

Ilkka Pyy

Miltä aluekehitys tuntuu?

Johdanto

Mitä maksaa ja miltä tuntuu ovat yhtä tärkeitä kysymyksiä, väittävät tutkijat Sulevi Riukulehto ja Timo Suutari (2016, 271) eritellessään kunnan, kotikunnan ja kotiseudun välistä jatkumoa. Tarkastelen väitteen mielekkyyttä eräistä ennakoitavan aluekehityksen ja olemassa olevan yhdyskuntarakenteen jännitteistä käsin sekä tapausesimerkin avulla. Esimerkillä nostan keskiöön kuntakeskuksen paluun kirkonkyläksi, tai luokittumisen vanhaksi taajamaksi, mitä nimeä esimerkiksi Joensuun kaupungin suunnitteluasiakirjoissa liitoskuntien keskustoista nykyisin käytetään. En ole tässä kirjoituksessa kuitenkaan kiinnostunut kuntaliitoksen tunneperäisistä odotuksista ja vaikutuksista, vaan kohteeni on Joensuuhun vuonna 2009 liitetyn Enon kunnan keskustan asemakaavan uudistus. Arvioin maankäytön, asumisen ja liikkumisen piirteitä vanhan taajaman uudistamisessa sekä sitä, missä määrin arviot yhdistettynä aikalaiskeskusteluun auttavat tekemään päätelmiä kehityksen arvoisista alueista.

Kirkonkylät muodostivat hyvinvointivaltion laajenemisvaiheessa yhden tyypillisen suomalaisen asumisen ympäristön. Kaupunkiin liitettyjen kuntakeskusten yhdyskuntarakenteellinen ja liikenteellinen asema voi sen sijaan muodostua varsin epäselväksi. EU:n politiikkainstrumenttien mukaisesti alue- ja yhdyskuntarakennetta jäsennetään ensisijaisesti monikeskuksisuuden idean pohjalta, mutta suomalaisessa mallissa etusijalle on asetettu kaupunkiseutujen erikoistuminen ja yhteydet. Aluepoliittinen monikeskuksisuuden tulkinta, kaupunkiverkko, on käytännössä venytetty äärimmilleen; kaupunkiverkkoon sisällytetään kaupunkeja ja niitä ympäröiviä tilastollisia seutukuntia siten, että se yrittää kattaa niin laajat alueet kuin mahdollista, mutta silti jää paljon alueita ulkopuolelle. (Eskelinen & Fritsch 2009; Eskelinen 2013.) Urheilumetaforin kaupunkeja tosin ryhmitellään myös tarkemmin ykkös- jne. kentällisiin: esimerkiksi kuusikoksi (pääkaupunkiseutu, Tampere, Turku, Jyväskylä, Kuopio, Oulu) ja viisikoksi (Lahti, Pori, Lappeenranta, Joensuu, Vaasa).

Sen sijaan alue- ja yhdyskuntasuunnittelun välineenä monikeskuksisuus on joutunut huonoon huutoon. Hajaunut yhdyskuntarakenne niin kaupunkien sisällä kuin seudullisesti nähdään nyt ennen muuta ympäristö- ja ilmastopoliittisena ongelmana. Lähiöiden rakentamisen rinnalla maaseudun kuntakeskusten nopea kasvu 1960-luvun lopulta lähtien oli keskeinen osa Suomen kaupungistumista. Myös maaseudun taajamien kehitys noudatti kaupunkisuunnittelusta sovellettuja periaatteita, ennen muuta funktionalismia (esim. Rannikko 2000). Sen johtavana periaatteena oli erottaa asuminen, työpaikat ja palvelut omille alueilleen sekä korostaa liikennettä ja katuverkkoa kaavoitusta jäsentävänä tekijänä. Niinpä myös kuntakeskukset rakentuivat alue kerrallaan, jolloin seurauksena oli eräänlaisten pienoislähiöiden syntymistä, liikekeskustojen siirtymisiä ja avartumisia, maisemasuhteen muutoksia sekä ylimitoitettuja ajoväyliä (Kukkonen ym. 1982, 14–15).

Kuntaliitokset ovat tuomassa kaupunkikaavoittajat toistamiseen kirkonkyläin, mutta missä määrin haasteet ovat tällä kertaa yhteisiä näille yhdyskuntatyypeille. Voiko kirkonkyläin kaavoitus, jossa määrää pitäisi palauttaa laaduksi, nostaa esiin myös seikkoja, jotka tulisi ottaa huomioon kaupunkien kaavoituksessa? Vai onko kaavoitus aina perusluonteeltaan ympäristön arvojen muuttamista kerrosneliöiksi ja muiksi mitattavaksi kasvun suureiksi, missä oheistuotteena ratkaistaan läpikotaisesti ihmisten arjen sujuvuutta ja suhdetta luontoon?

Keskittäminen, kehitys ja kasvu

Ilmaston ennustettu lämpeneminen ja muut globaalit ympäristöongelmat horjuttavat uskoa jatkuvaan talouskasvuun, mutta luottamus keskittämisen ja talouskasvun yhteyteen on vahva.

Esimerkiksi Suomen ennakoitua saavuttavan yli 70 prosentin työllisyysasteen, kun nykyinen kehittyneelle maalle alhainen 70 prosentin kaupungistumisaste kohoaa kymmenisen prosenttia. Jo nyt työllisyysaste täyttää tämän Sipilän hallitusohjelman tavoitteen pääkaupunkiseudulla, vaikka vakioidaan korkeasti koulutettujen suhteellinen enemmisyys ja keskimääräistä parempi työllistyminen ja otetaan huomioon myös matalan tuottavuuden alat ja maahanmuuttajien runsas määrä (Soininvaara 2016).

Sen lisäksi, että ihmisten ja työpaikkojen keskittyminen nähdään suotuisana niin innovatiivisen miljööön kuin yksilöllisen työuran kannalta, kaupunkirakenteen tiivistämisen oletetaan myös edistävän vähähiilisyttä. Vaikutussuhteet ovat kuitenkin epäselviä: vaikka tiivis kaupunki saattaa lähtökohtaisesti olla ekologisempi kuin hajautunut, niin kaupunkirakenne itsessään ohjaa kenties sittenkin verraten välillisesti asukkaiden elämäntapavalintoja. Tiiviin, hajautuneen ja vähähiilisen välisestä kytkennöstä käydäänkin tiukkaa väittelyä toinen toistaan yksityiskohtaisemmillä mittareilla ja argumenteilla (esim. Ottelin ym. 2015; HSTV 2015; Toiviainen 2015). Väittely on viime aikoina kulminoitunut Helsingin kaupungin yleiskaavassa hahmoteltujen sisääntuloväylien bulevardisoinnin ympärille. Ne tarjoaisivat uutta urbanismia Suomen oloihin samalla kun ympäröivien auto- ja pientalotaajamien asukkaat pistettäisiin – jos ei muuttamaan, niin ainakin miettimään – asumis- ja liikkumisratkaisujaan.

Osin ristiriitaiselta näyttävää kasvun ja keskittymisen suhdetta voidaan jäsentää analyttisesti tarkastelemalla erilaisia näkemyksiä kehityksestä. Kehityksellä voidaan ensinnäkin tarkoittaa yhteiskunnallista prosessia (modernisaatio), päämäärää (hyvinvointiyhteiskunta) ja interventiota kehityksen prosessin ja päämäärän hyväksi (esim. koulutus, hajasijoitus, tasa- ja tukijärjestelmät) (esim. Koponen ym. 2007). Toiseksi kehityksen prosessia voidaan arvioida empiirisesti toisiinsa nähden kriittisillä tavoilla kiinnittämällä huomio keskiarvoihin (Suomen BKT:n kehitys), yksittäisiin menestystarinoihin (Nokian liikevaihto) tai vähäosaisten aseman muutokseen (pienituloisimman desiiin tulojen kehitys suhteessa muihin).

Edellisen pohjalta kehityksen taustalla voidaan tunnistaa universaaleja reunaehdoja: ihmisoikeudet, tasa-arvo, vapaus, kilpailu, ympäristön kestävyys (esim. Himanen 2012). Kehityksen luonteeseen kuuluu epätahtisuus ja -tasaisuus, mutta usein siihen sisältyy myös hyviä ja huonoja kerrannaisvaikutuksia sekä kehityksen universaalien periaatteiden välisiä jännitteitä.

Klassinen hyvän kehityksen kehä rakentuu vapaalle kilpailulle ja kykyjen täysimääräiselle hyödyntämiselle. Silloin myös alueet kehittyvät hyödyntäessään sekä sijainnin että inhimillisten ja luonnonresurssien suomia aluetuon ja työnjaon ja erikoistumisen kautta saavutettuja suhteellisia etuja. Kasvun kierteen kuitenkin katkeilevat teknologioiden uudistuessa. Ja tunnetusti ajan oloon sääntelemätön kilpailu tuottaa kasautumisen kriisejä niin monopolisoitumisen, köyhyyden kuin ympäristöongelmien muodossa. Luonnonlain kaltaista talouden lyhyttä ja pitkää syklistä pyritään säätelemään vastasyklisellä, ns. keynesiläisellä, talouspolitiikalla. Vastaavasti köyhyyden kimppuun käydään julkisilla tulonsiirroilla ja palveluilla, jotka lisäävät ostovoimaa, tavaroiden ja palvelujen kysyntää ja työvoiman tarjontaa. Ne edistävät talouskasvua, mikä entisestään mahdollistaa tulonsiirtojen lisäämistä ja palvelujen parantamista.

Hyvinvointivaltion hyvän kehä on maailmassa toteutunut pääosin vaillinaisesti. Sitä varjostaa yhtäältä ylikansallisten kehityskulkujen vaikea sääntely ja toisaalta alihinnoiteltu luonnonvarojen ja yhteisvarantojen käyttö. Talouden ja hyvinvoinnin kasvun synnyttämiin ympäristön kestävyysvajeesiin voidaan yrittää vastata lisäämällä kulutus- ja ympäristöveroja (hiilivero), mutta asteittainenkin käänne kohti biokapasiteetin nostoa edellyttää valtavaa siirtymää ahneuden logiikasta kohti rajallisuuden ja kohtuuden logiikkaa (ks. Laatu ym. 2012).

Tällä siirtymällä saattaa hyvinkin olla jotain tekemistä alussa esitetyn mitä maksaa ja miltä tuntuu - kysymysparin kanssa, ja sitä käsitellään jäljempänä artikkelissa. Analyysiä varten on olennaista tiivistää edellä tarkastellun keskittämisen, kehityksen ja kasvun yhteyksien keskeiset ulottuvuudet siten, että ne palvelisivat alue- ja yhdyskuntarakenteen muutosten tulkintaa suomalaisessa kontekstissa. Veggeland (2001, 139–140) tarjoaa mallin arvioida kehittämisen vastuutahoja. Sen mukaan ympäristöongelmat ja kestävyysvaive vaativat erityisen keskitettyä ylikansallista säätelyä, hyvinvointi ja tulonjako kansallisia tasaus- ja tukimekanismeja, kun taas taloudellisen kilpailukykyyn ja tuotannon kasvun kysymykset kuuluvat olla hajautettuna alueelliselle tasolle. Toisaalta erityisesti tuotannollisen perustan muutos alkutuotannosta, teollisuudesta ja palveluista tietoteolliseksi on muokannut alueellisen yhteyden ensin korostuneen hajautuneesta/paikallisesta (kylä) hajakeskittyneeksi (kaupunki), edelleen alueellisesti hajautetuksi (kunta/maakunta) ja lopulta globaaliksi (seutukaupunki/kaupunkiverkko) (Vartiainen esim. 1997, 86). Samalla yhteiskunnallista rakennetta heijastelevat luokka-, tulonjako-, tuottavuus- ja kilpailukykyerot jäsenyivät myös alueellisesti tilastoiviksi. Mutta miten mittaat ja jäsennät yhteiskunnallisia eroja, joiden avainsanoja ovat esimerkiksi metropoli, mielikuva, luottamus, kupla ja paikkaperusteisuus?

Kirkonkylä – väljentyvän alueen ja tiivistyvän maankäytön välissä

Useita vuosia kestänyt sosiaali- ja terveysuudistuksen valmistelu on Suomessa kohdistanut uudella tavalla huomiota alueisiin, aluejakoihin ja alueellisen itsehallintoon. Kunnilla on alueina ollut perinteisesti vahva itsehallinto, mutta sote-uudistuksessa juuri se yhdistyneenä kansalaisten yhdenvertaiseen kohteluun on muodostanut liki ylitsepääsemättömän esteen. Uudistukseen tarvittavia aluekokonaisuuksia on vuorollaan rakennettu alhaalta ja ylhäältä päin: Ensin mainitusta perspektiivistä aluksi kuntaliitoksia edistämällä, sitten kaupunkiseutujen vastuuroolia korostamalla ja viimeisimpänä maakuntien itsehallintoalueita perustamalla. Ylhäältäpäin rakentamista on puolestaan tarkasteltu erikoissairaanhoidon sektorinsäisen hierarkian ehtojen mukaisesti yliopisto- ja keskussairaaloiden vaikutusalueiden pohjalta.

Alue oli pitkään maantieteen tärkein käsite ja lähestymistapa, mutta nyttemmin siitä on termin tietynlaista kokonaisvaltaisuutta painottavan luonteen vuoksi myös erkaannuttu. Alue on jotakin paikan ja valtion välissä – hallinnollinen, tilastollinen, toiminnallinen, sanalla sanoen kerroksellinen. Kerroksellisuuden idea sisältyy myös Paasin (1986, 30–33) paljon viitattuun konstruktion alueen institutionalisoitumisesta territoriaalisen, käsitteellisen, organisatorisen hahmottumisen ja vakiintumisen ulottuvuudineen sekä edelleen de- ja reinstitutionalisoitumisen mahdollisuuksiin (Zimmerbauer & Paasi 2013). Nykyisin aluetta saatetaan yrittää ottaa haltuun myös paikan ja tilan välissä. Tällöin ei olla kiinnostuneita fyysis-säiliömäisistä rajatuista alueista eikä niiden konstruktiosta, vaan alueen paikallisista ja tilallisista suhteista, jotka jäsenyivät materiaalistien ihmisen, tavaran ja pääomavirtojen ohella tiedollisina ja tunnepitoisina kuvitelmina ja potentiaalina. Tieteellinen keskustelu (Jones & Paasi 2013) luo siten osaltaan pohjaa paitsi kysymykselle siitä, mitä aluekehitys maksaa ja tuottaa, niin myös sille, miltä se tuntuu ja vaikuttaa.

Kun Eno kehittyi moderniksi teollisuus- ja palvelukunnaksi 1960-luvulta lähtien, Pohjois-Karjala oli monien kansallisten indikaattorien ja luokitusten mukaan kehitysalue. Aluekehityspolitiikka on sittemmin asteittain kääntynyt tukiväyhykkeiden ja -alueiden ulkoapäin tapahtuvasta tunnistamisesta ja toimenpiteiden kohdentamisesta alueiden omia strategisia potentiaaleja ja verkostomaisia yhteistyösuhteita painottaviksi ohjelmiksi. Jo ennen kuntaliitosta Joensuuhun Eno alueen kehittäminen oli erilaisten strategioiden mukaisesti hajotettu ja koottu osaksi Joensuun seudun kehittämissyhtiön tekemisiä. Kuntaliitoksen jälkeen enolaisten palvelut ja muu arkinen elämä ovat Joensuu-keskeisiä ja seudullisesti verkottuneita muillakin kuin pendelöijillä.

Joensuun seutu hahmottuu varsin monenlaisina yhdyskuntarakenteina ja -tyypeinä. Ensinnäkin Joensuuhun suuntaudutaan Pohjois-Karjalasta ja jonkin verran sen ulkopuoleltakin (ml. rajantakaiset Venäjän alueet) erikoisasiointien merkeissä. Toiseksi Joensuun seutukunta kattaa myös Ilomantsin ja Juuan kunnat, vaikka ne kuuluvat vain heikosti tai ei laisinkaan Joensuun työssäkäyntialueeseen. Kolmanneksi voidaan erottaa Joensuun kunnallisen joukkoliikenteen reitistö, joka ei kata koko kaupungin aluetta mutta ulottuu naapurikuntien Kontiolahden ja Liperin keskuksiin. Joensuun seutu koostuu erikokoisista keskuksista, monenlaisista haja-asutusalueista ja tyystin asumattomista tai asumattomiksi muuttuneista salokorvista. Keskuksinkin voidaan edelleen luokitella kantakaupungin, lähiön, satelliittitaajaman ja vanhan taajaman mukaisina

Enon kirkonkylä on yhtäältä säilynyt samana ja entisellä paikallaan, vaikka kuntakeskuksen sijasta se nimitään nyt vanhaksi taajamaksi tai kenties pitäjakeskukseksi. Toisaalta kirkonkylä on nyt osa laajempaa ja verkostomaisempaa rakennelmaa, johon voidaan liittää uudenlaisia odotuksia ja potentiaalia kuin myös pelkoja pitkän ajan kuluessa kehittyneiden rakenteiden purkautumisesta ja kuihtumisesta. Kaavoituksen luontainen orientaatio on kasvu ja uusien alueiden ottaminen käyttöön (Rajaniemi 2006). Enon taajamassakin on maaseutukunnille tyypilliseen tapaan tonttien ylitarjontaa. Kaupungista käsin toteutuva asemankaavoituksen uudistaminen luultavasti ajantasaistaa asiakirjat, tehostaa maapolitiikkaa ja kiinteistönhallintaa, monipuolistaa konsulttien ja asiantuntijoiden käyttöä sekä lisää prosessin eri vaiheiden muodollista demokratiaa. Ei ole kuitenkaan itsestään selvää, että Enon taajaman elinvoimaisuutta parannetaan kaavahierarkian yleisestä erityiseen ja ylhäältä alas -linjauksilla ja täsmentämällä alueiden käyttötarkoitusten määrittelyjä. Kaavoituksen vastaisesti taajamassa on tilausta käyttäjälähtöisille ja yksityiskohtia hyödyntäville tekniikoille ja kokeiluille, joilla voidaan luoda omaleimaista, paikallista ympäristöä ja historiaa säilövää ja uudistavaa miljööttä, raittia ja tarinaa. Eikä kiirettäkään taida olla. Enon taajaman kaavoittajan dilemma onkin, kuinka korjata ehjää särkemättä sitä.

Asumisen hinta ja taantumisen tuntu

Suomessa on vajaa kolme miljoonaa asuntoa ja omakotitaloa. Vuosina 1990–2015 valmistui 815 000 uutta asuntoa. Tulevalla neljännesvuosisadalla uudiskohteiden tarve ennakoidaan liki saman suuruiseksi, mutta rakentamisen painopiste kohdistuu vain muutamalle kaupunkiseudulle. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla pitää rakentamistahdin olla jopa 60–70 prosenttia ripeämpää kuin mitä se on ollut viimeiset vuosikymmenet (Vainio 2016, liite C). Aiempaa enemmän asuntoja tarvitaan tulevaisuudessa myös Tampereen, Turun ja Oulun seuduille. Sen sijaan esimerkiksi Joensuun seutua, jossa uudisrakentamisen on tällä hetkellä erittäin voimakasta, koskeva arvio uusista asunnoista vuoteen 2040 saattaa jäädä noin puoleen (10 000 kappaletta) siitä mitä valmistui vuosina 1990–2015 (emt.).

Asunnot ovat pitkään olleet turvallinen sijoituskohte, ja omistusasumista on myös suosittu verotuksella. Tosin suuressa osassa maata asuntojen todellinen arvo suhteessa elinkustannusindeksiin ei ole viime vuosina juurikaan noussut. Ja jatkossa keskittyvän kehityksen käänköpuoli tulee esiin juuri asuntomarkkinoilla. Heikosti arvonsa pitävien tai arvoaan laskevien asuntojen määrä lisääntyy jopa niin, että mahdollisesti enää vain puolet kaikista nykyasunnoista sijaitsee toimivien asuntomarkkinoiden piirissä tulevaisuudessa. Vuonna 2013 puolessa Suomen kolmestatuhannesta postinumeroalueesta tehtiin kuusi tai enemmän asuntokauppaa, jolloin Tilastokeskus pitää otosta edustavana ja julkaisee alueen kaupoista keskihinnan (yle.fi/uutiset 2014).

Enon kirkonkylän postinumeroalueella (81200) tehtiin ajanjaksolla 1987–2013 yleensä 10–20 rivitalohuoneiston kauppaa vuosittain. Jakson loppupuolella kauppojen neliöhinta oli noin 900 euroa. Sen sijaan kerrostalohuoneistojen kaupat ylittivät Tilastokeskuksen vähintään kuuden vuotuisen kaupan kriteerin vain yhtenä vuonna (10 kauppaa, 650 €/m² vuonna 2006). Koko Enon

alueella omakotitalojen kauppooja tehtiin yleensä yli kymmenen vuosittain vuoteen 2008 asti. Seuraavana vuonna Eno liitettiin Joensuuhun myös tilastotietojensa osalta. Välittömästi liitoksen jälkeen rivitaloaluoneistojen kauppa Enon kirkonkylässä hiipui alle kuuden muutamaksi vuodeksi, mutta palasi sittemmin entiselle tasolle. Viimeksi kuluneen vuoden aikana postinumeroalueella 81200 on tehty kaupat kolmesta kaksiosista (keskineliöhinta alle 700 euroa). Kolmioissa tai sitä isommissa asunnoissa kauppooja ei ole ollut ollenkaan tai alle kolme (ARA 2016). Asuntojen vähäinen kysyntää selittää myös sitä, että Joensuun kodit Oy on käynnistynyt 1970-luvulla rakennettujen kunnan rivitaloaluoneistojen purkamisen Uimaharjussa, josta se etenee myöhemmin myös kirkonkylään.

Sekä itsenäisten että liitoskunnissa sijaitsevien maaseudun kuntakeskusten palvelut vähenevät. Etelä-Savossa tehtiin kartoitus kuntakeskusten palvelutarjonnan tilasta. Reilun kuuden tuhannen asukkaan Mäntyharjun palvelut edustavat kyseisessä kartoituksessa maaseutukuntien parhaimmistoa. Ns. lauantailiikkeitä on verraten runsaasti ja vastaavasti tyhjiä liiketiloja on vähän (Etelä-Savon maakuntaliitto 2016). Liikkeiden säilyminen on kuitenkin epävarmaa. Kirjakauppa hävisi jo monta vuotta sitten, ABC-ravintola vaihtui Frestoksi, Nordea sulkee konttorinsa ja pankkiautomaattinsa sekä Siwa poistuu päivittäismyymälöiden valikoimasta. Myös julkisten palvelujen tarjonta on kaventunut, viimeisimpänä toimipisteensä sulkee poliisi. Eno on Mäntyharjun kokoinen ja kaltainen paikkakunta, jossa palvelujen säilyminen on vielä haasteellisempaa kuntaliitoksen, monitaajamaisen rakenteen ja Joensuun läheisyyden vuoksi.

Miltä mahtaa tuntua asua paikkakunnalla, jossa ympärillä olevien asuntojen arvo laskee ja palvelut vähenevät? Kysymys on hankala, joten sitä ei mieluusti oteta aluekehityksen tutkimuksen aiheeksi. Riittää että todetaan, että kyseessä ovat väijäämättömät kehityskulut, joihin asukkaat suhtautuvat kukin omalla tavallaan. Sitä paitsi kuntakeskuksissa asuu vanhenevaa väkeä, joka on voinut jo aiemmin nähdä ja kokea vastaavanlaisen kehityksen maaseudun sivukylillä kauppojen, postien ja koulujen sulkeuduttua muutama vuosikymmenen sitten. Kirkonkyläien taantumisen voi nähdä tragediana, jos liittää kirkonkylät olennaiseksi osaksi suomalaista elämänmenoa ja mentaliteettia sekä ymmärtää ne eräänlaiseksi suomalaisuuden eri puolet tiivistäväksi yhteiskuntakuvaksi, katkeran suloiseksi hyvinvointivaltion kultakauden ilmentymäksi. Tästä näkökulmasta kirkonkyläien taantumassa on kyse paljon enemmän kuin kiinteistöjen arvon laskusta.

Monien asukkaiden mielestä kirkonkylät ovat kuitenkin edelleen haluttavia asuinympäristöjä. Siihen vaikuttavat enemmän käytännölliset kuin kalkyloitavat seikat: Asunto on pikemmin koti kuin hintaodotus, peruspalvelut ovat lähellä ja arki on turvallista ja rauhallista. Lisäksi auto mahdollistaa kaupunkien ja erikoispalvelujen saavuttamisen niillekin, jotka eivät muista tai osaa käyttää verkkokauppaa.

Seutu- ja kevytliikenteen suunnittelu – mutta ensin on autolla päästävä kaikkialle lähelle

Syvä ja syrjäinen maaseutu ja savupiippuyhdyskunnat taantuvat, mutta lisääntyvä liikkuminen tekee ihmisten elämästä monipaikkaista. Suomessa on arvostettua asua omakotitalossa taajamassa, omistaa kaksi autoa ja käydä töissä kaupungissa. Enon kirkonkylä ei edusta tyylipuhtaasti tätä nurmijärvi-ilmiötä, mutta on muuten hyvä esimerkki kasvavan kaupunkiseudun ristiriitaisesta dynamiikasta (Mäntysalo ym. 2010).

Eno on eräänlainen neljännen luokan vanha taajama Joensuun seudulla kantakaupungin, lähiöiden ja uusien satelliittitaajamien rinnalla. Se ei ole joukkoliikenteellisesti kasvuväylän varrella kuten satelliittitaajamat Lehmo, Reijola ja Ylämylly, mutta ei myöskään sijaitse pussinperällä niin kuin Kiihtelysvaaran ja Tuupovaaran vanhat keskustat. Vaikka Eno on osa Joensuuta, sinne ei ulotu kunnallinen joukkoliikenne. Sen sijaan Enoon ulottuu Pohjois-Savon Elyn hallinnoima bussiliikenne,

jolla on arkisin kahdeksan edestakaista vuoroa välillä Joensuu–Eno–Lieksa. Toistaiseksi Enosta ja Enoon pääsee myös kerran pari päivässä Joensuu–Nurmes-paikallisjunalla. Enon kirkonkylän joukkoliikenteen tavoitteeksi on asetettu keskitaso, minkä pitäisi mahdollistaa hyvä liikkuminen myös autottomille (Trafix 2012). Enon taajamassa autottomia asutokuntia on hieman enemmän kuin kahden tai useamman auton asutokuntia (+/- 30 %), ja yhden auton asutokuntia on neljä kymmenestä (YKR-aineisto, v. 2013 koskevat tiedot).

Kannattavan joukkoliikenteen rajana pidetään vähintään 200 asukasta per km², mikä ei Joensuun seudulle toteudu kovin laajasti, joten kaupunki subventoi lähiliikennettä lähes miljoonalla eurolla. Vastaavasti lippujen hinnat on mitoitettu siten, että joukkoliikenteen käyttö on halvempaa kuin oman auton käyttö ilman pääomakustannuksia.

Joensuun seudun kulkutapajakaumasta on esittää kymmenen vuoden takaisia tietoja (Joensuun seudun LJS 2007, sit. Trafix 2012): vuonna 2006 kaksi kolmasosaa matkoista tehtiin henkilöautolla, neljäs pyörällä tai mopolla ja vajaa viides kävelen. Joka kahdeskymmenes matka tehtiin joukkoliikenteessä. Näistä keskiarvoista poikkesivat muita korkeammat joukkoliikenneosuudet Pyhäselässä (21 %) ja Liperissä (13 %) sekä pyöräilyn vahva asema Joensuussa (32 %) ja etenkin kävelyn suosio Enossa (33 %).

On epäselvää, missä määrin enolaisten kävelyssä on kyse paikallisesta erityispiirteestä tai pieneen otokseen liittyvästä harhasta. Ainakaan Enon kirkonkylän ulkoiset puutteet eivät ole suomalaisesta perustaajamasta poikkeavia paitsi ehkä korkeuseroiltaan. Alakylän liikekeskusta on pienialainen, ja sitä halkovat valtion maantie alikulkutunnelilla ja markettien edustojen parkkipaikat. Yläkylään kirkonmälle nousta jyrkkää ylämäkeä noin kilometrin. Rautatieasema on saman matkan päässä Pielisjoen toisella puolella. Enon kirkonkylässä asuu noin 2 000 asukasta ja päivittäin keskustan läpi kulkee keskimäärin 3 500 ajoneuvoa. Keskustan tilajaotukset ovat jäsentymättömiä, suosivat autolla pääsemistä joka paikkaan ja mahdollisimman lähelle sekä tunnistavat huonosti kävelyn ja pyöräilyn omiksi liikennemuodoikseen. Enon keskustassa ei myöskään ole sanottavasti ”raittimaisuutta” ja omaleimaisuutta, jotka kannustaisivat jalankulkuun ja luontevasti altistaisivat siellä liikkujaa satunnaisiin kohtaamisiin ja levähdyksiin.

Ilmainen lähiluonto

Kaupunkikehityksen yksi selkeä trendi on panostaa pyöräteihin ja kaupunkipyöräilyyn, mitä symboloi Hämeentietä koskevat muutokset Helsingin yleiskaavassa. Pyörätien rakentaminen maksaa noin 100–200 000 euroa kilometriltä, mutta hinta voi olla korkeampikin riippuen esimerkiksi maa- ja kallioperän laadusta. Pyörätien rakentamiskustannukset ovat yleensä noin kymmenesosa kaksikaistaisen maantien ja kahdes- tai kolmaskymmenesosa moottoritien kustannuksista (Ely-keskus, Suomen tieyhdistys, sit. Helenius 2016). Pyöräily itsessään tuo esiin toisenlaisen resurssien tajun ja kustannusrajoitteen, liikkumisen jatkuvasti läsnä olevan lihasenergian ehdoilla. Paavo Järvensivu (2016, 84) kuvaa pyöräilyn tunnetta seuraavasti: ”Itse tekemisen ja siitä seuraavan etenemisen lisäksi on ilmavirta kasvoilla, alustan epätasaisuuksista kumpuava värinä kehossa, liian vauhdin taustalla vaaniva vaara mielessä.”

Enon kirkonkylässä on välttämättömät pyörätieosuudet olemassa, mutta on myös puutteita koskien esim. Kauppa- ja Lääkäritien risteystä sekä Korpi-, Niskan- ja Purokyläntietä (Joensuun LTS 2011). Takavuosina pyöräteiden rakentaminen saattoi törmätä eräänlaiseen maalaiskonservatiiviseen arvomaailmaan, jonka mukaan puita ei tulisi kaataa pyöräteiden vuoksi. (ks. Rannikko 2000). Eno poikkeaa tässä suhteessa monista maaseudun paikkakunnista ja on pikemminkin kulttuuripaikkana moniarvoinen – edellä esitetystä poiketen siellä on keskusteltu mm. siitä, pitäisikö puita kaataa, jos ne roskaavat latuja.

Keskusteltassa kulkutapajakaumissa tapahtuvista ja toivottavista muutoksista on olennaista pohtia niiden yhteyttä talouskasvuun sekä yhdyskuntien tiivistymiseen ja hajautumiseen. Millaista roolia tässä esittävät seikat, jotka eivät välttämättä maksa mitään mutta tuntuvat paljon? Tässä yhteydessä esille nousee erityisesti ns. lähiluonto, jolla varsinkin kaupunkiympäristössä viitataan enemmän tai vähemmän luonnontilaisiksi tai hoitamattomiksi jääneisiin metsiköihin ja muihin rakennettujen puistojen oheisiin lämpäreisiin. Lähiluonnon merkitykset ovat moninaisia, mutta vaikeasti arvioitavia – niiden vaikutukset ulottuvat varjoa tarjoavista viherseinistä ja -katoista esimerkiksi helppoon saavutettavuuteen, luonnon monimuotoisuuteen sekä terveyden ja mielenterveyden edistämiseen asti. Joensuussa lähiluonto on noussut kiistan aiheeksi mm. Hasanniemessä, Kanervalassa ja Linnunlahdella. Kirkonkylissä lähiluontoa on puolestaan ikään kuin huomaamattomasti ja niin itsestään selvästi, ettei sen arvoon kiinnitetä senkään vertaa huomiota kuin kaupungeissa. Tosin myös Enon kirkonkylän asemakaavoituksen yhteydessä jo aiemmin yksityiseen omistukseen siirtyneen niin kutsutun Pahvitehtaan metsän merkintä asuinpienalojen korttelialueeksi on herättänyt huolta. Kaupungin ja kirkonkylän rinnakkaistarkastelussa lähiluonnon arvo nousee esiin puolin ja toisin, mutta sille ei edelleenkaan virallisesti ole muita kuin korkeintaan luonnontieteellisiä arviointi- ja suojelukriteereitä. Ne eivät tunnista eivätkä tunnusta lähiluonnon virkistys-, terveys- tms. merkityksiä.

Lähiluonnon arvoa ja merkitystä voidaan lähestyä kahdesta ihmisluonteen perspektiivistä, joista toista voidaan kutsua kuluttajakansalaisuudeksi ja toista ympäristökansalaisuudeksi. Kuluttajakansalaisuus pohjaa edellä esiin tuotuihin ihmisoikeuksien, vapauden ja kilpailun periaatteisiin. Yksilöllä on oikeus päättää ja vapaus valita ulkoilu- ja luontoharrastuksia (sauvakävely, marjastus ja sienestys, koirat jne.), mutta toisaalta tarvitaan myös sääntelyä (esim. kalastus- yms. luvat) sekä investointeja ja ylläpitoa (ladut, pitkospuut yms. reitit). Ympäristökansalaisuus nojaa puolestaan oikeudenmukaisuuden, tasa-arvon ja kestäväyyden periaatteille ja tuo esiin painokkaammin ihmisen itsensä toteuttamista yhteytenä toisiin ihmisiin ja luontoon. Lähiluonnon arvo tulee ehkä parhaiten esiin tilanteissa, joissa ihmisestä välittämisen altruismi yhdistyy altruismin kaltaiseen luonnosta välittämiseen: Hyvän esimerkin tarjoavat vaikkapa lapsille, vanhuksille tai muille liikuntarajoitteisille järjestettävät ohjatut ryhmäkävelyt, -retket, -tapahtumat.

Mainitut esimerkit eivät edusta ideaalia lähiluontoa, mikä kertoo siitä, että vaikka lähiluonnon käyttö on monesti ilmaista, niin se maksaa ryhmätapahtumien järjestäjien ja niihin osallistuvien aikaa, mikä tuo mukanaan omanlaisiaan ehtoja ja rajoituksia. Sitä paitsi jonkinlainen syväekologinen yhteys lähiluontoon edellyttää pikemmin olemisen kuin vain vierailemisen kaltaista suhdetta. Siitä on Enoon liittyvä anekdootti kansalliskuvaaja I.K.Inhan kirjassa *Suomen maisemia* (1909): Nähdessään korvenraivaajan raatavan pellollaan Inha hahmotti äkkiä luonnon ”kolkkouden, arvottoman kylmyyden” seuraavasti:

”Näin sen vihamielisenä voimana, ihmisen ja hänen viljelyksensä vainolaisena. Mieleeni välähti, kuinka lämpöisesti avara viljelysaukea niittyineen, kukkatörmineen, aaltolevine laihoineen hengähtää vastaan kun rasittavan salomatkan jälkeen ilmaudun metsästä ja lähden astelemaan leppoisata niittypolkua”. (Uschanov 2016.)

Kuluttaja- ja ympäristökansalaisuuden välissä voidaan nähdä myös eri tavoin kohtuutta painottavia lähiluonnon tuntua hakevia asemia ja asenteita. Resurssitajuinen kuluttajuus lähestyy lähiluonnon merkityksiä vähän samaan tapaan kuin ekosysteemipalveluiden käsite. Kun lähiluonto ajatellaan palveluna, se avautuu ikään kuin taloudellisen resurssin termein kestäväksi toimintana ja jopa vaikuttamisena. Lähiluonnossa käynti edustaa esimerkiksi säästäväisyyttä ja ympäristöhuolta samoin kuin joukko- ja kevyen liikenteen suosiminen, autolla ajon minimointi, älä osta mitään -päivät, muovikassittomuus, roska päivässä jne. Toisessa kuluttaja- ja ympäristökansalaisuuden välimuodossa yksilöllisen hyvinvoinnin ja terveydestä huolehtimisen tarpeet kohtaavat puhtaan ja

luonnonmukaisen ympäristön mahdollisuudet tyydyttää näitä tarpeita, mitä asiaa edellä on hiukan sivuttu.

Oma kysymyksensä sitten on se, että kohtaavatko yhdyskuntatyypeille ominaiset hyvinvointiongelmat yhdyskuntatyypeille ominaiset kuluttaja- ja ympäristökansalaisuudet ja niihin liittyvät lähiluonnon tarpeet ja tuntemukset. Lähtökohtaisesti myös lähiluonnon hintaan ja tuntuun voidaan soveltaa Korkmanin (2016) suosimaa Oscar Wilden ajatusta, jonka mukaan ekonomistit pyrkivät määrittelemään kaikelle hinnan, mutta eivät silti ymmärrä minkään arvoa. Lähiluonnosta hyötyminen ja nauttiminen ovat ilmaista – jos ei oteta lukuun lähiluontoalueen myynnistä pitäytymisestä koituvia tulonmenetyksiä eikä mahdollisesta rakentamisesta seuraavaa maanarvon nousua –, joten on paljon mahdollista, että lähiluonnon arvoa ei oikein ymmärretä muidenkaan tieteenalojen piirissä.

Kehityksen arvoinen alue

Kehityksen ensimmäinen periaate on vapaus. Vapaat yhteiskunnalliset olot mahdollistavat kaikenlaisten kyvykkyyksien osallistumisen, ihmisten osaamisen kehittymisen ja edelleen muunlaisten resurssien hyödyntämisen (Sen 1999). Himanen (2012) kysyy kuitenkin vapauteen liittyvien velvollisuuksien ja vastuiden (so. vapaudenarvoisuuden) perään, mikä on aiheellinen teema arvioitaessa esimerkiksi sananvapautta sosiaalisen median ja vaikkapa uusnatsismin nousun puitteissa. Aluekehityksen lähtökohtia puitaessa on tavaksi tullut korostaa Senin hengessä alueiden omien vahvuuksien etsimistä ja niiden jalostamista. Lähestymistavan suosiosta huolimatta alueita ei yleensä nähdä omilla ehdoillaan kehityksen arvoisiksi. Taustalla vaikuttaa alueellisia eroja tasoittamaan pyrkinyt politiikka, jota nyt olemattoman talouskasvun aikana on väitetty myös kaupunkistumiskehityksen virheelliseksi jarruttamiseksi. Tuoreet asiantuntija-arviot lähestyvät kaupunkikasvuista käännettä vaihtelevalla diplomatialla: Soininvaara ja Särelä (2016) perustelevat neutraalilla numeroiden logiikalla kaupunkien voittoa. Loikkanen ja Laakso (2016, 87) kirjaavat vielä yhdeksi seitsemästä kaupunki- ja aluepolitiikan suosituksestaan elämisen perusedellytyksistä huolehtimisen määrättyyn rajaan asti myös asuinpaikasta riippumatta. Vartiainen (2015, 8) tuo puolestaan esiin kaupunkien kasvun vähäisen tutkimuksen Suomessa.

Heikki Eskelisen pitkä linja aluekehityksen mekanismien analysoijana sekä EU:n teknis-metodologisen käsitteistön että tilastollis-kartografisen erittelyn läpi on aina sisältänyt optimismia, jonka tulkitsen ymmärrykseksi alueiden kehityksen arvoisuudesta. Eskelisen tutkimusten pääasiallinen empiirinen kohde on ollut Itä-Suomi, jota taantuvat kehityskulut ovat hallinneet, mutta jotka hänen tulkinnoissaan eivät valtaa alaa kokonaan. Niinpä ei taida löytyä niin synkkää pitkistäis- tai poikittaisleikkausta, etteikö siinä näkyisi pieniä kasvun keskittymiä ja orastavia mahdollisuuksia. Kyse ei ole kuitenkaan katteettomasta optimismista, jossa sijainti- yms. haitoista kärsiville alueille tarjotaan matkailun tai kulloinkin ajankohtaisen muun tuotannonalan kehityskierrettä irrallaan alueen historiasta ja polkuriippuvuuksista. Eskelinen on ekonomisti, joten päätelmissään hänen ei sovi tukeutua tunteisiin vetoavaan pienten lukujen maantieteeseen ja Pihtiputaan mummoon. Silti hän on myös taitava analyysinsä avaaja erilaisille yleisöille ja osaa tarvittaessa käyttää puhuttelevampaa ja koskettavampaa retoriikkaa kuin lihapullien ja vastaavien markkinointiin kiinnitetty mummo- ja maalaismielikuvat. Esimerkiksi vuonna 2003 Eskelinen saattoi todeta maaseudun näköalan vähemmän synkkänä: Suomi on ja pysyy maaseutumaisena maana, joten maalta olemme tulleet, ja sen vuoksi meillä on halu ja varaa pitää maaseutu asumisen ja menemisen arvoisena (Eskelinen 2010, 111–112).

Siinä missä kaupunkeihin kasautuvasta kasvusta kertovat erilaiset mitattavat muuttajat, hajautettuja kehityskulkuja perustelevat asutusrakenteen historia, vajaakäytölle jäävät kansalliset resurssit ja maaseutuun varsinkin kriisiaikoina liittyvät suorastaan myyttiset turvallisuusnäkökohdat. Pienesti

aktivoitunut pienten keskusten kehittämissä on tuonut verraten eriseuraiseen ajatteluun oman nyanssinsa, jossa sinänsä vähemmän esteettiset kirkonkylien kerrostumat saattavat sittenkin ilmentää jotakin hyvin ominaista ja omaleimaista suomalaisesta elämäntavasta. Jos kaupunkien kehittämisessä on siis tärkeää kysyä, että mitä maksaa, niin maaseudun ja pikkupaikkojen kohdalla on tärkeää tuoda esiin myös se, että miltä kehitys tuntuu ja vaikuttaako se oikeudenmukaiselta. Mitä maksaa ja miltä tuntuu voivat siis hyvinkin olla yhtä tärkeitä kysymyksiä alueiden kehittämisessä. Pohjimmiltaan alueet ovat kuitenkin luontoa, ja se on myös niiden perimmäinen arvo. Luonto ei kerro, miten sen kuuluisi olla, eivätkä alueetkaan vastaa kysymyksiin. Joten tältäkin osin mitä maksaa ja miltä tuntuu ovat tuuleen huutamista ja kysymyksiä yhtä merkityksellisiä – tai merkityksettömiä.

Lähteet

Eskelinen, H. (2010). Maaseutu – rasite vai resurssi? Teoksessa Laaksonen, P. & Saressalo, L. (toim.). Kotiseutuni mun. Kirjoituksia kotiseudun & Hiidenkiven sadalta vuodelta, 107-112. SKS, Helsinki. (alkup. Hiidenkivi 2003, 6-9.)

Eskelinen, H. (2013). Aluekehityspoliittikan eurooppalaistuminen: onko Suomi sivuraiteella? Teoksessa Luoto, I., Katajamäki, H., & Lundström, N. (toim.). Oppiva alue, menestyvä alue. Vaasan yliopisto, Acta Wasaensia 275, 103-113.

Eskelinen, H. & Fritsch, M. (2009). Polycentricity in the North-eastern periphery of the EU territory. *European Planning Studies* 17:4, 605-619.

Etelä-Savon maakuntaliitto (2016). Pike tiedote 8.2.2016. 3 selvitystä Etelä-Savon kirkonkylien kaupallisesta elinvoimasta.

http://www.esavo.fi/resources/public//pike/Pike%20elinvoimatiedote_110216%281%29.pdf

Helenius, A. (2016). Kallis, kalliimpi, huippukallis pyörätie. *Karjalainen* 28.4.2016, A9.

Himananen, P. (2012). Kehityksen päämäärä: arvokas elämä. Teoksessa Himananen, P. & työryhmä. Sininen kirja. Suomen kestävän kasvun malli. Luonnos kansalliseksi tulevaisuushankkeeksi, 109-132. <http://vnk.fi/documents/10616/336661/Sininen+kirja.pdf/8937eafa-3427-4cc3-9b86-f139438ea724>

HSTV (2015).

<http://www.hs.fi/hstv/uutiset/Vihreiden+Soininvaara+Jos+asuu+maaseudulla+on+sytyt%C3%A4+pysy%C3%A4+maaseudulla/v1439261510302>

Joensuun LTS (2011). Joensuun liikenneturvallisuuksuunnitelma.

<http://www.joensuu.fi/liikenneturvallisuuksuunnitelma>

Joensuun seudun LJS (2007). Joensuun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma. <https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/168786/Joensuun+seudun+ljs/711cac58-ef5e-43e7-82f2-622c74926b92>

Jones, M. & Paasi, A. (2013). Guest Editorial: Regional World(s): Advancing the Geography of Regions. *Regional Studies* 47:1, 1-5.

Järvensivu, P. (2016). Rajattomasti rahaa niukkuudessa. *Like, Keuruu*.

Koponen, J., Lanki, J. & Kervinen, A (2007, toim.). Kehitysmatutkimus - johdatusta perusteisiin. *Gaudeamus, Jyväskylä*.

Formatted: English (United States)

Field Code Changed

Korkman, S. (2016). Moraalin merkitys taloudelle. Teoksessa Kivistö, S., Pihlström, S. & Tolonen, M. (toim.). Talous ja moraalit, 25-45. Gaudeamus, Tallinna.

Kukkonen, H., Lievonen, M. & Rautamäki, M. (1982). Näkökohtia maaseudun taajamien suunnitteluun. Teknillinen korkeakoulu, Arkkitehtiosasto, Yhdyskuntasuunnittelun laitos, Julkaisu B 47.

Laatu, M., Hirvilampi, T. & Helne, T. (2012). Se pyörii sittenkin! – kohti ekologisesti ja sosiaalisesti kestävästä hyvinvoinnin kehästä. Teoksessa Alaja, A. (toim.), Kriisikierteestä hyvään kehään, 95-130. Kalevi Sorsa -säätiön julkaisuja 4/2012.

Loikkanen, H. & Laakso, S. (2016). Tiivistävä kaupunkikehitys – tuottavuuden ja hyvinvoinnin kasvun perusta. Keskustelualoite. Tehokkaan Tuotannon Tutkimussäätiö.

Mäntysalo, R., Peltonen, L., Kanninen, V., Niemi, J., Hytönen, J. & Simanainen, M. (2010). Keskuskaupungin ja kehyskunnan jännitteiset kytkennät. Suomen Kuntaliitto, Acta nro 217.

Ottelin, J., Heinonen, J. & Junnila, S. (2015). New Energy Efficient Housing Has Reduced Carbon Footprints in Outer but Not in Inner Urban Areas. *Environmental Science & Technology* 49:16, 9574–9583.

Paasi, A. (1986). Neljä maakuntaa. Maantieteellinen tutkimus aluetietoisuuden kehittymisestä. Joensuun yliopiston yhteiskuntatieteellisiä julkaisuja N:o 8.

Rajaniemi, J. (2006). Kasvun kaavoitus: tapaus Raahe 1961-1996. Messon, Kankaanpää.

Rannikko, P. (2000). Ekologisen modernisaation kulttuuriset ehdot. Uuden suunnitteluparadigman tulo kuntakeskukseen. Teoksessa Kortelainen, J. (toim.). Vihertyvä kaupunkiseutu. Suunnittelun ja hallinnan ekomoderni käänne, 89-120. SoPhi, Jyväskylän yliopisto.

Riukulehto, S. & Suutari, T. (2016). Kestävä kotiseutu. Kuntarakenteen muutos ja kotiseutukokemus. Teoksessa Riukulehto, S. (toim.). Kunnat, rajat, kulttuuri. Muutoskokemuksia. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 1418, Turenki.

Sen, A. (1999). Development as freedom. Oxford University Press, New York.

Soininvaara, O. (2016). Suomi nousuun kaupungistumisella. Suomen Kuvalehti 100:17, 16-17.

Soininvaara, O. & Säreä, M. (2015). Kaupunkien voitto. Kuusi keinoa vapauttaa kaupunkien kasvu. EVA Pamfletti 1/2015.

Toiviainen, Pasi. (2015). Myytti tiiviistä ekokaupungista – eli kertomus siitä miten ajatusharhasta tuli vallitseva totuus. <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2015/08/31/myytti-tiiviista-ekokaupungista-eli-kertomus-siita-miten-ajatusharhasta-tuli>

Tarfix (2012). Joensuun seudun joukkoliikennesuunnitelma 2014-2020.

Uschanov, T. (2016). Luonnosta on päästävä pois. Helsingin Sanomat 15.5.2016, C5.

Vainio, T. (2016). Asuntotuotantarve 2015-2040. VTT Technology 247.

Vartiainen, P. (1997). Maaseutuyhteiskunnasta monikasvoiseen kaupungistumiseen. Teoksessa Suomi 80. Kuokasta kännykkään, 85-96. Suomen Kuntaliitto, Helsinki.

Vartiainen, P. (2015). 20 vuotta kaupunkiverkkotutkimusta – miten jatkossa? Kaupunkiverkkotutkimuksen tausta-artikkeli. Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI.

Veggeland, N. (2001). Competitive Regions and European Neo-Regionalism Cross-border Cooperation: A New Mode of Nation-Building? Teoksessa Bucken-Knapp, G. & Schack, M. (toim.). Borders Matter: Transboundary Regions in Contemporary Europe, 131-142. DIBS, Aabenraa.

Zimmerbauer, K. & Paasi, A. (2013). When old and new regionalism collide: Deinstitutionalization of regions and resistance identity in municipality amalgamations. *Journal of Rural Studies* 30, 31-40.