

Maisemamaalauksesta virherinfraan

Pietari Kylmälä & Eero Yli-Vakkuri (Ore.e Jalostamot: Hevoslinja)

Modernin taiteen kehitys on saatellut meitä vähittäiseen luopumiseen yhtenäisen humanistisen järjen ideaalista. Höyrykoneen keksimisen aikaan kuviteltiin, että kaikilla ihmisillä olisi yhtäläinen kyky arvostaa taidetta. Teosten esitettiin toimivan kuten ortodoksiset ikonit, joita katsomalla olisi mahdollista saada kaikki sama tieto kuin raamattua lukemalla. Tämä teoria tuli haastetuksi 1900-luvun taitteessa. Yhtenä vaikuttimena olivat Euroopan museoihin siirtomaista haalitut etnografiset kokoelmat ja näyttelyt. Kerrotaan, että nähtyään Afrikan kainalosta vietyjä kulmikkaita rituaaliesineitä, aikalaistaiteilijat havahtuivat eurooppalaisen ihmiskuvan rajallisuuteen.

Uuden näkökulman mukaisesti taiteen arvostamiseen vaikuttavat katsojan taustat, sukupuoli ja luokka. Oivalluksen myötä alettiin juhlistaa kuinka monenkirjavasti maailma voidaan kokea. Huomio jäsenyi myös instituutiokriittiseksi taiteeksi. Minimalisteiksi nimetyt kuvanveistäjät esittelivät taidegallerioissa mustia laatikoita ja loisteputkia sillä pyrkimyksellä, että esineiden sijaan tarkasteltaisiin katsojan asemaa ja sitä, miten itse galleriatila vaikuttaa taidekokemukseen. Näin katse kohdentui taiteen edustamiin valtasuhteisiin, alleviivaten teosten ympäristöltään edellyttämää infrastruktuuria.

Digiajan taiteilijat pohtivat ahkerasti minkäläisten resurssien ehdoilla kokemukset ympäröivästä maailmasta muodostuvat ja minkälaisia tietoa eri tekniikat tuottavat. Kauniiden teosten sijaan tavoitteena on luoda ohjelmistoja, organisaatioita ja taidetiloja. Ympäristön tilasta huolestuneiden taiteilijoiden pyrkimyksenä on järjestelmien toimivuus uusiutuvien energialähteiden varassa, vailla keskushallinnon sääntelyä. Näin erilaisissa organisaatioissa muodostuisi kestävä kehitystä tukevia käytäntöjä ja strategioita kuin luonnostaan. Liikehdinnän ajankohtaisena haasteena on lukea suunnitelmiin myös eläinten ja muun luonnon tarpeet.

Kesällä 2014 nelihenkinen taiteilijaryhmä ratsasti hevosella vanhan Kuninkaantien myötäisesti Turusta Helsinkiin. Hevoslinjana tunnettu projekti esitteli ratsastamisen “liikkumisen ja muotoilun tekniikkana”, joka kykenee vastaamaan ilmastonmuutoksen asettamiin haasteisiin. Ratsastaminen on energiatehokas liikkumismuoto ja mikäli yhdyskuntasuunnittelussa huomioitaisiin hevosten tarpeita, edistettäisiin samalla muun ei-inhimillisen elämän mahdollisuuksia. Asetettaessa hevosen hyvinvointi liikennesuunnittelun lähtökohdaksi, maiseman ekologiset, esteettiset ja käytännölliset funktiot loksahavat yhteen. Hevosystävälliset ympäristöt ovat luonnonkauniita ja kuin huomaamatta hevosten lannan myötä reitistöille levittäytyy laidunkasveja, jotka houkuttelevat mukanaan hyönteisiä ja lintuja. Hevosella liikkuminen yhdistää “vihreät” ja “harmaat” infrastuktuurit.

Bergenin ja Pietarin välinen, Rannikko-Suomen läpäisevä Kuninkaantie on historiamme keskeisiä liikenneväyliä. Sen elvyttämällä ratsukäyttöön on tukeva kaikupohja, sillä alueella toimii tiheään ratsutalleja ja reitin varren asukkaiden kertomukset sekä tilusten tarinat juhlistavat hevosen asemaa. Suora moottoritie tukee vain suurten asumiskeskusten välistä vaihtoa ja sen varjoon jääneet pikkukaupungit sekä kylät kuihtuvat. Peltilehmällä ohikiitäessä jää huomaamatta, että Kuninkaantien tallien ja kartanoiden verkosto sinnittelee edelleen ja sen varaan voidaan rakentaa.

Hevosen selästä maisema avautuu laajemmin kuin ratin takaa. Ratsastaessa joutuu sopeutumaan tienpohjan muutoksiin, tähystämään säätä, huomioimaan ohikulkijoita ja kartoittamaan laidunpaikkoja. Taiteilijaryhmä ja suomenhevonen Toivottu Poika saivat huomata, että autoliikenteen rinnalla kulkeminen herättää tunteiden koko kirjon. Yhteisen liikkumisen tuottama nautinto voi autoilevan törtön takia vaihtua hetkessä adrenaliinin paahteiseen kiristelyyn. Hevosen kanssa toimiminen on hormonaalista, moniaistista ja sosiaalista. Kaupungit yhdistänyt 270 kilometrin ratsastus ei olisi onnistunut ilman reitinvarren vierastallien panosta. Hevoslinjan rinnalle organisoitui

hevos-ihmis-tukiverkoston, jota motivoi eläinpopulaation hyvinvointi ja hevoskulttuurin liittyvien mielikuvien elävöittäminen. Kumppanitalleja oli matkalla kaikkiaan yhdeksän.

Viherinfraa rakennettaessa erilaisten indikaattorilajien hyvinvointia voidaan käyttää ympäristön hyvinvoinnin mittarina. Liito-orava on tästä poliittisessa ristiriitaisuudessaan hyvä esimerkki. Hevonen tulisi hahmottaa suomalaisen liikenneinfrasuorituksen indikaattorieläimenä, jonka hyvinvoinnista voi suoraan lukea liikenteen ekologista hyvinvointia. Hevosliikennöinnin edistämisen kautta liikenteelle voidaan luoda uusia, fossiilisille polttoaineille vaihtoehtoisia ratkaisutekijöitä tai fokaalisuuksia, kuten Tere Vadén ja Antti Salminen esittävät (*Energia ja kokemus*, Niin&Näin, 2013). Toislajis-sensitiivinen suunnittelu ei pyri syrjäyttämään nykyisiä malleja vaan virittelee rinnakkaisia järjestelyitä, joiden myötä luiskahtaminen vähähiiliseen ajatteluun käy kivuttomammin.

Hevonen on lojaali kumppani, johon kohdennettu rakkaus muuttuu hyvinvoinniksi. Tähän ei traktori kykene.