



Minne menet tietaide?

1990-LUKU OLI TIETAITEEN HUIPPUAIKAA

Teksti: Timo-Erkki Heino

Antero Toikan taidetta on monilla Suomen teillä: Kasvukäytävä (2006) nelostiellä Mäntsälässä, Vaeltaja (2000) viitostien ja ysitien liittymässä Kuopiossa sekä Mega-Omega (1997) valtatie 1:llä Turussa. Vuorokaudessa teokset näkee 35 000, 25 000 ja 18 000 automatkailijaa. Kun vuorokausiluvut summataan, niin yhdessä vuodessa saavutetaan monimiljoonaiset katsojaluvut.

"Teokset ovat maamerkkejä. Ne lähenevät arkkitehtuuria. Mittakaava on maiseman, ei ihmisen mittakaava," kuvaa Toikka töitään. Moottoriteiden varsilla taideteosten on erotuttava kovassakin vauhdissa ja huonollakin säällä. Ne eivät kuitenkaan saa viedä liikaa autoilijoiden huomiota. Muodoiltaan Toikan työt ovat pelkistettyjä geometrisiä kaaria, ympyrän kehiä ja kolmioita. "Tietaide toimii enemmän herätteenä kuin katseenvangitsijana. Tarkoitus on piristää autoilijoita, ei suistaa rekkaa tieltä."

Toikan teoksia on joskus mainittu "kierrätystaiteeksi". Himmeli kiersi vuosina 1991–1992 ympäri Helsinkiä Rautatientorilta Malminkartanon täyttömäen huipulle ja Salmisaaren hiihtikasan päälle. Teräksinen Omega-pallo kiersi vuonna 1993 Uudenmaan kuntia.

Seuraava teos kiertäisi koko Suomen. Toikka esitti idean Tielaitoksen silloiselle pääjohtajalle **Jouko Loikkaselle**. Tämä innostui ja pani organisaation liikkeelle. Mega-Omegaa kierrettiin vuosina 1994–1995 kaikissa Suomen tiepiireissä. Kierroksen lopuksi Turun tiepiiri hankki teoksen ja sijoitti sen nykyiselle paikalleen.

"En todellakaan tuntenut itseäni kustannuspaikaksi. Minulle annettiin mieletön mahdollisuus ja tuki teoksen kuljetuksissa ja viestinnässä," muistelee Toikka: "Tielaitos halusi profiloitua tämän taideobjektin kautta."

"TVH on Suomen suurin taiteilija. Senkin töitä on arvosteltava," totesi runoilija-kriitikko **Arto Kytöhonka** 1970-luvun alussa. Arvosteltavaa riitti, kun TVH-taiteilija veti teitä brutaalisti halki maiseman.

Arkkitehti **Martti I. Jaatinen** oli jo vuonna 1967 julkaissut urauurtavan teoksensa *Tie suomalaisessa maisemassa*. Teiden suunnittelussa oli otettava huomioon taloudellisuus, turvallisuus ja kauneus, kaikki nämä kolme tekijää. Esteettisesti onnistuneesti maisemaan sovitettu tie on "elävä, näkemyksen synnyttämä kokonaisteos", kirjoitti Jaatinen.

Kesti kuitenkin 1980-alkupuolelle asti ennen kuin maisemaan sovittaminen ja esteettisesti onnistuneet tielinjaukset alkoivat saada sijaa tiesuunnittelussa. Seuraava vuosikymmen, 1990-luku, oli tieympäristön taiteen huippuaikaa eri puolilla Suomea.

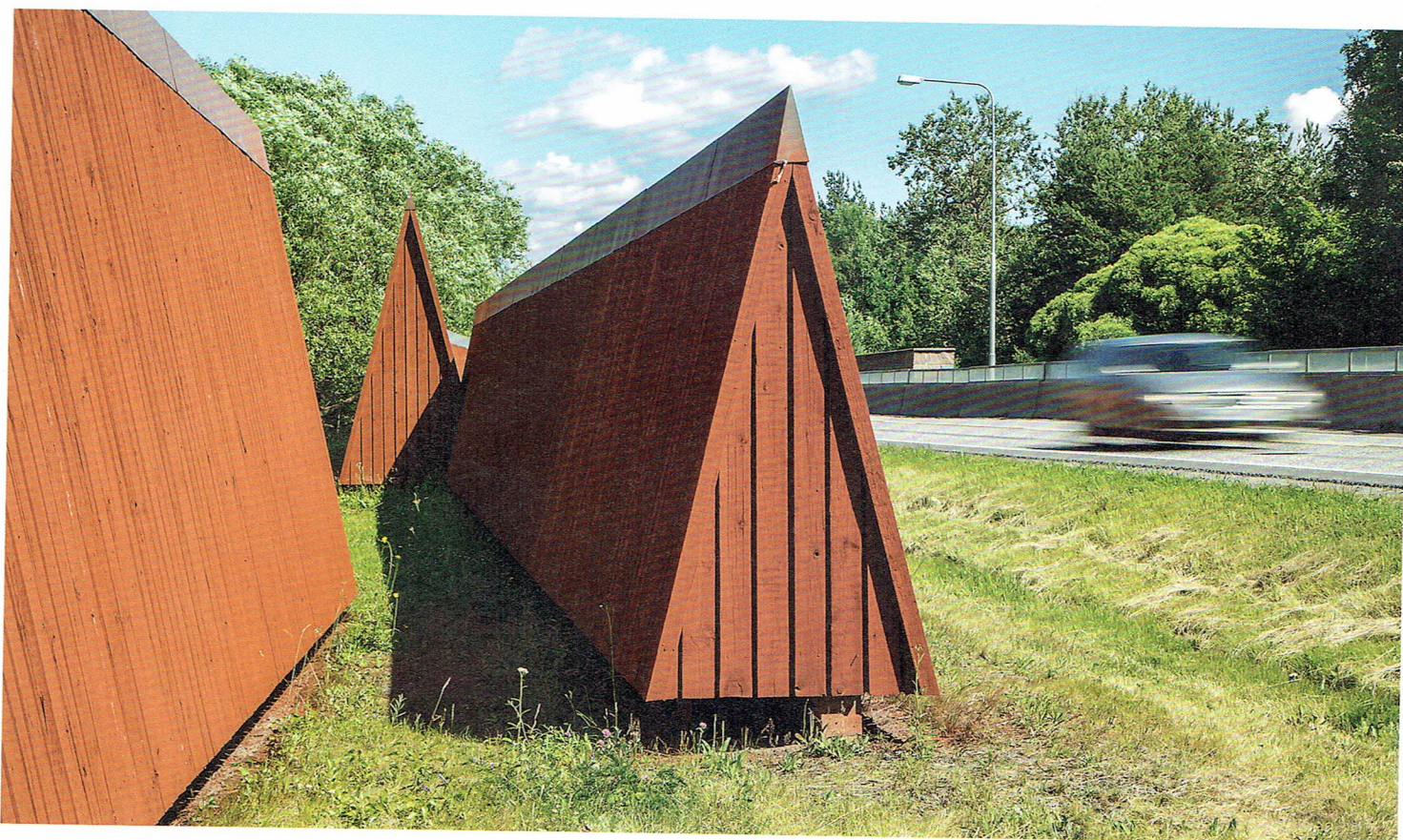
Taide tieympäristössä jaetaan usein kahteen ryhmään. Veistokset ja muut yksittäiset taideobjektit luetaan tietaitteeksi. Tie- tai väyläestetiikaksi puolestaan luetaan tien rakenteisiin, esimerkiksi melusteisiin ja siltapilareihin, integroidut taiteelliset elementit. Teosten rahoittajille jaottelu voi olla tarpeellinen. Tienkäyttäjille jako on keinotekoinen, koska sekä tietaide että väyläestetiikka virittävät esteettisen kokemuksen.

1990-luvun taidehankkeissa aloitteen tekivät usein taiteilijat ja muut kulttuuritahot. He saivat sitten mukaansa kunnat, mahdolliset yrityssponsorit ja Tielaitoksen.

Länsiväylää suunniteltaessa kuvanveistäjä **Hannu Siren** esitti Uudenmaan tiepiirille, että Otaniemen liittymän kallioleik-

Pekka Jylhä, *Ilmestys*, 2000, valtatie 5, Siilinjärvi.
Kuva: Timo-Erkki Heino.





Niels Haukeland, *TERRA*, 1999, valtatie 8, Rauma. Kuva: Timo-Erkki Heino.

kaus louhittaisiin ympäristötaideteokseksi. Kun liittymään budjetoitua rahaa oli jäljellä, ehdotus toteutettiin kesällä 1993.

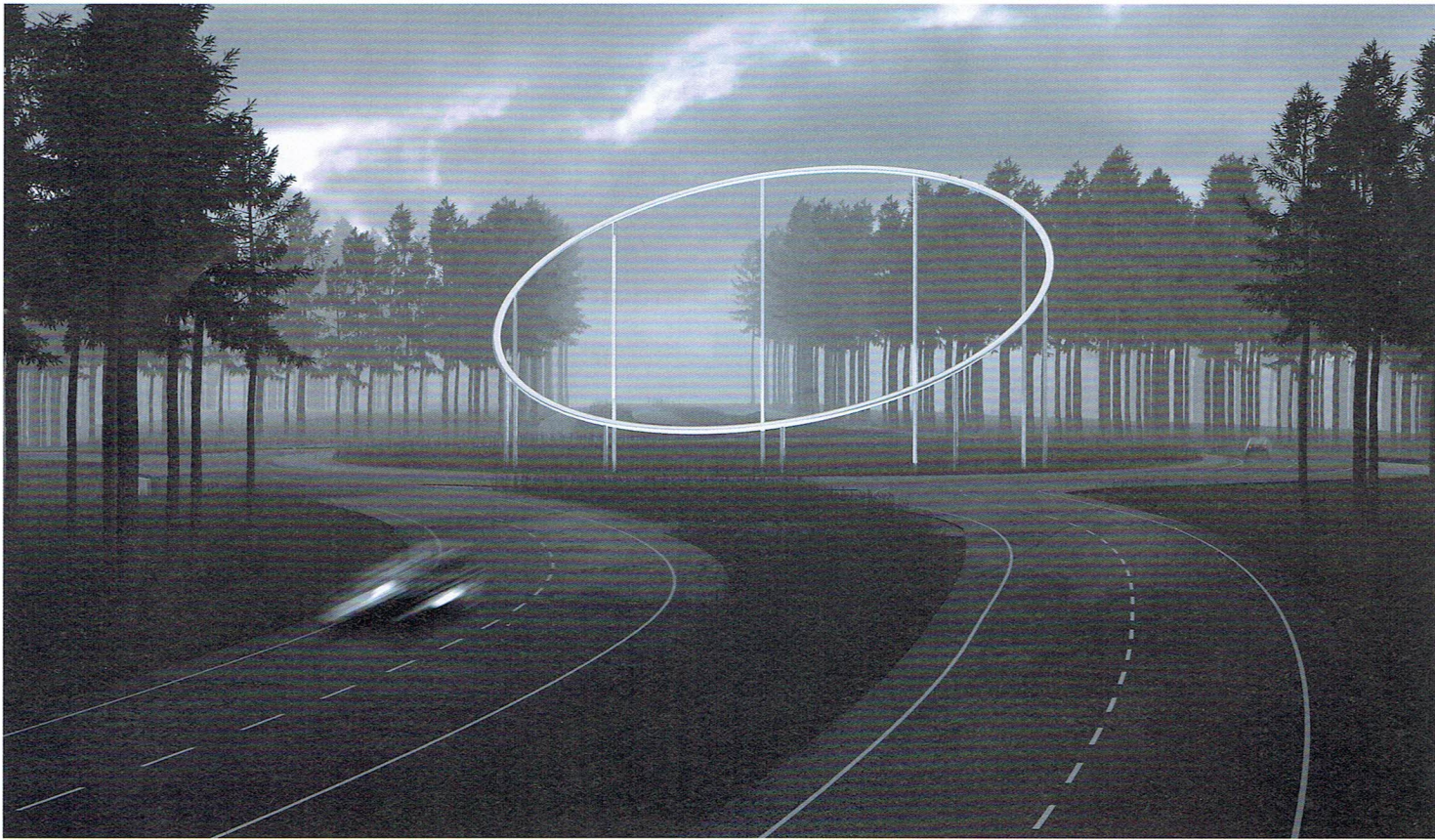
"Muodostimme louhinta-asiantuntija **Raimo Vuolion** kanssa tiimin, joka suunnitteli louhinnan", kertoo Siren: "Se oli mitä suurimmassa määrin hasardia. Louhintaa tehtiin kuunnellen kallion luonnetta, rakolinjoja ja luonnollisia heikkousvyöhykkeitä, lustia. Toivottiin, että ne kulkisivat tielinjaan nähden suotuisassa suunnassa."

Lopputuloksena on *Vastuu* (1995), pituudeltaan yli 200 metriä ja enimmillään seitsemän metriä korkea teos. Se ei ole maisemointia, joka pyrkisi peittämään louhinnan jäljet, vaan rosoisena ja kielekkeisenä tuo esiin kallion luonnonmukaisuuden ja alkukantaisuuden. Nimi *Vastuu* muistuttaa siitä, että tietä rakennettaessa louhittiin kaksi miljardia vuotta vanhaa kallio-perää.

Suomen suurin ympäristötaideteos on Vuoksenniskan moottoritie Imatralla. **Marjukka Korhonen** suunnitteli vuosina 1994-1997 muun muassa harjuleikkauksista ja meluvalleista koostuvan yhtenäisen kokonaisuuden, leveydeltään 60 metriä ja pituudeltaan kymmenen kilometriä.

Tienkäyttäjälle taide on huomiopiste, merkki matkan taitumisesta. Taide voi luoda tielle myös oman, muista erottuvan erityisluonteen. "Tielle voidaan luoda oma profiili. Tietä on tässä yksi mahdollinen keino", todetaan Tielaitoksen raportissa vuodelta 1997.

Taidetie kulkee Kankaanpään ja Porin välillä. Se syntyi vuosina 1996-2001 Kankaanpään taidekoulun ja sen rehtorin **Lii-sa Juhantalon** aloitteesta. Taidetien 55 kilometrin varrella on kymmenen veistosta, taiteilijoina muun muassa **Villu Jaani-soo** ja **Antti Maasalo**. Kirkkaimpana loistaa kuvanveistäjien



Jonas Dahlberg, The Path of the Sun, 2015, E18, Vaalimaan liittymä, havainnekuva.

Reijo Paavilaisen ja **Pertti Mäkisen** viisimetrinen keltainen Kehrä (1999) valtatie 8:n risteyksessä Söörmarkussa.

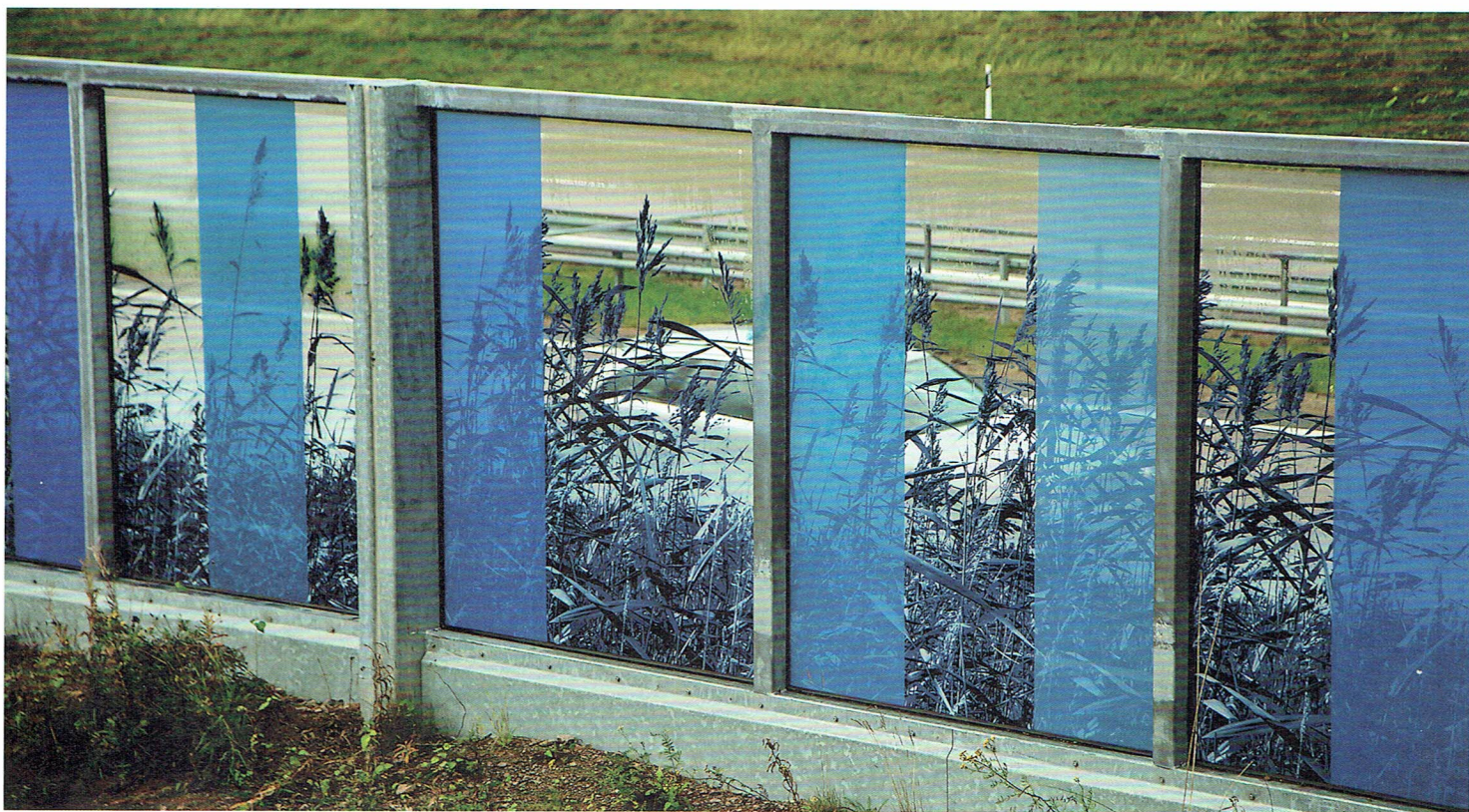
Valtatie 8:n varrella Raumalla on TERRA (1999), kuvanveistäjä **Niels Haukelandin** linjakkaan veistoksellinen meluste. Se voitti taidepainotteisen melustekilpailun, jonka hyvin laajapohjainen järjestäjäjoukko toteutti vuonna 1994. Järjestäjien tavoitteena oli myös tieympäristön taidekilpailujen lisääminen, mutta tässä ei suuremmin onnistuttu.

Tietaidetta tilattiin – ilman kilpailuja – muiltakin kuin ammattitaiteilijoilta. Tekijöinä oli suunnittelijoita, muotoilijoita ja arkkitehtejä. Tulokset eivät aina olleet esteettisesti onnistuneita taideteoksia, vaan taiteenomaisia rakennelmia. Ne saattoivat jäädä kertakäyttövitsin tasolle, kuten nelostiellä Järvenpäässä Sibeliuksen säveltämän Uusmaalaisen laulun ensinuotit (Nuottiviivasto, 2001) ja hevosen pää Orimattilassa (Liehuva harja, 2001).

Viimeisin mittava suureksi osin yksittäisistä taideteoksista koostunut hanke on vuosina 2000–2001 ja 2005 toteutettu Maisemagalleria valtatie 5:llä. Varkauden ja Sonkajärven välisellä 180 kilometrin matkalla on useita valaistuskohhteita sekä kahdeksan taideteosta valtion ja kuntien yhteisrahoituksella. Siilinjärvellä on ehkä Suomen huomatuin tietaideteos, **Pekka Jylhän** Ilmestys (2000), kullattu kauris korkealla kallionkielekeellä. Sitä ajetaan varta vasten katsomaan, jopa matkareittiä nelostieltä viitostielle vaihtaen. Ilmestys osoittaa, että yksikin teos voi luoda erityisluonnetta koko tieosuudelle.

Kun Maisemagallerian käyttäjiä haastateltiin vuonna 2001, niin lähes 70 prosenttia oli sitä mieltä, että taidetta tieympäristössä tulisi lisätä. Kun ihmiset liikkuvat paljon, niin tieympäristön tulisi olla julkisen taiteen erityiskohteita.

Taidetta tieympäristössä rahoittavat kunnat, valtio ja toisi-



Tuula Lehtinen, *Pyhtään kirkonkylän liittymän meluseinä*, 2013, E18, Pyhtää. Kuva: Timo-Erkki Heino.

naan myös yritykset. 1990-luvulla ja 2000-luvun alussa valtio eli silloinen Tielaitos rahoitti tietaidettakin. Sitten Tiehallinnosta tuli osa Liikennevirastoa, tienpidon määrärahoja leikattiin, johto vaihtui ja asenne tietaitteeseen muuttui kielteisemmäksi.

Liikennevirasto ja Kuntaliitto uusivat vuonna 2010 periaate-linjauksensa tienpidon kustannusten jaosta valtion ja kuntien kesken. Linjauksen mukaan Liikennevirasto rahoittaa väyläestetiikkaa, mutta "kunnalle syntyy velvoite lisäkustannusten maksamiseen, jos se vaatii... erillisiä taideteoksia." Näitä erillisiä taideteoksia kunnat ovat olleet varsin haluttomia vaatimaan.

Tällä hetkellä kunnat rahoittavat eniten yksittäisten kiertoliittymien teoksia. **Helena Kaikkosen**, **Sanna Koiviston** ja **Antti Ylösen** ja Ulappa (2007) Iissä, **Roope Siiroisen** Valometsä (2007) Kankaanpäässä ja **Antti Immosen** Hallittuja silmukoita (2011) Kuopiossa ovat kaikki onnistuneita vaihtoehtoja yleisesti käytetyille kivilohkare-installaatioille.

Ensi kevättalvena koko E18-väylä valmistuu moottoritieksi.

Samalla on kokonaisuudessaan nähtävissä osuus Koskenkylästä Vaalimaalle, yksi viimeaikojen suurimmista väyläestetiikkahankkeista. Valmiina on jo nyt muun muassa kuvanveistäjä **Pertti Kukkonen** kahdeksan korkean turkoosin betonipilarin muodostama Tiennäyttäjät (2015) Kotkan Kyminlinnan liittymässä.

Väyläestetiikan keskeiset suunnittelijat ovat taiteilija **Tuula Lehtinen** ja arkkitehti **Eevaliisa Härö**. Taideaiheiden teemoina ovat tienvarren luonto ja historiallisesti tärkeät kohteet. Haminan Lelun liittymän siltapilareihin on muotoiltu kaupungin ympyräkaava, Pyhtään kirkonkylän liittymän meluseinässä on kuvattu merikaisloja ja Virolahdella meluseinässä Salpalinjan kivisiä tankkiesteitä.

"Ne ovat grafiikkaa, vain mittakaava ja materiaali on eri", sanoo uransa graafikkona aloittanut Lehtinen: "Koristeellinen, dekoratiivinen tyyli luo mielenkiintoisen ja hauskan kontrastin tieympäristössä, missä ei odoteta tällaista ihmisen kädenjälkeä."



Antero Toikka, *Mega-Omega*, 1997, valtatie 1, Turku.
Kuva: Timo-Erkki Heino.

Jos kaikki suunnitelmat olisivat toteutuneet, tielle erityisluonnetta antavaa väyläestetiikkaa olisi enemmän. Suurimmaksi puutteenksi jää se, ettei kansainvälisen E18-väylän Suomen osuuden lopussa – tai alussa Venäjältä tullessa – ole mitään maamerkkiä. Nyt Vaalimaan kiertoliittymän keskellä on vain suuri kuoppa. Suunnitelmien mukaan siinä olisi huomiopisteenä ruotsalaisen kuvanveistäjän **Jonas Dahlbergin** halkaisijaltaan 40-metrinen teräsrengas-teos. Dahlbergin *The Path of the Sun* voitti järjestetyn taidekilpailun. Taideteos-maamerkki puuttuu, kun rahoitusta ei saatu järjestymään.

Rakennushankkeissa käytetään prosenttiperiaatetta. Tiehankkeet ovat niin suuria, että niissä riittäisi promilleperiaate. "Promilleperiaate voisi olla keino mennä eteenpäin", sanoo Lehtinen: "Voi olla, että aluksi tarvitaan pieni pakotus ennen kuin päästään valaistuneeseen olotilaan, missä nähdään se arvo, mitä taiteilijan osaaminen tuo lisää lopputulokseen." ■