

Kirjoja

Yrjö Sepänmaa^a

Maailma liikenneympyrässä

Verronen, Maarit

Turvaa ja taidetta – tarinoita liikenneympyrästä. Aviator, Helsinki, 2021. (159 s.)

Kirjailija Maarit Verrosen tietokirja *Turvaa ja taidetta – tarinoita liikenneympyrästä* (2021) on vaatinut perustakseen monivuotisen auto- ja nettiristeilyn eri puolilla Suomea. Episodimaista tekstiä havainnollistaa kirjoittajan oma kuvitus. Verronen on ensimmäisiä tutkailemassa tiearkkitehtuurista ja miljöörakentamisesta nousevaa taiteenlajia.

”Kiertoliittymäharrastajan” (entisen ”Muuntamoharrastajan”) arkistolöytö on absurdin outo tv-lyhytelokuva *Robinson Crusoe Jr* (1976). Oravanpyöräänsä tuskastunut virkamies, roolissa Pentti Siimes, tuskailee papereittensa äärellä toimistossaan. Kotimatalla auto sammuu isoon ja vilkkaaseen liikenneympyrään, jonka viidakkomaiseen saarekkeeseen mies jää asumaan erkaantuen yhä kauemmas sivistyksestä. Saarielämä ei kuitenkaan pitemmän päälle viehätä; mies palaa entisiin asemiinsa, tuskastuu taaskin ja etsiytyy kaverinsa Perjantain kanssa takaisin ympyrään – josta tällä välin on kehittynyt meluisa ja ruuhkainen, autokarusellin saartama huvipuisto. Pakoon jälleen, mutta nyt soutuveneellä kohti valtameren saarta!

Mieliteoksekseen Verronen paljastaa ”Paratiisisaaren” (2018), virolaisen Villu Jaanisoon Lempäälän Sääksjärvelle autonrenkaista koostaman palmuryhmän. Saareke on pilapiirrosten tutuksi tekemä yksinäinen etelämeren saari, käytetyt renkaat autoliikenteen tuottamaa jätettä, palmut lomaunelmia talven keskellä. Ainekset osuvat harvinaisen hyvin kohdalleen.

Väyläarkkitehtuurista mobiiliestetiikkaan

Liikenneympyrä eli kiertoliittymä on osa tie- ja katuverkkoa. Näin siihen liittyvät kysymykset sijoittuvat väyläarkkitehtuurin ja mobiiliestetiikan jatkumoon. Ympyrän saareke on alusta taiteelle ja muulle esteettisävyiselle toiminnalle, mutta myös pinnaltaan ja materiaaliltaan kokonaisuuteen kuuluva esteettinen elementti. Suunnittelijat tulevat kulkijan tietoon harvoin, eikä teoksen nimikään tavallisesti näy. Kun Verrosen tapaan nämä tuodaan esiin, korostuu rakennelman teosluonne.

Verronen on humanisti ja sanataiteilija, joka taitaa nostaa esiin aihettaan käsitteleviä vähän tunnettuja kulttuurituotteita, sellaisia kuin tuo Robinson-sovitus tai Iris Kähärin novelli ”Rillukka” (kokoelmassa *Kymmenes*, 1962). Tarinankertomisen ohella Verrosella on taito ja tietämys kuvailla ammattisanastoa käyttäen niin suunnittelu- ja lupaprosesseja kuin kustannuksiin, toimivuuteen ja turvallisuuteen liittyviä reunaehdoja sekä rakennustekniikkaa.

^a Humanistinen osasto, Filosofinen tiedekunta, Itä-Suomen yliopisto, yrjo.sepanmaa@uef.fi

Näin hän tuo esiin ne miljöörakentamisen puitteet, joissa muodonanto tapahtuu. Liikenneympyrä ideasta toteutukseen on kuin ympäristötaiteilija Christon (1935–2020) projekti pienoiskoossa, vain ilman teoksen purkuvaihetta.

Liikenneympyrät eli siis kiertoliittymät ovat perustaltaan teknisiä liikenteen-ohjausjärjestelmiä niin kuin tiet, valaistus, kadut ja sillat. Mielenkiintoinen arkkitehtuuri vireyttää, mutta saattaa huomiota kiinnittävänä olla vaaraksi ja haitata ajon sujuvuutta. Ympyrä sivuutetaan hetkessä, tarkkaavaisuus liikennevirrassa pitäen. Lähestyttäessä voidaan kyllä tarkastella pitempäänkin väylän visuaalisesti sulkevia rakenteita. Tietty yksinkertaisuus, suuri koko, selkeät muodot ja nopea hahmotettavuus mistä tahansa tulosuunnasta ovat etu.

Valot ja värit, äännet ja hajut, ajoneuvojen mallit ja merkit sekä ihmisten ajotyyli ja käytös antavat näille konstruktioille käynnissä olevan koneen luonteisen elämän. Varsinainen kokonaisteos, mobile, syntyykin tästä rakenteiden, ajoneuvojen ja ihmisten yhteispeleistä. Syke on erilainen päivällä ja yöllä, kesällä ja talvella, ennen ja nykypäivänä. Verrosen mainitsema Jacques Tatin elokuva *Playtime* (1967) on pyörteisine autovirtoineen aikansa kuva tulevaisuudesta.

Ympäripyöreää vai särmikästä?

Varsinaisen tarkoituksensa ohella – ja parhaassa tapauksessa sitä tukien – liikenneympyrä voi olla muutakin. Tyydytään kovin vähään, jos vain lisätään somisteeksi pensasryhmä, kukkaistutus tai jokin kivenlohkare. Tavanomaisimmat ratkaisut Verronen jättää käsittelynsä ulkopuolelle. Toista on, kun kukista ja kasveista kehittyy vihermaailma tai lohkarista ja luonnonkivistä jalostuu aasialaishenkinen kivipuutarha, pienoismaailma ja kosmoksen kuva. Ajattomina nämä saattavat olla lopulta ratkaisuisista kestävimpiä.

Ympäristötaide ja julkinen taide yleensäkin nähdään usein varovaiseksi, ketään loukkaamattomaksi. Todellisuus puhuu kuitenkin toista: tavallisia ovat omaperäisyyttä ja erikoisuutta tavoittelevat ratkaisut. Taidekiistojakin on monesti saatu aikaan. Liikenneympyröissä on nimekkäiden tekijöiden korkeataiteellisia teoksia, valtaosa kuitenkin ite-hengessä huumorimielellä tehtyjä kotikutoisia viritelmiä. Osuvakin vitsi kuluu useasti nähtynä ja kuultuna, leikinlasku ärsyttää pitkittyessään. Harvoin teoksia silloinkaan ollaan valmiita purkamaan tai lähtemään siitä ajatuksesta, että keskussaareke olisi vaihtuvien näyttelyiden tila. Ne myös vaativat arvonsa säilyttääkseen huoltoa – ellei niitä sitten ole suunniteltukin hajoaviksi tai maatuviksi.

Kirjan alaotsikko – tarinoita liikenneympyröistä – luo odotuksen autenttisen tarinaperinteen kokoelmasta. Nyt tarinoija ja tulkkii on Verronen itse. Keskustelua käydään taidepiirejä laajemmin yleisönosastoissa ja netissä, usein tunteenomaisesti ja tarkoituksellisesti väärintulkiten. Siitäkin näkyy, että ympäristö on asukkaita koskettava ja vakavasti otettava asia.

Taideteos voi parantaa ympäristön laatua jäsentämällä jäsentymätöntä, mutta epäonnistuessaan siitä tulee myötähäpeän aihe, maisemahaitta ja loukkaus, pahimmillaan ympäristörikos. Onnistuessaan siitä kehittyy seudun ja paikkakunnan identiteettiä säilyttävä ja vahvistava tekijä, jopa tunnuskuva. Näin on käymässä tai ehkä jo käynytkin Hannu Sirenin ”Kransille” (2014) Joensuussa tai Espoon Tapiolassa taidemuseo EMMAN suuntaan yhdellä kolmesta kädestään viittovalle Pekka Kauhasen ”Taidepoliisille” (2006).

Liikenneympyrät lisääntyvät turvallisuussyistä, mutta myös muoti-ilmiönä. Yhtä ilmeistä on, ettei yritysalamäkään jätä näkyvyyttä tarjoavaa, sananmukaisesti keskeistä tyhjää tilaa käyttämättä. Kun varsinaiset taideprojektit raateineen ja kilpailuineen ovat hitaita ja kalliiksikin katsottuja, pääsee perusympyröihin hyvinkin erilaisista intresseistä lähteviä tuotoksia. Itse ala on taidekentässä muotoutumisvaiheessa, ja erilaiset villit kokeilut ovat sille kansainvälisestikin leimallisia. Vastakohta on sitten yletön varovaisuus, tuloksena neutraali standardihyvä.

Kauneus ihmisoikeutena

Somistaminen on sana, jota Verronen useasti käyttää. Soma esteettisenä kategoriana on sinänsä positiivinen, mutta yhtä rajoittava kuin sievä ja söpö, (vaikka tällainen voi olla liikuttava ja outo, kuten Tommi Toijan pikkumiehet). Somistus kuulostaa koristamiselta tai kaunistamiselta – kannatettavia nekin, mutta tavoitteiksi vaatimattomia. Dilemma kehittyy niin, että toisella puolen uhkaa somuuteen tyytyminen, toisella elitismillään ärsyttävän avantgarden tuominen sille väärään paikkaan. Ongelmat ovat pitkälti samat kuin julkisella taiteella muutenkin. Kiertoliittymätaidekin on mahdollisimman julkista, yhteistä tilaa käyttävää ja siksi yhteisen ympäristön laatuun vaikuttavaa ja näin – perustellusti – yhteinen asia.

Verronen muistuttaa lähtötavoitteesta: vähemmän onnettomuuksia – tai ainakin lievempiä. Muodostavatko turva ja taide liittoutuessaan taiteellistettua ja estetisoitua turvaa? Tämä niin kuin muukin tetaide tarjoaa älyllisiä herätteitä ja virikkeitä, elämyksiä ja elämänsisältöä. Turva on aina hyväksi, ja taide yleisesti ottaen parantaa maailmaa. Yhdessä ne ovat enemmän. Kauneuden ja viihtyisyyden Verronen julistaa ihmisoikeuksiksi – ja perustavin on oikeus elämään.

Unelmat paremmasta maailmasta voivat olla suurta käännettä tavoittelevia tai pieniin tekoihin uskovia. Turvalliset risteykset ovat näitä konkreettisia yksittäistekoja – ja sellaisten kautta maailma paranee, hitaasti kyllä, mutta varmemmin kuin julistamalla. Se on Verrosen lopputulema.