

## Ilkka Pyy MONENKESKISEEN KAUPUNKIIN

### Johdanto

Joensuun täydennysrakennusohjelma (2017) tavoittelee mahdottoman missiota. Sen mukaan tulevaisuudessa elettäisiin helppoa arkea lyhyin etäisyyksin siitäkkin huolimatta, että kaupunki on laajentunut merkittävästi kuntaliitoksilla ja että kantakaupungin ulkopuolelle kohoaa uusia asuinalueita. Kaupunki haluaisi olla myös entistä mukavampi ja houkuttelevampi, vaikka omaleimaisia paikkoja hävitetään päiväkohtaisen arkkitehtuurin avulla. Niinpä kaupunki tähyää siluettinsa korottamista vähintään viisi-kuusikerroksiseksi, joskin on epäselvää, kuinka yhteisesti tämä tavoite jaetaan. Lisäksi kaikki kehittämistoimet toteutettaisiin ympäristöarvot huomioon ottaen samalla kun arvokkaisiin puistoalueisiin ja suosittuihin lähiluontokohteisiin kohdistuu korjaamis- ja rakentamispaineita.

Tarkastelen seuraavassa kaupungin suunnitteluhaasteita spatiaalisen oikeudenmukaisuuden lähtökohdista. Kaupunkitilan sosiaaliseen eriytymiseen ja ympäristön arvottamiseen voidaan siten erottaa vähintään neljä kriittistä näkökulmaa (ks. Lehtinen 2009). Ensinnäkin kaupunkitilan suunnittelussa on viime vuosikymmeninä suosittu yksipuolisesti autolla liikkumista muiden kulkumuotojen kustannuksella, mitä historiatajuisen (*corrective justice*) oikeudenmukaisuuden näkökulmasta tulisi tasapuolistaa ja mahdollisuuksien mukaan jopa hyvittää. Toiseksi kaupunkitilan eriytyminen haluttaviin ja vähemmän haluttaviin asuinalueisiin väestön sosioekonomisen koostumuksen, ympäristön viihtyisyyden ja virikkeellisuuden, asumistason ja -väljyyden sekä palvelutarjonnan perusteella on alati uhkaava kehityskulku, jota rakenteellisen (*distributive justice*) oikeudenmukaisuuden mukaisesti tulisi ehkäistä, etteivät edut kasautuisi yksille ja rasitukset toisille alueille.

Kaupunkisuunnittelu on myös monista kansalaisosallistumisen ja vuorovaikutteisuuden lisäämistä huolimatta altis valmistelun (*procedural justice*) epäoikeudenmukaisuuden mekanismeille, jotka kohtelevat erilaisia asukasryhmiä ja intressitahoja vaihtelevasti asianosaisina tai ulkopuolisina. Tällöin nämä mekanismit toteuttavat pikemmin muodollisen kuulemisen kriteereitä kuin ovat kiinnostuneita sisällöllisen kuuntelemisen annista ja sen avulla laaditusta vertailevasta palautteesta. Oikeudenmukaisuus ei olekaan vain lainmukaisuutta, vaan tärkeää on se, miltä asiat näyttävät. Syiden ja seuraamusten hallinnan mukainen (*retributive justice*) oikeudenmukaisuus arvioi laillisuuden ohella päätöksenteon hyväksyttävyyttä, vastuunkantoa vaikutuksista sekä ns. positiivisen diskriminoinnin tarvetta ja mahdollisuuksia.

Artikkelin taustalla on tutkimushanke (Lehtinen & Pyy 2017) sekä eritoten Kohtuusliikkeen järjestämä tilaisuus kuntavaalien alla Joensuun Laiturissa (entinen rautatieaseman kahvila). Arin kanssa pidimme alustukset, joilla viritimme ehdokkaita ja läsnäolijoita keskustelemaan kaupungin suunnittelun ja kaavoituksen kipupisteistä. Ari muotoili tuolloin alustukseni otsikon, jonka mukaisesti suunnistan edelleen tässä kirjoituksessa.

### Hajautetun arjen helppous?

”Suomalaista yhteiskuntaa on rakennettu jo vuosikymmeniä henkilöautoilun ehdoilla, joten paria suurta kaupunkia lukuun ottamatta ilman autoa on hankala tulla toimeen. Kaupat ja palvelut ovat kaukana kodeista, jotka ovat kaukana työpaikoista.” (Partanen ym. 2013, 10-11).

Nuorena opiskelijana 1980-luvun alkupuolella saatoinkin kävellä ja pyöräillä korkeakoululta (nykyinen yliopisto) soluasunnolleni Kanervalaan kahta eri reittiä, joiden kummankin varrella oli ruokakauppa, toisen kaksikin. Enää aikoihin näitä pikkukauppoja ei ole ollut. Joensuun suunnittelun pohjaksi tarjotaan nyt ns. sormimallia, jossa kaupungin keskustasta kurottuisi hyvien bussiyhteyksien varrelle nauhamaisesti asuinalueita, joissa lähietäisyydellä olisivat kauppa, alakoulu ja päiväkotiki sekä hyviä ulkoilun alueita (Ristimäki et al. 2017). Monilla Joensuun uusilla alueilla tätä kehitystä odotetaan ja monilla vanhoilla alueilla kehitys on mennyt toisin eli lähipalvelut ovat kadonneet. Samalla saattaa tulla kysyneeksi, miten arjen urbaanien palvelukylien malli suhteutuu menneiden vuosikymmenten kompaktin ostoskeskuksen mallin muokkaamiseen Rantakylässä, Nolkassa ja Niinivaaralla.

Vielä olennaisempi kysymys on kuitenkin se, että onko kaupunki sormimalleinensa myöhässä. Sormien varrella olevat asuinalueet ovat alun perin rakentuneet hyvin autoriippuvaisiksi ja monilla asutokunnilla on vähintään kaksi autoa. Asennemuutos julkisen liikenteen käyttäjäksi on työläs, vaikka vuorotiheys olisi hyväkin. Helsinkiä yritettiin aikanaan kehittää sormimallilla, mutta ihmisten kohteet ja tarpeet eivät pääsääntöisesti ole yhden reitin varrella. Kantakaupungin liikekeskustaa saa elävöittää miten paljon tahansa, mutta sormista on etenkin viikonloppuisin vilkas liikenne reunavyöhykkeen automarketteihin.

Kohtuudella on todettava, että kaavalaudalta katsottuna kaupungin tavoitteet ovat sinänsä järkeviä ja kannatettavia. Spatiaalisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta Joensuun kaupungin tulisi kuitenkin yhtäläisellä tarmolla kehittää sekä uusia asuinalueitaan että vanhoja maaseututajamiaan. Tosin vanhoissa taajamissa lähipalvelut ja -työpaikat ovat olemassa, mutta syystä ja toisesta uudet pientaloalueet kaupungin sisäänajoteiden varsilla näyttävät olevan vetovoimaisempia kuin vanhat talot hyvillä tonteilla kirkonkylissä vaarojen laella ja jokilaaksoissa niin isompaa omakotia haluvien kuin asumista ohjailevan hallinnon mielestä (Hytönen et al. 2014; Pyy 2017).

### **Kaupungin tekemisen tiheät paikat**

Joensuun keskustan tiivistämistä ja symmetriaa koskevissa suunnitelmissa saatetaan luontevasti todeta, että Ilosaari on kaupungin sydän. Kaupunki elää ja sykkii sen sydänpaikoissa. Edward Caseyn (2001, 684-5) mukaan paikat voivat olla tiheitä tai ohuita. Useimmat paikat, joissa ihminen liikkuu, ovat ohuita. Niihin ei kiinnitetä erityistä huomiota eikä niihin siten liity paikkatuntemuksia. Tiheä paikka sen sijaan rikastaa kokijaansa uusimalla tuttuuden ja paikkaan kuulumisen kerroksia ja yhteyksiä. Tiheissä paikoissa yhdistyy tiedostettu ja tiedostamaton, yksilöllinen ja yhteisöllinen sekä tiukat ja väljät normit. Tällaisia tiheitä paikkoja voi kutsua myös kanta- ja sydänpaikoiksi. Niissä viihdytään ja oleskellaan mutta myös toimitaan ja tehdään. Niiden puolesta on voitu kamppailla. Ne ylläpitävät asukkaiden hyväksyntää ja symboloivat aluetta. (Pyy 2017; Taajamo 2017; ks. myös Jokinen ym. 2011; Kuusisto-Arponen & Tani 2009; Sepänmaa 2006.)

Joensuuta ja joensuulaisuutta kartoittavista teoksista (esim. Hanhinen & Partanen 2003; Kaarlenkaski et al. 2005; Vattulainen 2016) saa runsaasti esimerkkejä kaupungin merkityksellisistä paikoista ja niiden muutoksista. Vanha puu-Joensuu Tokos-kulmineen on muistoissa. Kansallis-romanttista kauppahallia haikaillaan, vaikka sen modernistinen seuraajakin on revitty pois. Toisia Joensuulle identiteettiä ja imagoa rakentavia paikkoja, kuten PT-talo, Jokela, Laituri, koskee purku tai sen uhka. Joitakin on myös säästynyt. Pienet

vanhat kivitalot, elokuvateatteri Tapio ja konditoria-kahvila Matilda, on sangen onnistuneesti upotettu uudiskortteleihin tuomaan esiin kotoisuutta ja raittia. Taito-korttelista on tullut torin ohella monille erityinen paikka, joka yhdessä Surakan korttelin kanssa luo uusimuotoista raittimaisuutta.

Tori ja Ilosaari ovat nyt työmaita. Torin osalta on todennäköistä, että sen vetovoimaisuus säilyy, vaikka tulevat yksityiskohdat eivät välttämättä miellytä. Sen sijaan Ilosaareissa on ilmeisenä riskinä rantojen, kulkuväylien, siltojen ja penkkien yllirakentaminen. Tämän ajan rakennus- ja pinnoitemateriaalit voivat hävittää laguunin luonto-ominaisuuksia, jotka ovat tehneet siitä erityisen keitaan urbaanissa ympäristössä.

Joensuun ydinkeskustan ulkopuolella on persoonallisia ja kaupunkilaisille tärkeitä paikkoja. Toistaiseksi kaupunki on heikosti tunnistanut valtakunnallisesti ainutlaatuisen Botanian kasvi- ja perhospuutarhan sekä siihen liittyvän Arboretum-alueen kokonaisuuden arvon. Lähistön uimarannat eivät ole tarvinneet juurikaan rakennettua infrastruktuuria vaan ovat houkuttelevia luonnontilallisuudessaan. Sama koskee ulkoilu-, retkeily- ja hiihtomaastoja Kuhasalossa, Utran saarilla ja harjuilla, Noljakan mäellä jne.

Kaupunkisuunnittelulle asukkaiden tiheät kanta- ja sydänpaikat ovat haastavia. Pyrkinessään uudistamaan monikerroksista, omintakeista ja mielikuvitusta ruokkivaa, sillä on tarjottavaan uutta standardia, olemassa oleviin rakenteisiin sopimattomia ratkaisuja ja pahimmillaan vanhoja rakennuksia – jos ne ylipäänsä säilyvät – epäkunnioittavia ratkaisuja. Julkisten toimijoiden ohella erityisesti osuustoiminnallisilta yrityksiltä sopisi odottaa keskimääräistä laadukkaampaa arkkitehtuuria keskeisille paikoille aivan kuten Paavo Järvensivu (2016: 188-9) asian asettaa:

”Minkälainen voisi olla ainutlaatuisia ja rajallisia resursseja kunnioittava osuuskauppa? [...] Kolmanneksi osuuskaupan tulisi kehittää sekä ekologisesti että kulttuurisesti kestävää rakennettua ympäristöä. Halvat laatikkorakennukset vailla paikan- ja historiantajuista arkkitehtuuria ovat lyhytnäköisiä väliaikaisratkaisuja, jotka huonontavat jäsenten elämänlaatua ja pitkällä aikavälillä kuluttavat enemmän energiaa ja rakennustarvikkeita kun pidempään käyttöikänsä tähdyt rakennukset.”

Suunnittelulla on aina yhteys valtaan ja pyrkimyksiin ohjailta käyttäytymistä. Asukkaiden muutosvastarinta tutun ja turvallisen säilyttämiseksi voi olla myös ansa, joka ei tuo syntyneeseen kiistaan uusia aineksia ja ajateltavaa. Tiheistä paikoista nouseva ohjailevan vaikutuksen vastustaminen tulisi toimia niin, että siten opitaan jatkuvasti tuntemaan ympäristöä ja sen mahdollisuuksia paremmin, josta seuraa puolestaan aktiivisuuden lisääntyminen (esim. Laajarinne 2016: 71-82). Kaupunkilaisille merkitykselliseksi muodostuneiden paikkojen ja miljöiden kohtelu niihin kohdistuvien muutosten yhteydessä kertoo puolestaan olennaisen suunnittelun kohdistuvasta luottamuksesta ja uskottavuudesta. Esimerkiksi Joensuun kanavarannan rakentamisen kiistelyssä, jossa PKO on keskeinen osapuoli, ei ole kuitenkaan enää aikoihin keskusteltu epäoikeudenmukaisuudesta eikä kunnioituksen tai vastarinnan puutteesta, vaan kaupungin ”kasvukoneen” aikomukset ovat alkaneet näyttäytyä vain yksinkertaisesti itsetuhoisilta (Saastamoinen 2017).

## **Kasvukone ja vallan akselit**

Paikallinen kehittämisen yhteydessä nostetaan usein esiin kasvukoneteesi. Sen mukaan muodostuu koalitio, joka pyrkii maksimoimaan alueelle tulevat investoinnit ja niiden tuotot. Kasvukonekoalitio hitsautuu johtavista poliitikoista, virkamiehistä, maanomistajista ja

yrityksistä. Paikallinen media on myös tärkeä osa koalitiota (Molotch 1976; Logan & Molotch 1987). Kasvukonetta symboloi yksityisauto, jonka moottoria pyörittää maankäytön ja rakentamisen intressit ja pääomat, ja jonka liikkeellä pitämisestä hyötyvät liike-elämä ja paikallishallinto (vrt. Flyvbjerg 1998; Rajaniemi 2006).

Globaalin ja paikallisen monitahoisen yhteen kietoutumisen vuoksi väitetään, että paikallisten sisäisten valtakolitioiden aika on ohi. Kasvun menestystekijät eivät nojaa enää entisessä määrin raaka-aineisiin työvoimaan ja sijaintiin, vaan immateriaalisiin innovaatioihin, luovuuteen ja luottamukseen. Jälkimmäiset edellyttävät suotuisia verkostoitumisen olosuhteita. Kasvukoneen haastavat uuden hallinnan lähestymistavat, jotka korostavat verkostojen, kumppanuuksien ja ylikunnallisten järjestelyjen yhteistyöpotentiaalia (esim. Harvey 1989; Basset 1996; Jonas & Ward 2002; Brenner 2003). Kasvukoneteesiä on myös kritisoitu eliitin, talouden ja Pohjois-Amerikan näkökulmien ylikorostumisesta. Silti on kysyttävä, onko paikallisen kehittämisen sisäinen pelikenttä pohjimmiltaan muuttunut yhtä lailla kuin siihen kohdistuvat ulkoiset haasteet, kuten kansainvälinen työnjako, alueiden välinen kilpailu, kestävä kehitys ja ilmastonmuutos (vrt. Le Galès 2000).

Joensuuhun ei voitane soveltaa kasvukoneteesiä suoraviivaisesti vaan kyse on vaihtuvista verkostomaisista koalitiosta, joiden taustalla on kuitenkin hiljalleen muuttuva regiimi (Stoker 1995; Stone 2005), kaupungin hallintatapa, jossa pitkään varsin sulkeutuneena pysynyt pikkukaupungin mentaliteetti on altistunut kohtaamaan kansainvälisen ja moniarvoisen opiskelijakaupungin.

Perinteisesti Joensuun kaupunkikuvaa on jäsentänyt kaksi eräänlaista vallan akselia. Yhtäältä kaupungintalolta yliopistolle ulottuva julkisten rakennusten akseli, joka symboloi kaupunkia koulukaupunkina. Akselin valta on tukeutunut hyvinvointivaltion edistämisen intresseihin, jotka nyttemmin on haastettu ja siirretty syrjään vallan keskiöstä.

Toinen perinteinen akseli on kulkenut leveänä koivujen varjostamana ajoväylänä ja promenadeina luterilaisen ja ortodoksisen kirkon välillä. Kirkkokadun akseli on ilmentänyt kaupungin kulttuurista luonnetta ja yhdenlaista moniarvoisuutta. Kaupungin ydinliiketoiminta-alueen tiivistyminen on jatkuvasti vähentänyt kaupallista toimintaa Kirkkokadulla. Siitä on tullut ydinliiketoiminta-alueen takapiha, josta nykyisin on lähinnä sisäänkäyntejä parkkitaloihin. Historiallisesti arvokkaan Pienteollisuustalon purku sinetöi Kirkkokadun luonteen menneisyyden akselina.

Sekä menneen että nykyisen Joensuun keskeinen akseli on luonnollisesti Pielisjoki rantoineen. Sen kautta kehittyi alueen metsäteollisuus, mutta se toimi myös pitkään esteenä ja hallintorajana Joensuu ja Pielisensuun välillä ennen pakkoliitosta 1950-luvulla. Aika ajoin on nostettu esille väyläkokonaisuuden arvo myös tarpeena nimetä se kansalliseksi kaupunkipuistoksi. Viime vuosina se on ollut Joensuun keskustan suunnittelun keskeinen tunnus symmetrian teemalle. Toisaalta akseli Siihtalasta Hasannimeen kokoaa yhteen perinteisen mutta samalla nykyisen paikallisen kasvukoneen: PKO, kaupunki ja autoalan liikemiehet. Akselille näyttävät myös kasautuvan kaupungin tiivistämisen repivimmät suunnittelukiistat: toriparkin ja Sirkkalanpuiston rakentamisen epäterveiltä näyttävät kytkökset (Simola 2016; Vartiainen 2016; Yli-Ketola 2016), Kanavarannan uudisrakentaminen vastoin joenvarren arvorakennusten ja avoimen jokinäkyvän kunnioittavia vanhoja periaatteita (Tuomisto 2011; Tuomisto et al. 2015; Saastamoinen & Järviluoma 2016; Sepänmaa 2016) sekä kaupunkilaisten arvokkaan lähiluontoalueen uhraaminen rakentamiselle Hasanniemessä (Lehtinen 2014).

Huolen, mutta kenties myös toivon, akseli ulottuu asema-aukiolta Rantakadun puukortteleihin. Taito-kortteli, Laituri ja lukuisat muut kioskit, kahvilat ja ravintolat jokirannasta Surakan kortteliin ja Pakkahuoneelle edustavat alkua, josta on mahdollista kehittää monikerroksista vanhan ja uuden Joensuun persoonallista ja intiimiä urbaania. Uudistuvan Joensuun asemanseudun uhkakuva olisi alue, joka koostuu lähiömäisistä asuinkortteleista, massiivisesta parkkitalosta, kolossimaamerkeistä, puistojen ja aukoiden kutistamisesta sekä yhteen kiinteistöön keskittyistä kaupallisista palveluista. Toinen uhka on varsin pitkällä, kun alkuperäisestä suunnitelmasta rajoittaa autojen läpikulkua Itä- ja Länsisillalla luovuttiin. Kolmas uhkakuva on Vapaudenpuiston samanaikainen riisuminen ja ylläpidon rakentaminen.

Joensuussa panostetaan avoimeen ja vuorovaikutteiseen suunnitteluun, mutta onko se sittenkin vain maski, jonka takana on moninaisista mahdollisista kehittäjäkoalitioista huolimatta aina se yksi ja sama kasvukone. Asemanseudun suunnittelu on Joensuussa esimerkki nykyaikaisen vuorovaikutteisuuden ja vanhan menon sekoituksesta. Yhtäältä muutamien vaihtoehtojen pohjalta on järjestetty tilaisuuksia ja koottu palautetta kiitettävästi, mutta toisaalta vaihtoehtojen perussisältö oli kaikissa sama ja valmiina. Tämä ei vastaa nykyaikaa, jossa ensin pitäisi olla visiotyö, jossa ei vielä puhuta kerrosalaneliöistä ja euroista, vaan tavoitellaan näkemystä kaupungin laadusta, jonka mittapuuna on asukkaan tai käyttäjän kokemus alueesta (Hynynen 2014). Voidaan tulkita, että proseduraalinen oikeudenmukaisuus toteutui prosessin loppu- mutta ei alkupuolella. Tosin valtuustoon päätettäväksi edenneessä kaavaluonnoksessa eivät myöskään kaupunkilaisten toiveet vanhan säilyttämisen ja kevyen liikenteen suosimisen yksityiskohdista ole enää toteutumassa.

## **Sijaintinsa mukainen kaupunki**

Joensuu sijaitsee Suomen periferiassa, mutta maailman mitassa lentokenttä ja monialainen yliopisto ovat pikemmin keskuksen tunnuspiirteitä. Vastaavasti perifeerisyyttä voidaan lähestyä paradoksaalisesti ongelma-alueina, joita luonnehtivat konservatiiviset arvot, luonnon riisto ja pilaaminen, huonot toimeentulomahdollisuudet ja keskustun matkiminen (Lehtinen 2012). Periferioita voidaan lähestyä myös kohtuuden ja tolkun alueina, joissa asioita osataan suhteuttaa ja tarkastella harkiten etäältä. Syrjästä näkee paremmin, että Pohjois-Karjala on moderni erämaa, jossa metsän keskellä on pieniä ja vähän isompia palvelujen keitaita (Cronberg 1998). Kun sen sijaan katsoo Joensuun nykyisiä suunnitelmia, niin taustalla näyttää väikkyvän suureellinen postmodernin autiomaan Las Vegas, joka nyttemmin kasinohankkeen korvaututtua kylpylällä on muuttunut maltillisemmaksi Lapin hiihtokeskus – tyyppisen kehityksen matkimiseksi.

Väestön trendiennusteen mukaisesti Joensuun väkiluku kasvaa liki 80 000 asukkaaseen vuoteen 2040 mennessä, mutta omavaraisennuste taittuu vuoden 2025 paikkeilla. Pohjois-Karjalan väestöennuste on siten oikeasti laskeva muualla paitsi Kontiolahdella. Joensuun keskustan mittava asuntorakentaminen perustuukin olennaisesti opiskelijoiden vetovoimalle. Ennen Savonlinnan kampuksen pakkosiirtoa kaupungissa on noin 11 500 korkeakouluopiskelijaa, eli 15 % asukkaista (Lievonen 2017). Kutakuinkin sama osuus kaupunkilaisia asuu vuosina 2005 ja 2009 Joensuuhun liitettyjen kuntien kirkonkylissä ja taajamissa. Itseasiassa juuri opiskelijat ja vanhojen kirkonkylä/taajamien asukkaat symboloivat vahvasti Joensuun tulevaisuutta. Samalla kun paljolti opiskelijoiden varaan rakennetaan joen läheisyyteen uutta urbaania, vanhojen kirkonkylä/taajamien puutarhakaupunkimaiset yhdyskunnat toimivat esikuvina ns. sormimallin täydennysrakentamiselle. Vaarana on, että

edelleen niukkuutta potevan vuokra-asuntotuotannon ja arvokkaiden jokimaisema-asuntojen uudistuotannon kysynät eivät kohtaa eivätkä riitä kattamaan urbaanin symmetrian ideaa. Vaarana on myös, etteivät kaupungin resurssit riitä tukemaan puutarhakaupunkimaista asumista sekä kaupungin liepeillä että vanhoissa taajamissa.

Ajatus monenkeskisestä kaupungista sisältää kritiikin, että käynnissä olevat tiivistävän, täydentävän ja symmetrisen kaupungin hankkeet pyrkivät keskittämään toimintoja ja uhkaavat siten heikentää ydinkeskustan ulkopuolisten alueiden elinvoimaa. Kritiikille ei näyttäisi olevan Joensuussa aihetta, jos katsoo vain sitä, miten paljon kaavoitusta on tällä hetkellä tekeillä niin kantakaupungissa, taajamissa kuin vesistöalueilla. Joensuun liitostaajamien väestökehitys on ollut viime vuodet erittäin huolestuttava, ja näyttäisi siltä, ettei myöskään niissä tehtävällä asemakaavojen uudistamiselle erityisemmin tähdätä Joensuulle omaleimaiseen monikeskuksisuuden strategiseen vahvistamiseen. Käynnissä on pikemmin kaava-asiakirjojen tekninen päivittäminen ja yhdenmukaistaminen (Pyy 2017).

Kaupungilla tulee olla kunnianhimoisia suunnitelmia. Kaupunki on myös aina keskeneräinen. Tällöin ongelma on monesti se, että kuinka korjata ikään kuin ehjää. Sen toivoisi auttavan muistamaan sen, että Joensuu on pohjimmiltaan pieni kaupunki ilman ruuhkia ja aikaa vievää asioiden hoitoa, mikä on mitä tyypillisintä aidosti urbaaneissa ympäristöissä. Tai verraten tuoreen opiskelijakyselyn mukaan Joensuun vahvuus on juuri sopivankokoisuus sekä siitä seuraavat läheisyyden, turvallisuuden, sitouttamisen ja välittämisen edut (Lievonon 2017). Joensuu koostuu ruutukaavaisesta pikkukaupungista, kerrostalolähiöistä, omakotialueista ja maaseudun taajamista, joissa jokaisessa kannattaa tavoitella niille ominaista kylämäisyyttä ja puutarhakaupunkia. Joensuun luonnonmaantieteellinen sijainti pitkine järven- ja joenrantoineen ei aseta estettä tälle tavoitteelle.

Elävässä ja kiinnostavassa kaupungissa tavoitellaan monipuolista asukasrakennetta, palvelutarjontaa sekä sallivaa ja helposti haltuun otettavaa julkista tilaa. Niinpä paljasjalkaiset ja Joensuuhun muuttaneet, väliaikaiset opiskelija-asukkaat ja liitoskuntien uudet joensuulaiset samaten kuin kaupunkiin omakotitaloa rakentavat tai vuokralla kerrostalossa asuvat ovat yhtä oikeutettuja tulla huomioon otetuiksi. Pelkkä valinnanvapaus ja mahdollisuuksien tasa-arvo eivät myöskään yksistään riitä tuottamaan oikeudenmukaista palvelutarjontaa, vaan markkinaehtoisien ja konsulttivetoisten suunnittelun rinnalla pitää olla kaupungin omien asiantuntijoiden ja asukkaiden pitkäjänteistä yhteistyötä ja edunvalvontaa. Kaavoituksen yhteydessä käytettävät maankäytösopimukset ovat yleensä lainmukaisia, mutteivat läheskään aina hyväksyttävältä näyttäviä ja tuntuja jos siten vaikkapa vapaita ranta-alueita yksityistetään. Spatiaalinen oikeudenmukaisuus on monipuolisuudessaan yksi lähestymistapa, joka auttaa näkemään kaupungin kodiksi paitsi monenlaisille ihmisille, niin myös puille ja muille kasveille, perhosille ja muille eläimille, maamerkkirakennuksille ja muille rakennuksille, kantapaikoille ja muille paikoille.

## **Lähdeluettelo**

Basset, Keith (1996). Partnerships, Business Elites and Urban Politics: New Forms of Urban Governance in English City? *Urban Studies* 33:3, 539-555.

Brenner, Neil (2003). Metropolitan Institutional Reform and the Rescaling of State Space in Contemporary Western Europe. *European Urban and Regional Studies* 10:4, 297-324.

Casey Edward S. (2001) *Between Geography and Philosophy: What Does It Mean to Be in the Place-World?* *Annals of the Association of American Geographers* 91:4, 683–693.

Cronberg, Tarja (1998). *Minun Pohjois-Karjalani vuonna 2010*. Karjalainen 17.3.1998.  
[http://www.tarjacronberg.fi/puheita\\_sisalto.php?id=1112131036007B05](http://www.tarjacronberg.fi/puheita_sisalto.php?id=1112131036007B05)

Flyvbjerg, Bent (1998/ap. 1991). *Rationality and Power. Democracy in Practice*. The University of Chicago Press.

Hanhinen, Niina & Partanen SatuMaria (2003, toim.). *Kaikki me odotamme tulevaa. Johdantoja Joensuuhun*. Kustannus Virta, Saarijärvi.

Hynynen, Ari (2014). *Kuinka tehdään kaupunkia kaupunkiin?* Ilkka 19.11.2014.

Harvey, David (1989). *From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism*. *Geografiska Annaler*, 71B, 3-17.

Hytönen, Jonne, Kotavaara, N., Mäntysalo, Raine, Vihinen, Hilikka, Kitty, L. & Muilu, Toivo (2015). *Asumisen kestävyys kaupungin reunalla*. Teoksessa: Häkli, J., Vilkkonen, R. & Vähäkylä, L. (toim.). *Kaikki kotona? Asumisen uudet tuulet*. Gaudeamus, Helsinki, 134-145.

Joensuun täydennysrakennusohjelma, ehdotus 3.5.2017.

<http://www.joensuu.fi/documents/11127/4879247/T%C3%A4ydennysrakentamisohjelma%20C%20ehdotus+3.5.2017/1ba05a21-175e-4456-b231-95eb87c82ae3>

Jokinen, A., Viljanen, V. & Willman, K. (2011). *Kaupunkiluonto käsin tehtynä. Pispalan ryytimä ja tiheän paikan synty*. *Alue & ympäristö* 40:2, 35-48.

Jonas, Andrew E. G. & Ward, Kevin (2002). *A World of Regionalisms? Towards an US-UK Urban and Regional Policy Framework Comparison*. *Journal of Urban Affairs* 24:4, 377-201.

Järvensivu, Paavo (2016). *Rajattomasti rahaa niukkuudessa*. Otava, Keuruu.

Kaarlenkoski, Taija, Kupiainen Karoliina, Pankamo, Heidi, Pyykkönen, Pirita & Pöysä, Jyrki (2005). *Joensuu paikat*. Suomen kansantietouden tutkijain seura, Kultaneito 5, Vaajakoski.

Kuusisto-Arponen, Anna-Kaisa & Tani, Sirpa (2009). *Hengailun maantiede. Arjen kaupunki nuorten olemisen tilana*. *Alue & Ympäristö* 38:1, 51-53.

Laajarinne, Jukka (2016). *Tiloissa. Esseitä*. Atena, Keuruu.

Le Galès, Patrick (2000). *Regulation and Governance in European Cities*. *International Journal of Urban and Regional Research* 22:3, 482-506.

Lehtinen, Ari (2009). *Environmental Justice*. Teoksessa Kitchin, R. & Thrift, N. (toim.). *International Encyclopedia of Human Geography*. Elsevier, London, 535-539.

Lehtinen, Ari (2012). *Provinsialismi rajaseutujen haasteena*. Teoksessa Knuuttila, S. et al. (toim.). *Syrjäseudun idea*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki, 16-21.

Lehtinen, Ari (2014). Luonto kaavalaudalla. Ympäristökysymys Joensuun kaupunkisuunnittelussa. Teoksessa: Björn, I. (toim.). Ihmeellinen luonto. Kirjoituksia luonnoista. Pohjois-Karjalan historiallisen yhdistyksen vuosikirja 16. Joensuu, 118-131.

Lehtinen, Ari & Pyy, Ilkka (2017, toim.). Mitä on laadullinen kaupunkisuunnittelu? Kunnallissalan kehittämissäätiön tutkimuksia nro 104, Keuruu.

Lievonen, Heli (2017). Joensuun vetovoimaisuus opiskelijakaupunkina. Itä-Suomen yliopisto, yhteiskuntamaantieteen pro gradu -tutkielma, toukokuu 2017.

Logan, John R. & Molotch, Harvey L. (1987). Urban Fortunes. The Political Economy of Place. University of California Press, Berkeley.

Molotch, Harvey (1976). The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place. American Journal of Sociology, 82:2, 309-330.

Partanen, Rauli, Paloheimo, Harri & Waris, Heikki (2013). Suomi öljyn jälkeen. Into, Helsinki.

Pyy, Ilkka (2017). Kaupungin laidalla: liitostaajaman kaavoitus ja kehittäminen. Teoksessa Lehtinen, A & Pyy, I (toim.). Mitä on laadullinen kaupunkisuunnittelu? Kunnallissalan kehittämissäätiön tutkimuksia nro 104, Keuruu, 20-33.

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

Ristimäki, Mika, Tiitu, Maija, Helminen, Ville, Nieminen, Hanna, Rosengren, Katriina, Vihanninjoki, Vesa, Rehunen, Antti, Strandell, Anna, Kotilainen, Anu, Kosonen, Leo, Kalenoja, Hanna, Nieminen, Joonas, Niskanen, Suvi & Söderström, Panu (2017). Yhdyskuntarakenteen tulevaisuus kaupunkiseuduilla. Kaupunkikudokset ja vyöhykkeet. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 4/2017, Helsinki.

Saastamoinen, Olli (2017). Itsetuhoista rakentamista. Karjalainen 2.4.2017, B6.

Saastamoinen, Olli & Järviluoma, Helmi (2016). Joensuulaisten kansallismaisema turvattava. Karjalainen 30.4.2016.

Sepänmaa, Yrjö (2006). Sydämen maisema. Teoksessa Knuuttila, S., Laaksonen, P. & Piela, U. (toim.). Paikka. Eletty, kuviteltu, kerrottu. Kalevalaseuran vuosikirja 85, SKS, Helsinki.

Sepänmaa, Yrjö (2016). Kasvot joelle päin - jokivarresta kansallinen kaupunkipuisto. Karjalainen 10?19?.5.2016.

Simola, Heikki (2016). Heikki Simola epäilee edelleen PKO:n ja kaupungin suhdetta. Karjalainen 17.12.2016, B5.

Stoker, Gerry (1995). Regime Theory and Urban Politics. Teoksessa Judge, David, Stoker, Gerry & Wolman, Harold (toim.). Theories of Urban Politics. SAGE, London, 54-71.

Stone, Clarence N. (2005). Looking Back to Look Forward. Reflections on Urban

Regime Analysis. Urban Affairs Review 40:3, 309-341.

Taajamo, Jenna (2017). Vuorovaikutteinen kaupunkisuunnittelu lähiössä. Teoksessa Lehtinen, A & Pyy, I (toim.). Mitä on laadullinen kaupunkisuunnittelu? Kunnallisan kehittämissäätiön tutkimuksia nro 104, Keuruu, 43-54.

Tuomisto, Mauno (2011). Ei rakenneta Postitalon taakse. Karjalainen 8.3.2011, 2.

Tuomisto, Mauno, Surakka, Seppo, Puhakka, Pertti & Varis, Mikko (2015) In memoriam Kanavaranta 2015. Karjalainen 17.3.2015.

Tuomisto; Mauno (2017). Kanavarannan vetoimuksessa on kysymys ymmärryksestä ja tahdosta. Karjalainen 6.3.2017, B5.

Vartiainen, Juha-Pekka (2016). Simola unohti tarkistaa faktat. Karjalainen 9.12.2016, B5.

Vattulainen, Heimo (2016). Joensuu nyt ja 50 vuotta sitten. Valokuvakirja, KalleCat, ei painopaikkaa.

Yli-Ketola, Liisa (2016) ”Yksityistäminen uhkaa Joensuun puistoja”. Eläkkeelle jäänyt ympäristötutkija Heikki Simola puolustaa kaupunkilaisten oikeutta vapaisiin rantoihin ja viheralueisiin. Karjalainen 6.12.2016, A8.