2015). En nyhetsartikel som beskriver hur gångtunnlar i Jakobacka får ett ansiktslyft, inleds med texten "Snart behöver barnen inte längre vara rädda att gå i den mörka och karga gångtunneln under Lahtisleden i Jakobacka" (Svenska Yle, huvudstadsregionen 20.8.2012). När gångtunnlar diskuteras beskrivs de som skrämmande eller farliga, och orsaker till detta har även analyserats inom stadsplanering. Bland annat har Ciepiela (2018) studerat vilka arkitektoniska faktorer som gör att en gångtunnel upplevs som trygg. Även om trygghetsfaktorer är ändamålsenlig belysning, färggranna och lagliga muralmålningar, central placering i staden vilket gör att tunneln frekvent används, kan den offentliga diskursen om gångtunnlar inte beskrivas som ambivalent med hänseende till trygg/skrämmande plats. En ambivalens som jag däremot blev uppmärksam på under

min observation är skillnaden och den dubbla betydelse som en upplyst tunnel har.



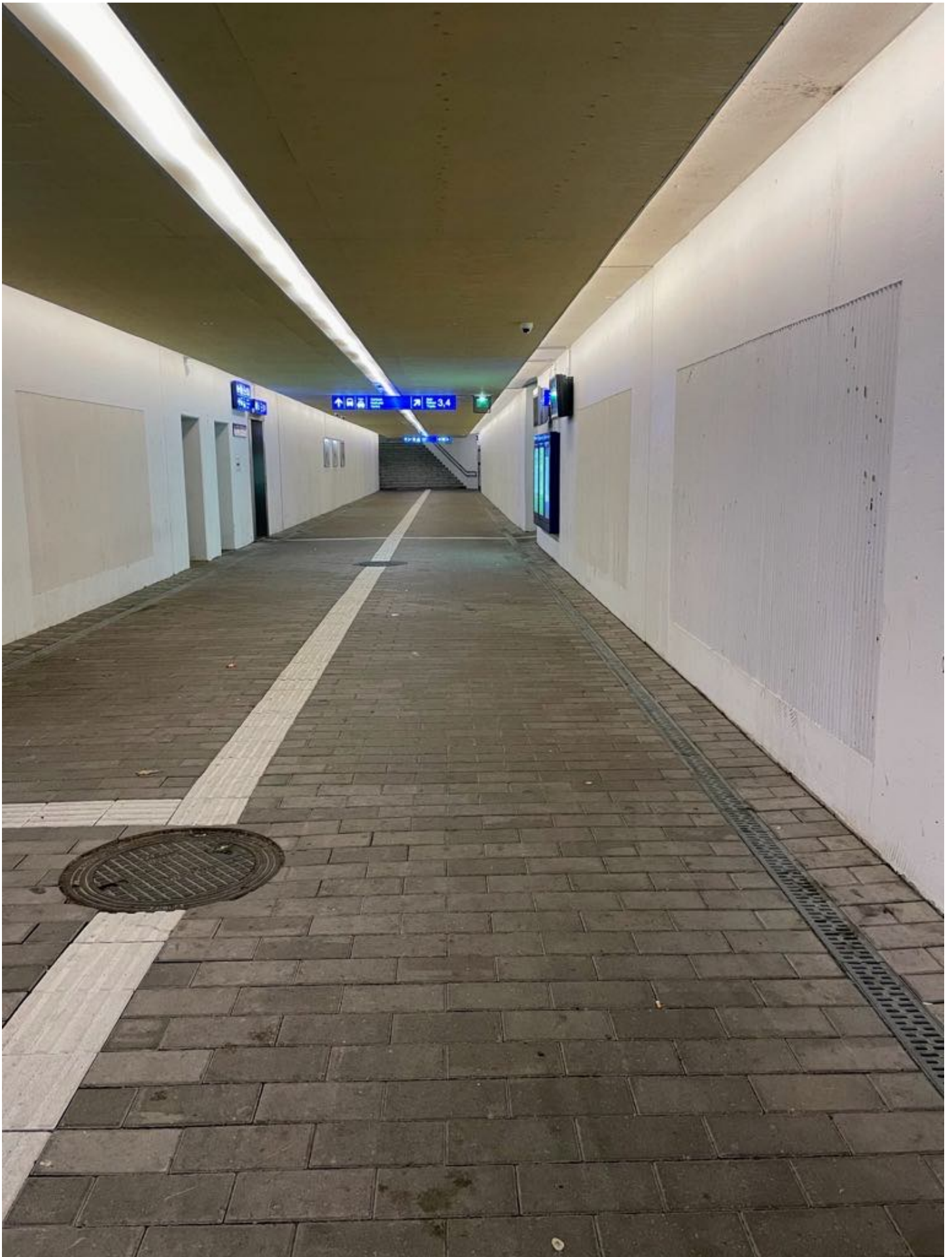
Gångtunnel i Reso. Fotograf: Ann-Charlotte Palmgren

En observation som jag gjort är hur ljusa tunnlar är på natten. Betydligt ljusare än på dagen. Ljussättningen oberoende om det handlar om mörker eller starkt artificiellt ljus tolkar jag som tillhörande mellanrummet, en tydlig brytning sker mellan inne i tunneln och ute. Som sociologen **Jean-Paul Thibaud** (2001) skriver, skapar det klara ljuset inne i tunneln nattetid en överexponerad ram av synlighet som kontrast till det mörka yttre. Därför kan rörelsen ut från en ljus tunnel skapa nervös förväntan över vad eller vem som kan finnas utanför ramen, ute i mörkret. Men jag var också med om att i skymning stå i den överexponerade tunneln och se personer som tydligt tvekade att använda tunneln när jag stod där. En av gångerna var det jag som stod i ramen av synlighet och testade ekot och blev skrämmd när någon steg in i tunneln från mörkret utanför.



Gångtunnel i Runosbacken, Åbo. Fotograf: Ann-Charlotte Palmgren

I tunnlar med graffiti kunde jag stanna för att se på graffitin också om jag även de gångerna fick förundrande blickar av andra. På samma sätt som andras graffiti gjorde att jag hade alibi för att stå stilla i en plats planerad för rörelse, erbjuder tunneln också en oövervakad plats för personer att stanna upp och göra graffitin. Men att stå stilla utan tydlig orsak gjorde att jag i alla fall själv uppfattade mig som en potentiellt farlig person eftersom mitt beteende avvek med tanke på platsens normer. En gångtunnel är gjord för att transport och förflyttning ska kunna ske så smidigt som möjligt. Varken bilar eller fotgängare behöver stanna upp i rödljus, fotgängare behöver inte korsa en väg utan trafikljus. Förutom exemplen ovan där jag uppfattades som normbrott i gångtunneln, blev jag även uppmärksam på något liknande i gångtunneln under järnvägsspåren i Karis. Tunneln är bred, mycket bredare än andra observerade tunnlar och samtidigt också ljusare än andra tunnlar jag observerat. Den centrala placeringen av tunneln i anknytning till Karis stadskärna och dess inbjudan med bredd och belysning, men också skydd från väder och vind samt insyn från andra gör att ungdomar trivs i tunneln. Denna tunnel är den enda som har trappor i båda öppningarna, vilket gör att en person som närmar sig tunneln inte ser om någon är där. Den offentliga diskursen om tunneln som en farlig plats återspeglas även i reaktioner jag fick när jag berättat att jag ska till tunneln för att göra observationer, dokumentera tunneln och bekanta mig med den. Jag blev avrådd från att göra observationer i anslutning till den. Under observationerna har jag dock inte varit med om farliga eller hotfulla situationer eller möten med andra som visas i tunneln eller i dess anslutning. En delfaktor till att andra beskrivit den som skrämmande eller farlig är för att den bevistas av personer som inte använder den enligt en platsbunden norm, de använder den inte endast som passage. Denna användning av gångtunnel som plats visar också platsens liminala potential.



Gångtunnel vid Karis järnvägsstation. Fotograf: Ann-Charlotte Palmgren

Det finns också en typ av mångfald av transporthastighet som gångtunneln möjliggör, nämligen den mellan bilar och bussar samt fotgängare och cyklister. Generellt uppfattas samhällets acceleration och

högre hastighet som utveckling och framsteg i det högmoderna samhället, det här tar sig uttryck i effektiv produktion, snabbare transport, snabbare kommunikationsnätverk. Genom denna möjlighet till högre hastigheter kan gångtunneln förstås som en symbol för modernitet, där varken bilister eller fotgängare ska behöva stanna upp utan kan fortsätta obehindrat och oberoende av varandra.

Avslutning – analysredskapets betydelse

Även om gångtunneln bokstavligen kan förstås som en tröskel, det vill säga en gräns mellan exempelvis olika stadsdelar som omringas av större vägar i en viss typ av stadsplanering, kan även det motsatta argumenteras för. Gångtunneln är byggd för att passager ska löpa smidigt, utan trösklar eller gränser som är tvungna att överträdas. Ett annat argument för att tunneln inte kan diskuteras som liminal, är betoningen på transformation (van Gennep 1960 [1909]; Turner 1963). Även om tunneln i litteratur, filmer och annan populärkultur ofta symboliserar en passage för förändring, så kommer vi inte ut som en ny eller annorlunda person varje gång vi går genom en tunnel. Med dessa implikationer av det teoretiska begreppet skulle alltså gångtunneln inte kunna uppfattas som liminal, även om jag genomgående argumenterat för den som sådan. Däremot är det även viktigt att poängtera att teoribygget kring liminalitet förändrats och modifierats under tidens gång och genom ett flertal studier och vid applicering på olika fenomen. Bland annat har kulturgeografen **Janet Banfield** (2022) diskuterat begreppets förändring och hur dess ursprungliga implikationer har tänjts ut särskilt i förhållande till geografisk forskning och rumslighet. Banfield (2022, 612–614) visar hur liminalitet i relation till dagens forskning kring plats och rumslighet betonar att liminalitet inbegriper ambivalens och motstånd till ett binärt tänkande, hybriditet och möjlighet till spänningar mellan det binära, samt urskiljbarhet när det gäller gränser. En önskan som Banfield framför är att geografer gärna skulle tillåta sig själv att tänja liminalitetsbegreppet som analysverktyg ytterligare. Jag hävdar inte att jag tänjer begreppet särskilt mycket. Det jag vill visa med texten och min diskussion är att innebörden forskare ger sitt analysverktyg, i mitt fall liminalitet, har implikationer för hur något analyseras. Liminalitet kan mycket väl vara ett analysverktyg som visar att gångtunneln kan uppfattas som liminal, men den motsamma analysen med samma begrepp kan även göras.

Litteratur

Banfield, Janet 2022: From Liminal Spaces to the Spatialities of Liminality. *Area* 54:4 (610-617).

Barnett John & Edmonds Mark 2022: Places apart? Caves and Monuments in Neolithic and Earlier Bronze Age Britain. *Cambridge Archaeological Journal* 12:1 (113–129).

Ciepiela, Agnieszka 2019: Underground Public Space. Cracow's Tunnels of Fear? *IOP Conference Series: Material Science and Engineering*, <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/471/9/092017/pdf> [hämtat 31.1.2023]

Gehl, Jan 2011: *Life Between Buildings: Using Public Space*. Washington, D. C.: Island Press.

Gennep van, Arnold 1960 [1909]: *The Rites of Passage*. London: Routledge.

Iedema Rick, Debbi Long & Katherine Carroll 2012: Corridor Communication, spatial design and patient safety: Enacting and managing complexities. I: *Organizational Spaces: Rematerializing the Workaday World*, A Van Marrewijk & D Yanow D (red). Cheltenham: Edward Elgar (41–57).

Meethan, Kevin 2012: *Walking the Edges: Towards a Visual Ethnography of Beachscapes*. Liminal Landscapes: Travel, Experience and Spaces In-Between. Hazel Andrews & Les Roberts. London: Routledge (69–86).

Palmgren, Ann-Charlotte 2016: *Teini-ikäisten tyttöjen liminaaliset tilat Turussa*. Turun kaupunki: Turun kaupungin konsernihallinto, kaupunkikehitysryhmä. https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//tutkimuskatsauksia_3-2016.pdf

Palmgren, Ann-Charlotte kommande: Gångtunnelns poetik: resonans, rytm och ekande barnrop.

Pungas, Piret & Ester Võsu 2012: The Dynamics of liminality in Estonia mires. *Liminal Landscapes: Travel, Experience and Spaces In-Between*. Hazel Andrews & Les Roberts. London: Routledge (87–102).

Shortt, Harriet 2015: Liminality, Space and the Importance of 'Transitory Dwelling Places' at work, *Human Relations* 68:4 (633–658).

Svenska Yle, huvudstadsregionen 20.8.2012: Gångtunnlar i Jakobacka får ansiktslyft, <https://svenska.yle.fi/a/7-525561> [31.1.2023].

Thibaud, Jean-Paul 2001: Frames of Visibility in Public Spaces. *Places – a Forum of Environmental Design* 14 (42–47).

Thomassen, Bjørn 2009: The Uses and Meaning of Liminality. *International Political Anthropology* 2:1 (5–28).

Thomassen, Bjørn 2014: Liminality and the Modern. *Living Through the In-Between*. London: Routledge.

Turner, Victor 1967: *Betwixt and Between: The Liminal Period in Rites of Passage, The Forest of Symbols*. Ithaca: Cornell University Press.

Underthun, Anders & David Christoffer Jordhus-Lier 2018: Liminality at Work in Norwegian Hotels. *Tourism Geographies* 20 (11–28).

Yle Uutiset 25.7.2015: Pelottaako kotimatkan alikulkutunneli vai puiston pusikko? Kerro kartalla, missä olet kohdannut pelkoa, <https://yle.fi/a/3-8178570> [31.1.2023]

Kategori : Ann-Charlotte Palmgren

Etiketter : Laboratorium 1/2023

Blogg på WordPress.com.