”R*aiteilla kulkeva ratikka on taloudellinen riippakivi, joka sitoo yhdyskunnan kehityksen kiskoihin.*”

- Tampereen raitiotiehanke Aamulehden mielipidekirjoituksissa vuonna 2014

Juulia Hyvärinen
Tampereen yliopisto
Johtamiskorkeakoulu
Ympäristöpolitiikka ja aluetiede
Pro gradu - tutkielma
Helmikuu 2017

Tampereen yliopisto
Johtamiskorkeakoulu

HYVÄRINEN, JUULIA: ”Raiteilla kulkeva ratikka on taloudellinen riippakivi, joka sitoo yhdyskunnan kehityksen kiskoihin.” - Tampereen raitiotiehanke Aamulehden mielipidekirjoituksissa vuonna 2014

Pro gradu -tutkielma, ympäristöpolitiikka ja aluetiede
86 sivua

Helmikuu 2017

Tämä tutkimus käsittelee Tampereen raitiotiehanketta. Kyseessä on viime vuosien hanke, jonka tavoitteena on rakentaa Tampereen joukkoliikenteen kuormitetuimmalle osuudelle moderni kaupunkiraitiotie, joka mahdollistaa paitsi suuremman kapasiteetin joukkoliikenteessä myös edellytykset kaupunkirakenteen eheyttämiselle. Tarkoituksena on varmistaa, että joukkoliikennejärjestelmä vastaa ja sopeutuu väestönkasvun haasteisiin. Tutkimus paneutuu raitiotiehankkeesta käytävään julkiseen keskusteluun sanomalehden yleisönosaston tarjoamalla julkisella areenalla. Tutkimuksessa selvitetään, millaisia näkemyksiä keskusteluun mielipidekirjoituksilla osallistuneilla on raitiotiehankkeesta ja miten he näitä näkemyksiään perustelevat. Lisäksi selvitetään, miksi raitiotiehanke herättää niin runsaasti erilaisia mielipiteitä.

Tutkimuksen aineistona ovat kaikki Aamulehden yleisönosastolla vuonna 2014 julkaistut mielipidekirjoitukset, jotka käsittelevät raitiotiehanketta (n=105). Aineisto on analysoitu käyttämällä ensin kehysanalyysia, jonka avulla on selvitetty, millaisista kehyksistä raitiotiehanketta tarkastellaan. Löydetyille kehyksille on lisäksi tehty yksikertainen argumentaatioanalyysi etsien kirjoituksista väitteet ja niiden perustelut. Tutkimuksen teoreettinen kehikko muodostuu joukkoliikenteen teorioiden, maankäytön ja kaupunkikehittämisen kiistojen sekä julkisen keskustelun yhdistelmästä. Tutkimus on hyvin empiriapainotteinen, joten käsitteet toimivat enimmäkseen tutkimuksen kontekstina ja taustana.

Raitiotiehanke näyttäytyy mielipidekirjoituksissa viiden kehyksen kautta: joukkoliikennejärjestelmä, kaupungin kehittäminen, talous, reittivalinta ja päätöksenteko. Kolmessa ensimmäisessä kehyksessä argumentoidaan pääosin raitiotien puolesta tai sitä vastaan lähestyen hanketta kehyksestä riippuen erilaisesta näkökulmasta. Reittivalinnan kehyksessä argumentointi kohdistuu raitiotien reittiin ja päätöksenteon kehyksessä arvioidaan Tampereen kaupungin päätöksenteon toimivuutta. Keskustelun ydin on kädenvääntö siitä, tulisiko raitiotie rakentaa vai ei. Keskustelussa on vastustavan ja puolustavan ääripään lisäksi myös epätietoisuutta ilmentävää ääntä. Perusteluina kirjoituksissa käytetään pääosin liikennepoliittisia, yhdyskuntarakenteellisia, ympäristöllisiä, taloudellisia ja arjen sujuvuuteen liittyviä perusteluita.

Raitiotie on herättänyt runsaasti keskustelua ja mielipiteenilmaisua useista syistä. Raitiotie itsessään herättää mielikuvia, joiden perusteella sitä joko vastustetaan tai kannatetaan. Raitiotie on lisäksi hintava julkinen hanke, sen sijainti on keskeinen ja sillä on merkittäviä vaikutuksia elinympäristöön ja päivittäiseen liikkumiseen. Myös tiedot raitiotiestä eroavat. Tieto ja mielikuvat ovat mielipiteiden taustalla ja niitä käytetään raitiotiestä argumentointiin.

Asiasanat: raitiotie, julkinen keskustelu, kaupunkikehittäminen, kehysanalyysi, argumentaatioanalyysi

Sisällys

1 Johdanto 1
2 Tapauksena kaupunkiraitiotie 2
2.1 Joukkoliikenne ja raitiotiet 3
2.2 Raitiotiesuunnitelmia Tampereella 6
2.3 Nykyinen raitiotiehanke 7
3 Tutkimusongelma ja –kysymykset 12
4 Käsitteelliset lähtökohdat 14
4.1 Maankäytön ja kaupunkikehittämisen kiistat 15
4.2 Julkinen keskustelu ja mielipidekirjoitusten rooli 19
5 Aineisto ja menetelmät 22
5.1 Aineistona mielipidekirjoitukset 23
5.2 Menetelmänä kehysanalyysi 24
5.3 Menetelmänä argumentaatioanalyysi 25
6 Raitiotiehanke mielipidekirjoituksissa 30
6.1 Keskustelijat ja yleisö 31
6.2 Kehysanalyysi 33
6.2.1 Joukkoliikennejärjestelmän kehys 34
6.2.2 Kaupungin kehittämisen kehys 35
6.2.3 Talouden kehys 36
6.2.4 Reittivalinnan kehys 38
6.2.5 Päätöksenteon kehys 39
6.2.6 Yhteenveto kehysanalyysista 40
6.3 Argumentaatioanalyysi 40
6.3.1 Argumentointi joukkoliikennejärjestelmän kehyksessä 41
6.3.2 Argumentointi kaupungin kehittämisen kehyksessä 50
6.3.3 Argumentointi talouden kehyksessä 56
6.3.4 Argumentointi reittivalinnan kehyksessä 60
6.3.5. Argumentointi päätöksenteon kehyksessä 64
6.3.6 Yhteenveto argumentaatioanalyysista 68
7 Johtopäätökset 75
Lähteet 83
Sanomalehtilähteet 86

1 Johdanto

> *”Euroopassa on yli 100 raitiotiekaupunkia, joista moni on Tampereen kokoinen. Reitistöjä ollaan tälläkin hetkellä laajentamassa. Olisiko näin, mikäli kyseessä olisi huono ja epätaloudellinen ratkaisu? On syytä tehdä asiassa myös kysymys, kuinka meillä on varaa bussiin perustuvan järjestelmän jatkuvaan laajentamiseen? Onko Hämeenkatua jyräävien bussikolonnien kasvu todella tyydyttävä tavoitetila?”* (Aamulehti 22.2.2014)

> *”Kyllä Tampereen kaupungin pitäisi ruotia bussivaihtoehto yhtä ponnekkaasti kuin ratikkavaihtoehto. Melkoinen leegio ihmisiä oli kertomassa valtuutetuille ratikan pelastavasta vaikutuksesta kaupungin talouteen. Heidät oli tilattu kertomaan vain siitä asiasta. Sitä ei kukaan vieläkään uskaltanut kertoa, että kaikki se mitä tehdään ratikalla, voitaisiin saavuttaa uudenaikaisilla busseilla edullisemmin ja saasteettomasti.”* (AL 2.5.2014)

> *”Kaupunginhallitus katsoo, että Lielahden raiteen tulisi kulkea Paasikiventien kautta. Tyhjien alueiden läpi kuljettuaan ratikka tavoittaisi Lielahden sellutehtaan tyhjän tontin. Suunnittelutoimistot ja kaksi kolmesta kaupunkilaisesta ovat linjauksesta eri mieltä. Lielahdessa on toki kehitysmahdollisuuksia, mutta ratikka on kansaa ja joukkoliikennettä, ei rakennuttajia tai tonttihinnan nostamista varten.”* (AL 24.4.2014)

Tampereella on suunniteltu viime vuosien aikana ahkerasti kaupunkiraitiotietä osaksi kaupungin tällä hetkellä ainoastaan linja-autoista muodostuvaa joukkoliikennejärjestelmää väleille Hervanta - keskusta - Lentävänniemi sekä keskusta - Tampereen yliopistollinen sairaala. Tämän reitin varrella sijaitsee suuri osa Tampereen asumisesta ja työpaikoista, ja tämän hetken käytetyin bussilinja (linja 3) kulkee pääosin suunniteltua raitiotiereittiä pitkin. Perusteena joukkoliikennejärjestelmän kehittämiselle on Tampereen väestönkasvu, joka on viimeisen 20 vuoden ajan ollut vuosittain yli 2000 uutta tamperelaista. Vuonna 2013 Tampereella asui reilut 220 400 asukasta ja vuonna 2030 Tampereella arvioidaan asuvan 253 400 asukasta (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Raitiotiellä nähdään pystyttävän ratkaisemaan tiivistyvän kaupunkirakenteen ja lisääntyneen väestön tuomat haasteet tavalla, johon linja-autoihin perustuvan järjestelmän kapasiteetti ei riitä. Linja-autoja ei voi ongelmitta lisätä kapealle kannakselle loputtomiin kuljetuksen tarpeen kasvaessa, sillä jo nyt kaupungin pääkadulla Hämeenkadulla huristelee tunnissa yli parisataa yksittäistä linja-autoa (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Raitiotiehanke ei koske vain itsessään joukkoliikennejärjestelmää ja raitiotien rakentamista, sillä se kattaa myös asumisen ja palvelujen kehittämisen raitiotien vaikutusalueella ja pysäkkien läheisyydessä. Uusi toimiva joukkoliikennejärjestelmä tarjoaa siis mahdollisuuksia täydennysrakentamiselle ja palvelujen sijoittamiselle, mistä esimerkkeinä ovat esimerkiksi Hiedanrantaan suunniteltavana oleva asuinalue ja Kalevanrinteeseen jo rakenteilla oleva asuinalue. Raitiotiehankkeen yhteydessä kaupunkilaisia on osallistettu esimerkiksi internet-

kyselyillä, yleisötilaisuuksissa ja työpajoissa, joten hanke on ollut etenemisessään vähintään kohtuullisen avointa kaupunkisuunnittelua, jossa kaupunkilaisten ajatuksia on pyritty kuulemaan prosessin eri vaiheissa. Hanke on ollut paljon esillä paikallisessa mediassa, eivätkä kaikki tahot ole samaa mieltä hankkeen tarpeellisuudesta. Hanke onkin aiheuttanut niin positiivisia kuin negatiivisiakin kannanottoja samaan tapaan kuin monet muut julkista tilaa koskevat suuren kokoluokan hankkeet.

Mielenkiintoni kohdistuu kaupunkia muuttavien hankkeiden ja suunnitelmien aiheuttamiin reaktioihin ja keskusteluihin, joten tämä tutkielma tarkastelee Tampereen raitiotiehankkeesta käytyä keskustelua Aamulehden mielipidekirjoituspalstalla. Olen kiinnostunut siitä, mistä julkisuudessa käytävässä raitiotiekeskustelussa on kyse, ja miten keskusteluun osallistujat perustelevat mielipiteitään. Olen analysoinut aineiston ensin kehysanalyysin keinoin löytääkseni keskustelun pääpiirteet, minkä jälkeen olen soveltanut argumentaatioanalyysia.

Heti johdannon jälkeen luvussa 2 avaan tutkimukseni kontekstia tarkastelemalla tutkimuksen taustoja joukkoliikenteen ja raitioteiden kannalta. Samassa luvussa käyn myös läpi empiirisenä tapauksenani olevan nykyisen Tampereen raitiotiehankkeen kulun. Luvussa 3 siirryn esittelemään tutkimuksen tarkoituksia ja päämääriä käymällä läpi tutkimusongelmani sekä siitä johdetut tutkimuskysymykset. Luvussa 4 ovat vuorossa tutkimuksen käsitteelliset lähtökohdat ja luvussa 5 esittelen aineistoni ja aineiston analyysimenetelmiä. Tämän jälkeen siirryn aineiston analyysiin luvussa 6, ensin kehysanalyysin keinoin ja sitten argumentaatioanalyysia käyttäen. Lopuksi tiivistän tutkimuksen tulokset ja teen niistä johtopäätöksiä.

2 Tapauksena kaupunkiraitiotie

Tässä luvussa käsittelen joukkoliikennettä ja raitioteiden rakentamista yleisesti sekä Tampereella aikaisemmin tehtyjä raitiotiesuunnitelmia ja nykyisin meneillään olevaa raitiotiehanketta. Nämä toimivat tutkimuksen kohteena olevan varsinaisen tapauksen esittelynä sekä tapauksen kontekstin avaamisena. Tutkimuksen kohteena oleva nykyinen raitiotiehanke on vielä keskeneräinen prosessi, joskin tutkimuksen teon loppuvaiheilla Tampereen kaupunginvaltuusto teki päätöksen, että siirrytään rakentamisvaiheeseen eli raitiotie tullaan rakentamaan Tampereelle.

2.1 Joukkoliikenne ja raitiotiet

Joukkoliikenne eli suurille ihmismäärille tarkoitetuilla liikennevälineillä tapahtuva ihmisten kuljettaminen on tarpeellista niin kaupunkien kehittymisen ja kasvun kuin kaupunkilaisten arjen sujuvuuden kannalta. Kaupungissa käytetyt liikkumismuodot ja kaupunkirakenne ovat tiiviissä vuorovaikutuksessa keskenään. Kaupunkirakenteella tarkoitetaan esimerkiksi fyysiseen maankäyttöön perustuvaa kaupungin toiminnallista rakennetta, johon muun muassa palvelujen, asumisen ja työssäkäynnin sijoittuminen vaikuttaa (Lampinen 2015, 23). Henkilöautoihin perustuvassa kaupungissa suurin mahdollinen väestöntiheys tulee nopeasti vastaan, koska ihmisten tarvitsemat henkilöautot vievät liikkuessaan ja ollessaan pysäköitynä enemmän tilaa per henkilö kuin joukkoliikenne (Alku 2007, 12–13). Ilman joukkoliikennettä kaupunkien kestävä kasvu ilman maantieteellistä hajautumista ei siis periaatteessa ole mahdollista, joten toimivan kaupungin kannalta joukkoliikenne on elintärkeä. Lampisen (2015) mukaan henkilöauton ehdoilla tapahtuva liikennesuunnittelu vaikuttaa yhdyskuntarakenteeseen sitä hajauttavasti ja toisaalta hajautuva yhdyskunta tekee siitä autoriippuvaisen. Kosonen (2007, 52) vastaavasti määrittelee yhdyskunnan hajaantumisen tarkoittavan autokaupungistumista, eli hajautunutta kaupunkirakennetta, jossa autolla liikkuminen on välttämätöntä. Toimiva joukkoliikenne vaikuttaa yhteiskuntarakenteeseen sitä tiivistäen ja eheyttäen, eli kaupunkirakenteen tiivistäminen oikealla joukkoliikennettä ja jalankulkua tukevalla tavalla mahdollistaa toimivan joukkoliikenne- ja jalankulkukaupungin, jossa on mahdollista tulla toimeen kokonaan ilman autoa tai esimerkiksi perheen kesken yhdellä autolla (Kosonen 2007, 52). Tiivis kaupunkirakenne vastaavasti vaatii toimivan joukkoliikenteen, sillä muutoin pienellä maantieteellisellä alueella sijaitsevat ihmisten liikkumistarpeet aiheuttavat ruuhkautumista (Laakso & Loikkanen 2004, 322). Liikennesuunnittelulla on siis vaikutusta yhteiskunnan rakenteeseen, toimintojen sijoittumiseen ja asukkaiden arkipäivän valintoihin ja viihtyisyyteen, joten ei ole yhdentekevää, millaisia valintoja liikenteen ja joukkoliikenteen suhteen kunnissa tehdään.

Tampereen raitiotien perimmäisin peruste on kaupungin kasvava väkiluku, joka on ollut 20 vuoden ajan noin 2000 uutta tamperelaista vuodessa (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Väestönkasvu lisää tarvetta liikennepalveluille kuten joukkoliikenteelle, sillä jokainen uusi asukas tarvitsee liikennepalveluja liikkuakseen paikasta toiseen (Laakso & Loikkanen 2004, 322). Jos tätä lisääntynyttä liikkumistarvetta ei ratkaista joukkoliikenteellä tai kevyen liikenteen edistämisellä, seurauksena on yksityisautoilun lisääntymisen vuoksi ruuhkautumista. Raitiotielle löytyy perusteita sekä liikenteen järjestämisen että kaupunkikehityksen puolelta. Liikenteen kannalta ainoastaan raitiotien avulla pystytään kasvattamaan henkilöliikenteen kapasiteettia tavalla, johon linja-autot saati yksityisautoilu eivät kykene (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Näin olisi mahdollista

vastata kasvavan väestömäärän aiheuttamaan tarpeeseen saada kuljetettua joukkoliikenteen keinoin enemmän ihmisiä. Linja-autojen määrää ei voi lisätä loputtomiin, sillä niiltä loppuu tila tieverkossa johtaen ruuhkautumiseen, kun taas raitiovaunu kuljettaa pienemmässä tilassa enemmän ihmisiä. Raitiotie on myös keino kaupunkirakenteen tiivistämiseksi, sillä kapasiteettinsa ansiosta se mahdollistaa varrelleen tiiviimmän rakentamisen ja luo kaupunkirakennetta, jossa erilaiset arkipäivän toimintojen paikat ovat sekoittuneet (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Toisaalta keskusta-aluetta raitiotie rauhoittaa ja poistaa kaduilta linja-autojen luoman estevaikutuksen. Raitiovaunun ehdoton etu on, että se on ainoa joukkoliikennemuoto, joka soveltuu kevyen liikenteen joukkoon esimerkiksi kävelykaduille, koska sen liike on sidottu kiskoihin ja täten ennustettavaa, sen aikataulu on tarkka ja eteneminen tasaista. Bussit eivät tällaiseen sovellu (Alku 2002, 38). Samasta syystä raitiovaunu pääsee sujuvasti kortteleiden sisään ja se voidaan tuoda hyvin lähelle jalankulkua, työpaikkoja ja asutusta, kun ei tarvitse huolehtia suojavyöhykkeistä (em. 71). Näin raitiotien avulla Tampere pystyisi sopeutumaan kestävällä tavalla kasvavaan asukasmäärään.

Raitiovaunu on kevyen raideliikenteen joukkoliikennemuoto, joka saa käyttövoimansa radan yläpuolisista sähköjohdoista. Joukkoliikenteen kustannukset muodostuvat liikenteen käytöstä ja liikenneväylien rakentamisesta, joista ensimmäinen on kuluiltaan muuttuva ja jatkuva, kun taas jälkimmäinen kulu on kiinteä ja usein kertaluontoinen (Alku 2007, 75). Radan infrastruktuurin, eli raiteiden ja sähkölinjojen, rakentamisesta johtuen raitiotiellä on paljon investointikuluja, mutta sen käyttö- ja uusimiskulut ovat vähäiset vaunujen käyttöiän ollessa pitkä. Linja-autojen kohdalla taas investointikulut ovat pienet, kun taas käytöstä ja uusimisesta aiheutuu jatkuvasti kuluja (Alku 2002, 84).

Joukkoliikenteen järjestämisen ja toimivuuden edellytyksiä ovat maankäytön tehokkuus eli joukkoliikennettä tukeva yhdyskuntarakenne ja väestötiheys, ei niinkään kaupungin koko väestömäärällisesti tai maantieteellisesti (Ristimäki, Helminen, Oinonen, Shemeikka, Zimmerman, Eerola, Rehunen & Simola 2010, 35; Alku 2007; 25, 29). Joukkoliikenne on siis mahdollista järjestää, jos yksinkertaisesti joukkoliikennekäytävän varrella asuu riittävästi joukkoliikenteen käyttäjiä. Linja-auto vaatii vaikutusalueelleen vähintään 600 asukasta / neliökilometri. Raitiovaunu tulee kannattavammaksi kuin linja-auto, jos vaikutusalueella asuu 1200 asukasta / neliökilometri. (Alku 2002, 14.) Vaikutusalueella tarkoitetaan pysäkin ympärillä olevaa vyöhykettä, jonka ulkoreunoilta on maksimissaan 300 metrin kävelymatka linja-autopysäkille tai 400 metriä ratikkapysäkille (em. 13). Alkun mukaan raitiotiepysäkille hyväksytään yleensä hieman pidempi kävelymatka kuin linja-autopysäkille, joten tästä syystä vaikutusalue on linja-auton ja raitiotien kohdalla erikokoinen.

Olennaista joukkoliikenteen tai raitiotien kannattavuudessa ei siis suoranaisesti ole koko kaupungin asukasluku, vaan raitiotien linjan vaikutusalueella oleva riittävä väestötiheys. Asukasluvulla toki on vaikutusta siinä mielessä, että vaikka tiiviisti rakennetussa kaupungissa vaikutusalueen väestötiheys olisi riittävän suuri, voi pienen ja tiiviin kaupungin olla hankalaa saada katettua raitiotien kalliita perustamiskuluja. Tampereella raitiotien vaikutusalueeksi on laskettu Alkun määrittämää vaikutusaluetta laajempi 600 metriä raitiotielinjasta ja tällä alueella väestötiheys on 4300 asukasta / neliökilometri vuonna 2013 ja ennustetusti 4800 asukasta / neliökilometri vuonna 2030 (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Henkilömäärissä mitattuna vaikutusalueella asui vuonna 2012 108 700 ihmistä, ja vuonna 2030 asukkaita ennustetaan olevan 143 300 (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Raitiotielinja yhdistää Hervannan, Kalevan, keskustan ja Lielahden asutuskeskittymät. Lisää asutusta on tulossa erityisesti Paasikiventien varteen ja Lielahden alueelle uusien asuinalueiden muodossa ja täydennysrakentamista esimerkiksi Tammelaan ja Kalevaan. Näin ollen raitiotien vaikutusalueella on mahdollista lisätä käyttäjämääriä sijoittamalla uutta asuntokantaa sen varrelle. Merkittävimpiä työssäkäyntialueita radan varressa ovat Hervanta, Tampereen yliopistollinen sairaala ja keskusta. Vaikutusalueella sijaitsee myös runsaasti palveluita ja oppilaitoksia, kuten rautatieasema ja korkeakoulut sekä keskustan, Lielahden ja Hervannan palvelut.

Liikennepoliittisten ja yhteiskuntarakenteellisten tavoitteiden lisäksi raitiotiellä on ympäristöllisiä ja taloudellisia tavoitteita sekä sillä katsotaan pystyttävän arjen sujuvuuden parantamiseen. Raitiotien rakentamisella pyritään lisäämään joukkoliikenteen kulkutapaosuutta eli saamaan yhä useampi valitsemaan joukkoliikenne kulkumuodoksi ja näin autoriippuvuus vähentymään, lisäämään asukasmäärää joukkoliikenteen vaikutusalueella, parantamaan joukkoliikenteen kustannustehokkuutta, vähentämään ympäristöhaittoja, parantamaan rakennettujen alueiden viihtyisyyttä ja tekemään kaupungille imagonkohotusta (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Muiden syiden ohella myös joukkoliikenteen laadun parantaminen on raitiotiehankkeen tavoitteena. Eveliina Korhonen (2015) on perehtynyt tähän diplomityössään, jossa hän on tutkinut joukkoliikenteen laatuun vaikuttavia tekijöitä ja joukkoliikenteen käyttäjien kokemaa laatua Helsingissä. Hänen mukaansa tärkeimpinä joukkoliikenteen laatuun vaikuttavina tekijöinä nousevat esiin luotettavuus, nopeus, vuoroväli ja odotusaika. Kaikkiin näihin on mahdollista vastata raitiotiellä. Toisaalta raitiotie saattaa lisätä ennen yhdellä liikennevälineellä taitetulle matkalle vaihtoja, jotka usein koetaan työläiksi ja epämukaviksi.

Tampereelle suunniteltu moderni kaupunkiraitiotie on kevyen raideliikenteen järjestelmä, jossa yhdistyvät pikaraitiotien nopeus ja perinteinen raitiotie. Kyseessä on siis esimerkiksi Helsingin

raitiotiestä poikkeava liikennemuoto. Molemmat järjestelmät saavat virtansa ilmajohdoista ja kulkevat raiteilla, mutta Tampereen kaupunkiraitiotien matalalattiavaunut tulevat olemaan modernimpia kuin Helsingin perinteiset raitiovaunut. Keskustamaisen alueen ulkopuolella Tampereen raitiotie kulkee tieverkosta erillistä väylää pitkin ja se saavuttaa näin suuremman keskinopeuden kuin kantakaupungissa tieverkossa kulkevat Helsingin raitiovaunut. Tampereelle suunniteltu raitiotie tulisi kulkemaan 17,8 kilometriä muusta liikenteestä erillisellä kaistalla, 1,4 kilometriä samalla kaistalla linja-autojen kanssa ja 4,3 kilometriä sekakaistalla (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Parisataa matkustajaa vetäviä vaunuja Tampereelle aiotaan hankkia 23 kappaletta, jotka kulkevat arkisin ruuhka-aikaan 7,5 minuutin välein (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Raitiotietä tukevien linja-autojen aikataulut taas suhteutetaan raitiotien aikatauluihin, jolloin linja-autoista voi siirtyä laiturin yli suoraan raitiovaunuun ilman pitkiä odotusaikoja vaihtopysäkillä.

Raitiovaunujen käytön mieluisuudesta kertoo esimerkki Turusta, jossa kaupungin lopetetun ratikan tilalle tulleet bussilinjat eivät vetäneetkään yhtä paljon matkustajia kuin aiemmin linjalla kulkenut raitiovaunu (Alku 2007, 83). Lisäksi esimerkiksi Tukholmassa raitiotietä vastustaneiden alueiden asukkaat ovat raitiotien valmistuttua kyselleet, miksi raitiotietä ei rakennettu lähemmäs heitä (Alku 2002, 61). Raitiovaunulinjastoja on lisäksi rakennettu tai laajennettu useissa kaupungeissa viimeisimpien vuosien aikana, muiden muassa Norjan Bergenissä ja Tanskan Århusissa (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Toisaalta ei käy kieltäminen, että raitioteitä on myös lakkautettu vuosien saatossa esimerkiksi Tanskan Kööpenhaminassa ja Saksan Hampurissa.

2.2 Raitiotiesuunnitelmia Tampereella

Nykyisin käynnissä oleva raitiotiehanke ei suinkaan ole ensimmäinen suunnitelma raitiotien rakentamisesta Tampereelle. Kaupungissa on ollut ajatuksia ja suunnitelmia raitiotien toteuttamisesta jo yli sadan vuoden ajan, sillä ensimmäisiä raitiotiesuunnitelmia koottiin jo 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä Helsingin ja Turun mallin mukaan. Helsingissä raitiotie oli ollut toiminnassa vuodesta 1891 alkaen ja on käytössä edelleen, kun taas Turussa vuonna 1890 käyttöön otettu raitiotie on lakkautettu vuonna 1972. Myös Viipurissa oli raitiotie vuodesta 1912 vuoteen 1957, joten enimmillään Suomessa on ollut raitiotie käytössä kolmessa kaupungissa, kunnes Viipuri luovutettiin Neuvostoliitolle (Tampereen raitiotie, yleisuunnitelma.) Tällä hetkellä (vuosi 2016) Suomessa on raitiotielinjoja vain yhdessä kaupungissa, Helsingissä. Vaikka raitiotietä onkin vuosien saatossa harkittu useampaan otteeseen, eivät Tampereen raitiotiesuunnitelmat ole koskaan olleet

niin lähellä toteutumista kuin vuonna 2016, jolloin Tampereen kaupunginvaltuusto teki myönteisen päätöksen raitiotien rakentamisesta. Turussa taas raitiotien lakkauttaminen ja purkaminen on myöhemmin todettu huonoksi ratkaisuksi (Alku, 2002, 94) ja raitiotietä ollaan palauttamassa kaupunkiin. Tampere ja Turku ovatkin tehneet yhteistyötä kaupunkien raitiotiesuunnittelussa.

Vaikka Tampereella ei olekaan ollut aiemmin raitiotietä, se ei olisi ensimmäinen kulkuväline, joka toisi Tampereen katukuvaan ilmassa väylän yläpuolella riippuvat sähköjohdot, sillä kaupungissa on ollut vuosina 1948–1976 käytössä johdinautoja eli ”rollikoita”. Kyseessä on sähkökäyttöinen joukkoliikennemuoto, jossa kumipyörillä kulkevat linja-autot saavat raitiovaunujen tavoin käyttövoimansa kulkuväylän yläpuolella olevista sähköjohdoista. Tampereen neljän johdinautolinjan lakkauttamiseen johti niiden syrjäytyminen dieselbussien tieltä. Nykyisestä raitiotiehankkeesta keskusteltaessa näitä vanhemmissa kansalaisissa nostalgiaa herättäviä rollikoita on toivottu takaisin Tampereelle korvaamaan suunniteltu raitiotie, sillä ne ovat sähkökäyttöisiä, mutta eivät vaadi kalliiden raiteiden rakentamista.

Vuosina 2001-2004 Tampereella suunniteltiin pikaraitiotietä, joka tukeutuisi valtion rataverkkoon (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Pikaraitiotie käyttäisi siis hyväkseen jo olemassa olevia rautatierakenteita ja uutta rataa rakennettaisiin keskustaan, jossa raitiotie sijoitettaisiin tunneliin kulkemaan keskustan alitse (Alku, 2002, 96). Kyseessä oli järjestelmä, joka yhdistäisi raitiotien, lähijunan ja jopa metron ominaisuuksia. Tästä suunnitelmasta kuitenkin luovuttiin.

2000-luvun puolivälin jälkeen annettiin TASE2025 – liikennejärjestelmäsuunnitelmassa periaatepäätös, jonka mukaan tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmä muodostuu Tampereella busseista, rataverkon lähijunasta ja katuverkon raitiotiestä (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). TASE2025:n tavoitteena on muun muassa uudistaa liikkumistapoja ja pysäyttää henkilöautoihin perustuvan liikkumisen kasvu (Tampereen moderni kaupunkiraitiotie, alustava yleissuunnitelma).

2.3 Nykyinen raitiotiehanke

Nykyinen raitiotiehanke on tutkielman tekohetkellä avoin tapaus, jonka kohdalla ei siis ole tietoa siitä, mikä on hankkeen lopputulos. Keskeneräisessä tapahtumaketjussa ei voida siis sanoa, miten prosessi jatkuu eteenpäin. Päätös raitiotien rakentamisesta saatiin vasta vuoden 2016 marraskuussa. Aineiston kohdalla olen tehnyt ajallisen rajauksen tiettyyn ajanjaksoon koko tapahtumaketjussa, mutta tässä luvussa esittelen hanketta alkaen vuodesta 2010 ja päättyen vuoden 2016 syksyyn.

Vuonna 2010 raitiotietä koskeva suunnittelu oli käynnissä. Linjaus aiheeseen saatiin huhtikuussa, kun Tampereen kaupunginvaltuusto hyväksyi joukkoliikennettä, kaupungin tiivistämistä ja keskustan kehittämistä koskevan rakennesuunnitelman, jossa joukkoliikenteen linjattiin tulevaisuudessa perustuvan raitiotiehen, busseihin ja lähijuniin (AL 22.4.2010). Raitiotielinja oli tässä vaiheessa jo sijoitettu reitille Hervanta – keskusta – Lentävänniemi, mutta tarkemmat raiteiden kulkureitit olivat vielä muotoutumassa. Tässä käytettiin apuna muiden muassa laskelmia mahdollisista käyttäjämääristä, jotta linja saataisiin sijoitettua parhaalle ja kannattavimmalle reitille. Kaupunkilaiset oli otettu raitiotien suunnitteluun mukaan esimerkiksi yleisötilaisuuksissa, joissa kaupunkilaisilla oli mahdollisuus ilmaista ajatuksiaan hanketta ja suunnitelmia koskien. Myös näkemyksiä reittivaihtoehdoista ja pysäkkien sijainnista toivottiin suunnittelun pohjaksi. (AL 30.3.2010.) Raitiotien koko kehittämisen ja suunnittelun aikana on järjestetty useita yleisötilaisuuksia ja verkkokyselyitä, joiden avulla on pyritty saamaan kaupungin asukkaita mukaan suurikokoisen hankkeen suunnitteluun.

Kesäkuussa 2010 alkoi tarjouskilpailu, jossa tarkoituksena oli löytää suunnittelija, joka tulisi etsimään jatkosuunnitteluun sopivat pari potentiaalisinta reittivaihtoehtoa, joista ryhdyttäisiin myöhemmin tekemään tarkempaa yleissuunnittelua. Toisin sanoen alustavan yleissuunnitelman teko aloitettiin. Tämä tapahtui kolmessa vaiheessa, joista ensimmäisessä hankkeelle asetettiin tavoitteet ja reunaehdot. Kustannusarvioksi tässä vaiheessa annettiin suunniteltavalle ensimmäiselle linjalle 180 miljoonaa euroa sekä varikon 30 miljoonaa euroa. Alustavassa yleissuunnitelmassa täytyisi reittien linjausten lisäksi pohtia kustannuksia, kannattavuuslaskelmia ja kalustoa sekä vertailla raitiotietä linja-autoihin perustuvan liikenteen kehittämiseen. (AL 15.6.2010).

Vuonna 2011 tehtiin alustavaa yleissuunnitelmaa. Tammikuussa kaupunginvaltuusto hyväksyi mal-sopimuksen, jolla tarkoitetaan kaupunkiseudun ja valtion maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimusta. Käytännössä sopimus tarkoittaa suunnittelun jatkamista ja myöhemmin tehtävän rakentamispäätöksen tekemistä. (AL 12.1.2011.) Tammi- ja helmikuun vaihteessa 2011 kaupunkilaisille oli avoinna verkkokysely raitiotien reiteistä Hervannan ja Lentävänniemen välillä. Kyselyssä vastaajat saivat valita linjan varrelta itselleen mieleisimmät vaihtoehdot useista eri reittivaihtoehdoista ja luoda siis itselleen mieleisimmän ja toimivimman ratikkalinjan. (AL 22.1.2011.) Vaihtoehtoihin lukeutuivat muiden muassa vaihtoehtoiset reitit Sammonkatu tai Teiskontie, Itsenäisyydenkatu tai Kalevantie sekä Hämeenpuisto-Paasikiventie tai Sepänkatu-Paasikiventie. Tammikuussa kyselyn aikaan uutisoitiin myös ratikan eri reittivaihtoehdoista ja niiden hyvistä ja huonois-

ta puolista (mm. AL 31.1.2011), joiden tarkoitus oli esitellä kaupunkilaisille olemassa olevat erilaiset vaihtoehdot ja näin tukea kyselyyn vastaamista. Alustavan yleissuunnitelman laatimisen toinen vaihe jatkui maaliskuuhun 2011 saakka ja silloin siis käytiin läpi erilaisten vaihtoehtoisten linjausten avaamia hyötyjä.

Alustavassa yleissuunnitelmassa oli alun perin tarkoitus esitellä vain kaksi vaihtoehtoista raitiotien reittiä, mutta jatkosuunnitteluun valittiin useampia reittivaihtoehtoja keskustan, Kalevan ja Pispalan kannaksen osalta (AL 17.2.2011), koska potentiaalisia vaihtoehtoja ei haluttu sulkea pois liian varhaisessa vaiheessa. Lentävänniemessä ja Hervannassa oli enää vain yhdet valitut reitit, mutta kolmessa kohdassa linjaa vaihtoehtoja oli jäljellä vielä kaksi: Sammonkatu tai Teiskontie-TAYS-Kissanmaankatu, Itsenäisyydenkatu tai Kalevantie sekä Paasikiventie tai Pispalan valtatie (Kuva 2). Kesällä 2011 avattiin jälleen verkkokysely kaupunkilaisille: tällä kertaa raitiotien pysäkeistä, jotta päättäjät ja suunnittelijat saisivat vielä kaupunkilaisten näkemyksiä näistä sillä hetkellä suunniteltavina olevista reittivaihtoehdoista (AL 15.6.2011).

Alustava yleissuunnitelma esiteltiin elokuun viimeisenä päivänä vuonna 2011 (AL 1.9.2011) ja joulukuun 12. päivä kaupunginvaltuusto hyväksyi alustavan yleissuunnitelman olevan lähtökohta jatkosuunnittelulle (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Alustavaan yleissuunnitelmaan oli luotu vaihtoehtoiset reitit, joiden pohjalta raitiotien suunnittelua ryhdyttiin jatkamaan kohti yleissuunnitelmaa. Alustavassa yleissuunnitelmassa avattiin hankkeen lähtökohtia ja tarkoitusta, esiteltiin alustavat linjavaihtoehdot sekä tehtiin vaikutusten arviointia sekä suunnitelmia hankkeen etenemisestä (Tampereen moderni kaupunkiraitiotie, alustava yleissuunnitelma).

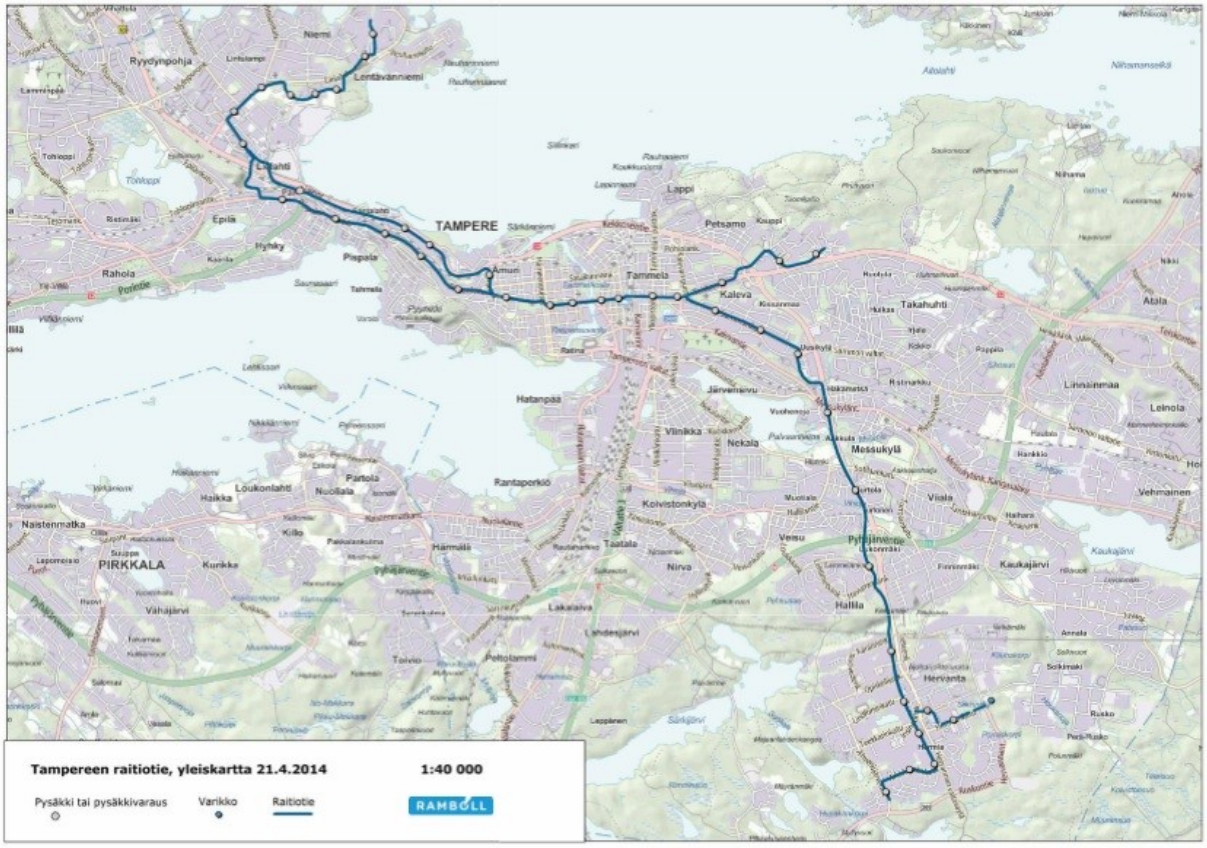
Vuosi 2012 oli raitiotien osalta hiljaisempaa aikaa. Helmikuussa valtio lupautui osallistumaan Tampereen raitiotiehankkeeseen 30 %:n rahoituksella, mikäli Tampereen kaupunkiseutu kehittää alueen maankäyttöä, asumista ja liikennettä kokonaisvaltaisin ratkaisuin ja on vastuussa joukkoliikenteen järjestämisestä. Ratikan on siis oltava koko Tampereen seudulle hyödyllinen hanke, jotta se saa valtion tuen. (AL 11.2.2012.)

Yleissuunnitelmaa laadittiin tammikuusta 2013 huhtikuuhun 2014 saakka. Keväällä 2013 jatkettiin reittivaihtoehtojen vertailua, kunnes toukokuussa esitettiin raitiotien kulkevan Hervannasta Sammonkatua ja Itsenäisyydenkatua pitkin keskustaan. Tampereen yliopistolliselle sairaalalle tulisi oma lisäväylänsä Teiskontietä pitkin. Tämä vaihtoehto oli hinnaltaan sama kuin rakentaa yksi väylä Hervannasta Taysin kautta keskustaan, joten tällä uudenlaisella linjauksella lyötäisiin kaksi kär-

pästä yhden iskulla ja saataisiin raitiotie sekä Sammonkadulle että Teiskontielle ja Taysiin. (AL 17.5.2013) Samoihin aikoihin Tampereella käynnissä ollutta toista suurhanketta eli rantatunnelia yhdistettiin raitiotiehankkeeseen, sillä rantatunnelin rakentaminen tai rakentamatta jättäminen vaikuttaisi ratikan reittilinjauksiin Pispalan kannaksella. Tulisi siis odottaa rantatunnelipäätöstä ennen viimeisen epävarman reittivalinnan lyömistä lukkoon, vaikkakin rantatunnelin rakentamatta jättäminen vaikeuttaisi niin ratikan sijoittamista Pispalan valtaväylälle kuin sen sijoittamista Paasikiventielle (AL 18.5.2013). Näin tehtiin, ja raitiotien linjauksesta tehtävä päätös Pispalan kannaksen osalta pistettiin hyllylle odottamaan tunneliratkaisua.

Marraskuussa rantaväylän tunnelin rakentaminen varmistui ja Pispalan valtatien vaihtoehto nousi todennäköisemmäksi linjaukseksi. Asiantuntijatyöryhmä (AL 8.10.2013) ja suurin osa reittikyselyihin vastaajista (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma) olivat Pispalan valtatien reitin kannalla, sillä sen nähtiin palvelevan suurempaa osaa kaupunkilaisista verrattuna toistaiseksi tyhjää Paasikiventietä huristelevaan ratikkaan. Kaupunginhallitus tekikin näistä lähtökohdista katsottuna yllättävän valinnan esittäessään jatkokäsiteltäväksi Sepänkadun ja Paasikiventien vaihtoehtoa Pispalan valtatien sijaan. (AL 22.10.2013.) Kaupunginvaltuusto ei kuitenkaan ottanut päätöksessään kantaa reittivalintaan, vaan päätti, että jatkosuunnittelu ja selvitykset toteutetaan molemmista Pispalan kannaksen reittivaihtoehdoista (AL 12.11.2013), eikä vielä tässäkään vaiheessa siis lyöty reittiä lopullisesti lukkoon.

Raitiotien yleissuunnitelma julkistettiin 24.4.2014. Samalla uutisoitiin, että raitiotiehen perustuva joukkoliikennejärjestelmä mahdollistaisi reitilleen suuremman väestönkasvun kuin busseihin perustuva järjestelmä (AL 24.4.2014.) Yleissuunnitelmassa raitiotietä on verrattu tuplaniveljohdinautoihin (eli rollikkaan), dieselkäyttöisiin tuplanivelbusseihin ja diesel-sähköisiin tuplanivelbusseihin runkolinjajärjestelminä (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Yleissuunnitelman mukaan raitiotie on bussiliikennettä kannattavampi, kun bussiliikenteen on ajateltu olevan raitiotien esiaste (AL 25.4.2014). Yleissuunnitelmassa esitetään paremmaksi reitiksi Paasikiventietä, mikä nostatti keväällä Pispalan ystävät – kansanliikkeen puolustamaan ratikan viemistä Pispalan valtatielle (AL 6.5.2014). Kansanliike luovutti asiastaan toukokuun lopussa 4000 nimen adressin kaupunginvaltuustolle.



Kuva 1. Yleissuunnitelmassa käsitelty reitti ja vaihtoehdot Pispalan kannaksella. (Lähde: Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma, liite 2)

Raitiotien yleissuunnitelma hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.6.2014 selvin lukemin 48-18, joten raitiotien suunnittelua jatkettiin yleissuunnitelmassa esitetyn Paasikiventien vaihtoehdon pohjalta. Seuraavaksi oli luvassa rakentajien ja toteuttajien kilpailuttaminen. Kaupungin kaksi ehtoa raitiotien rakentamisesta olivat, että hankkeen maksimikulut ovat 250 miljoonaa euroa ja valtiolta täytyy saada 30 %:n tuki. Valtio oli alustavasti sitoutunut, mutta rahoituksen suhteen mikään ei ollut varmaa. (AL 16.6.2014 ja 17.6.2014.) Päätös ei edelleenkään merkinnyt lopullista päätöstä ratikan rakentamisesta, vaan kehitysvaiheeseen siirtymistä. Tähän mennessä tehdyt päätökset siis ovat kaikki käsitelleet raitiotien suunnittelemisen jatkamista, eivät päätöstä sen rakentamista.

Kesäkuun viimeisenä päivänä 2014 Hämeenkadun itäpää suljettiin henkilöautoilta ja katuosuudesta tehtiin joukkoliikennekatu osana keskustan kehittämistä. Heinäkuun alussa myös bussilinjat uudistettiin. Siirryttiin runkolinjajärjestelmää muistuttavaan malliin, jossa mukana on muun muassa linja 3, joka kulkee suurilta osin suunniteltua raitiotien reittiä pitkin. Linjasta on sittemmin tullut bussilinjoista käytetyin, mikä lupailee hyvää suunnitellun raitiotien reittivalinnan kannalta.

Syksyllä 2015 raitiotiehankkeella ei vieläkään ollut valtion lupausta rahoituksesta. Edellisen hallituksen aikana neuvotellun mal-aiesopimuksen mukaan valtio on varautunut osallistumaan Tampereen raitiotien kustannuksiin 30 %:n osuudella, mutta tämä sopimus päättyi vuoden 2015 loppuun. Tampereen raitiotiehankkeen kohtalo on siis nykyisen hallituksen käsissä, sillä jos valtiontukea ei hankkeelle heru, äänestävät kaupunginvaltuutetut raitiotien nurin (AL 14.11.2015). Vuonna 2016 tuki luvattiin.

Vuoden 2016 aikana raitiotien kehitysvaihe päättyi. Kaupunginhallitus jätti syyskuun lopussa kokouksessaan raitiotieasian käsittelemättä ja siirsi keskustelun viikolla eteenpäin. Myös kaupunginvaltuuston päätös raitiotien rakentamisvaiheeseen siirtymisestä jätettiin kahdeksi viikoksi pöydälle 24.10. lähes viiden tunnin keskustelun jälkeen. Lopulta rakentamisvaiheeseen päästiin siirtymään marraskuussa, kun valtuusto pitkän kuuden tunnin kokouksen jälkeen äänesti raitiotien puolesta. Ensimmäinen osuus Hervannasta keskustaan saattaisi olla liikennöintikunnossa vuosien 2018-2019 aikana, toinen osuus keskustasta Taysiin vuosina 2020-2021 ja viimeisenä osuus keskustasta Lentävänniemeen vuosina 2022-2023.

3 Tutkimusongelma ja –kysymykset

Tässä tutkimuksessa olen kiinnostunut nykyisestä raitiotiehankkeesta käytävistä julkisista keskusteluista. Kyseessä on julkista tilaa koskeva hanke, joka koskettaa monia toimijoita, joilla kaikilla on hankkeeseen omat näkökulmansa ja julkista tilaa koskevat intressinsä. Nämä näkökulmat ja intressit voivat olla niin erilaisia, ettei niiden törmäämiseltä voida välttyä. Toimijoiden mielipiteiden ollessa toisistaan poikkeavia tilanteesta syntyy helposti kiista tai jopa konflikti, joka saattaa hidastaa uudistussuunnitelmien toteutumista tai estää ne kokonaan. Raitiotiehankkeen julkisessa keskustelussa osapuolet eivät selkeästä kaksipuolisesta konfliktitilanteesta poiketen jakaudu ainoastaan vastustajiin ja puolustajiin, vaan keskustelu on moninaisempaa. Sen lisäksi, että osa vastustaa koko hanketta, osa suhtautuu siihen kriittisesti ja myöntää puoltavansa, jos saa siihen riittävät perusteet. Osan mielestä on pääasia, että raitiotie rakennetaan, eikä esimerkiksi tarkemmalla reittivalinnalla ole niin väliä. Keskustelu ei myöskään rajoitu vain tiukasti raitiotiehankkeeseen itseensä, vaan kietoutuu vahvasti esimerkiksi keskusteluun koko Tampereen keskusta-alueen kehittämisestä tai liikennejärjestelmistä ja Tampereen kaupungin päätöksenteon toimivuudesta. Tarkoituksenani on tuoda esille Aamulehdessä käydyn keskustelun moninaisuus mahdollisimman kattavasti.

Tampereen raitiotiehanke on yksi viime aikojen tamperelaisista julkista tilaa koskevista hankkeista, joista keskustelu on ollut runsasta ja polveilevaa. Hankkeesta on tehty monenlaisia selvityksiä (esim. Tampereen raitotie, yleissuunnitelma, 2014) ja muutamia opinnäytetöitä (esim. Aalto 2015, Kumanto-Kooni 2013, Oraluoma 2016), mutta mikään ei ole toistaiseksi keskittynyt hankkeen ympärillä käytävän keskustelun tutkimukseen. Anna Oraluoma (2016) on tutkinut raitiotiehanketta pro gradu -tutkielmassaan luonnonsuojelun ja joukkoliikenteen kehittämisen suhteen näkökulmasta. Raitiotiehanke Hervannassa toimii esimerkkinä hankkeesta, jossa luonnonsuojelulliset arvot törmäävät kaupunkikehittämiseen. Oraluoma on siis tarkastellut raitiotiehankkeessa esiintyviä ympäristöpoliittisia ristiriitoja. Kirsi Aalto (2015) on käsitellyt pro gradu -tutkielmassaan Tampereen raitiotiehanketta julkisen organisaation suurhankkeen riskien arvioinnin kannalta. Aalto nostaa haastattelujen perusteella raitiotiehankekeskusteluissa esiin nouseviksi riskeiksi kolme riskiryhmää: taloudelliset riskit, poliittiset riskit ja päätöksentekoon liittyvät riskit. Taloudellisia riskejä ovat muiden muassa hankkeen hinta sekä valtion tuen toteutumisen epävarmuus. Poliittinen riski on esimerkiksi hankkeen ympärillä pyörivät poliittiset erimielisyydet. Päätöksentekoon taas liittyvät esimerkiksi hankkeen ja siihen liittyvän päätöksenteon ajallinen pituus sekä moninaisen prosessin haastavuus. Riskien sisällön lisäksi Aalto on tutkinut tapaa, jolla riskejä on arvioitu hankkeen yleissuunnitelmavaiheen aikana. (Aalto 2015.) Krista Kumanto-Kooni (2013) taas on lähestynyt raitiotiehankkeita niiden ennusteiden arvioinnin näkökulmasta. Diplomityö on ollut Tampereen kaupungin teettämä. Kumanto-Kooni tutkii liikennemalleilla laadittuja ennusteita raitioteiden käytöstä tilanteessa, jossa raitiotietä ei ole olemassa kaupungissa ennestään, jolloin hänen mukaansa liikennemallien käyttäminen on ongelmallista. Hän on käyttänyt joitakin Euroopan kaupunkien raitiotiehankkeita tapauksinaan, joista hän on selvittänyt, ovatko liikennemallin mukaisesti tehdyt liikenne-ennusteet pitäneet paikkansa ja millaista jälkiarviointi on ollut. Hän on pitänyt Tampereen ja Turun raitiotiesuunnitelmia pohjana esimerkkikaupunkiensa valinnalle, jotta saatuja tuloksia pystyttäisiin vertailemaan kotimaisiin tapauksiin.

Mielenkiintoni kohdistuu aiemmin tehdyistä selvityksistä ja opinnäytetöistä poiketen raitiotiehankkeesta käytyihin julkisiin keskusteluihin ja erityisesti siihen, mistä asioista painetun sanomalehden mielipidekirjoituspalstan luomalla julkisella areenalla keskustellaan, kun puhutaan raitiotiehankkeesta. Mielenkiintoni kohdistuu siis yhteiskunnallisten toimijoiden yhteiskunnallisesta hankkeesta esittämiin ajatuksiin. Olen kiinnostunut siitä, millaisia mielipiteitä hankkeesta esiintyy, ja millaisin argumentein näitä mielipiteitä perustellaan. Tämän ohella aion selvittää, miksi raitiotietä kannatetaan tai vastustetaan niin järkähtämättömin mielipitein. Miksi raitiotiehankkeesta ollaan ylipäätään jotakin mieltä?

Tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

1. Miten ja miksi Tampereen raitiotiehankkeesta keskustellaan?
2. Miten raitiotiehanketta kehystetään Aamulehden mielipidekirjoituspalstalla?
3. Millaisin argumentein julkiseen keskusteluun osallistujat perustelevat näkemyksiään raitiotiehankkeesta?

Ensimmäinen tutkimuskysymys on päätutkimuskysymykseni, jota kaksi muuta tukevat ja joiden avulla päätutkimuskysymykseen on mahdollista vastata.

4 Käsitteelliset lähtökohdat

Tutkimuksessani olen edennyt aineistolähtöisesti, mikä on vaikuttanut käsitteellisten lähtökohtien muotoutumiseen ja käyttöön. Tämä on kvalitatiiviselle tutkimukselle tyypillistä induktiivista analyysia, jossa lähtökohdat ovat aineiston tarkastelussa, eivätkä kvantitatiivisen tutkimuksen tapaan teorian ja hypoteesien testauksessa (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007, 164). Ennen käsitteelliseen puoleen paneutumista tutustuin tutkimuksen kohteena olevaan tapaukseen, keräsin aineiston ja analysoin aineistoa. Vasta näiden jälkeen siirryin etsimään teoriaa ja käsitteitä, jotka ovat tapaukseeni ja aineistooni soveltuvia ja toimivia. Tarkoituksena oli siis etsiä teoriaa, joka auttaa ymmärtämään tapausta, eikä etsiä tapausta, joka auttaa ymmärtämään teoriaa. Aineistolähtöinen lähestymistapa tapaukseen estää myös ennalta asetettuun tulkintatapaan jumiutumisen (Häikiö & Niemenmaa 2007), jonka halusin ehdottomasti välttää. En siis halunnut etukäteen lyödä lukkoon, mistä käsitteellisestä näkökulmasta tapausta tarkastelisin, vaan tahdoin nähdä, mitä mielipidekirjoitusaineistosta kumpuaa kehys- ja argumentaatioanalyysien avulla. Teorian rooli tutkimuksessa on taustoittava ja tukeva, sillä pääpaino on vahvasti empiriassa.

Teoreettisilta lähtökohdiltaan tutkimus nojaa myöhemmin käsiteltävien menetelmäteorioiden lisäksi maankäytön kiistojen ja julkisen keskustelun tutkimukseen. Myös luvussa 2.1 käsitellyt joukkoliikenteen teoriat ovat osa tutkimuksen teoreettista taustaa.

4.1 Maankäytön ja kaupunkikehittämisen kiistat

Maankäytön ja kaupunkikehittämisen kiistoja ja konflikteja on tutkittu runsaasti erilaisista näkökulmista. Tämä ei ole yllättävää, sillä maankäyttöön liittyviä kiistoja esiintyy jatkuvasti erilaisiin hankkeisiin liittyen ja jokainen omanlaisenaan tapauksena nostattaa runsaasti mahdollisia tutkimuskohteita. Kiistat lähtevät liikkeelle siitä, että eri kaupunkitilan toimijoilla on maankäyttöön tai kaupunkikehittämisen kysymyksiin liittyen erilaisia näkemyksiä ja toiveita, jotka ovat toisiinsa nähden ristiriidassa.

Maankäytön ja kaupunkien suunnittelu on nykyisin entistä vuorovaikutteisempaa, sillä jo maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL 5.2.1999/132) velvoittaa ottamaan kuntalaisia ja muita toimijoita mukaan heitä koskevien asuinympäristön muutoksien suunnitteluun. Vuorovaikutteisuus tarkoittaa sitä, että kaavoituksen sisällöstä ja vaikutuksista on keskusteltava heidän kanssaan, joihin kysymyksessä olevalla kaavalla on vaikutusta: esimerkiksi asukkaat, asukasyhdistykset, valtion viranomaiset ja maanomistajat ovat osallisia (Jääskeläinen & Syrjänen 2010, 398 ja 404). Maankäyttö- ja rakennuslaissa sanotaan, että ”niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (osallinen), on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta” (MRL 5.2.1999/132, 62 §). Asukkaat ovat usein kaavoitusprosesseissa osallisina, sillä yhdyskuntarakentaminen painottuu nykyisin täydennysrakentamisena jo rakennetuille alueille, joilla siis asuu jo ihmisiä, joihin alueen muutoksilla on vaikutusta (Syrjänen 2005, 136; Jääskeläinen & Syrjänen 2010, 398).

Asukkaiden vasta-asiantuntijuus on vuorovaikutteissa suunnittelussa oleellista. Vuorovaikutteinen suunnittelu perustuu keskusteluun ja kriittiseen suunnitelmien arviointiin, joiden avulla pystytään tuottamaan kaavoituksen ja suunnittelun kannalta parasta mahdollista tietoa, jota pystyy syntymään vain tämän yhteistyön tuloksena (Jääskeläinen & Syrjänen 2010, 402). Tämä on kaikkien etu, sillä riittävän aikaisin suunnittelun piiriin tuotavat osallisten näkökohdat auttavat pääsemään hyvään lopputulokseen suunnitteluprosessissa ja konflikteja pystytään näin etukäteisesti välttämään (em. 401 ja 404). Vuorovaikutteisen suunnittelun tavoitteena onkin ollut vähentää valituksia ja konflikteja saamalla ratkaisuihin vaikuttavat näkökannat esille mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jotta ne voitaisiin ottaa huomioon ja etsiä ratkaisuja (Syrjänen 2005, 47). Kriittisyys on osallistuvassa ja vuorovaikutteisessa suunnittelussa avainasemassa, sillä ilman osallisten kriittisiä kannanottoja ei synny keskustelua eikä lainkaan vuorovaikutusta. Tarpeellinen kritiikki nostaa esille vaihtoehtoja ja osallisten intressejä, mikä toisaalta on ollut hieman ongelmallista, sillä kaa-

voittajat ja suunnittelijat ovat muun muassa syyttäneet osallisia kannanottojen subjektiivisuudesta ja uuden pelosta (Jääskeläinen & Syrjänen 2010, 403-404), koska ajatukset oman asuinalueen uudistusten suunnittelua kohtaan ovat usein kielteisiä. Huomattavaa on, että vuorovaikutteisessakin suunnittelussa lopullisen päätöksen tekevät kunnalliset päätöksentekijät (Jääskeläinen & Syrjänen 2010, 404), joten kuntalaiset voivat vaikuttaa suunnitteluun ja kaavoitukseen paitsi niihin osallistumalla, niin myös pyrkimällä vaikuttamaan kunnallisiin päättäjiin.

Kuntalaisten osallistuminen elinympäristönsä suunnitteluun näkyy virallisten lakiin perustuvien osallistumiskeinojen eli suoran järjestetyn osallistumisen ja demokraattisten vaikutuskanavien eli välillisen osallistumisen lisäksi esimerkiksi erilaisten asioihin kantaa ottavien omaehtoisten kansalaisryhmittymien muodostumisena (Ajomaa 1994, 154-156). Pispalan ystävät -kansanliike, joka otti kantaa raitiotien rakentamiseen Pispalan valtatielle, on esimerkki tämän kaltaisesta vaikuttamisesta. Lisäksi osallistuminen näkyy esimerkiksi yleisönosastokirjoittelussa, uutisten kommenttiosioissa ja sosiaalisen median ryhmissä. Asukkailla on mielipiteitä koskien asuinympäristöään, minkä vuoksi suunnitteluun halutaan osallistua erilaisten vaikutuskanavien kautta.

Ehkä näkyvintä suunnitteluun vaikuttamista on kaupunkitilaan tehtävien uudistussuunnitelmien vastustaminen: esimerkeiksi Tampereelta viime vuosilta löytyy raitiotien ohella muiden muassa kiista Eteläpuiston tulevaisuudesta, Hämeenkadun itäpään muuttaminen joukkoliikennekaduksi sekä rantatunnelin rakentaminen. Maankäytön konfliktit ja niiden ratkaisumahdollisuudet kaavoituksessa -tutkimushankkeessa on selvitetty suomalaisten maankäytön kiistatilanteiden syitä ja seurauksia (Peltonen, Hirvonen, Manninen, Linjama & Savikko 2006). Kiistatilanteet tulevat usein näkyviksi siinä vaiheessa, kun suunnitelmat ympäristön muuttamiseksi konkretisoidaan ja ne tulevat julkisesti nähtäville, eli kun esimerkiksi tehtyjä suunnitelmia julkaistaan lehdissä. Tällöin osapuolille paljastuu toisen osapuolen tavoitteita, jotka ovat omien intressien vastaisia (Peltonen ym. 2006, 14). Näin onkin käynyt kaikissa tamperelaisissa esimerkeissä, kun kaupunkitilaa koskevista muutossuunnitelmista on jossain muodossa tiedotettu kaupunkilaisille, jotka ovat tämän seurauksena heränneet laajemmin siihen, että heidän käyttämäänsä tilaan ollaan tekemässä joko heidän näkökulmastaan negatiivisia tai positiivisia muutoksia.

Tehtävien muutossuunnitelmien konfliktiherkkyyttä voi arvioida kolmen kysymyksen avulla: mitä suunnitellaan, mihin suunnitellaan ja miten suunnitellaan (Peltonen ym. 2006, 21). Jos suunniteltu asia ei aiheuta mitään negatiivista, se suunnitellaan melko merkityksettömään paikkaan ja suunnitteluprosessissa pyritään välttämään konflikteja, näkyvää konfliktia ei pääse todennäköisesti synty-

mään. Konfliktin puhkeamisen estämiseksi on kannattavaa ottaa eri toimijat mukaan suunnitteluun jo varhaisessa vaiheessa ja pitää prosessi avoimena (em. 23). Toimijoiden osallistuminen voi olla edustuksellisen demokratian kautta välillistä, suoraa järjestettyä osallistumista kuten lakisääteisiä kuulemis- ja valituskäytäntöjä tai omaehtoista, jolloin aloitteet vaikuttamiseen tulevat osallistujilta (Ajomaa 1994, 154-156). Näin on toimittu raitiotiesuunnitelmien kanssa, kun tulevilta käyttäjiltä eli kaupunkilaisilta on kysytty prosessin eri vaiheissa mielipiteitä niin verkkokyselyin kuin yleisötilaisuuksissa ja hankkeen etenemisestä on tiedotettu. Toisaalta taas raitiotiehanke kohdistuu merkittävään tilaan kaupungin keskustassa ja muualla sen alueella, joten siitä kiisteleminen ei tässä mielessä ole yllättävää. Päivi Lappalainen (2006) on tutkinut pro gradussaan Turun toriparkkikiistaa ja selvittänyt, miksi kyseinen maankäyttöön liittyvä suunnittelukysymys koettiin niin merkittäväksi, että se paisui konfliktiksi. Hänen mukaansa kiistan osapuolet erosivat toisistaan merkittävästi esimerkiksi intresseiltään, tiedoiltaan ja arvoiltaan, mikä aiheutti näiden näkökulmien yhteentörmäyksen. Hankkeen konfliktialttiuteen vaikutti muiden muassa torille annetut merkitykset. Lappalainen (2006) toteaa, että jos parkkihallia olisi suunniteltu jonnekin muualle kuin keskeiselle paikalle torin alle, se olisi tuskin aiheuttanut niin paljoa vastustusta. Kaupunkitilan merkityksellisyys onkin yksi oleellisista syistä sille, miksi sitä koskevat muutossuunnitelmat aiheuttavat toisistaan poikkeavia kannanottoja. Asukkaat voivat vastustaa muutossuunnitelmia vähän itsekkäistäkin syistä kokiessaan muutosten huonontavan jollain tapaa omaa elinympäristöään (Virtanen 1999). NIMBY-ilmiö (Not In My Backyard) on yksi esimerkki tällaisesta periaatteessa tarpeellisen rakentamisen vastustamisesta siitä syystä, että rakentaminen tapahtuu omassa elinpiirissä, jossa sen koetaan aiheuttavan jotain omalta kannalta negatiivista. Toisaalta vastustaminen on myös hyödyllistä, sillä sen avulla kansalaiset pystyvät myös tuomaan ilmi, jos suunnitelmat aidosti uhkaavat elinympäristön laatua tai suunnitelmilla on muita negatiivisia seurauksia (em.).

Sairinen (1994) jakaa aiemman kirjallisuuden perusteella ympäristökonfliktit kolmenlaisista syistä johtuviksi. Kiistan taustalla voi olla väärinkäsitys, joka perustuu asiantuntijoiden ja maallikoiden väliseen epäluottamukseen ja näkökulmaeroon. Toisaalta kyseessä voi olla intressiristiriita, jossa konflikti perustuu erilaisten intressien törmäämiseen. Ympäristöä ja julkista tilaa koskevissa kiistoissa on yleensä voittajat ja häviäjät, sillä yleensä toisten intresseille hyödyllinen lopputulos on toisten intressit poissulkeva. Intressejä voivat olla esimerkiksi yleinen etu, taloudellisen hyödyn saaminen, elinympäristön laadun puolustaminen, ympäristönsuojelu, kustannussäästöt jne. (Virtanen 1999). Intressien lisäksi syynä konfliktille voivat olla ihmisten törmäävät arvot, jolloin kyse on arvoristiriidasta. Maankäyttöä ohjaavat arvot ja näkemykset kaupunkitilan käytöstä voivatkin olla hyvin erilaisia esimerkiksi kaupungin asukkaiden ja taloudellista etua hakevien kuntaorganisaation

ja rakennuttajien välillä (Ridell 2004). Kanninen, Kontio, Mäntysälo ja Ristimäki (2010, 21-23) kutsuvat tilannetta, jossa eri toimijat lähestyvät suunnittelukysymystä eri arvoista kumpuavista näkökulmistaan poliittiseksi epäselvyydeksi. Tällöin yhdyskuntasuunnittelun poliittisissa vuorovaikutusprosesseissa törmäävät monenlaisista taustoista ja arvopohjista tulevien toimijoiden näkökannat ja ajatukset, mikä aiheuttaa vaikeuksia ja kiistoja, joiden ratkaisemiseksi kyky käsittää monien toimijoiden näkökannat on ensiarvoisen tärkeää. Yhdyskuntasuunnittelun asiantuntijuutta onkin nykyään vuorovaikutustaitojen lisäksi taito tunnistaa kustakin tapauksesta mahdolliset kiistoja aiheuttavat ongelmakohdat ja yhdistää ns. maallikkotieto asiantuntijatietoon (Syrjänen 2005, 66). Ihannetapauksessa kuntalaisten osallistumisen kautta saadun maallikkotiedon sekä asiantuntijatiedon avulla arvioidaan suunnittelukysymysten sisältöä ja vaikutuksia yhteistyössä (Jääskeläinen & Syrjänen 2010, 401).

Kaavoitukseen ja kaupunkisuunnitteluun liittyvissä tapauksissa on useita vuorovaikutteisia ristiriitaulottuvuuksia, joista voi löytyä syitä sille, miksi kaavoitus ja kaupunkiympäristön muutossuunnitelmat synnyttävät usein kiistatilanteita. Arola (2002, 16-38) on luokitellut ristiriitaulottuvuudet kuuteen ryhmään, joita ovat suunnittelijat – asukkaat, kokonaisuus – paikallisuus, kielten kohtaamattomuus, suunnittelijan identiteetti ja suunnittelijavallan haastaminen, suoran ja edustuksellisen demokratian kohtaamattomuus sekä osallistujan paradoksi. Suunnittelijoiden ja asukkaiden välinen ristiriita on Arolan (2002) mukaan kaikista perustavanlaatuisin, sillä suunnitelmien vaikutukset kohdistuvat suoraan asukkaisiin, mutta suunnittelu on siitä huolimatta usein suljettua. Jos suunnittelijoiden asiantuntemukseen ei luontevasti yhdistetä asukkaiden subjektiivista tietoa, seurauksena on ristiriita. Syrjänen (2005, 63) mainitseekin, että monet kaavojen valitukset olisi voitu välttää sillä, että kaavoittaja olisi tutustunut kaavan alueen jo olemassa oleviin paikallisiin piirteisiin henkilökohtaisesti. Kokonaisuuden ja paikallisuuden välinen ristiriita taas on seurausta aluetasojen eroista. Suunnittelussa luodaan kokonaisuuksia ylhäältä alaspäin, kun taas asuminen on paikallista ja suuntautuu alhaalta ylöspäin. Näin ollen kiista syntyy, jos paikallinen on ristiriidassa kokonaisuuden kanssa. Kielten kohtaamattomuus johtuu joko siitä, että asukkaat eivät ymmärrä suunnittelun ammattikieltä tai siitä, että toimijoiden ajatusmaailmat eivät kohtaa. Suunnittelijoille ympäristön muutos on toiminnan lähtökohta ja ympäristö on abstraktia, kun taas asukkaat näkevät ympäristönsä kokemuksiensa pohjalta elettynä tilana. (Arola 2002.) Suunnittelijalla ja muulla osallisella voi lisäksi olla erilaiset tiedot tapauksesta (Syrjänen 2005, 64), eivätkä asukkaat välttämättä ymmärrä suunnittelijoiden suullisia ja kuvallisia esityksiä suunnitelmista tavalla, jolla suunnittelijat ammattilaisina ne näkevät (Hankonen 1994, 113). Neljäs ristiriitaulottuvuus koskee sitä, että vuorovaikutteinen suunnittelu haastaa suunnittelijan perinteisen identiteetin ja suunnittelija-

vallan (Arola 2002). Asukkaat suhtautuvat suunnitteluun kriittisesti ja suunnittelijoilta edellytetään uudenlaisia vuorovaikutustaitoja siinä missä aikaisemmin suunnittelija on voinut toimia melko vapaasti itsenäisesti asiantuntijana. Suoran ja edustuksellisen demokratian kohtaamattomuus syntyy, kun asukkaat ja päätöksentekijät eivät kohtaa kasvotusten suunnitteluprosessin aikana, eikä päätöksentekijöihin luoteta asukkaiden taholta. Asukkaat toimivat usein vain suunnittelijoiden kanssa suunnitteluprosessissa, jolloin päätöksentekokoneiston toimijat jäävät tämän vuorovaikutussuhteen ulkopuolelle. Osallistujan paradoksi liittyy osallistumisen vaikuttavuuteen. Arolan (2002) mukaan sekä yksilön että ryhmän tai yhdistyksen mielipiteeseen voidaan suhtautua epäillen ja vähätellen, sillä yksilön mielipide on vain yhden henkilön mielipide ja ryhmänkin mielipide on vain rajatun asukasjoukon mielipide ja ylipäänsä vain aktiiviset osallistuvat. Näin ollen asukkaan näkökulmasta minkäänlainen osallistuminen ei tuota tulosta. Syrjänen (2005, 68) huomauttaa, että jo lainsäädännön perusteella asukkaan mielipiteessä on merkityksellistä sen sisältö, eikä ajatuksia tulisi sen vuoksi arvottaa sen mukaan, kuinka moni henkilö sitä kannattaa.

Konflikteja maankäytöstä ja kaupunkikehittämisestä syntyy, sillä osallisilla on erilaisia näkemyksiä koskien hyvää kehitystä. Nämä näkemykset voivat olla jopa päinvastaisia, jolloin seurauksena on hankalasti ratkaistava ristiriita. Vuorovaikutteisessa suunnittelussa suunnittelijoiden asiantuntijatietoon yhdistyy kaupunkilaisten maallikkotietoa, jolloin ihannetapauksessa suunnitelmien kriittisen arvioinnin seurauksena tuloksena on onnistunut suunnitelma kaupunkitilaan tehtävistä muutoksista. Kaikkien intressejä on tavallisesti vaikea saada huomioon otetuksi, joten ristiriitoja esiintyy usein konfliktialttiiden hankkeiden yhteydessä. Kaupunkilaiset voivat ottaa osaa elinympäristönsä suunnitteluun välillisesti demokraattisen päätöksenteon kautta, suoran järjestetyn osallistumisen kautta osana kaavoitusprosessia tai omaehtoisesti. Tällaista omaehtoista osallistumista on esimerkiksi tässä tutkielmassa käsitelty mielipiteenilmaisu sanomalehdessä julkisena keskusteluna.

4.2 Julkinen keskustelu ja mielipidekirjoitusten rooli

Ajatustenvaihtoa kaupunkitilaa koskevista hankkeista käydään usein julkisena keskusteluna erilaisilla areenoilla. Tällaisia ovat virallisten tiedotustilaisuuksien ja tämänkaltaisten järjestettyjen keskustelutilaisuuksien lisäksi muiden muassa painettujen sanomalehtien ja verkkouutisten kommenttiosioiden tarjoamat julkiset tilat. Mediavälitteiseksi julkiseksi keskusteluksi kutsutaan tiedotusvälineissä käytävää kielellistä keskustelua ja ilmaisua, jossa käsitellään jotakin tunnettua asiaa, joka on riittävän kiinnostava herättääkseen keskustelua (Rahkonen 2006, 25).

Jaana Nevalainen on tutkinut kaupungista puhumisen tapoja vallan välineenä tapauksessa, jossa kaupungin keskustaa on kehitetty (Nevalainen 2004a; Nevalainen 2004b). Hänen mukaansa kaupungista puhujia ovat yleensä julkishallinto jaettuna valtiovaltaan, kuntiin ja kuntayhtymiin, asiantuntijat, maanomistajat, rakennusliikkeet, yritykset, sijoittajat, painostusryhmät, asukkaat ja tiedotusvälineet (Nevalainen 2004a, 138–148). Raitiotiekeskustelussa on mukana monia tahoja edellä luetelluista, ja mielipidekirjoituspalstalla kantojaan tuovat esille esimerkiksi asukkaat, asiantuntijat ja kunnan valtuutetut. Mielipidekirjoittelu tapahtuu tiedotusvälineen välityksellä, joten myös tiedotusvälineillä on keskustelussa vahva roolinsa. Nevalaisen (2004a) mukaan tiedotusvälineet ovatkin ”taisteluareenoja” yhteiskunnallisten ilmiöiden määrittelyssä ja intressien esiin tuomisessa. Ne ovat myös vuoropuhelun tiloja kunnan päättäjien ja kuntalaisten välillä. Julkinen keskustelu voidaan myös ymmärtää prosessiksi, jossa on mahdollista etsiä ja muodostaa yhteisöllinen totuus erilaisten yhteen törmäävien totuuksien väliltä (Renvall & Reunanen 1999). Julkisessa keskustelussa siis paitsi ilmaistaan eriäviä mielipiteitä, näiden välille pyritään saamaan konsensusta. Julkisessa keskustelussa esitetty epätäydellinen tai virheelliseksi nähty puheenvuoro kirvoittaa jonkun lähestymään uudella vastareaktion ilmaisevalla puheenvuorolla, jossa edellistä korjataan ja täydennetään ja näin syntyvä puheenvuorojen ketju muodostaa totuuden etsimisen prosessin (em.). Kun pyritään totuuteen, tarkoitetaan mahdollisimman laajan ja demokraattisen julkisen keskustelun tuloksena syntyvää ihannetilaan tähtäävää ”totuutta” (Rahkonen 2006, 39). Absoluuttiseen totuuteen on hyvin hankala päästä useissa yhteiskunnallisissa keskustelun aiheissa.

Kaupunkisuunnittelun kysymykset näkyvät vahvasti tiedotusvälineissä ja Nevalaisen (2004a) mukaan tiedotusvälineissä käytävä kamppailu on erottamattomasti yhteydessä ns. todellisen maailman tapahtumiin. Sanomalehdissä siis tuotetaan puhetapaa, joista käsin kaupunkisuunnittelukysymyksistä käydään vuoropuhelua. Tiedotusvälineet myös nostavat esille kiistoja, sillä ne usein kiinnostavat ihmisiä ja kiihdyttävät keskustelua vastakkainasettelullaan (Lähde 2015, 29). Tiedotusvälineitä ja niiden merkitystä ei voi irrottaa kaupunkikehittämisen kiistoista.

Mielipidekirjoituspalstoilta näkee kansalaisia kulloinkin puhuttavat aiheet. Sanomalehtien mielipidekirjoituspalstoilla lukijat voivat ilmaista näkemyksiään niin positiivisessa kuin negatiivisessakin mielessä, mutta usein ne ovat kritiikin esittämisen ja erilaisista koskettavista asioista väittelyn tiloja (Atkin & Richardson 2007). Pietilän (2001) mukaan mielipidepalstoilla suuri osa kirjoituksista ilmaisee erimielisyyttä jostakin asiasta tai toisten kirjoittajien ajatuksista. Samanmielisyyden ilmi tuominen on harvinaisempaa, mikä voisi selittyä esimerkiksi sillä, että erimielisyys usein ärsyttää

kommentoimaan tehokkaammin kuin jostain asiasta samaa mieltä oleminen. Ridellin (2000) tutkimuksen mukaan mielipidekirjoituspalstalla kyllä keskustellaan tärkeistä ja merkityksellisistä asioista, mutta se on myös kanava ilmaista sellaista turhautumista, jolla ei loppujen lopuksi ole laajemmin ajateltuna sen suurempaa merkitystä. Mielipidekirjoituspalstaa ei välttämättä nähdä kaikista vakavimmin otettavana julkisen keskustelun areenana juuri siellä esiintyvien melko merkityksettömiin asioihin puuttuvien avautumisten ja kiukuttelujen vuoksi (Ridell 2000). Yleisönosasto voi siis olla tila purnaukselle, mutta toisaalta se on myös kansalaisten käymän yhteiskunnallisen keskustelun areena.

Mielipidekirjoitukset ovat luonteeltaan argumentoivia, sillä niiden tarkoituksena on usein vakuuttaa lukija kirjoittajan näkemyksestä (Atkin & Richardson 2007). Mielipidekirjoituksissa argumentoinnilla pyritään saamaan lukija hyväksymään kirjoittajan esittämä väite tai ajatus, joten niillä on vaikutusta lukijoiden mielipiteisiin joko muuttamalla tai vahvistamalla niitä. Näin ollen esimerkiksi kaupunkikehittämisen hanketta vastustava kirjoitus saattaa saada puolustajan muuttamaan kantaansa tai vahvistaa jo valmiiksi hanketta vastustavan kantaa entisestään. Ridellin (2000) mukaan mielipidekirjoituspalsta on sanomalehdessä se osa, joka erityisesti herättää lukijassa tuntemuksia ja halun tuoda erityisesti erimielisyys ilmi selkeällä tavalla. Mielipidepalstoissa kiinnostavaa ovat muiden ihmisten mielipiteet, jotka voivat joskus olla hyviä ja joskus taas ärsyttäviä tai älyttömiä jopa siihen asti, että lukijalle herää tarve kirjoittaa oma mielipidekirjoitus vastustaakseen lukemaansa kirjoitusta (em.).

Sanomalehtien mielipidekirjoitusosastoilla on mielipiteenilmaisukanavana omat erityispiirteensä. Viestintä sanomalehden välityksellä on verrattain hidasta (Arponen 2012, 57), sillä tekstien ja niille kirjoitettujen vastineiden julkaisu on riippuvaista sanomalehden ilmestymisrytmistä (Pietilä 2010). Samasta syystä keskustelu ei myöskään ole yhtä dialogista kuin esimerkiksi verkkokeskusteluissa, joihin saattaa lyhyessä ajassa syntyä useamman viestin vuoropuheluja kahden tai useamman kirjoittajan välille. Mielipidekirjoitus on myös useammin suunnattu koko lehden lukijakunnalle eli suuremmalle yleisölle, kun taas verkkokeskusteluissa oma kommentti suunnataan yleensä toiselle kommentoijalle (em.). Tähän on toki poikkeuksia, sillä välillä mielipidekirjoituskin on selvästi suunnattu vasteeksi jollekin aiemmalle mielipidekirjoitukselle. Esimerkiksi raitiotiekeskustelussa esiintyy useamman mielipidekirjoituksen dialogeja kahden kirjoittajan välillä. Erona verkkokeskusteluihin näkisin lisäksi sen, että perinteiset yleisönosaston mielipidekirjoitukset ovat usein pidempiä ja hiotumpia kuin tekstit, joita kirjoitetaan esimerkiksi keskustelupalstoille tai uutisten kommentointiosioon. Myös omalla nimellä kirjoittaminen erottaa mielipidekirjoitukset useimmista

keskustelupalstoista ja uutisten kommenttiosioista. Mielipidekirjoitukset poikkeavat kasvokkain keskustelusta siinä, että äänenpainot, ilmeet ja muut sanattoman viestinnän muodot puuttuvat, eikä tekstin kirjoittaja näe vastaanottajan reaktiota kirjoitukseensa (Arponen 2012, 57). Mielipidekirjoitukset ovat lisäksi siitä poikkeava kanava ilmaista ajatuksia, että viestijän ja vastaanottajan välissä on kolmas osapuoli, jonka suodatuksen läpi jokainen viesti kulkee ennen vastaanottajalle päätymistä. Sanomalehden yleisönosasto toimitetaan muun lehden sisällön tapaan, jolloin välikätenä on aina joku toimituksen henkilö valitsemassa julkaistavia tekstejä ja muokkaamassa niitä (Pietilä 2010).

Mielipidekirjoituksia on käytetty aineistona useasti pro gradu -töissä. Esimerkiksi Päivi Lappalainen (2006) tutki Turun toriparkin rakentamisesta noussutta konfliktia mielipidekirjoitusten avulla käyttäen analyysimenetelmänään diskurssianalyysia. Aino Salminen (2010) ja Suvi Huikuri (2010) ovat tutkineet mielipidekirjoituksissa esiintyvää oikeuttamista: Salminen Portugalin tukipaketista käydyn keskustelun ja kiistan kannalta ja Huikuri ilmastosopimuksia tekevien kokousten kannalta. Molemmat ovat käyttäneet Luc Boltanskin ja Laurent Thévenot'n oikeuttamisteoriaa, josta tarkemmin käytössä on ollut julkisen oikeuttamisen analyysi (JOA). Salminen on tutkimuksessaan löytänyt mielipidekirjoituksissa käytettyjä oikeutusmaailmoja, eli mihin talouspolitiikkaa ja tukipakettia koskevissa kirjoituksissa vedotaan. Huikurin mielenkiinto taas on kohdistunut pohjoisessa (Suomi) ja etelässä (Intia) käydyissä ilmastokeskusteluissa käytettyjen oikeutusten eroihin. Taneli Kuusiholma (2012) on käyttänyt mielipidekirjoituksia tutkiessaan kerjäämisen kieltämisen aiheuttamaa kiistaa. Hänen näkökulmanaan ovat olleet kerjäämiskiistassa ilmi tulevat käsitykset siitä, millaista on hyvä kaupunkitila. Myös Kuusiholma on käyttänyt oikeuttamisteorian oikeutusmaailmoja käsitellessään kiistassa esiintyvää argumentointia.

5 Aineisto ja menetelmät

Tässä luvussa avaan tutkimuksen aineistoa ja käytettyjä menetelmiä. Aineistona olen käyttänyt mielipidekirjoituksia. Analyysimenetelminä ovat kehysanalyysi ja argumentaatioanalyysi. Aineiston analyysissa käytän ensiksi kehysanalyysia löytääkseni mielipidepalstalla käytävän raitiotiekeskustelun kehykset ja tämän jälkeen siirryn kehysten sisällä argumentaatioanalyysiin.

5.1 Aineistona mielipidekirjoitukset

Tutkimuksen aineisto koostuu Tampereen seudun suurimmassa sanomalehdessä Aamulehdessä julkaistuista mielipidekirjoituksista. Aamulehti valikoitui aineistoksi syystä, että se on Tampereen seudun suurin sanomalehti, joten sen kohdeyleisö on paikallisesti melko laaja. Toisaalta olen nimenomaan kiinnostunut painetun median välityksellä käytävästä mielipiteidenvaihdosta ja julkisista asioista keskustelusta, joten aineiston kerääminen painetusta sanomalehdestä on perusteltua. Aineisto on etsitty Aamulehden arkistosta tammi- ja helmikuun vaihteessa 2016 hakusanalla ”ratik* OR raitiot*”, jossa merkki * on katkaisumerkki. Otin aineistoon mukaan kyseisillä hakusanoilla löytyneet selvästi raitiotiehankkeeseen liittyvät kirjoitukset, jolloin pois rajautui ne tekstit, joissa hankkeeseen viitattiin muutamalla sanalla vain jonkin muun asian yhteydessä keskustelematta varsinaisesti raitiotiehankkeesta. Esimerkiksi rantatunnelista keskusteltiin myös vuonna 2014 ja näissä kirjoituksissa raitiotie saatettiin mainita kerran, mutta kirjoitus koski nimenomaan rantatunnelia. Lyhyet tekstiviestikannanotot olen rajannut aineiston ulkopuolelle niiden lyhyydestä johtuvan suppeuden vuoksi. Tekstiviestikannanotot ovat varsinkin argumentaatioanalyysia ajatellen auttamatta liian lyhyitä ja tyypiltään niin suppeita, että niihin olisi melko turhaa soveltaa argumentaatioanalyysia.

Kehysanalyysissa ja argumentaatioanalyysissa mukana ovat kaikki raitiotie-aiheiset mielipidekirjoitukset vuodelta 2014, jotta analyysin pohjalla olisi riittävästi kirjoituksia. Riittävän laaja aineisto kehys- ja argumentaatioanalyysissa varmistaa sen, että keskustelun kehykset ja argumentit tulevat mukaan mahdollisimman kattavasti. Toisaalta tätä suurempi aineisto ei luultavasti olisi tuonut analyysiin juurikaan lisäarvoa, sillä jo tässä määrässä aineisto alkoi jo osin kyllääntyä, eli samat argumenttien perustelut alkoivat toistua aineistossa useita kertoja. Tämän jakson ajalta aineistoa kertyy 105 mielipidekirjoituksen verran. Vuosi 2014 valikoitui aineiston kohteeksi, sillä tuona vuonna raitiotiestä on keskusteltu aktiivisimmin, ja esimerkiksi yleissuunnitelman hyväksymisvaihe virstanpylväänä ajoittuu kyseiseen vuoteen. Lisäksi halusin seurata kirjoittelua jonkin selkeän ajanjakson aikana, jolloin kirjoitusten valinta yhden kokonaisen vuoden ajalta tuntui perustellulta ratkaisulta.

Vuonna 2014 keskustelutti raitiotien yleissuunnitelman valmisteleminen, sen julkistaminen 24.4.2014 ja hyväksyminen 16.6.2014. Kirjoitusten määrä kohoaakin melko hiljaisen alkuvuoden jälkeen maaliskuusta alkaen kohti yleissuunnitelman hyväksymistä. Esimerkiksi raitiotien reitin valitseminen Paasikiventielle kansalaisten ja asiantuntijoiden puoltaman Pispalan valtatien sijaan oli eräs yleissuunnitelman julkistuksessa ilmi tullut seikka, joka aiheutti kommentointia. Yleis-

suunnitelman hyväksymisen lähestyminen ja sen hyväksyminen saivat aikaan monenlaisten mielipiteiden runsaan julkaisun maaliskuusta heinäkuuhun. Eniten kirjoituksia tutkimuksen kohteena olevalla ajanjaksolla julkaistiin kesäkuussa 2014, jolloin tekstejä oli 24 kappaletta. Kirjoituksia julkaistiin runsaasti myös yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen, mutta syksyä ja loppuvuotta kohti kirjoittelu hiipuu pikkuhiljaa.

Seuraavaksi siirryn aineiston esittelystä käsittelemään menetelmiä, joilla olen analysoinut tässä alaluvussa esittelemääni aineistoa. Ensin esittelen kehysanalyysin, jonka jälkeen argumentaatioanalyysin.

5.2 Menetelmänä kehysanalyysi

Kehysanalyysin perusideana on aineiston jaottelu erilaisiin kategorioihin tiettyjen piirteiden perusteella, jotka kertovat käytetystä kehyksestä. Mihin viitekehykseen puhe ilmiöstä liittyy? Käsite frame, joka usein suomennetaan kehykseksi, on lähtöisin Erving Goffmanilta. Hänen mukaansa kyseessä on kokemuksen jäsentäminen eli tilannemääritelmä, jossa tilanteeseen saapuessamme jäsennämme tilanteen joksikin mielekkääksi tapahtumaksi eli kehystämme sen niin, että tiedämme mitä tilanteessa tapahtuu (Horsti 2005, 48). Esimerkiksi siis Karvosen (2006) esimerkin mukaan nähdessämme kadulla maassa makaavan ihmisen, teemme tilanteeseen liittyvien piirteiden eli vihjeiden avulla tilannemääritelmän siitä, onko kyseessä esimerkiksi sairaskohtauksen saanut henkilö vai kenties sammunut alkoholisti. Sekä näihin arkielämän tilanteisiin että yhteiskunnalliseen keskusteluun pätevät samankaltaiset säännöt, joita Karvonen (2006) avaa artikkelissaan Entmanin (1993) pohjalta. Jokainen ilmiö voidaan kehystää erilaisilla tavoilla ja näin vaikuttaa siihen, millaiseksi ilmiö asettuu luonteeltaan. Kehys sisältää siis sen, minkä todellisuudessa nähdään olevan merkittävää. Keskustelijat eli yhteiskunnalliset toimijat kehystävät kukin keskustelun aiheena olevan ilmiön eri tavoin (Koivulehto & Leino 2012), joten keskustelijasta riippuen ilmiö usein näyttäytyy hyvinkin erilaiselta riippuen keskustelijan näkökulmasta.

Entmanin (1993) mukaan kehystäessä valitaan todellisuudesta jokin näkökulma tai seikka, jota korostetaan tekstissä ja luodaan näin kuva käsillä olevasta ongelman määritelmästä, sen syistä, moraalisista arvosteluista ja ratkaisukeinoista. Kehyksen avulla viestijä korostaa ilmiön joitakin puolia ja vastaavasti häivyttää niitä puolia, joita hän ei nosta esille. Kehyksen valinnalla viestijä siis voi saada lukijan tarkastelemaan ilmiötä haluamastaan näkökulmasta kontekstualisoimalla sen valikoivasti (Karvonen 2006). Kehystäminen liittyy myös valtaan samaan tapaan kuin diskurssit

(Horsti 2005, 60). Kehyksen valinnalla vaikutetaan ilmiön luonteeseen, joten eri tahot pyrkivät varsinkin yhteiskunnallisissa kiistatilanteissa nostamaan itselleen edullisimman kehyksen vallitsevaksi kehykseksi. Kehys voidaan tuoda tekstiin tietoisesti tai tiedostamatta. Esimerkiksi raitiohanketta voidaan käsitellä muiden kehysten ohella Tampereen joukkoliikennejärjestelmän osana, jolloin se asettuu tämänlaiseen viitekehykseen. Kehystämistä voidaan siis käyttää välineenä omiin tarkoitusperiin sopivasti, mutta kehystäminen saattaa tapahtua myös huomaamatta ilman aktiivista tarkoitusta esittää ilmiö tietynlaisena.

Kehystämistä voidaan jäsentää aineistosta kahdella tavalla Horstin (2005, 71) mukaan Gamsonin ja Modiglianin (1989) ja Gamsonin ja Laschin (1983) pohjalta. Nämä kaksi tapaa ovat 1) tapahtuman tai ilmiön kuvaaminen (framing devices) ja 2) tapahtuman tai ilmiön selittäminen tai perustelu (reasoning devices). Kuvaaminen eli ilmiön kehystäminen tapahtuu esimerkiksi metaforien, esimerkkien, iskulauseiden ja kuvailujen avulla, kun taas perustelu on esimerkiksi ilmiön syiden ja seurausten etsimistä, moraalisia väittämiä ja taustaoletuksia (Horsti 2005). Kehysanalyysini tässä tutkielmassa on ilmiön kuvaamisen analysointia. Myös selittävät ja perustelevat tekijät vaikuttavat totta kai kehysanalyysiin, mutta on mahdollista sanoa, että selittäminen ja perustelu näkyvät erityisesti kehysanalyysin pohjalta tehtävässä argumentaatioanalyysissa.

Horsti (2005, 51) mainitsee, että kehysanalyysi on sovelias journalismin tutkimuksessa niin sisällön, tuotannon kuin vastaanotonkin käsittelyyn. Tässä tutkielmassa käytän kehysanalyysia sisällön tutkimukseen, eli erittelen teksteistä kehyksiä. Tutkielmassani pyrin löytämään mielipidekirjoituksissa esiintyvät kehykset, eli miten raitiotiehanketta kehystetään ja mistä kehyksistä kirjoittajat hanketta tarkastelevat. Kehysanalyysi on hyvä väline sen etsimiseen, millä tavoin keskustelijat tulkitsevat keskustelun kohteen (Koivulehto & Leino 2012). Näin ollen kehysanalyysi on perusteltu väline keskustelun erittelemiseen. Tarkoituksena on kehysanalyysin avulla löytää se, mistä raitiotiekeskustelussa keskusteltiin tietyn ajanjakson aikana. Analyysini alkaa kehysanalyysilla, jonka jälkeen kehysten pohjalta tarkastelen kehysten sisäistä argumentaatiota käyttäen analyysimenetelmänä argumentaatioanalyysia, jota käsittelen seuraavassa alaluvussa.

5.3 Menetelmänä argumentaatioanalyysi

Mielipidekirjoitusten kehysten sisäisessä analyysissa olen käyttänyt välineenä argumentaatioanalyysia. Tiivistetysti ilmaistuna pyrin siis löytämään kirjoittajan väitteen, eli perustelun kohteen, sekä sille esitetyt perustelut. Argumentaatio on peräisin jo Aristoteleen ajoista, kun hän käsitteli reto-

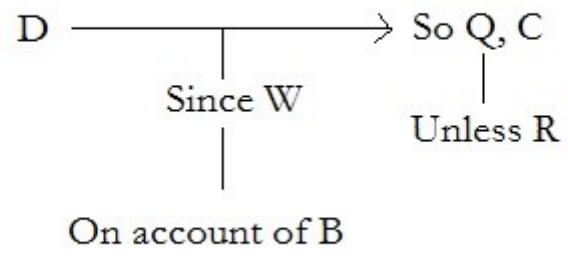
riikkaa ja logiikkaa. Keskeisiä argumentaation eli vaikuttamiseen liittyvän tutkimuksen henkilöitä ovat lisäksi esimerkiksi Stephen E. Toulmin ja Chaïm Perelman. Perelman edustaa uutta retoriikkaa ja hänen argumentaatioteoriansa käsittelee tekniikoita, joilla puhuja pyrkii saamaan vastaanottajan puolelleen ja hyväksymään hänen esittämänsä väitteen. Toulmin puolestaan tutki argumentaation luonnollista käyttöä. Tässä tutkielmassa olen käyttänyt soveltaen Toulminin sekä Kakkuri-Knuuttilan ja Halosen argumentaatioanalyyseja, mutta esittelen aluksi argumentaatiota yleisesti myös muiden tutkijoiden työn kautta.

Argumentoinnin perusajatuksena on saada väitteelle hyväksyntää ja pyrkiä vaikuttamaan yleisön ajatuksiin (Perelman 1996). Argumentaation voidaan ajatella olevan prosessi, jossa mielipide-eroja pyritään ratkaisemaan sitä kautta, että vastapuoli yritetään vakuuttaa omasta väitteestä (Atkin & Richardson 2007). Perelman (1996, 7-8) nostaa yleisön oleelliseksi argumentaation toimijaksi, sillä hänen mukaansa argumentin tehokkuus määräytyy sen vaikutuksen perusteella. Argumentoinnin vaikutukset taas näkyvät nimenomaan vastaanottavassa yleisössä, joka joko muuttaa mielipidettään tai pitäytyy alkuperäisessä näkemyksessään. Argumentoinnissa on siis otettava huomioon yleisö, joka toimii sekä argumentaation kohteena että vaikutusten määrittäjänä. Keneen argumentoinnilla halutaan vaikuttaa ja kenelle argumentaatio kohdistetaan? Perelmanin (1996, 28-31) mukaan argumentaatio lähtee liikkeelle siitä, että yleisön on hyväksyttävä argumentin premissit, jotta ne voidaan siirtää koskemaan myös esitettyjä johtopäätöksiä. Yleisö taas tulkitsee argumentin omista lähtökohdistaan, jolloin argumentin merkitykset ja vaikutukset ovat erilaisia eri yleisöissä (em. 50-56). Yleisön huomioiminen argumentoinnissa on siis tärkeää, jotta argumentoija pystyy valitsemaan soveliaat painotuksen kohteet saadakseen yleisön ensin hyväksymään esitetyt lähtökohdat. Näiden lähtökohtien hyväksymisen jälkeen tämä sama hyväksyntä taas voidaan siirtää koskemaan myös johtopäätöksiä.

Atkin ja Richardson (2007) ovat pragma-dialektisessa mallissaan ottaneet esille normatiivisia ohjesääntöjä, joita argumentoinnissa tulisi noudattaa, jotta argumentointi olisi järkevää ja aidosti tuloksellista. Lähtökohta on, että osapuolten täytyy olla vapaita puolustamaan ja vastustamaan väitteitä sekä esittämään näkökulmiaan, joten ei ole ”luvallista” ilmaista, etteikö jollain toisella olisi oikeutta mielipiteeseensä. Lisäksi näkökulmaa tai ajatusta täytyy perustella ja perustelun täytyy olla relevanttia ja kriittistä. Vastustamisen taas täytyy kohdistua juuri siihen näkökantaan, jota toinen puolustaa, eikä niin sanotusti mennä ohi aiheesta. (em.) Oleellista pragma-dialektisessa mallissa on siis se, että jokaista väitettä on pystyttävä tarkastelemaan kriittisesti järkevin perustein ja sovintoon on mahdotonta päästä, jos keskustelua ei sallita tai se tapahtuu vääristyneellä tavalla.

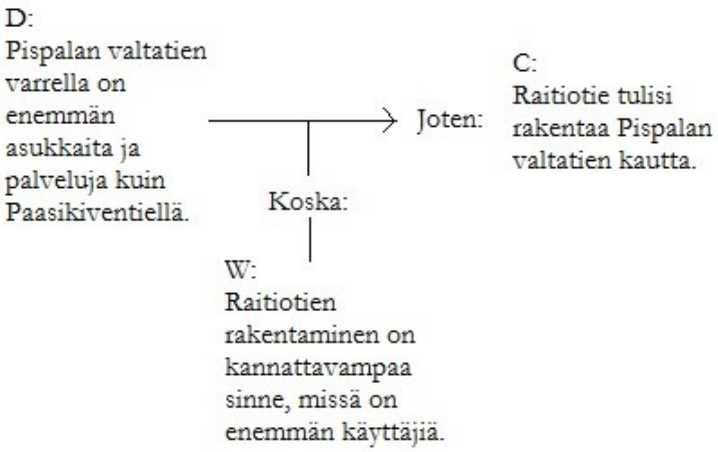
Kakkuri-Knuuttilan ja Halosen (1998) malli argumentaation analysoimisesta on käytännönläheinen. Argumentti muodostuu väitteestä, perusteluista ja taustaoletuksista ja se antaa väitteelle tukea (Kakkuri-Knuuttila & Halonen 1998, 63). Argumentoinnin tavoitteena on saada yleisö hyväksymään joko heidän alkuperäisestä näkemyksestään vastakkainen väite tai vahvistaa jo olemassa olevaa näkemystä (em. 76). Väitteellä tarkoitetaan sitä mitä perustellaan, eli mistä joku yritetään saada vakuuttuneeksi. Perustelut ovat syitä sille, miksi väite tulisi hyväksyä. Taustaoletukset toimivat linkkinä väitteen ja perustelujen välillä, eli selittävät sen, miksi perustelu on hyväksyttävä ja validi väitteen perusteluksi. Niitä ei usein mainita erikseen, sillä niiden oletetaan olevan asiayhteyden tai tilanteen vuoksi jo tiedossa ja keskustelun osapuolten hyväksymiä. Usein taustaoletukset liittyvät argumentointitilanteen fyysisiin, kielellisiin tai sosiaalisiin yhteyksiin (em. 68). Näin ollen argumentit ovat aina tilannesidonnaisia. Argumentaatioanalyysi aloitetaan etsimällä pääväite ja sille esitetyt perustelut yksinkertaistamalla viesti niin, että väitteen ja perustelujen asiasisältö saadaan erotetuksi niiden kirjaimellisesta esiintymismuodosta eli ilmiasusta (em. 64). Tämän jälkeen sama tehdään mahdollisille muille tekstissä esiintyville väitteille. Koska samassa tekstissä voi esiintyä useita argumentteja, perustelujen keskinäiset suhteet tulisi myös määrittää. Perustelut voivat täydentää toisiaan, jolloin ne perustelevat samaa asiaa ja koskevat ikään kuin samaa asiaa. Rinnakkaiset perustelut antavat samalle väitteelle tuen, mutta ovat toisistaan erillisiä. Perustelut voivat olla myös ketjussa, jolloin väitettä tukevalle perustelulle on esitetty oma perustelu / perusteluja ja niin edespäin. Väitteiden ja perustelujen ilmi tuomisen jälkeen niille etsitään vielä taustaoletukset, joista riittää kaikista lähimmät ja kyseiselle argumentin kokonaisuudelle oleellisimmat väitteen ja perustelujen välisen linkin löytymiseksi.

Stephen E. Toulmin on käsitellyt argumentaatiota jo 1950-luvulla ja luonut argumenttien rakenteesta ja niiden osista argumentaatiomallin, jonka hän esittelee teoksessaan *The Uses of Argument* (Toulmin 2003). Hänen mukaansa argumentti muodostuu lähtötiedoista (data, D), johtopäätöksistä tai väitteestä (claim, C) ja oikeutuksista (warrant, W). Argumentin perusmalli muodostuu siis näistä kolmesta osasta ja muistuttaa hyvin paljon Kakkuri-Knuuttilan ja Halosen käsitystä argumentista. Toulminin (2003) täydennettyyn malliin kuuluvat edellä mainittujen osien lisäksi varaukset (rebuttals, R), tarkennukset (qualifier, Q) ja taustatuki (backing, B). Argumentin osien suhteet toisiinsa on esitetty kuvassa 4, ja esittelen mallin rakentumisen seuraavissa tekstikappaleissa.



Kuva 2. Toulminin argumentaatiomalli (Lähde: Toulmin 2003, 97)

Argumentaatio lähtee liikkeelle väitteestä (C) ja lähtötiedoista (D). Väite on se, jota perustellaan ja josta kuulija yritetään saada vakuuttuneeksi. Lähtötiedot taas ovat väitteen perustuksia, eli asioita, joiden vuoksi väite pitää paikkansa. Lähtötiedoilla Toulmin tarkoittaa siis väitteelle esitettyjä perusteluja, joita Kakkuri-Knuuttilan ja Halosen mallissa kutsutaan nimenomaan perusteluiksi. Tämän voi tiivistää lyhyeksi lauseeksi: ”C, koska D” tai ”D, joten C”. Toisin sanoen lähtötietojen perusteella voidaan päätyä johonkin johtopäätökseen eli väitteeseen. Nämä perustelut (D) eivät kuitenkaan vielä itsessään riitä, koska seuraavaksi kuulijalle saattaa herätä kysymys, miksi esitetyistä perusteluista on mahdollista päätyä johtopäätökseen, joka esitetään väitteessä. Toulminin mukaan kysymys ”*What have you got to go on?*” saa vastauksensa väitteelle annetusta perustelusta, mutta tästä heräävä lisäkysymys on edeltävästä kysymyksestä poikkeava ”*How do you get there?*”. Tässä kohti mukaan tulevat oikeutukset (W), jotka yhdistävät väitteen ja lähtötiedot. Oikeutuksissa on kyse pitkälti samasta asiasta kuin Kakkuri-Knuuttilan ja Halosen taustaoletuksissa. Oikeutukset selittävät väitteen ja sen perustelujen yhteyttä ja kertovat, miksi lähtötiedot ovat soveliaita ja hyväksyttäviä perustelemaan väitettä. Niiden tehtävä on siis todeta, miksi lähtötiedoista voidaan hypätä johtopäätökseen eli väitteeseen. Oikeutuksia ei yleensä ole ilmaistu lainkaan tai vain epäsuorasti ja muodoltaan ne ovat yleensä yleisiä sääntöjä tai perusoletuksia, tilanteen vuoksi tiedossa olevia totuuksia tai esimerkiksi sovittuja lakeja. (Toulmin 2003, 90-92.) Kun nostan konkreettiseksi esimerkiksi jonkin tapauksen, joka mahdollisesti voisi löytyä tutkimukseni aineistosta, tilanne voisi näyttää esimerkiksi kuvassa 5 esitetyltä.



Kuva 3. Esimerkki Toulminin argumentaation perusmallista.

Koska tämä päättelyketju voi aiheuttaa vielä uusia kysymyksiä, eikä siten ole tällaisenaan tyhjentävä, on argumentaatiomallia vielä tarpeen täydentää. On tietysti tapauksia, joissa oikeutus yhdistää väitteen ja lähtötiedot varauksetta ja poikkeuksetta, mutta usein oikeutus ei jokaisessa mahdollisessa tilanteessa ole pätevä. Tällöin väite (C) yhdistyy perusteluihinsa (D) oikeutuksen (W) avulla, jos huomioidaan ehtoja, poikkeuksia tai täsmennyksiä, jolloin yhteyden sitovuuden tasoa lasketaan (Toulmin 2003, 93). Toulmin käyttää näistä nimityksiä tarkennukset (Q) ja varaukset (R). Tarkennukset ilmaisevat juurikin väitteelle ja perusteluille eli lähtötiedoille annetun siteen vahvuutta, kun taas varaukset kertovat, missä tilanteissa oikeutuksen perusteella annettu side ei päde. (em. 93-94.) Tarkennukset ja varaukset asettuvat Toulminin mallin kuvassa lähtötietojen perään ennen väitteeseen päätymistä. Esille nostamassani raitiotie-esimerkissä (kuva 5) siis tarkennuksen voisi ajatella olevan lähtötietojen ja väitteen muodostamaan lauseeseen sijoitettuna: ”Pispalan valtatien varrella on enemmän asukkaita ja palveluja kuin Paasikiventiellä, joten todennäköisesti raitiotie tulisi rakentaa Pispalan valtatien kautta”. Lauseessa esiintyvä alleviivattu tarkennus (Q) ”todennäköisesti” siis vähentää perustelujen ja väitteen välistä sidettä tasolle, jossa lähtötiedot eivät aina ja joka tilanteessa johdakaan väitteeseen. Varaukset (R) kertovat, millaisessa tilanteessa lähtötiedoista ei voi suoraan päätyä johtopäätökseen eli väitteeseen. Tässä tapauksessa varaukset voisivat siis liittyä siihen, että joissain tapauksissa raitiotietä ei olekaan kannattavinta rakentaa sinne, missä juuri sillä hetkellä on eniten käyttäjiä. Kuvassa 4 olevan R:n paikalle tulisi siis tällöin esimerkiksi: ”ellei Paasikiventielle ole tulossa pidemmällä tähtäimellä enemmän asukkaita”.

Tarkennukset ja varaukset eivät nekään välttämättä ole riittäviä vakuuttamaan argumentin kuulijaa. On vielä tarpeen luoda pohjustus oikeutukselle, eli selvittää, miksi oikeutus sellaisenaan on

pätevä ja mihin oikeutus perustuu. Oikeutuksellahan siis tarkoitetaan väitteen ja lähtötiedot/perustelut yhdistävää tekijää. Argumentaatiomalliin liitetään vielä oikeutuksen taustatuki (B). Taustatuki voi liittyä esimerkiksi lakiin, tutkimusten tuloksiin tai luokitteluihin, joiden avulla on mahdollista osoittaa, miksi oikeutuksessa ilmaistu asia on todenpitävä ja se voidaan hyväksyä yhdistämään väitettä ja lähtötietoja tai perusteluja. (Toulmin 2003, 95-97.) Raitiotiehankeesimerkkiini siis taustatuki lisättäisiin oikeutuksen (W) alapuolelle kuvan 4 mukaisesti taustatuen eli B:n kohdalle. Taustatuella annetaan perustelu sille, miksi voidaan sanoa, että raitiotien rakentaminen on kannattavampaa sinne, missä on enemmän käyttäjiä. Tätä voidaan perustella esimerkiksi sillä, että enemmän käyttäjiä tuo enemmän tuloja ja näin ollen kannattavuus perustuu suurempiin saataviin tuloihin.

Kehysanalyysin jälkeen käytän Toulminin sekä Kakkuri-Knuuttilan ja Halosen argumentaatiomallien yhdistelmää löytääkseni kussakin kehyksessä esiintyvät väitteet, niiden perustelut ja mahdollisesti muita Toulminin argumentaatiomallin osia. Käytän Toulminin lähtötietojen sijasta Kakkuri-Knuuttilan ja Halosen käsitettä perustelut kuvaamaan väitteelle annettuja perusteluja, koska tämä on mielestäni huomattavasti selkeämpi käsite. Myös yleisön pohtiminen on oleellista, sillä yleisön merkitys nostetaan esille niin Perelmanin kuin Kakkuri-Knuuttilan ja Halosenkin malleissa. Tarkoituksenani ei ole tehdä tyhjentävää argumentaatioanalyysia kaikkine argumentaatiomallin osineen jokaisesta aineiston mielipidekirjoituksesta erikseen, sillä kovin työläänä ja aikaa vievänä menetelmänä se ei ole pro gradun kokoisessa työssä tarkoituksenmukaista, eikä tutkimukseni tarkoituksen kannalta oleellista. Yksinkertaisesti tavoitteena on etsiä argumentaatioanalyysin keinoin erilaisissa keskustelun kehyksissä käytetyt väitteet ja niille esitetyt perustelut. Toisin sanoen haluan argumentaatioanalyysin avulla selvittää, miksi raitiotiehankkeesta ollaan sitä mieltä mitä ollaan ja mihin nämä mielipiteet perustetaan.

6 Raitiotiehanke mielipidekirjoituksissa

Tässä luvussa analysoin aineistoani. Ensiksi luvussa 6.1 pohdin hieman julkiseen keskusteluun osallistujia eli mielipidekirjoitusten kirjoittajia sekä kirjoitusten käsitystä yleisöstä. Luvussa 6.2 teen aineistolle kehysanalyysin, eli etsin mielipidekirjoituksista niissä käytetyt kehykset ja teen näistä pienen yhteenvedon. Tämän jälkeen siirryn kehysten pohjalta argumentaatioanalyysiin luvussa 6.3. Myös argumentaatioanalyysista on kokoava yhteenveto ennen johtopäätöksiin siirtymistä. Argu-

mentaatioanalyysin yhteenvedossa pohdin argumentaatiota myös kokonaisuudessaan yli kehysrajojen.

6.1 Keskustelijat ja yleisö

Jokaisen mielipidekirjoituksen on kirjoittanut toimija, joka on halunnut tuoda esille ajatuksensa koskien raitiotiehanketta. Kirjoittajan tarkoituksena on ollut tuoda argumentoimalla oma näkemyksensä päätöksentekoon ja julkiseen keskusteluun sekä vaikuttaa kirjoituksellaan lukijaan. Kirjoittajan käyttämä kehys taas kertoo, mitä hän pitää raitiotiehankkeessa oleellisena näkökulmana ja millaisia asioita hän haluaa nostaa aiheesta esille.

Aamulehdessä mielipidekirjoituksia ei julkaista perusteltuja poikkeustapauksia lukuun ottamatta nimimerkillä. Jokainen aineiston mielipidekirjoitus on siis julkaistu kirjoittajan omalla nimellä. Osassa kirjoituksista on nimen lisäksi julkaistu jotain muuta tietoa kirjoittajasta, jos se on aiheen tai viestin kannalta oleellista. Esimerkiksi kirjoittajan titteli, ammatti tai asuinpaikka ovat tällaista tietoa. Jotkin kirjoitukset ovat lähtöisin useamman kirjoittajan kynästä, kun taas jotkut keskusteluun osallistujat ovat panostaneet keskusteluun useamman mielipidekirjoituksen verran. Jos sama kirjoittaja on kirjoittanut useamman mielipidekirjoituksen, kuuluvat nämä kirjoitukset keskenään pääosin samaan kehykseen. Kirjoittajien voi siis sanoa pitäytyvän näkökulmassaan, eikä vaihtavan sitä kirjoituksesta toiseen. Suurin kirjoitusten määrä, jonka sama kirjoittaja on tehnyt, on viisi mielipidekirjoitusta.

Mielipidekirjoituksissa näkyvä toimijajoukko käsittää kaupunkilaisia, kunnanvaltuutettuja, raitiotiehankkeen toimijoita sekä hankkeen ulkopuolisia asiantuntijoita. He ovat kaupungista ja raitiotiehankkeesta puhujia, jotka osallistuvat julkiseen keskusteluun kirjoittamalla mielipidekirjoituksen. Suurin osa kirjoittajista on tavallisia kaupunkilaisia. Huomattavan pienessä osassa kirjoittajan nimen lisäksi on mainittu hänelle jokin titteli. On myös mahdollista, että Aamulehden sähköiseen juttuarkistoon ei vain ole tallentunut nimen lisäksi tarkentavaa titteliä, vaikka se itse paperilehdessä olisikin ollut näkyvillä. Esimerkiksi ainoankaan valtuutetun yhteydessä hänen asemaansa ei ole mainittu, vaikka nimestä heidät toki tunnistaa, jos kunnallispolitiikkaa on seurannut. Samoin monen muun raitiotiehankkeen osallisen tai ulkopuolisen asiantuntijan kohdalla ei asemaa ole mainittu. Titteli tai ammatit on mainittu ainoastaan kymmenen henkilön kohdalla, joten selkeästi suurimmassa osassa kirjoituksia kirjoittajasta tuodaan ilmi vain nimi. Reilussa parissa kymmenessä

kirjoituksessa allekirjoituksessa on mainittu myös kirjoittajan asuinpaikka, joka suurimmassa osassa on Tampere ja muutamissa jokin naapurikunnista.

Argumentointi vaatii aina yleisön ja sen huomioimisen, joten on myös tarpeen käsitellä mielipidekirjoitusten yleisökäsitystä. Kenelle raitiotiehankkeesta puhutaan ja keneen kirjoituksilla pyritään vaikuttamaan?

Kaikista ilmeisin yleisö Aamulehdessä julkaistuille mielipidekirjoituksille on sanomalehden lukijakunta. Raitiotiehanke on paikallinen hanke, joka sijoittuu Tampereen kaupunkiin. Aamulehden levikkialue kuitenkin on Tamperetta laajempi: koko Pirkanmaan maakunta. Yleisönä kirjoituksille on siis myös muita kuin he, joiden elämään hanke tulee suoraan vaikuttamaan. Raitiotiehankkeella toki on myös seudullisia vaikutuksia. Kirjoittajat ovat ajatelleet yleisöksi kuitenkin pääosin tamperelaiset eli heidät, jotka lukevat Aamulehteä ja joiden elämään raitiotiellä tai sen rakentamattomuudella tulisi olemaan vaikutusta. Tamperelaisia puhutellaan useassa kirjoituksessa suoraan. Joissain kirjoituksissa esiintyy myös me-retoriikkaa, jossa pyrkimyksenä on lukea itsensä osaksi ”meidän tamperelaisten” tai ”meidän pirkanmaalaisten” joukkoa, joka yhtenä massana on esimerkiksi raitiotietä vastaan.

> *”Meitä kaikkia pirkanmaalaisia kiinnostaa, millä filosofialla maakunnan keskuskaupunkia kehitetään.”* (AL 25.11.2014)
>
> *”Mitä hyötyä meille vanhoille tamperelaisille siitä on?”* (AL 13.12.2014)
>
> *”Mikseivät muut Tampereen päättäjistä ole puolustaneet meidän nykyisten tamperelaisten oikeuksia viihtyisään asuin- ja elinympäristöömme?” (*AL 10.7.2014)

Myös kunnan päättäjät ovat yleisön roolissa osassa kirjoituksissa, joissa tekstin terä on selvästi kohdistettu arvostelemaan heidän toimintaansa. Kirjoituksien voidaan nähdä myös kohdistuvan päätöksentekijöille siksi, että kirjoitusten argumentointi kohdistuu kunnallispoliittisesti ajankohtaiseen päätettävään asiaan. Nevalaisen (2004a) mukaan yleisönosaston yksi tehtävistä onkin olla tila ajatuksenvaihtoon päättäjien ja kuntalaisten välillä. Toisaalta myös toiset keskusteluun osallistujat näyttäytyvät yleisönä, kun kirjoituksissa esiintyy dialogia kirjoittajien välillä. Vaikka Pietilä (2010) määritteleekin mielipidekirjoituspalstan vähemmän dialogiseksi, ei mielipidekirjoituksia voi kuitenkaan sanoa täysin dialogittomiksi. Esimerkiksi yksi kirjoittaja on saattanut kirjoittaa tekstin, johon seuraava kirjoittaja on tarttunut ja suuntaa sanansa suoraan edelliselle kirjoittajalle sen lisäk-

si, että perustelee suuremmalle yleisölle toisen väitteitä vääriksi. Alkuperäinen kirjoittaja on saattanut tässä tapauksessa myös vielä kirjoittaa uuden kirjoituksen vastineeksi.

Yleisön huomioiminen argumentoinnissa on oleellista, sillä argumentoinnin tehokkuus määräytyy yleisön ja yleisössä aikaansaatujen vaikutusten perusteella (Perelman 1996). Ollakseen tehokas argumentin täytyy pystyä vakuuttamaan mielipidekirjoituksen lukija kirjoittajan mielipiteestä. Aineistossani yleisö kuitenkin välillä luki kirjoittajan tekstin eri tavalla kuin kirjoittaja oli ajatellut. Esimerkiksi puhuttaessa raitiotien vaikutuksista kaupunkirakenteeseen argumentti raitiotien kaupunkirakennetta tiivistävästä vaikutuksesta saattoi kääntyä yleisön lukiessa päälaelleen. Kun raitiotietä puolustava kirjoittaja kertoo raitiotien tiivistävän kaupunkirakennetta, lukijasta riippuen tämä voidaan ymmärtää ei tavoin, jos kirjoittaja ei selkeästi avaa, mitä hän tarkoittaa kaupunkirakenteen tiivistämisellä ja miksi se on hänen mukaansa hyvä asia. Raitiotietä vastustava yleisö tulkitsee tiiviin kaupunkirakenteen huonoksi asiaksi, jolloin tiivistyminen ei toimi kirjoittajan tarkoittamalla tavalla raitiotietä puolustavana argumenttina. Muun muassa tästä syystä yleisön huomioiminen on tärkeää, jotta argumentista tulee selkeä ja tehokas monenlaisista lukijoista riippumatta.

6.2 Kehysanalyysi

Millaisissa kehyksissä keskustelua raitiotiehankkeesta käydään? Mistä puhutaan, kun puhutaan raitiotiehankkeesta? Millaisena ilmiönä raitiotiehanke näyttäytyy? Julkisissa keskusteluissa kukin keskustelija kehystää puheenaiheen tietyllä tavalla, jolla kukin liittää keskustelunaiheena olevan ilmiön johonkin viitekehykseen. Tässä luvussa analysoin mielipidekirjoituksia siltä kannalta, millaisena ilmiönä raitiotiehanke nähdään niissä. Olen siis eritellyt aineistosta hallitsevia kehyksiä sen mukaan, mitä puolia raitiotiehankkeesta nostetaan esille kirjoituksissa. Aineistosta löytyy viisi pääkehystä, joita ovat joukkoliikennejärjestelmän kehys (35kpl), kaupungin kehittämisen kehys (25kpl), talouden kehys (22kpl), reittivalinnan kehys (12kpl) ja päätöksenteon kehys (8kpl). Joissakin kirjoituksissa (3kpl) oli käytetty selkeästi useampia esiteltyjä kehyksiä, jolloin niitä ei ole suoraan ja selkeästi voitu laskea mukaan vain yhteen kehykseen. Näitä useamman kehyksen kirjoituksia ei ole suljettu aineistosta ulkopuolelle, vaan niitä on mahdollista käsitellä kaikkien kussakin käytettyjen kehysten kannalta. Esittelen seuraavaksi kehykset melko lyhyesti, sillä ne avautuvat lisää myöhemmin argumentaation käsittelyn yhteydessä.

6.2.1 Joukkoliikennejärjestelmän kehys

Joukkoliikennejärjestelmän kehyksessä raitiotie kuvataan osaksi Tampereen joukkoliikennejärjestelmää. Keskustelun aiheena on siis joukkoliikennejärjestelmä kokonaisuudessaan tai joukkoliikennejärjestelmän eri osat ja joukkoliikennevälineet. Esimerkiksi raitiotien roolia Tampereen joukkoliikennejärjestelmän pääasiallisena kulkuvälineenä kuvaillaan ja sen hyviä puolia perustellaan. Tähän kehykseen kuuluvat myös tekstit, joissa joukkoliikennejärjestelmän osaksi raitiotien tilalle toivotaan jotakin muuta joukkoliikennemuotoa, kuten linja-autojen säilyttämistä ainoana joukkoliikennemuotona, sähköbusseja tai rollikkaa. Myös lähijuna olemassa olevaa rautatieverkkoa pitkin nostetaan joissakin kirjoituksissa vaihtoehdoksi. Tyypillistä kehykselle on vaihtoehtoisten joukkoliikennemuotojen paremmuuden vertailu.

Kehyksessä puhutaan joukkoliikenteen kehittämisestä esimerkiksi vertailemalla raitiotietä bussiliikenteen kehittämiseen tai puhutaan jostakin joukkoliikennemuodosta ja tavasta muodostaa kaupungin joukkoliikennejärjestelmä. Raitiotiekeskustelu siis nähdään keskusteluna Tampereen kaupungin joukkoliikenteen järjestämisestä. Millainen joukkoliikennejärjestelmä on paras nimenomaan Tampereelle? Mitkä ovat eri joukkoliikennevälineiden edut ja haitat?

> *”Onko Hämeenkatua jyräävien bussikolonnien kasvu todella tyydyttävä tavoitetila? -- Asiantuntijoiden esittämänä faktana ei tunnuta millään myöskään uskottavan, etteivät nivelbussit tai rollikat voi kustannuksiltaan, kapasiteetiltaan ja käyttöiältään korvata ratikkaa suunnitelluilla reiteillä. Bussit ovat toki välttämättömiä muun kaupungin alueella.”* (AL 22.2.2014)

Tavallista tässä kehyksessä on esittää perusteluja jonkin joukkoliikennemuodon puolesta tai sitä vastaan. Kirjoituksissa annetaan syitä sille, miksi raitiotie on hyvä vaihtoehto, miksi kumipyörillä kulkevaan liikennevälineeseen perustuva järjestelmä on parempi tai miksi joukkoliikenne tulisi järjestää jollain aivan muulla tavalla. Erityisesti vastakkain laitetaan raitiotie ja bussiliikenteen kehittäminen, mutta toisaalta myös muistutellaan siitä, että raitiotie ja bussiliikenteen kehittäminen eivät ole toisistaan erillisiä ja poissulkevia hankkeita, vaan tavoitteena on saada luotua kaupunkiin sopiva joukkoliikennekokonaisuus.

> *”Vastakkain eivät ole ratikka ja bussi. Vaikka moderni raitiotie ja lähijuna muodostavatkin muutamalla linjalla seudun joukkoliikenteen pääsuonet, perustuu kaikki muu joukkoliikenne busseihin. Raitiotien rakentaminen on päätös joukkoliikennemyönteisestä liikennejärjestelmästä, jossa busseillakin on nykyistä enemmän työtä.” (*AL 14.6.2014)

Kehyksen tunnistaa siis puheesta, joka kohdistuu joukkoliikennejärjestelmää ja erilaisia joukkoliikennemuotoja kohtaan.

Raitiotiestä joukkoliikennejärjestelmänä puhuttiin lähinnä vuoden 2014 loppukeväästä ja alkukesästä. Näihin aikoihin raitiotiekeskustelu oli muutenkin vilkkaimmillaan, joten on luontevaa, että tähän samaan aikaan raitiotie puhutti erityisesti joukkoliikennejärjestelmän kannalta.

6.2.2 Kaupungin kehittämisen kehys

> *"Ratikka ei ole vain kulkuväline paikasta A paikkaan B, vaan sillä on laajempi positiivinen vaikutus alueeseen ja sen ihmisiin."* (AL 25.5.2014)

Raitiotiehanketta katsotaan myös kaupungin kehittämisen näkökulmasta. Tässä kehyksessä raitiotie nähdään joko kaupungin (tai keskustan) kehittämiselle positiivisia tai negatiivisia seurauksia tuovana hankkeena. Joukkoliikennejärjestelmän kehyksestä poiketen pääpaino ei siis ole joukkoliikenteen kehittämisessä, vaan Tampereen kaupungin tai keskustan kehittämisessä ylipäätään.

Kehyksessä raitiotie nähdään keinona kehittää Tamperetta parempaan suuntaan. Tämä positiivinen kaupungin kehittyminen liittyy kaupungin kasvuun, jonka hallitsemisessa raitiotien nähdään olevan hyvä ratkaisu. Raitiotien avulla päästään eroon Hämeenkatua pitkin kulkevista linja-autojonoista ja saadaan näin rauhoitettua keskusta kevyelle liikenteelle ja sen lomassa sujuvasti kulkeville raitiovaunuille. Raitiotien ansiosta kaupunkirakennetta saadaan tiivistettyä, vajaakäytöllä oleva maa hyötykäyttöön ja maan arvoa nostettua. Kehyksessä siis painotetaan kaupungin kestävää kasvua joukkoliikenteen kehittämisen avulla.

> *"Kaupungin asukasmäärä lisääntyy joka vuosi yli 2 000 henkilöllä. Tämän väestömäärän asuttaminen jo rakennettujen ympäristöjen yhteyteen on tuntuvasti edullisempaa kuin kokonaan uusien asuinalueiden rakentaminen. Raitiotien mahdollistama kaupunkirakenteen tiivistäminen on välttämätöntä kasvavan kaupungin infrakustannusten pitämiseksi kurissa." (*AL 8.4.2014)

> *"Ratikka on tasa-arvoinen, tavalliselle tamperelaiselle suunnattu asumis- ja matkustusmukavuutta kohentava hanke. Yleissuunnitelma on perinpohjaisesti valmisteltu tiekartta kohti parempaa kaupunkia meille kaikille."* (AL 11.5.2014)

Toisaalta raitiotie nähdään Tamperetta huonoon suuntaan kehittävänä hankkeena ja vahingollisena esimerkiksi kaupungin imagolle. Raitiotien vuoksi keskusta pitää täydennysrakentaa tukkoon ja kaikki uusi rakentaminen kohdistuu raitiotien varteen. Raitiotie siis kehittää kaupunkia vain radan

varrella, kun taas muut kaupunginosat unohdetaan. Erityisesti kaupunkirakenteen tiivistäminen nähdään huonona kehityskulkuna, ja raitiotiehankkeen nähdään suorastaan kääntyneen kaupungin tiivistämisprojektiksi.

> *"Suomeksi sanottuna ratikkaprojektista on tullut kerrostalojen rakentamisprojekti. Ratikan avulla haluttiin viihtyisämpää Tamperetta, mutta saadaan ahtautta ja jopa yli 20-kerroksisten talojen seiniä."* (AL 7.7.2014)

> *"Valtuutetut puhuvat muuttoliikkeestä, tehokkuudesta, ratikan rahoituksesta, kaupungin vetovoimasta ja ilmastonmuutoksesta. Myös meillä nykyisillä tamperelaisilla on oltava sananvaltaa ja oikeuksia puolustaa ettei kortteleitamme pilata uusilla rumilla betonihökötyksillä."* (AL 10.7.2014)

Kehyksen tunnistaa kaupungin rakenteesta ja kehittämisestä puhumisesta. Keskustelu nostetaan pois koskemasta ainoastaan raitiotien tai muiden joukkoliikennevälineiden ominaisuuksia koskemaan koko kaupunkiin suuntautuvia vaikutuksia. Raitiotiellä ajatellaan olevan koko kaupunkirakennetta koskevia vaikutuksia, jotka nähdään joko negatiivisina tai positiivisina ja jotka halutaan nostaa mukaan keskusteluun.

Raitiotiestä ja kaupungin kehittämisestä kirjoittelu lähti liikkeelle oikeastaan vasta huhtikuun alussa 2014. Heinäkuussa se yltyi niin paljon, että kuun aikana ilmestyi kymmenen mielipidekirjoitusta, joissa raitiotie yhdistettiin kysymykseen kaupungin kehittämisestä. Erityisesti kaupungin kehittämisen kehyksessä käytiin aktiivista vuoropuhelua kirjoittajien välillä, kun keskusteluun osallistujat päätyivät tuomaan ilmi näkökantojaan kaupungin kehittämisen suunnasta ja siitä, millaiseen suuntaan menevä kehittäminen on hyvää ja millainen huonoa.

6.2.3 Talouden kehys

Raha keskusteluttaa aina julkisista hankkeista puhuttaessa. Kooltaan suuret julkiset hankkeet kuluttavat runsaasti kunnalle veroja maksavien asukkaiden varoja, joten on ymmärrettävää, että asukkaat pyrkivät kohdentamaan veroeurojensa käyttöä omalta ja yhteiskunnan kannalta suotuisasti. Raitiotiehanke on suuri julkinen hanke, jonka rakentamiskustannusten hintalappu on noin 250 miljoonaa euroa (sittemmin noussut vuoden 2016 syksyllä 283 miljoonaan euroon). Alkuinvestoinniksi rakentamiskustannusten päälle tulevat vielä raitiovaunujen hankintakustannukset. Talouden kehyksessä raitiotiehanke nähdään siis julkisia varoja kuluttavana hankkeena ja se nähdään ikään kuin lukujen näkökulmasta ja esimerkiksi hankkeena, joka vie varoja pois muualta tärkeämmiksi nähdyistä kohteista. Kehyksessä oleelliseksi nähdään raitiotiehankkeen hinta ja sen

toteuttaminen nykyisessä heikoksi nähdyssä taloustilanteessa, ja tätä näkökulmaa nostetaan esille keskustelun piiriin. Toisaalta myös raitiotien positiiviset vaikutukset talouden kannalta kuuluvat tähän kehykseen.

> *"Tällaisessa taloustilanteessa investointien kriittinen vertailu olisi tärkeää. Pitäisi keskittyä investointeihin, jotka ovat aidosti kannattavia."* (AL 21.1.2014)

> *"Investoinnit, korot, kalusto, varikot ja huoltopajat laitteineen, hallit, kolmivuorossa työskentelevä henkilökunta, ruuhka-ajan käyttäjämäärät, kertyvät lipputuotot ja monet muut seikat ovat asioita, jotka on syytä pitää mielessä tämän ratikkakeskustelun yhteydessä."* (AL 10.4.2014)

Keskustelun aiheeksi nostetaan myös epäilyksiä raitiotien kustannusarviota kohtaan. Sitä vertaillaan muissa maissa tehtyihin hankkeisiin, vaikka osa keskustelijoista taas muistuttaa, etteivät eri maissa tehdyt raitiotiehankkeet ole suoraan vertailukelpoisia esimerkiksi yleisten hintatasojen ja hankkeiden erilaisten kulurakenteiden vuoksi.

> *"Alustavan yleissuunnitelman mukaan bussijärjestelmän kehittäminen lisää vuosikustannuksia 3,8 miljoonaa ja raitiotie säästää 2,5-5,4 miljoonaa euroa. 30 vuoden annuiteettilaina on maksettavissa maksimihyötyjen ja vaihtoehtoiskustannusten yhdistelmällä (9,2 miljoonaa/vuosi)." (*AL 26.1.2014)

Kehyksen tunnistaa helposti erilaisten numeeristen lukujen esille tuomisesta ja niiden arvioinnista. Talouskehyksestä kirjoitetuissa teksteissä siis vilisee erilaisia arvioita ja lukuja raitiotien kustannuksista sekä kriittisiä näkemyksiä virallisista arvioista ja muiden keskustelijoiden esittämistä arvioista. Tavallista on myös vertailla linja-autoihin perustuvan joukkoliikennejärjestelmän kehittämisestä aiheutuvia edullisemmiksi nähtyjä kuluja raitiotien rakentamisesta aiheutuviin kuluihin.

Myös muissa kehyksissä tuodaan esille raitiotien kuluja, mutta talouden kehyksessä raitiotien hinta ja muut taloudelliset seikat nähdään oleellisimmiksi. Esimerkiksi joukkoliikennejärjestelmän kehyksessä saatetaan kyllä mainita raitiotien hinta muita joukkoliikennemuotoja perustellessa, mutta pääpaino näissä kirjoituksissa on nimenomaan erilaisten joukkoliikennemuotojen vertailu.

Vuoden 2014 aikana aiheeseen pureuduttiin melko tasaiseen tahtiin ja joka kuussa on julkaistu vähintään yksi mielipidekirjoitus, jossa raitiotiehanketta on lähestytty talouden kannalta. Erityisesti talousnäkökulma on saanut puheenvuoroja huhtikuussa ja kesäkuussa 2014.

6.2.4 Reittivalinnan kehys

Reittivalinnan kehyksessä oleelliseksi raitiotiehankkeessa nostetaan raitiotien kulkeman reitin valinta. Raitiotielinjan sijoittaminen on siis näkökulma, josta hanketta lähestytään ja jonka nostaminen esille koetaan hankkeesta keskusteltaessa tärkeäksi. Aineiston edustamalla ajanjaksolla raitiotielinjauksen päättäminen Pispalan kannaksen kohdalla oli työn alla, joten on toki luonnollista, että nämä linjausvaihtoehdot puhuttivat myös mielipidepalstoilla. Reittivalinta nähdään tärkeäksi ja oleelliseksi, sillä linjan maantieteellinen sijoittaminen ratkaisee sen, mitä kautta ratikalla pääsee kulkemaan ja kenelle siitä on suoraa hyötyä.

Oleelliseksi tässä kehyksessä ei nähdä sitä, pitäisikö raitiotie ylipäätään rakentaa, vaan mille reitille se tulisi rakentaa. Tästä syystä kirjoituksissa raitiotien rakentaminen otetaan ikään kuin annettuna – joskin joissain kirjoituksissa myös nostetaan esille raitiotien tuomia etuja. Kehyksessä otetaan kantaa julkisuudessa esitettyihin reittivaihtoehtoihin ja kehitetään omia vaihtoehtoja. Erityisesti Pispalan kannaksen reittiin otetaan kantaa ja arvostellaan kaupunginhallituksen päätöstä esittää reittiä Paasikiventielle, kun kaupunkilaiset ja asiantuntijat toivovat Pispalan valtatien reittiä.

> *”Ihmettelen, että asiantuntijalausunnoista huolimatta Tampereen kaupunginhallitus päätyi esittämään raitiotielle Paasikiventien reittiä, vaikka ylempänä rinteessä on Pispalan alue, joka näin jätettäisiin täysin sivuun.”* (AL 5.5.2014)

Kehys ilmenee selkeästi raitiotien reitistä puhumisesta. Kaikki tähän kehykseen sijoittuvat kirjoitukset keskittyvät tuomaan esille erilaisista reittivaihtoehdoista niiden hyviä tai huonoja puolia, joten kyseessä on helposti havaittava kehys.

> *”Pispalan valtatiellä on valmis infra ja tiepohja. Paasikiventien reitti vaatii koko rinteen tekemistä betonista, uusia siltoja, alikulkuja ja tunneleita.”* (AL 1.3.2014)

> *”Pispalassa on jo nyt noin 7 000 asukkaan asukaspohja. Näemme myös, että Pispalan valtatietä kulkeva ratikka palvelee laajempaa aluetta.”* (AL 16.6.2014)

Tätä kehystä käyttäneet siis kehystävät raitiotien keskusteluksi sen reitistä. Oleellista ja keskustelun arvoista on se, mitä reittiä pitkin tuleva ratikka kulkee.

Vuonna 2014 yleissuunnitelmassa esitettiin raitiotielle reitiksi Paasikiventietä, mikä nostatti kaupunkilaisia vastarintaan puolustamaan Pispalan valtatien reittiä. Reittivalintoja perusteltiinkin ak-

tiivisesti keväällä 2014, jolloin yleissuunnitelman valmistuminen ja lopulta reitin lukkoon lyöminen oli ajankohtaista.

6.2.5 Päätöksenteon kehys

Päätöksenteon kehyksessä raitiotiehanke nähdään esimerkkinä kuntademokratian toteutumisesta tai kunnallisen päätöksenteon toimivuudesta. Näissä teksteissä arvostellaan tamperelaisen päätöksentekokoneiston toimivuutta raitiotiepäätösten kohdalla sekä positiiviseen että negatiiviseen sävyyn välillä melko ronskeinkin sanakääntein. Raitiotiehanke nähdään siis esimerkkinä Tampereen päättäjien kyvystä tehdä päätöksiä koskien suuria hankkeita, ja aihetta lähestytään tästä näkökulmasta. Esimerkiksi arvostellaan sitä, miten veronmaksajien rahoja käytetään jatkuvasti raitiotien suunnitteluun niin, että alkaa vaikuttaa jo siltä, että päätös sen rakentamisesta on salaisesti jo tehty.

> *”Olen aivan vakuuttunut, että nykytasoista valtuustoa ei tässä kaupungissa ole koskaan ollut. Niin täysin holtittomia ja edesvastuuttomia ihmisiä. Tällaista joukkoa ei vielä koskaan ole yht´aikaa valtuutetuiksi päässyt. On siellä nyt joukossa 4-6 tasavammaista, mutta loput on sitten aivan kuraa. Kuinka voidaan ajatella, että he pystyvät hoitamaan omia raha-asioitaan. Eihän tätä kaaosta tarvitse tähän jättää. Valtuustossa voi nyt päätätyttää tällä hiirilaumalla mitä vain.”* (AL 18.6.2014)

> *”Valtuusto teki päätöksen ratikkareitin mahdollisesta linjauksesta, ei vielä sen rakentamisesta. -- Valtuusto teki demokraattisen päätöksen, siinä ei ole nokan koputtamista. Enemmistön päätös ei koskaan ole virheellinen päätös.”* (AL 19.6.2014)

Päätöksentekoon liittyen mielipidekirjoituksissa myös keskustellaan kunnallisesta demokratiasta, jonka toteutumisessa raitiotiehanke toimii esimerkkinä. Kaupunkilaisten, eli raitiotien tulevien maksajien ja käyttäjien mielipiteiden kuulemista penätään. Kirjoituksissa myös ehdotellaan, että suuria investointeja vaativissa hankkeissa tulisi ottaa kuntalaiset mukaan esimerkiksi neuvoa-antavilla kansanäänestyksillä, jotta tehtävä päätös olisi aidosti koko kaupungin päätös.

> *”Asiasta olisi hyvä tilaisuus järjestää kansanäänestys seuraavien eduskuntavaalien yhteydessä, mutta tähän ei tietenkään haluta tai uskalleta mennä. Olisi vaarana, että demokratia toteutuu äänestyksen myötä ja sehän ei Tampereen päätöksentekoon kuulu.”* (AL 27.6.2014)

Suurin osa kuntademokratiasta ja päätöksenteosta keskustelusta käytiin kesäkuussa 2014. Yleissuunnitelma hyväksyttiin kuun aikana kaupunginvaltuustossa, joten tämä tehty päätös raitiotien rakentamisselvitysten jatkamisesta kirvoitti Aamulehden lukijat kommentoimaan sekä tehdyn päätöksen järkevyyttä että kaupunkilaisten mielipiteen kuulemista.

6.2.6 Yhteenveto kehysanalyysista

Raitiotiekeskustelussa on havaittavissa viisi hallitsevaa kehystä, eli raitiotiehankkeesta keskusteltiin pääosin viideltä eri kannalta. Kaikista eniten raitiotie nähtiin osana joukkoliikennejärjestelmää ja keskustelu koski sitä, miten Tampereen kaupungin joukkoliikenne tulisi järjestää tulevaisuudessa. Toisaalta kallis julkinen hanke herättää ajatuksia hankkeen hintalapusta, joten hankkeen lähestyminen talouden kannalta oli myös suosittua. Raitiotie ei ole vain keino järjestää kaupungin joukkoliikenne, vaan hankkeella on monenlaisia vaikutuksia esimerkiksi kaupunkirakenteeseen ja sen kehittämiseen, joten kaupungin kehittäminen oli myös näkökulma, jonka kannalta hankkeesta keskusteltiin. Lisäksi raitiotien reitti Pispalan kannaksella herätti kiistaa sen suhteen, suunnitellaanko ja toteutetaanko raitiotie vielä tyhjälle, mutta potentiaaliselle Paasikiventielle vai asutuksen ympäröimälle Pispalan valtatielle. Mielipidepalstalla käytiin siis keskustelua myös tästä kehyksestä. Raitiotiehanketta käytettiin esimerkkinä kunnan päätöksenteon ja kuntademokratian toimivuudesta, jolloin hanketta ei kehystetty varsinaisen sisällön kautta vaan sen etenemisen ja siihen liittyvien päätösten tekemisen kannalta.

6.3 Argumentaatioanalyysi

Millaisia mielipiteitä raitiotiehankkeesta esiintyy kussakin kehyksessä? Millaisilla seikoilla kunkin kehyksen sisällä perustellaan mielipiteitä? Olen etsinyt mielipidekirjoituksista väitteet ja niille esitetyt perustelut kehys kerrallaan. Kehysrajat ylittävä analysointi löytyy luvusta 6.3.6, jossa teen myös yhteenvetoa argumentaatioanalyysista. Väitteet ja perustelut ovat mielipidekirjoituksissa ilmiasussaan, joten olen erotellut niistä asiasisällön, josta olen muotoillut esitellyt väitteet ja perustelut. Varsinkaan väitteet ja osin myös perustelut eivät siis esiinny kirjoituksissa suoraan sanasta sanaan sellaisina kuin ne kehysten väitteistä kootuissa taulukoissa esitellään. Ne on eritelty teksteistä osin myös rivien välistä. Esittelen kunkin kehyksen argumentoinnin kohdalla ensin kehyksessä esiintyvät väitteet eli argumentoinnin kohteet ja sen jälkeen siirryn käymään läpi kehyksessä käytettyjä perusteluja eli seikkoja, joilla väitteiden paikkansapitävyyttä yritetään todistaa.

Raitiotiehen suhtautuu myönteisesti noin kolmasosa 105 kirjoituksesta. Näissä kirjoituksissa argumentoidaan raitiotien rakentamisen ja käyttöönoton puolesta käsitellen eri teemoja ja käyttäen niitä perusteluina raitiotielle. Näiden tekstien kirjoittajia voidaan siis kutsua raitiotien puolustajiksi. Loput 2/3 kirjoituksista suhtautuu raitiotiehen joko ankaran kielteisesti, kriittisesti tai neutraalisti.

Kielteisesti suhtautuvat argumentoivat raitiotietä vastaan. Kriittisesti suhtautuvien argumentointi on myös pääosin raitiotievastaista, mutta näissä kirjoituksissa esitetään jyrkän kielteisyyden sijaan kritiikkiä, jotka korjaamalla suhtautuminen voisi muuttua. Kielteisesti ja kriittisesti kantaa ottavia olen kutsunut osin mutkia suoriksi vetäen raitiotien vastustajiksi. Myös epätietoisuutta hankkeesta, sen sisällöstä ja vaikutuksista ilmenee kritisoijien teksteistä siitäkin huolimatta, että moniin esitettyihin kysymyksiin löytyy vastauksia jo tehdyistä selvityksistä ja kaupungin internetsivuilta. Monet siis esittivät kysymyksiä ja kaipasivat lisää selvennystä raitiotiehankkeeseen liittyen. Joukossa on myös lähes parikymmentä kirjoitusta, joissa ei selkeästi näy suhtautuminen raitiotien puolesta tai sitä vastaan, vaan suhtautuminen on neutraalin pohdiskelevaa. Osa kirjoittajista ei ole varsinaisesti raitiotievastaisia, mutta kokee ajan olevan väärä raitiotien rakentamiselle. He voisivat kannattaa hanketta, jos se rakennettaisiin myöhemmin tai jos nykytilanne olisi esimerkiksi taloudellisesti parempi.

6.3.1 Argumentointi joukkoliikennejärjestelmän kehyksessä

Joukkoliikennejärjestelmän kehyksessä argumentointi kohdistuu siihen, millainen Tampereen joukkoliikennejärjestelmän tulisi olla. Argumentoinnissa nostetaan esille eri joukkoliikennevälineiden hyviä ja huonoja puolia ja perustellaan sillä tavoin, millaiseksi Tampereen joukkoliikennejärjestelmää tulisi kehittää. Pyrkimyksenä on perustella joukkoliikennevälineiden keskinäistä paremmuutta joukkoliikennejärjestelmän ja liikenteeseen liittyvien ominaisuuksien kannalta. Kyseessä on kehys, josta aineistossa on kaikista eniten mielipidekirjoituksia. Raitiotiehen myönteisesti suhtautuvat mielipidekirjoitukset vastaavat kysymykseen, miksi raitiotie on hyvä vaihtoehto Tampereen joukkoliikenteen järjestämiseksi tai miksi jokin muu vaihtoehto ei ole hyvä. Näitä kirjoituksia on kehyksen aineistosta 13 kappaletta. Lopuissa 22 tekstissä suhtautuminen raitiotiehen on pääosin kielteistä tai vähintään kriittisyyttä ja epätietoisuutta ilmentävää. Eniten argumentoidaan sen puolesta, miksi raitiotie ei ole hyvä ratkaisu järjestää joukkoliikenne Tampereella. Tämän lisäksi argumentoidaan erilaisten vaihtoehtoisten joukkoliikennemuotojen puolesta, kuten sähköbussien, johdinautojen ja lähijunan.

Taulukkoon olen koonnut kehyksen teksteissä esiintyvät väitteet eli perustelujen kohteet.

Väite	**Lukumäärä**
Raitiotie on paras vaihtoehto joukkoliikenteen järjestämiseksi Tampereella.	11
Raitiotie ei ole paras vaihtoehto joukkoliikenteen järjestämiseksi Tampereella.	9

Sähköbussit ovat paras vaihtoehto joukkoliikenteen järjestämiseksi Tampereella.	4
Nivelbussit eivät ole paras vaihtoehto joukkoliikenteen järjestämiseksi Tampereella.	2
Johdinautot ovat paras vaihtoehto joukkoliikenteen järjestämiseksi Tampereella.	1
Lähijuna on paras vaihtoehto joukkoliikenteen järjestämiseksi Tampereella.	3
Muut	5
Yhteensä	35

Taulukko 1.

Taulukkoon olen koonnut kustakin kirjoituksesta vain pääväitteen, jotta taulukointi säilyisi mahdollisimman selkeänä. Joissakin teksteissä saatetaan lyhyesti perustella pääväitteen lisäksi myös jotakin muuta väitettä, mutta nämä alaväitteet ja niiden perustelut voidaan tulkita olevan ketjussa olevia perusteluita pääväitteelle. Esimerkiksi monissa teksteissä, joissa perustellaan jonkin muun joukkoliikennevälineen paremmuutta, otetaan kantaa myös siihen, miksi raitiotie ei ole hyvä vaihtoehto. Näin ollen syyt sille, miksi raitiotie ei ole hyvä, perustelevat sitä, miksi sähköbussi on sitä parempi. Toisaalta, jos perustellaan sitä, miksi raitiotie ei ole hyvä vaihtoehto Tampereelle, annetaan myös raitiotielle vaihtoehto muiden joukkoliikennevälineiden joukosta.

Muut-sarakkeeseen kuuluu muutama kirjoitus, joissa väite poikkeaa muista taulukon väitteistä, jotka noudattavat samaa kaavaa. Näissäkin kyse on pohjimmiltaan kysymyksestä joukkoliikenteen järjestämisestä. Yhdessä kirjoituksessa muistutetaan matkaketjun toimivuuden varmistamisesta huolehtimalla, että pyörät mahtuvat raitiotien kyytiin ja liityntäpysäköinti on sujuvaa. Toinen taas on suunnattu kriittiseksi viestiksi linja-autotoimijoille, joiden kirjoittaja näkee mustamaalaavan raitiotiehanketta. Kolmannessa toivotaan lisää puolueettomia selvityksiä ratikasta. Kahdessa käsitellään sitä, miksi aika raitiotien rakentamiselle on väärä.

Perustelut

Edellä esiteltyjen väitteiden perustelemisessa käytetään monenlaisia tapoja, joilla kunkin joukkoliikennevälineen paremmuutta yritetään todistaa. Perusteluina raitiotiehen ja sähkö- sekä nivelbusseihin käytetään tehtyjä selvityksiä, taloudellisia vaikutuksia ja hintaa, käyttäjille näkyvää laatutasoa, kaupunkikuvaa ja vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen. Nämä vievät argumentaatioanalyysista suurimman osuuden, jonka jälkeen käyn lyhyesti läpi myös perusteluja, joita käytetään lähijunasta ja rollikasta. Käytetyissä perusteluissa sivutaan myös muita kehyksiä ja niissä käytettyjä perusteluja

(talouteen ja yhdyskuntarakenteeseen liittyvät perustelut), joten perustelullisesti joukkoliikennejärjestelmän kehys on hieman päällekkäinen muiden kehysten kanssa.

> *”Ratikka on todennäköisesti parhaiten Tampereella koskaan selvitetty hanke.”* (AL 7.5.2014)

Tehdyt *selvitykset ja asiantuntijalausunnot* nostetaan esille lähes jokaisessa raitiotietä puolustavassa kirjoituksessa ja asiantuntijoiden tekemiä selvityksiä käytetään taustatukena väitteille ja perusteluille. Niissä painotetaan, että raitiotiestä on tehty runsaasti selvityksiä, jotka ovat kaikkien nähtävillä ja joissa asiantuntijat ovat todenneet raitiotien kannattavaksi. Esimerkiksi yleissuunnitelmassa on kirjoittajien mukaan arvioitu kaikkia realistisia Tampereen joukkoliikenteen järjestämisen vaihtoehtoja ja todettu raitiotie runkolinjana olevan paras vaihtoehto. Lisäksi muutamat kirjoittajat kertovat, että yleissuunnitelmasta annetuista 45 lausunnosta vain pari tahoa antoi raitiotietä vastustavan kannan.

Raitiotien kriitikot arvostelevat tehtyjä selvityksiä. Heidän mukaansa tähän mennessä tehdyt selvitykset ovat olleet puolueellisia ja ne on tehty siltä kannalta, että raitiotie saataisiin näyttämään kannattavalta. Selvityksissä on heidän mukaansa virheitä, jotka tulisi korjata. Kriittisesti suhtautuvat toivovatkin raitiotiestä lisää selvityksiä, jotta sen kannattavuus tulisi oikeasti todistetuksi tai kumotuksi. Tähän mennessä esitetyt perustelut raitiotien puolesta eivät ole riittäviä.

> *”Kiistän olevani erityisesti ratikkaa vastaan, mutta toivon selvityksiä, joiden lopputulos ei ole ennalta päätetty. Julkisuudessa esitetyistä kannanotoista on väistämättä tullut sellainen epäilys, että mitenkähän objektiivisia tehdyt selvitykset mahtavat olla.”* (AL 9.6.2014)

Raitiotien puolustajat korostavat lisäksi sitä, että raitiotie on todettu käytännössä toimivaksi useissa Tamperetta pienemmissäkin kaupungeissa sekä sellaisissa kaupungeissa, joissa talvisin vallitsee saman tyyppiset lumiset olosuhteet kuin Tampereella. Erityisesti Norjan Bergen mainitaan useissa kirjoituksissa, sillä kyseessä on vain muutama vuosi aikaisemmin toteutettu menestynyt raitiotiehanke, joka sijaitsee haastavissa olosuhteissa pohjoismaisessa talvikaupungissa. Toisaalta myös sähköbussien kannattajat käyttävät käytännön kokemusta perusteenaan, sillä ovathan sähköbussitkin menestyksekkäästi käytössä useissa maailman kaupungeissa. Raitioteitä on myös poistettu käytöstä useissa kaupungeissa, joten tätäkin käytetään perusteluna raitiotietä vastaan. Tavallista telibussia suuremman kapasiteetin nivelbusseilla käytäntö on kirjoittajien mukaan osoittanut, että nivelbussit eli ”superbussit” eivät ole olleet toimivia Helsingissä eivätkä Tampereella, vaan niitä on jouduttu poistamaan liikenteestä. Suomen olosuhteet eivät ole olleet suotuisia useampinivelisil-

le busseille toisin kuin todistetusti ratikoille. Esimerkiksi pääkaupunkiseudun Jokerilinjalla nivelbussia on kokeiltu, mutta on päädytty liikennöimään tavallisilla linja-autoilla raitiotien saamiseen saakka (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma).

Taloudellisia vaikutuksia käytettiin perusteluna jokaisen väitteen kohdalla. Ratikan puolustajien mukaan raitiotie on korkeista investointikustannuksistaan huolimatta edullinen ja kustannustehokas. Raitiotietä vastustavat kirjoittajat taas sanovat raitiotien olevan liian kallis hanke. Käsitykset raitiotien taloudellisista vaikutuksista ja hinnasta ovat siis eroavat.

> *"Toki raitiotie maksaa jonkin verran, mutta se silti on edullisin ja skaalautuvin joukkoliikennemuoto juuri Tampereen valtasuonen kaltaisiin oloihin." (*AL 9.5.2014)

> *" - onhan ratikka järjettömän kallis. Ja kaikki siihen sijoitettu raha on muualta pois. Optimistisesti laskettuna joutuisimme maksamaan ratikasta noin 30 miljoonaa euroa vuodessa seuraavat 30 vuotta."* (AL 22.2.2014)

Raitiotietä hyvänä ratkaisuna pitävät vetosivat siihen, että pitkällä tähtäimellä raitiotie on vaihtoehdoista edullisin ja kustannustehokkain. Raitiotien avulla saadaan vuodessa useamman miljoonan euron säästöt ja maan arvon nousu linjan vaikutusalueella mahdollistaa kulujen kattamisen rakentamalla. Raitiotie säästää liikennöintikuluissa muun muassa kuljettajien kohdalla: raitiovaunussa yksi kuljettaja voi kuljettaa kerralla suuremman määrän ihmisiä kuin linja-autolla. Lisäksi raitiotie tuo lisää lipputuloja nostamalla joukkoliikenteen kulkutapaosuutta eli houkuttelemalla joukkoliikenteelle lisää käyttäjiä. Erään kirjoittajan mukaan tämä on todistettu Norjan Bergenissä, jossa kulkutapaosuus nousi uuden raitiotien myötä kahden ensimmäisen vuoden aikana yhteensä 50 %.

Raitiotietä vastustavat tai siihen kriittisesti suhtautuvat taas korostavat raitiotien kalliita perustamiskustannuksia. Raitiotie vaatii kalliiden raiteiden rakentamista, joita muissa vaihtoehdoissa ei tarvita. Raitiotie koetaan veronmaksajille aivan liian kalliiksi hankkeeksi, joka vie runsaasti rahaa pois muualta tärkeämmiksi koetuista käyttökohteista kuten kaupunkilaisten hyvinvoinnista. Myös Tampereen talouden kerrotaan olevan jo nyt huonossa tilassa, joten raitiotie on nykyisessä taloustilanteessa liian suuri hanke läpivietäväksi. Muutama kirjoittaja onkin tästä syystä sitä mieltä, että raitiotiehanke olisi hyvä siirtää myöhempään ajankohtaan, jolloin Tampereen talous saattaisi olla paremmalla tolalla. Kaikkiaan vastustajat näkevät raitiotien aivan liian hintavana ja suureellisena hankkeena Tampereelle. (Lisää taloudesta ja raitiotiehankkeesta luvussa 6.2.3.)

> *"Pahitteeksi ei olisi, vaikka suunnittelijamme lukisivat vanhan sadun sammakosta, joka suuren härän nähtyään alkoi vetää kasvun toivossa ilmaa palkeisiinsa. Pakahtuminenhan siinä tuli. Eikä sellaisen esimerkin hakeminen yhteiskunnassakaan, ihmisten keskuudessa, ole kovin vaikeata."* (AL 3.5.2014)

Joukkoliikennevälineiden *laatutasoa* korostettiin niin raitiotien kuin linja-autojenkin osalta. Laatutasolla tässä yhteydessä tarkoitetaan sitä, miten miellyttävänä, palvelevana ja sujuvana kukin liikenneväline näyttäytyy sen käyttäjille. Raitiotien hyvänä ratkaisuna näkevät sanovat raitiotien voivan kilpailla laadussa ja palvelutasossa henkilöauton kanssa. Esimerkiksi ratikan kulku on tasaista, se on esteetön ja siten tasa-arvoinen ja sen aikataulut ovat pitävät. Vaihto bussista raitiovaunuun voidaan järjestää katetun laiturin yli siten, että kävelymatka on mahdollisimman lyhyt ja aikataulutuksen ansiosta odotusaika on minimoitu. Vaihto ei tällöin laske merkittävästi laatutasoa. Ratikan vuoroväli on tiheä ja sen avulla on mahdollista nostaa vuoroväliä myös lähiöissä liityntälinjoilla, jolloin joukkoliikenteen kattavuutta ja saavutettavuutta saadaan parannettua. Raitiotie parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa koko kaupungissa.

> *"Liityntäliikenteen ideaa voi kuvata alla olevan esimerkin mukaan: Linjalla 27 on nyt 30 minuutin vuoroväli, jolloin tarvitaan neljä autoa kokopäiväiseen ajoon. Suunnitelmissa on muuttaa linjan 27 Lielahden ja Irjalan pään osuudet syöttöliikenteeksi raitiotielle. Tällöin linjapituus lyhenee, mikä mahdollistaa tiheämmän liikennöinnin sekä omaan aluekeskukseen että keskustaan samalla kalustomäärällä."* (AL 21.5.2014)

Raitiotiehen kriittisesti suhtautuvien mukaan raitiotie hyödyttää vain sen varrella asuvia kaupunkilaisia, ja kauempana asuville siitä saattaa olla jopa haittaa vaihtojen vuoksi. Lisäksi raitiotie on monissa laatutekijöissä huonompi kuin linja-autot. Kirjoituksissa mainitaan vaihdottomuus, vuorotiheys, matkan hinta, matka-aika ja istumapaikka sellaisiksi seikoiksi, jotka linja-autoissa ovat usein paremmat kuin ratikassa. Linja-autoilla matka lähiöistä keskustaan on vaihdoton, mikä nähdään erittäin tärkeäksi joukkoliikenteen toimivuuden ja suosion kannalta. Kesken matkan tapahtuvan vaihdon liikennevälineestä toiseen koetaan huonontavan raitiotien palvelutasoa ja houkuttelevuutta.

> *"Eri tutkimusten mukaan kaupunki- ja lähiliikenteen käyttäjien tarpeet tiivistyvät hyvin yksiselitteisesti muutamaan ominaisuuteen. Tärkein on suora vaihdoton matka. Seuraavina vuorotiheys, matka-aika, istumapaikka ja matkan hinta. Mainituissa asioissa ratikka häviää lähes jokaisessa bussiliikenteelle."* (AL 2.6.2014)

> *"Miksi ihmeessä haluaisin hypätä bussin kyytiin Linnainmaalta, ajella muutaman pysäkin välin vaikkapa sairaalalle vaihtaakseni siellä ratikkaan, jolla pääsisin jatkamaan matkaani keskustaan, kun bussi yhtä hyvin kuljettaisi minut perille saakka tyydyttävästi, kuten tähänkin asti?"* (AL 5.6.2014)

Vaihdottomuuden lisäksi linja-autoissa arvostetaan sitä, että suurin osa auton kapasiteetista perustuu istumapaikkoihin. Raitiovaunuun taas mahtuu enemmän ihmisiä, mutta suurin osa joutuu seisomaan matkansa ajan. Bussivaihtoehdoksi puollettujen nivelbussien kapasiteetti perustuu niitä vastustavien mukaan sekin seisomapaikkoihin, sillä istumatilaa niissä on vain kymmenisen paikkaa enemmän kuin telibussissa. Monessa kirjoituksessa arvostellaan sitä, että raitiotien myötä kävely-etäisyydet pysäkille pidentyvät ja näin ollen joukkoliikenteen saavutettavuus heikkenee. Joukkoliikenteen vaikutusalueeksi lasketaan raitiovaunupysäkiltä laajempi alue kuin linja-autopysäkiltä, joten ihmisten oletetaan sietävän pidempi kävelymatka raitiovaunupysäkille kuin bussipysäkille. Linja-autojen eduksi joukkoliikennejärjestelmän toimivuuden kannalta lasketaan myös se, että niiden reittejä on helppo muuttaa tarpeen mukaan. Raitiotien reitti on sidottu siihen, mihin raiteet on rakennettu.

Raitiotietä perustellaan myös sen vaikutuksilla *kaupunkikuvaan ja yhdyskuntarakenteeseen.* Raitiotien avulla voidaan lisätä kaupungin rakentamispotentiaalista maa-alaa ja lisätä kaavoitusta reitin varrelle tiivistäen kaupunkirakennetta. Lisäksi raitiotie nähdään Tampereen oloihin sopivaksi kaupungin rakenteen vuoksi: Tampereen joukkoliikenteessä on helposti tunnistettava kuormitettu runkolinja. Toisaalta tämän nähdään onnistuvan myös ilman ratikkaa kehittämällä joukkoliikennettä linja-autoilla. Aineistossa ihmetelläänkin paljon sitä, miksei raitiotiehen ja sen suunnitteluun käytettäviä rahoja käytetä bussijärjestelmän kehittämiseen, sillä sen avulla on yhtä hyvät mahdollisuudet päästä raitiotiellä haettaviin etuihin.

> *"Ilman ratikkaa ei muka voida rakentaa edes uusia asuinalueita. Ratikka "nostaa kiinteistöjen arvoja", "jämäköittää yhdyskuntarakennetta", "lisää reittien ennustettavuutta". Kaikki ovat asioita, jotka voidaan tehdä ratikasta riippumatta."* (AL 2.6.2014)

Ratikan sanotaan tuovan kaduille viihtyisyyttä ja tilaa. Ratikka poistaa suurella kapasiteetillaan tarpeen suurille määrille linja-autoja, jolloin kaupungin keskusta ei ruuhkaudu. Ratikka myös houkuttelee lisää joukkoliikenteen käyttäjiä, jolloin yhä suuremman osan valitessa joukkoliikenteen henkilöautoilun sijaan, ruuhkautuminen laskee jälleen. Raitiotiestä on siis hyötyä myös heille, jotka kuitenkin valitsevat yksityisautoilun. Toisaalta yksityisautoilun vähentyessä keskustan parkkiongelmat vähenevät ja maanpäällistä parkkitilaa voidaan ottaa muuhun käyttöön. Tämä muu käyttö voi olla esimerkiksi viihtyisyyttä lisäävää viheraluetta tai muuta kaupunkilaisille tarkoitettua tilaa. Raitiotie ei myöskään tuota melua, eikä aiheuta ilmansaasteita tai joka keväistä katupölyongelmaa. Nämä lisäävät kaupunkialueen viihtyisyyttä. Linja-autoihin perustuvalla joukkoliikennejärjestelmällä jatkamista ratikan puolustajat arvostelevat siitä, että tällöin busseja tarvitaan riittävän kapasi-

teetin saamiseksi niin paljon, että ne eivät mahdu kaupungin kaduille ilman ongelmia. Tästä syystä sähkö- ja nivelbussien ei nähdä korvaavan raitiotietä, sillä vaikka muita tavoitteita toteutuisi myös niillä, niiden kapasiteetti ei tule riittämään ongelmattomasti tulevaisuudessa.

Raitiotien vastustajien mukaan joukkoliikenteellä ei ole Tampereen Liikennelaitoksen sanoin nykyisin kapasiteettiongelmia ja bussit kulkevat suurimman osan päivästä tyhjillään, joten raitiotien suuremmalle kapasiteetille ei ole edes tarvetta muulloin kuin tunnin ruuhkahuippuina aamuisin ja iltapäivisin. Ratikoiden koetaan vaikuttavan negatiivisesti kaupunkikuvaan niiden vaatimien raiteiden ja ilmajohtojen vuoksi. Raitiovaunut liikkuvat lisäksi äänekkäästi kolisten. Raitiotien vastustajien mukaan raitiotie on vanhanaikainen kulkuväline, joka rakentamalla palataan vain ajassa taaksepäin. Toisaalta raitiovaunun pitkä 40 vuoden käyttöaika aiheuttaa sen, että jo 10-20 vuoden kuluttua liikennöidään vanhanaikaisilla vaunuilla, vaikka ne tehtäisiin nyt viimeisimmän tekniikan mukaisesti. Eräs kirjoittaja näkee raitiotien vievän tilaa keskustan kapeilta kaduilta muun liikenteen seassa ja raitiotie on linja-autoihin verrattuna vaarallinen. Raitiovaunut vaikeuttavat joukkoliikenteen sujuvuutta, sillä muutaman kirjoittajan näkemyksen mukaan raitiovaunulla ei voi ohittaa esteitä, joten yhden vaunun rikkoutuessa myös sen perässä tulevat vaunut jäävät jälkeen aikataulustaan. Myös Tampereen pohjoisen sijainnin sanotaan aiheuttavan ongelmia marraskuulta maaliskuulle, sillä lumi, sohjo ja jää tukkivat raiteet.

> *”Ratikan mahdollinen rakentaminen Tampereelle tarkoittaa sitä, että Tampereesta tulee maailman pohjoisin sisämaan kaupunki, jossa joukkoliikenne hoidetaan raiteilla. Sen huolto-ongelmat marras- ja maaliskuun välisenä aikana tulevat asettamaan haasteita, joihin kannattaa ennakolta perehtyä. Kuinka moni päättäjistä on edes mielikuvituksessaan valmis tarttumaan pakkasessa ja tuiskussa hakun ja lapion varteen, kun lumi ja jää tukkivat maaperässä olevien kiskojen vaihteita?” (*AL 3.5.2014)

Yksi kirjoitus keskittyi perustelemaan raitiotien paremmuutta muihin joukkoliikennevälineisiin verrattuna vetoamalla ratikan ympäristöystävällisyyteen. Raitiotien avulla saataisiin vähennettyä päästöjä ja sen aiheuttama joukkoliikenteen kulkutapaosuuden nousu edistäisi myös liikenteen päästöjen vähenemistä.

> *”Ratikan yleissuunnitelman yhteydessä vertailtiin eri vaihtoehtojen vaikutuksia ilmastopäästöihin. 2030 ratikka vähentäisi päästöjä 15 000 tonnia vuodessa runkobussivaihtoehtoon verrattuna. Muilla vaihtoehdoilla, kuten kaksoisnivelbusseilla ja johdinautoilla, vähennys jää puolta pienemmäksi.” (*AL 24.5.2014)

Sähkö- ja nivelbussien puolustajat vetoavat siihen, että kovin monet raitiotien hyödyistä toteutuvat myös sähköbusseissa. Sähköbussit ovat meluttomia ja saasteettomia. Lisäksi myös muita joukkoliikennevälineitä kuin ratikkaa voidaan nopeuttaa laittamalla ne kulkemaan omalle väylälleen

samaan tapaan kuin raitiotie. Liikennevaloihin voidaan järjestään etuisuuksia myös linja-autoille. Bussit ovat reittimuutosten suhteen ratikkaa joustavampia.

> *"Miksi akkukäyttöiset sähköbussit eivät voisi kokonaan poistaa ratikan tarpeen? Sähköbussi on yhtä ympäristöystävällinen ja jopa meluttomampi vaihtoehto. Lisäksi reittivalinta on paljon vapaampi."* (AL 11.12.2014)

Pääasiallisesti sähkö- ja nivelbusseja perustellaan juurikin sillä, että niillä on mahdollista saavuttaa monia raitiotiellä saatavia hyötyjä. Tarkoituksena tässä on osoittaa, että myös raitiotietä edullisimmin kustannuksin on mahdollista päästä hyviin lopputuloksiin. Esimerkiksi korjaamalla bussien aikataulutuksia voidaan estää Hämeenkadun tukkeutuminen ja bussien ketjuuntuminen keskustan ulkopuolisilla väylillä. Nivelbusseilla taas on kirjoittajien mukaan mahdollista päästä lähelle ratikan kapasiteettia. Bussien tarpeellisuutta eivät raitiotien puolustajatkaan kiistä, mutta niillä ei heidän mukaansa voida korvata raitiotietä. Raitiotie ja linja-autot eivät siis ole vastakkain, vaan luomassa ollaan uudenlaista joukkoliikennejärjestelmää. Linja-autoja tarvitaan raitiotien aikana syöttö- ja poikittaislinjoilla, joilla kovasti keskustellut sähköbussit olisivat erinomaisia syistä, joilla niitä perustellaan joukkoliikennejärjestelmän kantavaksi voimaksi.

> *"Ratikan lisäksi on edelleen tarvetta bussilinjoille, joilla kannattaa ehdottomasti harkita sähkökäyttöisiä busseja. Ne parantaisivat matkustusmukavuutta ja vähentäisivät päästöjä."* (AL 16.12.2014)

> *"Valtuusto ei siis päätä ratikan ja bussiliikenteen välillä, vaan kaupunkikehitystä "buustaavan" liikennejärjestelmän ja rajansa vastaan saaneen nykybussin välillä."* (AL 14.6.2014)

Tampereella aikaisemminkin olleiden johdinautojen eduksi kirjoituksissa nähdään se, että ne eivät tarvitse raiteita ja ovat siten investointina edullisempia. Ne myös kuluttavat raitiotietä vähemmän sähköä ja voivat liikennöidä jo olemassa olevilla väylillä. Lähijunan etu taas on, että niiden raiteet ovat jo olemassa.

> *"Kiskot ovat jo olleet lähes 100 vuotta olemassa, joten reittejä ei tarvitse miettiä. Seisakkeet ovat jo suurelta osin valmiina. Ne pitäisi vain nykytermistön mukaan "aktivoida". Pikku neuvottelut VR:n kanssa, ja asia on hoidettu. Pääkaupunkiseudulla tätä järjestelmää kutsutaan nimellä lähijuna." (*AL 19.5.2014)

> *"Jos kevyttä raideliikennettä kokeiltaisiin edes jonkin verran, voitaisiin mahdollisesti todeta koko ratikka ajatus turhaksi. Ei tarvitsisi tukkia keskustan katuja turhilla investoinneilla."* (AL 6.6.2014)

Lähijunan myötä otettaisiin käyttöön vanha järjestelmä, eikä kokonaan uutta tarvitsisi rakentaa, mikä laskisi kustannuksia. Lähijunaliikennettä kokeilemalla raitiotie voitaisiin lisäksi todeta mah-

dollisesti tarpeettomaksi. Lähijunalla saataisiin järjestelmään mukaan ympäryskunnat välittömästi, sillä niiden mukanaolo on joka tapauksessa huomioitava pitkällä tähtäimellä. Toisaalta lähijunaa kritisoidaan siitä, että sen lisäraiteet ovat raitiotiehen verrattuna kalliita ja lähijuna vastaa eri tarpeeseen kuin raitiotie. Tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmän sanotaankin muodostuvan sekä raitiotiestä että lähijunasta ja niitä tukevista bussilinjoista, jotka kaikki vastaavat eri tarpeeseen ja toimivat kokonaisuutena.

> *"Lähijuna ei kuitenkaan voi olla raitiotien korvike. -- Lähijuna, ratikka, bussiverkosto ja vaikkapa taksit muodostavat yhdessä koko maakunnan kattavan tehokkaan ja selkeän joukkoliikenneverkon."* (AL 31.5.2014)

Yksi kirjoittaja muistuttaa, että myös kevyen liikenteen pyöräily-yhteyksien täytyy olla toimivia raitiotien kanssa, jotta liikennejärjestelmä tarjoaisi mahdollisimman laajasti vaihtoehtoja joukkoliikenteessä. Jos pyöräily- ja raitiotieliikenne onnistutaan yhdistämään sujuvasti, seurauksena on kilpailukykyinen vaihtoehto yksityisautoilulle. Esimerkiksi on tärkeää, että pysäkeille on sujuvat yhteydet pyöräilyväyliltä sekä matkan alku- että loppupäässä. Liityntäpysäköintimahdollisuuksien on oltava hyvät ja turvalliset paitsi pyörille niin myös henkilöautoille, jotta erilaisia matkaketjuja on mahdollista muodostaa. Pyörien osalta on lisäksi tärkeää, että pyörän saa ottaa mukaan raitiovaunuun. Jos kävely-yhteys raitiotiematkan loppupäästä määränpäähän on pitkä tai muuten heikko, ei matkaketju ole niin houkutteleva kuin silloin, jos myös matkan loppupää on mahdollista taittaa pyörällä.

Joukkoliikennejärjestelmän kehyksessä raitiotien puolesta argumentoitiin, koska se kehittää kaupungin liikennejärjestelmää toimivaan suuntaan: lisää joukkoliikenteen käyttöä, mahduttaa kyytiinsä enemmän matkustajia ja vähentää ruuhkautumista. Raitiotien on todettu olevan kannattava monissa selvityksissä, se on kustannustehokas ja sen avulla saadaan tiivistettyä kaupunkirakennetta. Raitiotien palvelutaso on hyvä, sillä se on muun muassa esteetön, hiljainen ja vuoroväli on tiheä. Raitiotie taas ei ole hyvä valinta joukkoliikennejärjestelmän osaksi, sillä se on aivan liian kallis ja siitä tehdyt selvitykset ovat puolueellisia ja virheellisiä. Raitiotie huonontaa palvelutasoa muun muassa vaihtojen ja pidentyneiden pysäkille kävelymatkojen vuoksi. Ratikka on myös huono kaupunkikuvalle ilmajohtojen, raiteiden ja meluisuuden vuoksi ja se vie tilaa kaduilta. Se on myös tarpeeton, sillä busseissa ei ole kapasiteettiongelmia. Bussijärjestelmän kehittämistä sähkö- ja/tai nivelbusseilla toivotaan, koska ne toteuttavat monet raitiotien perusteena käytetyt hyödyt, mutta edullisemmin. Sähköbussit ovat esimerkiksi yhtä lailla meluttomia ja saasteettomia. Ne ovat käytössä useissa muissa kaupungeissa. Busseissa palvelutaso on hyvä, sillä matkat lähiöistä keskus-

taan ovat vaihdottomia ja kapasiteetti perustuu istumapaikkoihin. Bussejakin voidaan nopeuttaa omilla kaistoilla ja liikennevaloetuuksin. Lähijunaa perustellaan jo olemassa olevien raiteiden vuoksi ja ympäryskunnat saadaan järjestelmään mukaan välittömästi. Rollikan etu taas on raiteettomuus eli edullisuus. Ne myös kuluttavat raitiotietä vähemmän sähköä.

6.3.2 Argumentointi kaupungin kehittämisen kehyksessä

Kaupungin kehittämisen kehys käsittelee raitiotien vaikutuksia kaupungin kehittymiselle. Kaupunkia voidaan kehittää erilaisiin suuntiin, ja käsitykset näistä suunnista eroavat keskustelijoiden kesken. Raitiotie vaikuttaa kaupunkirakenteeseen sitä tiivistäen, mikä nähdään joko hyvänä tai huonona asiana. Myönteisesti raitiotiehen suhtautuvat näkevät raitiotien vaikutusten olevan hyviä muun muassa kaupunkirakenteen kannalta. Negatiivisesti tai kriittisesti raitiotiehen suhtautuvat taas näkevät raitiotien vaikutusten olevan negatiivisia ja kaupunkia asuinympäristönä huonontavia. Raitiotiehen suhtautuu tässä kehyksessä myönteisesti 12 kirjoittajaa ja kielteisesti tai kriittisesti 13 kirjoittajaa.

Taulukkoon olen koonnut kehyksessä esiintyvät väitteet eli perustelujen kohteet.

Väite	**Lukumäärä**
Raitiotiellä on positiivisia vaikutuksia kaupungin kehittämiseksi.	12
Raitiotiellä on negatiivisia vaikutuksia kaupungin kehittämiseksi.	13
Yhteensä	25

Taulukko 2.

Argumentointi kaupungin kehittämisen kehyksessä on tiivistettävissä kahteen vastakkaiseen väitteeseen raitiotien aiheuttamien vaikutusten perusteella. Toisaalta raitiotien sanotaan aiheuttavan negatiivisia vaikutuksia Tampereen kaupungin kehittymiselle ja toisaalta näiden vaikutusten sanotaan olevan positiivisia. Tyypillistä on tulevaisuusnäkökulma ja vertailu nykytilan ja tulevaisuuden välillä. Perustellaan sitä, millainen kaupunki Tampere on tulevaisuudessa ja millainen tulevaisuuden Tampere olisi hyvä ja toivottava. Osassa kirjoituksissa sivutaan myös muita asioita kuin vaikutuksia kaupunkikehittämiseen, kuten raitiotien muita etuja tai haittoja. Pääpaino kirjoituksissa on silti nimenomaan kaupungin kehityksessä ja muun muassa kaavoituksessa. Keskustelu meinaa karata välillä kauaksikin raitiotiestä koskemaan kaupunkikehittämistä yleisesti, mutta keskustelun lähtökohta on ratikka ja sen aikaansaama tarve tai mahdollisuudet tiivistää kaupunkirakennetta.

Perustelut

Väitteiden perusteluissa mainitaan asioita, joiden vuoksi raitiotie aiheuttaisi positiivisia tai negatiivisia vaikutuksia kaupungille. Huomattavaa on, että kaupunkirakenteen tiivistymistä käytetään perusteluna kummassakin väitteessä. Kaupunkirakenteen tiivistämisen koetaan olevan joko positiivinen tai negatiivinen kehityssuunta. Voikin sanoa, että kummankin väitteen taustalla on toisistaan poikkeava käsitys siitä, millainen on hyvä kaupunki ja hyvä tulevaisuuden Tampere.

Raitiotien vaikutuksiin positiivisesti suhtautuvat näkevät raitiotien olevan keino päästä parempaan ja vetovoimaiseen kaupunkiin. Raitiotie on tulevaisuutta varten tarpeellinen hanke, jonka avulla varaudutaan kaupungin väestönkasvuun ja yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen mahdollistaa kasvavan väestön asuttamisen kestävällä ja edullisella tavalla.

> *"Tampere kasvaa kaikissa skenaarioissa myös tulevina vuosina, ja poliittisilla päätöksillä voidaan ohjata kasvua niin kantaville kuin pettävillekin poluille. Ratikkapäätös luo pohjaa kestävälle kasvulle. Tämän olemme velkaa niin nykyisille kuin tulevillekin tamperelaisille."* (AL 26.4.2014)

> *"Tampereen raitiotieratkaisulla varaudutaan vuosikymmenten väestönkasvuun ja yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen."* (AL 6.5.2014)

Raitiotie on puolustajien mukaan keino, joka mahdollistaa kaupungin kestävän kasvun ja toimivuuden myös tulevaisuudessa. Vain linja-autoilla liikennöimällä väestönkasvun hallitseminen ei onnistu, vaan yhdyskuntarakenne lähtee hajautumaan. Hajautuminen taas ei ole kestävä tapa kehittää kaupunkia, sillä se lisää kustannuksia, eikä sille ole koeta olevan kysyntää. Rakentaminen on edullisempaa jo olemassa olevan infrastruktuurin yhteyteen, joten raitiotien mahdollistama täydennysrakentaminen on toimivin tapa asuttaa kasvava väestömäärä. Raitiotie nostaa maan arvoa vaikutusalueellaan, joten radan varsien vajaalla käytöllä oleva maa saadaan ratikan ansiosta kannattavalla tavalla hyötykäyttöön. Täydennysrakentaminen sijoitetaankin jo olemassa olevan kaupunkirakenteen sisällä pääasiassa alueille, joiden rakentaminen ei poista esimerkiksi puistoja. Tällaisia vajaakäytöllä olevia alueita ovat esimerkiksi parkkipaikat. Raitiotien ansiosta asuntoja pystytään rakentamaan lähelle julkista liikennettä ja hyvien kulkuyhteyksien päähän käyntikohteista, jolloin yksityisautoilun vaatimaa infraa tarvitaan vähemmän. Kirjoituksissa myös muistutetaan, että kaupungin laidalle uusien asuinalueiden rakentaminen edellyttää viheralueiden poistamista ja täysin uuden kalliin infrastruktuurin, kuten teiden rakentamista.

> *"Kaupungin levittäminen laidoistaan ei ole ongelmatonta tai halpaa. Kun puut raivataan, putket kaivetaan ja asfalttitie lanataan, katoaa juuri yhtä uutta asukasta kohti suuret määrät sitä vihreyttä, jota sa-*

> *notaan suojeltavan. "Orgaaninen kasvu" onkin erityisesti teiden, liittymien ja parkkipaikkojen kasvua."* (AL 28.11.2014)

Raitiotien hyviä vaikutuksia perustellaan myös Tampereen nykyisellä kaupunkirakenteella. Tampereen keskusta sijaitsee kannaksella ja asuinalueet ovat levittäytyneet nauhamaisesti sen molemmille puolille, jolloin korkeasti kuormitetut runkolinjat ovat osoittautuneet toimiviksi jo linja-autojen kohdalla. Raitiotie taas nimenomaan on perusteltu ratkaisu Tampereen kaltaiselle keskustan läpi kulkevalle runkolinjalle. Nykyisen kaupunkirakenteen ansiota on, että suurin osa tamperelaisista asuu, työskentelee tai asioi kävelymatkan päästä raitiotielinjan pysäkeistä ja raitiotie yhdistää nämä käyntikohteet toisiinsa. Huomattavaa on kirjoitusten mukaan myös se, että maankäytön tehostuessa radan varressa asuntojen ja käyntikohteiden määrä kasvaa entisestään ratikan vaikutusalueella.

> *"Ratikkapysäkkien vaikutusalueella sijaitsee jo nyt 80 400 asukasta, 44 200 työpaikkaa ja 50 merkittävää käyntikohdetta. Nämä luvut kasvavat maankäytön painottuessa raidekäytäville väestönkasvun myötä."* (AL 8.6.2014)

Raitiotie helpottaa myös liikkumista kaupungin keskusta-alueella. Raitiotie ei vie oikeutta ajaa yksityisautolla, mutta se lisää joukkoliikenteen käyttämisen houkuttelevuutta. Tämän vuoksi raitiotie vaikuttaa kaupunkiin vapauttamalla katutilaa ja helpottamalla yksityisautojen ja bussijonojen aiheuttamia ruuhkia. Keskustan alueella erityisesti linja-autojen väheneminen lisää viihtyisyyttä ja vapauttaa tilaa ihmisten käyttöön. Kirjoitusten mukaan odotettavissa on myös autoilun vähenemisen ja tehokkaamman joukkoliikenteen ansiosta autoilulle tarvittavan infran vähenemistä. Jos raitiotiestä huolimatta taas haluaa tai täytyy kulkea yksityisautolla, on tämä ruuhkien vähenemisen vuoksi sujuvampaa. Linja-autoilla jatkaminen johtaa päinvastoin tilanteeseen, jossa linja-autoja täytyy lisääntyneen väestömäärän ja liikkumistarpeen vuoksi lisätä katutilaan. Tämä johtaa niin suureen linja-autojen määrään, että ne vähentävät viihtyisyyttä, hajauttavat kaupunkia ja ketjuuntuvat, jolloin joukkoliikenteen houkuttelevuus laskee, yksityisautoilu lisääntyy ja ruuhkat kasvavat.

Myös asiantuntijoiden työtä ja selvityksiä käytetään perustelemaan raitiotien hyviä vaikutuksia. Selvityksiä ovat laatineet useat kymmenet ammattilaiset, joiden aikaansaamat tulokset puoltavat ratikkaa. Selvityksissä todetaan raitiotien vaikutusten olevan suotuisia ja esimerkiksi katutilan ratikkareitillä riittävän hyvin. Lisäksi raitiotien edullisuuden ja tarpeellisuuden osoittavissa selvityksissä raitiotietä on peilattu tulevaisuuden tarpeisiin, eikä takerruttu nykytilaan. Raitiotien tarpeellisuus on tulevaisuudessa ja siihen varautumisessa, eikä varsinaisesti nykyhetken tilanteessa.

> *"Bussimiesten varjoraportista näkee nopeasti, että miehet ovat oman alansa asiantuntijoita ja siellä oli ansiokasta tietoa bussi-innovaatioista. Mutta raportissa kaikki peilattiin vain nykytarpeisiin. Ratikkaa suunnitellaan siksi, jotta kaupunki voisi kasvaa kestävästi joukkoliikenteen varaan, jotta joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaisi ja jotta kaikki mahtuisivat kyytiin myös tulevaisuudessa."* (AL 4.5.2014)

Puolustajat muistuttavat kritisoijia siitä, että kaupunkirakenteen tiivistäminen ei edellytä viihtyisyyden laskua rakentamalla ahtaasti tornitaloja viheralueiden ja tilan kustannuksella. Kaupunkiasumiselle on kysyntää, joten kaupungin on vastattava tähän pyrkimällä rakentamaan kaupungistumistrendin mukaista asuntokantaa. Omakotitaloalueiden lisäksi ihmiset haluavat asua keskustassa lähellä palveluja ilman omaa autoa, jolloin kirjoittajien mukaan asuntoja on rakennettava sinne, minne ihmiset haluavat muuttaa. Monenlaista tarjontaa on siis oltava.

> *"Tampereelle muuttaa vuosittain 2 000-3 000 uutta asukasta, ja tämä vaatii toimenpiteitä kaupungilta. Leimallista on, että kaupunkiin muuttavat ihmiset haluavat asua keskusta-alueella palveluiden ja tapahtumien polttopisteessä ilman omaa autoa, kahta hehtaaria maata ja asioimista peltomarketeissa."* (AL 26.7.2014)

Tätä tukee myös asuntojen hinnan määräytyminen kysynnän ja tarjonnan lakien mukaisesti. Kaupunkilaiselle elämäntavalle voidaan sanoa olevan kysyntää, sillä asuntojen hinnat nousevat kalliimmiksi alueilla, joilla palvelut ovat lähellä ja rakentaminen on tiivistä. Maaseudulla ja kaukana palveluista asuminen taas on halvempaa. Raitiotie valmistuessaan nostaa radan varressa sijaitsevan maan arvoa, mikä johtaa paitsi kaupungin kannalta lisääntyneeseen rakentamispotentiaaliin myös vaikutusalueella jo sijaitsevien asuntojen arvon nousuun.

Raitiotie myös parantaa kaupungin eri käyntikohteiden saavutettavuutta. Hanke on siis eduksi myös kaupunkirakenteen sosiaalisen eriytymisen ehkäisemisessä. Raitiotien avulla jokainen pääsee esteettömästi kulkemaan kaupungissa sen eri kohteiden välillä, kun esimerkiksi pyörätuolit ja lastenvaunut pääsevät joukkoliikennevälineeseen esteettömästi ja mahtuvat kyytiin paremmin.

> *"Heikko saavutettavuus eriarvoistaa asuinalueita ja pahimmassa tapauksessa luo epätoivottua kehitystä eli slummiutumista. Ratikalla ehkäistään alueiden eriarvoistumista ja lisätään yhdenvertaisia mahdollisuuksia palveluihin."* (AL 25.5.2014)

Raitiotien negatiivisia vaikutuksia perustellaan pääosin sillä, että raitiotien vuoksi tehtävä kaupunkikehittäminen kerrostaloineen tekee kaupungista epäviihtyisän. Mielipidekirjoituksissa raitiotien ei itsessään koeta aiheuttavan epäviihtyisyyttä, mutta hankkeen aikaansaamaa kaupunkirakenteen tiivistymistä ja täydennysrakentamista pidetään kaupungin viihtyisyydelle ja kaupunkikuvalle vahingollisena.

> *"Olen suhtautunut ratikkaan periaatteessa myönteisesti. Olen ajatellut sen olevan piristys kaupunkikuvaan. Mutta koska ratikan kylkeen on koplattu valtava kerrostalomassa, voidaan sanoa hyvästit vanhalle kaupunkimaisemalle."* (AL 21.7.2014)

Raitiotien ja sen mukana tulevan täydennysrakentamisen nähdään johtavan kaupunkiin, jossa on vieri vieressä korkeita kerrostaloja ja tila ja avaruus ovat mennyttä. Ratikan siis ajatellaan aikaansaavan ahtautta ja pilaavan Tampereelle tyypillisen kaupunkikuvan. Täydennysrakentamisessa negatiivisena nähdään ahtauden lisäksi viheralueiden poistuminen. Kirjoittajien mukaan kaupungin kasvattaminen sisältä päin johtaa siihen, että puistot rakennetaan asuinkerrostaloiksi. Kaupungissa sijaitsevat viheralueet ja kaupungin viherryttäminen koetaan viihtyisyyttä parantavana tekijänä. Tavoitteena tulisi siis olla vehreän puutarhakaupungin rakentaminen, jossa lähellä on puistoja ja muita viheralueita, eikä täydennysrakentamisen aikaansaama ahdas betonikaupunki. Yksi kirjoittaja muistuttaa, että kaupunkilaisilta kysyttäessä nämä varmasti toivoisivat kaupunkiin lisää vehreyttä, puistoja, palveluja ja viihtyisyyttä, eivätkä uusia kerrostaloja. Toinen kirjoittaja taas huomauttaa, että Tampereen kehittämissuunnitelmat ovat ympäristöpsykologian vastaisia tarkoittaen tällä, että suunnitelmat vähentävät asukkaiden viihtyvyyttä.

> *"Tampereen keskustan kehittämistrendi on täysin ympäristöpsykologian tutkimustiedon kanssa ristiriidassa kolossaalisine hankkeineen, ylimitoitettuine tiivistämissuunnitelmineen sekä puisto- ja viheralueiden hävittämisineen."* (AL 18.8.2014)

Tiiviin rakentamisen ja puistojen häviämisen koetaan vaikuttavan myös Tampereen imagoon. Liian tiivis rakentaminen ja asuntojen tekeminen uusille asukkaille siis kääntyy itseään vastaan ja huonontaa kaupungin imagoa ja houkuttelevuutta, vaikka itse raitiotie olisikin imagon kannalta hyväksi.

> *"Maisemanmuutos koskee Tampereen imagoa. Ratikka tulee surraamaan erinäköisessä Tampereessa kuin moni haaveili. Se mikä ratikan mielikuvahyödyillä saavutetaan, se tiiviillä rakentamisella menetetään."* (AL 7.7.2014)

Ympäristön täyteen rakentaminen myös nähdään asuntojen hintoja laskevaksi tekijäksi. Siinä missä raitiotie nostaisi vaikutusalueellaan maan ja asuntojen arvoa parantuneilla yhteyksillä, raitiotien vuoksi tehtävä täydennysrakentaminen johtaisi asuntojen arvon tippumiseen. Biokaasubussit nostetaan tässä yhteydessä esille: niiden avulla maan arvo nousisi ja täydennysrakentamista voisi jakaa laajemmalle alueelle koko kaupunkiin, jolloin liian tiiviin rakentamisen haittoja ei kasaantuisi.

Raitiotien vuoksi tehtävää rakentamista moititaan myös ympäristövaikutuksista. Kirjoituksissa viitataan esimerkiksi tutkimuksiin, joissa kaupunkiasumisen on todettu aiheuttavan enemmän hiilidioksidipäästöjä kuin maaseudulla asumisen. Myös itse rakentamisen koetaan olevan ympäristölle haitallista päästöineen. Ympäristövaikutukset kohdistuvat myös ihmisten terveyteen. Kaupunkiasuminen altistaa päästöille ja melulle ja ahdas asuinympäristö lisää sosiaalisia ongelmia ja esimerkiksi stressiä.

Ratikalla ei koeta olevan positiivisia vaikutuksia myöskään kaavoitukseen.

> *”Ratikka tulee ohjaamaan kaavoitusta vuosikymmeniksi eteenpäin. Vuores ja Nummi-Sorila tulevat jäämään torsoiksi. Ei sen takia, etteikö niillekin alueille olisi halukkaita muuttajia, mutta ratikka pitää maksaa jollain keinoilla ja virkamiehet sekä poliitikot, jotka puoltavat ratikkaa tulevat kohdentamaan kaavoituksen "kalliimmille" tonteille ja alueille maksimoidakseen kaupungin kaavoitustulot.”* (AL 15.6.2014)

Kirjoittajien mukaan ratikka vääristää kaupunkikehitystä ja kaavoitusta. Raitiotie on rakenteeltaan jäykkä ja se johtaa keskittävään kaupunkikehittämiseen. Rakentaminen siis tulee kohdistumaan raitiotien varsien kannattaville rakennuspaikoille, mutta muun kaupungin kehittäminen unohtuu. Raitiotie tulee eriarvoistamaan alueita, vaikka kaavoituksen tavoitteena on luoda homogeenisiä ja sekoittuneita alueita.

Kritiikkiä saa osakseen myös raitiotien perusteeksi puolustajien puolelta esitetty väestönkasvu ja kaupungin vetovoiman säilyttäminen. Kirjoittajat kysyvät, onko väestönkasvua kiihdytettävä ja tuettava, jos se johtaa nykyistä huonompaan ja epäviihtyisämpään kaupunkiin. Nykyisillä tamperelaisilla nähdään olevan oikeus viihtyisään asuinkaupunkiinsa, eikä sitä saisi pilata sen vuoksi, että mahdollisimman moni mahtuisi Tampereelle. ”Me tamperelaiset” -retoriikkaa esiintyykin kirjoituksissa perustellessa raitiotien huonoja vaikutuksia. Tamperelaiset kuvataan yhtenä joukkona, jotka eivät halua kaupunkiaan rakennettavan täyteen ja ahtaaksi. Erityisesti tämä koskee ”vanhoja” tamperelaisia, jotka aineiston mukaan haluavat säilyttää kaupungin totutunlaisena.

> *”Mikseivät muut Tampereen päättäjistä ole puolustaneet meidän nykyisten tamperelaisten oikeuksia viihtyisään asuin- ja elinympäristöömme? Valtuutetut puhuvat muuttoliikkeestä, tehokkuudesta, ratikan rahoituksesta, kaupungin vetovoimasta ja ilmastonmuutoksesta. Myös meillä nykyisillä tamperelaisilla on oltava sananvaltaa ja oikeuksia puolustaa ettei kortteleitamme pilata uusilla rumilla betonihökötyksillä.”* (AL 10.7.2014)

Myös siitä muistutetaan, etteivät kaupungit välttämättä kasva ikuisesti, vaan kasvu pysähtyy jossain vaiheessa. Kaupunkien kasvu on perustunut kauppaan, mutta verkkokaupan ja etätyön li-

sääntyessä eivät kaupungit välttämättä jossain pisteessä enää kasva vaan päinvastoin alkavat kutistua.

Tiivistetysti raitiotien vaikutuksia hyvinä pitävät sanovat raitiotien olevan perusteltu tulevaisuuden kaupungin kannalta. Heidän mukaansa raitiotien avulla kaupunki voi kasvaa kestävällä tavalla joukkoliikenteen varaan ja säilyttää vetovoimansa myös tulevaisuudessa, kun kaupunkirakenne on toimiva ja kaikki mahtuvat joukkoliikenteen kyytiin. Raitiotien vaikutuksia huonoina pitävät taas kokevat raitiotien mukaan liitetyn tiivistysrakentamisen johtavan ahtaaseen ja epäviihtyisään betonikaupunkiin. Raitiotiehanke, täydennysrakentaminen ja kaupungin infrastruktuurin kehittämisen siis nähdään olevan vahingollisia kaupungille.

6.3.3 Argumentointi talouden kehyksessä

Talouden kehyksessä keskitytään puhumaan raitiotiehankkeen hinnasta ja sen taloudellisista vaikutuksista. Suuri osa kirjoittajista näkee raitiotiellä olevan kunnallistalouden kannalta huonoja vaikutuksia ja sen olevan aivan liian kallis. Toisaalta osa näkee raitiotien tulevaisuuden tarpeeseen tehtävänä investointihankkeena, joka maksaa itsensä takaisin ja aiheuttaa pitkällä aikavälillä säästöjä.

Taulukkoon olen koonnut talouden kehyksen väitteet, jotka ovat tiivistettävissä kahdeksi toisistaan vastakkaiseksi väitteeksi.

Väite	**Lukumäärä**
Raitiotie ei ole taloudellisesti kannattava (nykyisessä taloustilanteessa).	15
Tehokas julkinen liikenne raitiotien avulla on taloudellisesti kannattava.	7
Yhteensä	22

Taulukko 3.

Kaikki kehyksen tekstit käsittelevät joko sitä, että raitiotie ei ole taloudellisesti kannattava ja se maksaa liikaa tai sitä, että raitiotien avulla julkisesta liikenteestä on mahdollista saada taloudellisesti kannattava. Talouteen liittyvä argumentointi voidaan siis tiivistää kahteen vastakkaiseen väitteeseen. Suurempi osa kirjoittajista suhtautuu raitiotiehankkeeseen negatiivisesti tai kriittisesti, joten kehyksessä on enemmän argumentointia sen väitteen puolesta, että raitiotien rakentaminen ei ole taloudellisesti järkevää. Osa kirjoittajista perustelee myös tarkemmin sitä, miksi raitiotie ei ole

järkevä nykyisessä taloustilanteessa. Myös raitiotien kustannusarviota kohtaan osoitetaan kritiikkiä. Toisaalta myös raitiotien taloudellista kannattavuutta puolustavia kirjoituksia on useita. Näissä perustellaan, sitä minkä vuoksi raitiotie on pidemmällä tähtäimellä kannattava ja korjataan toisen osapuolen näkemyksiä raitiotieinvestoinnin kuluista.

Perustelut

Taloudellisuuteen ja kannattavuuteen liittyvien väitteiden perustelut pyörivät luontevasti kannattavuuden, järkevyyden ja raha-asioiden ympärillä. Raitiotien kannattamattomuutta ja kannattavuutta perustellaan sillä, ettei kaupungilla ole varaa raitiotiehen ja toisaalta sillä, että raitiotien avulla joukkoliikenteestä tulee kannattavaa ja bussijärjestelmään verrattuna luvassa on säästöjä.

Huoli Tampereen talouden tilasta toistuu useissa kirjoituksissa, joissa raitiotietä ei pidetä kannattavana. Näissä kirjoituksissa raitiotiehen ei nähdä olevan varaa kaupungin nykyisessä taloustilanteessa. Kaupungin talouden sanotaan olevan jo miljoonia euroja miinuksella, eikä kalliiseen raitiotiehen ole siis kerta kaikkiaan varaa. Kaiken raitiotiehen menevän rahan nähdään olevan pois muista kohteista. Kirjoittajat näkevät kaupungin toiminnan jopa edesvastuuttomana, kun muualta ihmisten hyvinvointia edistävistä tahoista leikataan, mutta suurhankkeita on tekeillä useita.

> *”On edesvastuutonta ihmisten terveydellä leikkimistä säästää homekorjauksista kouluissa, päiväkodeissa ja keskussairaalassa ja samaan aikaan väittää ratikkaa välttämättömäksi täysin imago- tai tunnepohjalta.”* (AL 9.8.2014)

> *”Eikö tämmöisenä aikana pitäisi suunnitella vain yhtä asiaa kerrallaan ja viedä se loppuun, jotta kuntalaisten perustarpeista voidaan pitää huolta? Mikä on siis meille tärkeintä - ihmiset vai tulevaisuuden visioiden toteuttaminen?”* (AL 8.11.2014)

Kaupunkia arvostellaan sen investointikassan pohjattomuudesta samalla kun tärkeämmäksi nähdyistä asioista leikataan rahaa pois. Kirjoituksissa toivotaankin, että kaupunki keskittyisi yhteen hankkeeseen kerrallaan ja priorisoisi rahan käyttöä järkevästi. Esimerkiksi raitiotien voisi toteuttaa vasta tulevaisuudessa, kun taloustilanne on parantunut. Hankkeen pelätään myös nostavan kunnallis- ja kiinteistöveroja, jotta hankkeen kulut saataisiin katetuksi. Lisäksi arvostellaan sitä, että kaupunki pyrkii rahoittamaan hanketta rakennusliikkeiden avulla myymällä maata rakennettavaksi, eikä korjaamalla taloutta karsimalla ylisuuria menoja.

> *”Kansanedustaja Kimmo Sasi tyynnytteli 17.2. Ylen haastattelussa ratikkaintoa toteamalla, että valtion rahoitusta tuskin saadaan. Silti ratikkaa suunnitellaan suurella rahalla ja silmät kirkkaina toivotaan,*

> *että valtion kassa lähivuosina täyttyy. Leikkauslistojen Suomessa tämä ei ole realismia."* (AL 24.4.2014)

Raitiotiehen on haluttu valtiolta rahoitusta 30 %:n verran kaikista kuluista ja tämän toteutuminen on asetettu ehdoksi hankkeen toteutukselle. Raitiotietä ei pidetä kannattavana tai järkevänä siitäkään syystä, että valtio ei ole luvannut osallistua raitiotien kuluihin, eikä todennäköisesti tukea ole tulossa. Muutamassa kirjoituksessa mainitaan myös, että raitiotie on Tampereelle turha. Kallista investointia on kannattamatonta tehdä, koska sitä ei tarvita.

> *"Moni suhtautuu raitiotiehankkeeseen epäilevästi, koska Tampereen taloustilanne on heikko. Jos lykkäämme hanketta, siirrämme myös siitä saatavia hyötyjä. Toteutusta tulisi paremminkin kiirehtiä."* (AL 12.5.2014)

Toisaalta muistutetaan myös siitä, että raitiotiehankkeen viivyttäminen siirtää myös hankkeesta saatavia hyötyjä. Raitiotien taloudellista kannattavuutta perustellaan sillä, että se vähentää joukkoliikenteen vuosittaisia kustannuksia yleissuunnitelman mukaan noin 5-8 miljoonaa euroa vuosittain. Lisäksi lipputulojen on laskettu nousevan noin 6,5 miljoonaa euroa. Hankkeen kuoletusajaksi lasketaan 30 vuotta. Bussien lisääminen ei pitkällä tähtäimellä ole tehokasta, sillä niiden huolto-, korjaus- ja infrakustannukset ovat korkeammat. Bussijärjestelmää kehittämällä ei siis päästä vuosittaisiin säästöihin vaan vuosikustannukset kohoavat. Lisäksi kaupungin runkolinjan nopeuttaminen tuo vuosittaisiin käyttökustannuksiin säästöjä Helsingin kaupungin tarkastuslautakunnan laskelman mukaan.

Raitiotien kustannustehokkuutta kuitenkin epäillään. Raitiotien kannattamattomana näkevät sanovat, ettei ole kovin uskottavaa, että yli 300 miljoonan hintainen investointi voisi olla edullisempaa kuin linja-autoliikenteessä pitäytyminen. Lisäksi heidän mukaansa uudenaikaisilla busseilla saadaan samat taloudelliset hyödyt kuin ratikalla, Helsingissä bussit ovat raitiotietä taloudellisempia ja joukkoliikenteen hintaa laskemalla saataisiin kulkutapaosuus nousuun.

> *"Ratikan väitetään nostavan kaksi prosenttia joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Joukkoliikenteen hintajoustotaulukoista näemme, että jokainen 10 prosentin lipunhinnan alennus lisää joukkoliikenteen kysyntää kolme prosenttia. Eli alle 3 miljoonalla eurolla vuodessa joukkoliikenteen kysyntä nousisi välittömästi ja merkittävästi - ilman kaupungin talouden syöksykierteeseen saattavaa miljardi-investointia."* (AL 19.6.2014)

Sekä raitiotietä taloudellisesti kannattavana että kannattamattomana pitävät tahot perustelivat väitteitään vedoten asiantuntijoiden työhön ja selvityksiin. Esimerkiksi useampi raitotietä kannat-

tamattomana pitävä toteaa, että myöskään asiantuntijat eivät pidä ratikkaa kannattavana. Heidän mukaansa asiantuntijoiden mukaan raitiotie olisi lasketuilla matkustajamäärillä liian tehoton, matkustajamäärien tulisi moninkertaistua, jotta hankkeesta tulisi kannattava, ja lipputulot eivät ole riittävät kattamaan ratikan käyttökustannuksia. Raitiotietä kannattavana pitävät taas sanovat, että raitiotiestä on laadittu sitä tukevat kattavat kannattavuuslaskelmat, joita kaupungin apuna on ollut laatimassa asiantuntijoita niin kotimaasta kuin ulkomailtakin. Lisäksi tehdyissä tai tekeillä olevissa kannattavuuslaskelmissa käytetään juuri niitä kriteereitä, joita kritisoijat nostavat esille tarpeellisiksi tutkia. Heidän mukaansa raitiotien oikeat kustannukset löytyvät yleissuunnitelmasta ja sen liitteistä. Tämä ennuste raitiotien hyödyistä on vielä laskettu maltillisesti, sillä säästöjä on tulossa todennäköisesti enemmän kuin on arvioitu esimerkiksi Bergenistä saadun tuoreen esimerkin mukaisesti.

> *"Raitiotien huolellinen suunnittelu ja tämän jälkeen mahdollisimman nopea siirtyminen bussiliikennettä kertaluokkaa tehokkaampaan runkoliikennöintiin ratikan avulla säästävät siis kaupungin rahoja ainakin Tampereella jopa enemmän, kuin varovaisesti laadittu yleissuunnitelma antaa olettaa."* (AL 4.6.2014)

Ratikkaa kannattamattomana pitävät arvostelevat tehtyjä selvityksiä raitiotien kannattavuudesta ja tekevät omia laskelmiaan raitioteiden kustannuksista muiden toteutuneiden hankkeiden perusteella. Heidän mukaansa raitiotiestä tehdyt laskelmat on saatu näyttämään siltä, että hanke on kannattava. Selvityksiä syytetään siis tarkoitushakuisuudesta ja oletettujen tulojen käyttämisestä siinä, että hankkeesta saataisiin rakennettua kannattava paperilla. Suunnittelutyötä arvostellaan myös siksi, että hankesuunnitteluun kulutetaan rahaa niin paljon, että sillä varjolla myös itse hanke on myöhemmin hyväksyttävä, ettei suunnitteluun menevät rahat ole hukkaan heitettyä.

> *"On naurettavaa laittaa selvien menojen vastapainoksi oletustuloja ja saadaan näyttämään laskelmat jopa tuottavilta. Oletuseuroilla ei paljon laskuja maksella."* (AL 2.5.2014)

> *"Jos otetaan näistä projekteista kaksi keskimmäistä ja jätetään kallein ja halvin pois, niin saadaan raideinfran kilometrikustannukseksi keskimäärin 25 miljoonaa euroa kilometriltä (Tampereen arvio on 10,5 miljoonaa euroa kilometriltä). Kaikkien neljän keskiarvo olisi tosin lähes sama. Tampereen suunnitellut raitiotielinjat Hervanta-Keskusta-Lentävänniemi ja Keskusta-TAYS kokonaispituus on 23,5 kilometriä, jolloin tuolla 25 miljoonaa euroa kilometri -arvolla Tampereen raideinfran kustannukseksi tulisi noin 590 miljoonaa euroa."* (AL 3.6.2014)

Raitiotien kustannusarviota vertaillaan muiden maiden esimerkkeihin, joiden mukaan Tampereen raitiotien kustannukset on laskettu alakanttiin ja kustannusarvio on liian alhainen. Esimerkiksi monissa eurooppalaisissa kaupungeissa raitiotien kilometrihinnaksi on tullut suurempia summia

kuin Tampereen raitiotien kustannuksiksi on arvioitu. Suurimpana arviona esitetään neljän Euroopan kaupungin hankkeiden hintojen keskiarvoksi 25 miljoonaa euroa kilometriltä, kun yleissuunnitelmassa esitetty arvio Tampereen ratikan kilometrihinnaksi on noin 10,5 miljoonaa euroa.

Raitiotietä kannattavana pitävät kirjoittajat toteavat kuitenkin, ettei eri maiden raitiotiehankkeiden kustannuksia voi pitää luotettavana vertailukohtana. Hankkeiden sisältö on niin erilainen, että ainoa luotettava tapa vertailla on purkaa hankkeet pieniin osiin. Esimerkiksi Ranskassa hankkeen hintaan voi lisätä kaiken julkisivuremonteista lähtien, kun taas Bergenissä hintaan on vaikuttanut luonnonolosuhteet, jotka vaativat esimerkiksi 2 kilometriä kallioon louhittua tunnelia. Lisäksi esimerkkejä on myös Tampereen arviota edullisemmista hankkeista: Helsingissä 2000-luvulla on rakennettu raitiotietä 5 miljoonan euron kilometrihinnalla ja Norrköpingissä 4,5 miljoonan euron kilometrihinnalla. Helsingin raitiotien kustannusten sanotaankin olevan paras vertailukohta. Lisäksi esitetään Suomen rautateiden kustannuksia vertailukohdiksi toki sillä varauksella, että kevyellä raitiotiellä ja raskaalla rautatiellä on eronsa.

> *"Edellä mainittujen lukujen perusteella on täysin mahdotonta väittää, että Tampereen ratikkainfra maksaisi esimerkiksi 25 miljoonaa euroa kilometri. Oikeat kustannukset on arvioitu yleissuunnitelmassa ja sen liitteissä. Tällaisten lukujen esittäminen jonkinlaisena faktana on vastuutonta veronmaksajien pelottelua ja harhaanjohtamista."* (AL 8.6.2014)

Raitiotien kannattavuuden puolesta argumentoijat keskittyivät tuomaan esille raitiotiestä saatavia pitkän aikavälin taloudellisia hyötyjä, kuten säästöjä liikennöintikuluissa. Lisäksi he esittivät vastaargumentteja toisen osapuolen esittämille kustannusarvioille. Kannattamattomuuden puolesta taas keskityttiin raitiotien kalliiden investointikulujen ja kuntatalouden huonon tilanteen väliseen problematiikkaan. Osa kirjoittajista ajattelee, että raitiotie on muuten toteuttamiskelpoinen, mutta taloudellisesti aika on juuri nyt väärä. Perusteita raitiotien kannattamattomuudelle haettiin myös esittämällä muiden raitiotiehankkeiden kulujen perusteella Tampereen raitiotiehankkeen arvioitujen kulujen paikkansapitämättömyyttä.

6.3.4 Argumentointi reittivalinnan kehyksessä

Reittivalinnan kehyksessä oleellista raitiotiessä on sen reitin valinta. Kehyksessä siis keskitytään argumentoimaan raitiotien mahdollisten reittien puolesta tai niitä vastaan. Osassa teksteissä annetaan perusteluja myös sille, miksi raitiotie on hyvä rakentaa, mutta pääpaino teksteissä on reittivalintojen perustelussa.

Taulukkoon olen koonnut mielipidekirjoituksissa esiintyvät väitteet eli perustelujen kohteet.

Väite	**Lukumäärä**
Raitiotie tulisi rakentaa Pispalan valtatien kautta.	8
Lyhyt reitti Tays-Pyynikintori on riittävä.	1
Hervantalaisilla tulisi olla oma ratikkalinja.	2
Raitiotie ympyrälinjana Paasikiventie-Pispalan valtatie.	1
Yhteensä	12

Taulukko 4.

Pääosin kehyksen argumentointi koski raitiotien rakentamista Pispalan valtatien kautta. Vuonna 2014 kaupunginhallitus suositteli raitiotien viemistä Paasikiventien kautta aiemmasta poiketen, mikä aiheutti Pispalan valtatien vaihtoehdon puolustamisen. Näiden kirjoitusten lisäksi nostettiin esille myös muita vaihtoehtoisia reittiajatuksia. Paasikiventien reittiä puolustavia kirjoituksia ei aineistossa ole. Paasikiventien reittiä on puollettu muun muassa Paasikiventien varren maankäyttöpotentiaalilla ja linjan kulkemisella omalla ajourallaan pois muun liikenteen seasta (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma).

Perustelut

> *"Reitti Pispalan kautta on paitsi mahdollinen, myös taloudellisesti ja sosiaalisesti paras vaihtoehto. Onko ratikan tarkoitus ainoastaan mahdollistaa siirtyminen keskustasta Lielahteen ostoksille vai palvella joukkoliikennettä laajemminkin?"* (AL 21.3.2014)

Pispalan valtatien reitin puolesta mielipidekirjoituksissa on runsaasti perusteluita. Olennaisimpana syynä sille, miksi raitiotie pitäisi viedä Pispalan valtatien kautta, esitetään Pispalassa sijaitsevia asutusta ja käyntikohteita. Paasikiventiestä on hyötyä vain harvoille ja se ohittaa Pispalan lisäksi myös muita asuinalueita, kuten Haapalinnan ja Hyhkyn. Pispalan kautta viety raitiotie on heti valmistuessaan Pispalan tuhansien asukkaiden käytössä toisin kuin Paasikiventiellä, jonne asutusta saadaan vasta tulevaisuudessa. Pispalan valtatiellä sijaitsee asutuksen lisäksi jo nyt runsaasti kohteita, joissa työskenteleville, opiskeleville ja vieraileville raitiotiestä olisi välittömästi sen valmistuttua konkreettista hyötyä.

> *"Pispalan valtatiellä on paljon palveluita, joilla on runsaasti potentiaalisia ratikan käyttäjiä: Tipotien sosiaali- ja terveysasema, Peurankallion palvelutalo, monia päiväkoteja ja kouluja esimerkiksi Pispan kou-*

> *lu ja Tampereen ammattiopiston Pyynikin tilat, liikunta- ja kulttuuripalveluita, kuten Teatteri Mukamas, Ahjolan kansalaisopisto, Pyynikin palloiluhalli ja Pispalan kirkko sekä lukuisia pienyrityksiä, ravintoloita ja vähittäiskauppoja."* (AL 16.6.2014)

Pispalan valtatiellä on väylä valmiina, joten vaihtoehto tulee kirjoitusten mukaan yli miljoona euroa halvemmaksi kuin Paasikiventie. Paasikiventielle täytyy rakentaa kaikki alusta alkaen ja reitti vaatii myös siltoja ja muuta kalliimman infran rakentamista. Kirjoitusten mukaan esimerkiksi konsulttiyhtiö Ramboll pitää Pispalan valtatietä teknisesti helpommin toteutettavana reittinä. Paasikiventien reittiä on ajettu muun muassa sillä perusteella, että Pispalan valtatie on ahdas, eikä raitiotie siis sopisi sinne kovin sujuvasti. Tämä kuitenkin tyrmätään mielipidekirjoituksissa, sillä Pispalan valtatielle saadaan kyllä järjestettyä tilaa. Esimerkiksi jalankulkua voi siirtää tien yhteyteen tehtävälle ulokkeelle ja rakentaa tielle kolme kiskoparia, joista vain keskimmäinen olisi koko ajan raitiovaunujen käytössä. Tämä malli perustuisi ruuhkan väistämiseen, sillä ulommaisista raiteista raitiovaunut käyttäisivät sitä puolta, jolla väistettäisiin ruuhkan suunta. Toisin sanoen aamuisin ruuhkan kulkiessa keskustaan päin, ratikan sen suuntainen raide olisi henkilöautojen käytössä. Raitiotie lisäksi poistaisi Pispalan valtatieltä huomattavan määrän linja-autoja, joten tilaa vapautuisi niin raitiotielle kuin henkilöautoille jo tämän bussien vähenemisen/poistumisen vuoksi. Pispalan linjaus vähentää kaikkiaan enemmän linja-autoja kuin Paasikiventien reitti.

Paasikiventien reitin huonoksi puoleksi mainitaan myös lähes jokaisessa asiaa käsittelevässä kirjoituksessa se, että Paasikiventieltä raitiotietä ei voi tulevaisuudessa jatkaa länsi-Tampereen suuntaan, jossa sijaitsee useita asuinalueita. Rautatie estää raitiotien jatkamisen Näsijärven rannan puolelta kohti länsi-Tampereen asuinalueita.

> *"Huolestuttavaa on, että jos nopeamman matka-ajan vuoksi valitaan Paasikiventien vaihtoehto, suljetaan samalla pois jatkomahdollisuus Länsi-Tampereelle. Jos raide kulkee pohjoisempaa reittiä, jää raitiotie junaradan esteen vuoksi kokonaan Länsi-Tampereen ulottumattomiin."* (AL 9.6.2014)

Paasikiventien reitti on Pispalan valtatien reittiä muutaman minuutin nopeampi, mutta mielipidekirjoituksissa kysellään, kannattaako tämän vuoksi luopua monesta Pispalan valtatien hyvästä puolesta. Voiko Lielahtea ja nopeaa yhteyttä sinne suosia muiden asuinalueiden kustannuksella? Muutama kirjoittaja muistuttaakin, että Lielahti ja Lentävänniemi tavoitetaan myös Pispalan valtatien reitissä, kun taas Paasikiventien reitti jättää monia asuinalueita sivuun.

Paasikiventien reittiä pidetään epävarmana myös siitä syystä, että raitiotietä ollaan vetämässä sinne perustuen oletukseen, että sen varrelle Santalahteen ja Hiedanrantaan muuttaa tulevaisuudessa

paljon uusia asukkaita. Sekin on kirjoittajan mukaan oletus, että nämä uudet asukkaat tulevat valitsemaan raitiotien kulkuvälineekseen.

> *"Reittipäätös pitäisi siis tehdä paremmin nykyisen todellisen ja perustellun tarpeen pohjalta kuin oletetun ja rakennusliikkeiden imago-arvon pohjalta."* (AL 29.6.2014)

Pispalan valtatien reitin varrella on jo nyt runsaasti asukkaita ja muun muassa opiskelijoita, jotka ovat raitiotien potentiaalisia käyttäjiä. Pispalan valtatiellä saataisiin siis hyötyjä lipputuloista heti raitiotien valmistuessa, kun taas Paasikiventiellä raitiotie kulkee vielä valmistuessaan sivussa ihmisistä ja asunnoista Lielahteen saakka. Paasikiventien reitti voitaisiin muutaman kirjoituksen mukaan rakentaa toisen vaiheen hankkeena myöhemmin, kun alueella on jo uusien asuinalueiden asukkaita ja raitiotie olisi todettu tarpeelliseksi. Toisaalta muistutetaan, että myös lähijuna voi olla siihen mennessä toiminnassa Ylöjärven suuntaan, jolloin lähijuna saattaa vastata riittävästi Näsijärven rannan asuinalueiden liikkumistarpeisiin.

Lähes kaikissa Pispalan valtatietä puolustavissa kirjoituksissa vedotaan myös siihen, että kaupunkilaiset, suunnittelutoimistot ja muut asiantuntijat puoltavat Pispalan valtatietä. Kirjoituksissa ollaan huolissaan siitä, että kaupunginhallitus on suosituksellaan ohittanut suurimman osan kaupunkilaisten mielipiteistä ja toiminut vastoin asiantuntijoiden suosituksia. Paasikiventien reitillä siis ohitetaan kirjoittajien mukaan kaupunkilaisten eli raitiotien verovaroin rahoittajien ja käyttäjien mielipiteet. Pispalan ystävät -kansanliike keräsi adressia Pispalan valtatien linjauksen puolesta ja muutamassa mielipidekirjoituksessa myös kehotettiin osallistumaan adressiin.

> *"Pispalan ystävät -kansanliike kerää netissä adressia Pispalan linjauksen puolesta sunnuntaihin 25.5 asti. Voit googlata "ratikka pispalan valtatielle" ja osallistua adressiin. Ellei kansan ääntä kuulla, on vaarana, että valtuusto linjaa raitiotien alas Paasikiventielle."* (AL 25.5.2014)

Yksi kirjoittaja ehdottaa Paasikiventien ja Pispalan valtatien problematiikkaan ne yhdistävää vaihtoehtoa. Koska Paasikiventien reitti jättää Pispalan välistä ja Pispalan valtatien reitti taas on hitaampi, voisi nämä yhdistää ympyrälinjaksi. Keskusta länteen raitiotie kulkisi Paasikiventiellä ja kääntyisi Pohjanmaantien alikulusta Pispalan valtatielle takaisin keskustaan päin. Pispalan valtatielle sopisi hyvin yksi raidepari ja reitiltä saisi raiteita jatkettua niin Lielahteen kuin länsi-Tampereellekin.

Lyhyttä reittiä Tampereen yliopistolliselta sairaalalta Pyynikintorille puolletaan, koska sen nähdään riittävän Hämeenkadun rauhoittamiseen. Kirjoittajan mielestä on turhaa rakentaa pitkä linja Her-

vannasta Lentävänniemeen, kun jo tällä lyhyellä linjalla saataisiin keskusta rauhoitettua. Vaihdot busseista ratikkaan olisivat esimerkiksi Itsenäisyydenkadulla ja Pyynikintorilla. Käyttöaste olisi tällä matkalla korkea ja kannattava. Vaihtoehto säästäisi pienempänä investointina rahaa ja linja-autoilla olisi joustavampaa operoida keskusta-alueen ulkopuolella. Bussilinjoja voitaisiin lisäksi viedä Satakunnansillan ja Ratinansillan kautta.

> *"Tällä säästettäisiin paljon rahaa ja saavutettaisiin tavoite, keskustan rauhoittaminen. Samalla päästäisiin riitelystä Pispalan valtatie vai Näsijärven ranta."* (AL 29.3.2014)

> *"Kuka haluaa pikaratikasta hidasratikan? Kaksi suurta asumalähiötä on liikaa yhdelle ratikkareitille. Hervantalaisille tulisi olla oma ratikkareitti keskustaan."* (AL 29.4.2014)

Raitiotien Hervannan linjaukseen ehdotetaan toisenlaista lähestymistapaa. Päätetyllä reitillä hervantalaisten matka keskustaan ei ole kovin nopea, sillä raitiotie kulkee tällä välillä useamman suuren asuinalueen läpi. Hervannan bussit ovat usein täynnä jo matkan alkupäässä ennen kuin ne pääsevät edes pois Hervannasta. Yksi kirjoittaja ehdottaakin Hervannasta pikalinjoja ensin busseilla ja myöhemmin myös raitiotien vuoroista osa voisi mennä Hervannasta suoraan pysähtymättä keskustaan, jotta Hervannasta olisi aidosti nopea yhteys. Toinen kirjoittaja taas ehdottaa Hervannasta omaa linjaa, joka kulkisi Kalevantien kautta yliopiston ja uuden Keskusareenan ohi Keskustorille. Keskustori-Tays -linjasta taas tehtäisiin ympyrälinja yhdistämällä se jäähallin kautta Sammonkatu-Keskustori -linjaan.

Pääasiallinen viesti reittivalinnan kehyksen mielipidekirjoituksissa on, että raitiotien halutaan kulkevan Pispalan valtatien kautta. Tätä perustellaan sillä, että Pispalassa on tällä hetkellä enemmän käyttäjiä raitiotielle ja niinpä se on viisaampaa rakentaa sinne kuin ajamaan vielä toistaiseksi tyhjien tonttien läpi Paasikiventien varressa. Pispalan valtatien reitti on myös teknisesti helpompi ja edullisempi ja mahdollistaa reitin jatkamisen länsi-Tampereelle. Lisäksi kyselyjen mukaan suurin osa tamperelaisista haluaa raitiotien Pispalaan.

6.3.5. Argumentointi päätöksenteon kehyksessä

Päätöksenteon kehyksessä kyse on tamperelaisten päättäjien toiminnasta keskustelemisesta ja arvioimisesta sekä kuntademokratian toimivuuden arvostelemisesta. Argumentointi koskee siis sitä, millaisena päätöksenteko ja kuntademokratia nähdään raitiotiehankkeen valossa. Useassa kirjoituksessa nostetaan esille pääosin negatiivisesti myös Rantaväylän tunneli toisena jo tehtynä pää-

töksenä koskien suurta hanketta. Väitteet koskevat kuntademokratian ja päätöksenteon toimivuutta.

Taulukkoon olen koonnut kehyksen väitteet.

Väite	**Lukumäärä**
Kaupunginvaltuuston tehtävä ratikasta myönteinen päätös.	1
Valtuuston päätös ratikasta on virheellinen.	1
Valtuuston päätös ratikasta on demokraattinen.	1
Neuvoa-antava kansanäänestys on tässä vaiheessa tarpeeton.	1
Kuntademokratiaa on vahvistettava.	3
Ratikkakyselystä uutisoitu propagandamaisesti.	1
Yhteensä	8

Taulukko 5.

Kehyksen kahdeksassa mielipidekirjoituksessa esiintyvät väitteet eivät ole kovin yhtenäisiä, joten erillisiä väitteitä kertyy kehyksessä useita suhteessa kehyksen kirjoitusten määrään. Väitteiden kautta nostetaan päätöksenteon ja kuntademokratian teemasta esille useita näkökulmia. Useasta väitteestä on siis vain yksi kirjoitus. Eniten kehyksessä argumentoitiin kuntademokratian vahvistamisen puolesta. Väitteeseen ”kuntademokratiaa on vahvistettava” sisältyy perustelua siitä, miksi neuvoa-antavat kansanäänestykset olisivat tarpeellisia ja miksi asukkaat on otettava mukaan päätöksentekoon.

Perustelut

Kaupunginvaltuuston toivotaan tekevän raitiotiehankkeesta myönteisen päätöksen samoin perustein, joilla raitiotiehanketta on puollettu muissa kehyksissä. Esimerkiksi mainitaan ratikka elvytyshankkeena ja sitä puoltavat selvitykset. Kaupungin päättäjät ovat puhuneet tiedolla johtamisesta, jolloin tehtyjen selvitysten valossa tiedolla johtamista olisi raitiotien yleissuunnitelman hyväksyminen ja suunnittelun jatkaminen. Toisaalta huomautetaan, että päätöstä tehdessä päättäjillä tulisi olla käytössään oikeaa tietoa, eikä selvityksiä, joissa on ollut tarkoitushakuisesti ajatuksena todistaa raitiotie oikeaksi.

Neuvoa-antavat kansanäänestykset nousevat aineistosta esille, sillä sellaiset nähdään tarpeellisina suurista investointihankkeista päätettäessä. Neuvoa-antavat kansanäänestykset nähdään kuntademokratian laajentamisena ja kunnan asukkaiden ottamisena mukaan päätöksentekoon. Kirjoittajien mukaan niitä kannattaa suurten hankkeiden yhteydessä suurin osa tamperelaisista. Erityisesti kansanäänestykset nähdään tärkeinä nimenomaan suurten ja kalliiden investointihankkeiden kohdalla, sillä paljon verovaroja kuluttavina niillä olisi hyvä olla kuntalaisten tuki taustalla. Lisäksi kalliit hankkeet aiheuttavat usein kiistoja ja mielipiteiden jakautumista tai jopa kahteen vastakkaiseen leiriin asettautumista, jolloin kansanäänestyksen avulla kuntalaisten kanta asiaan kävisi selväksi. Tämä vähentäisi kiistanalaisista asioista käytävää jahkailua ja helpottaisi kaupungin päättäjien päätöksentekoa, kun kuntalaisten mielipide olisi pitävästi tiedossa.

> *"Tulevaisuudessa täytyy isoista ja kalliista, erityisesti kiistanalaisista, hankkeista järjestää neuvoa-antava kansanäänestys. Kansan mielipidettä on kuunneltava, kaikki viisaus ei löydy valtuustosta."* (AL 19.6.2014)

> *"Suoran demokratian käyttöä, jopa neuvoa-antavan kansanäänestyksen järjestämistä näistä suurista investointihankkeista tulisi harkita. Hintalaput ovat niin suuret, että veronmaksajien tuki isoille toteuttaville hankkeille tulisi olla vahva."* (AL 26.6.2014)

Yleisesti kirjoittajien mukaan kansan mielipide asioista olisi kuultava, jotta suuret hankkeet olisivat kuntalaisten osalta tuettuja. Rantaväylän tunneli nostetaan tässä yhteydessä esille, sillä se nähdään esimerkkinä siitä, millaisessa tilanteessa neuvoa-antava kansanäänestys olisi kuulunut pitää. Tunneliasia jakoi sekä kuntalaiset että valtuutetut vahvasti kahtia ja tunnelista tehty päätös meni kunnanvaltuustossa läpi hyvin niukalla äänestystuloksella. Arvostelu kohdistuu myös siihen, että kansanäänestystä ei pidetä, vaikka se on otettu esille myös valtuuston kokouksissa. Kansanäänestyksen pitämättömyys nähdään kansalaisten mielipiteen kuulemisen välttelynä.

> *"Asiasta olisi hyvä tilaisuus järjestää kansanäänestys seuraavien eduskuntavaalien yhteydessä, mutta tähän ei tietenkään haluta tai uskalleta mennä. Olisi vaarana, että demokratia toteutuu äänestyksen myötä ja sehän ei Tampereen päätöksentekoon kuulu."* (AL 27.6.2014)

Päätöksentekokoneistoon kohdistetaan myös epäilyksiä siitä, että raitiotie on jo salaisesti päätetty rakennettavan, sillä sen suunnitteluun käytetään niin paljon rahaa, jottei sitä kannattaisi enää jättää rakentamatta. Tunneliasiaan palataan myös huomauttaen siitä, että siitä päätettäessä neljä sosiaalidemokraattisen puolueen valtuutettua petti äänestäjänsä äänestämällä tunnelin rakentamisen puolesta. Päätöksenteko tulisi kirjoittajan mukaan olla luotettavaa, mutta jos valtuutetut äänestävät puolueensa kannan vastaisesti, ei se äänestäjien kannalta ole luotettavaa.

Kuntademokratian vahvistamiseksi eräässä kirjoituksessa ehdotettiin myös aluefoorumeita, joissa kuntalaiset asettaisivat suunnitelmissa olevat kaupunkikehityshankkeet tärkeysjärjestykseen mielensä mukaisesti ja pohtisivat myös mahdollisia rahoitusvaihtoehtoja. Näin saataisiin selville päätöksenteon taustaksi kuntalaisten näkemykset hankkeiden tärkeydestä.

Toisaalta neuvoa-antava kansanäänestys nähdään myös tarpeettomana. Kansanäänestyksen ehdottaminen ja järjestämisen vaatiminen koetaan tässä vaiheessa raitiotien jarruttamispyrkimyksenä. Raitiotietä suunniteltaessa on lisäksi kuultu kaupunkilaisia laajasti eri työvaiheissa.

> ”*Mielestäni tässä hankkeessa on kuultu laajasti kaupunkilaisia, mukana on ollut huomattava määrä kansalaisosallistumista esim. ns. Ratikkaryhmässä, intohimoisia keskusteluja on käyty myös sosiaalisessa mediassa.”* (AL 19.6.2014)

Kaupunginvaltuuston tekemää päätöstä raitiotien suunnittelun jatkamisesta perusteltiin niin virheelliseksi kuin demokraattiseksikin. Päätös nähdään virheellisenä, koska kaupungin talous on huonossa kunnossa, eikä raitiotie ole Tampereella tarpeellinen. Valtuustoa kutsutaan epäpätevimmäksi valtuustoksi, joka kaupungissa koskaan on ollut, ja valtuutettuja edesvastuuttomiksi ja holtittomiksi ajaessaan raitiotien kaltaista hanketta. Toisaalta valtuuston enemmistöpäätöstä puolustetaan edustuksellisen demokratian mukaisesti demokraattiseksi ja pitäväksi. Demokraattisesti tehtyjä päätöksiä ei kirjoittajan mukaan voi sanoa virheellisiksi, vaikka kritisoiminen onkin sallittua. Myös liian niukasti läpi mennyttä tunnelipäätöstä puolustetaan yhtä lailla demokraattisesti tehdyksi päätökseksi.

Raitiotietä koskevassa päätöksenteossa ja kuntalaisten kuulemisessa nähdään ongelmalliseksi, että harkittavana vaihtoehtona ei nähdä raitiotiehankkeen toteuttamisen siirtämistä tulevaisuuteen 10–20 vuoden päähän. Esimerkiksi kaupunkilaisille tehdyissä kyselyissä on vaihtoehtoina vain raitiotien rakentaminen nyt tai sen rakentamatta jättäminen. Näiden vastausvaihtoehtojen nähdään jyrkkyydessään vääristävän kyselyjen tuloksia. Myös kansanäänestyksessä tulisi käyttää kolmea vaihtoehtoa: raitiotie rakennetaan, raitiotietä ei rakenneta tai raitiotie rakennetaan 10-20 vuoden kuluttua.

> *”Kyselyn vaihtoehtona ei ollut lainkaan ratikan rakentamisen siirtäminen muutaman kymmenen vuoden päähän. Arvelen, että aika moni vastaajista olisi valinnut tämän vaihtoehdon.”* (AL 24.7.2014)

Päätöksenteon tueksi tehtyjen kyselyjen tuloksia ei pidetä luotettavina myöskään siitä syystä, että niihin on vastannut huomattavasti pienempi joukko kuin neuvoa antavassa kansanäänestyksessä. Kirjoittajan mukaan haastattelemalla 0,5 % äänestysikäisistä tamperelaisista ei voida esittää johtopäätöstä, jonka mukaan tamperelaiset haluavat raitiotien. Lisäksi tällaisen kyselyn ja johtopäätöksen perusteella tehty uutisointi siitä, että tamperelaiset haluavat raitiotien, on propagandaa, eikä anna päättäjille oikeanlaista kuvaa kuntalaisten tahdosta.

Raitiotie nostattaa kirjoittajia kommentoimaan kaupungin päätöksentekoa koskien suuria ja kalliita investointihankkeita. Kaupungin toimintaa ei pääosin pidetä näiden yhteydessä riittävän hyvänä, luotettavana tai onnistuneena. Suurista hankkeista tulisi järjestää kansanäänestykset, koska niiden avulla kaupunkilaisia kuunneltaisiin aidosti heitä koskevissa merkittävissä asioissa. Toisaalta kaupungin toimintaa myös puolustetaan, koska päätökset on tehty demokraattisesti ja raitiotieasiaa selvitetty avoimesti ja oikeaoppisesti.

6.3.6 Yhteenveto argumentaatioanalyysista

Mielipidekirjoitukset voidaan jakaa viiteen kehykseen, joissa kussakin keskitytään keskustelemaan raitiotiehankkeesta eri teemasta käsin. Näitä kehyksiä ovat joukkoliikennejärjestelmä, kaupungin kehittäminen, talous, reittivalinta ja päätöksenteko. Jokaiselle teemalle yhteistä on argumentointi raitiotien puolesta ja sitä vastaan. Koska raitiotiekeskustelussa on pääosin kyse siitä, rakennetaanko raitiotie vai ei, on tämä jaottelu hyvin luonnollinen. Argumentointi kohdistuu siis loppujen lopuksi siihen, tulisiko raitiotie rakentaa vai eikö sitä tulisi rakentaa. Erityisesti kolme ensimmäistä kehystä ja niiden argumentointi perustelevat raitiotien rakentamista tai rakentamattomuutta, kun taas kaksi viimeistä kehystä poikkeavat hieman tästä asetelmasta. Koko keskustelua ei voi tiivistää ainoastaan kahden ääripään väliseksi köydenvedoksi. Keskustelu on tästä moninaisempaa, sillä mukana on myös puhetta, joissa suhtautuminen on neutraalia, kriittistä tai esimerkiksi epätietoista. Lisäksi keskustelu raitiotien reitistä ei suoraan ota kantaa siihen, pitäisikö raitiotie rakentaa vai ei, vaan keskittyy ajatuksenvaihtoon raitiotien reitistä. Päätöksenteosta keskustellessa taas ei suoraan argumentoida raitiotien puolesta tai vastaan, vaan puhutaan päätöksenteon toimivuudesta raitiotiehankkeen yhteydessä. Seuraavaksi tiivistän vielä kunkin kehyksen argumentointia ja siirryn käsittelemään argumentointia yleisesti yli kehysrajojen.

Joukkoliikennejärjestelmän kehyksessä argumentoidaan sen puolesta, millainen joukkoliikennejärjestelmän tulisi olla Tampereella. Mitkä joukkoliikennevälineet tulisi olla käytössä ja mitä hyviä tai

huonoja puolia eri joukkoliikennevälineillä on? Perustelua on raitiotien, nivel- ja sähköbussien, johdinautojen ja lähijunan puolesta sekä kutakin joukkoliikennevälinettä vastaan. Perusteluina näiden liikennevälineiden käyttöönotolle käytetään tehtyjä selvityksiä ja käytännön kokemusta, taloudellisia vaikutuksia ja hintaa, joukkoliikennevälineiden tarjoamaa laatutasoa ja muita itse kulkuvälineeseen liittyviä seikkoja sekä vaikutuksia muun muassa kaupunkikuvaan ja yhdyskuntarakenteeseen. Jokaiseen joukkoliikennevälineeseen liitetyt hyödyt ja haitat liittyvät näihin samoihin perustelujen ryhmiin. Muita kuin raitiotietä perustellessa käytetään usein perustelua, jonka mukaan ratikan vaihtoehdot ovat halvempia, mutta niillä on samoja etuja kuin ratikalla.

Kaupungin kehittämisen kehyksessä väitteet ovat toistensa vastakohdat. Toinen puoli argumentoi, että raitiotien rakentaminen ja käyttöönotto aiheuttavat kaupungin kehittämisen kannalta positiivisia vaikutuksia, kun taas toisen puolen mukaan nuo vaikutukset ovat negatiivisia. Positiivisia vaikutuksia perustellaan sillä, että raitiotie ja sen mahdollistama kaupunkirakenteen tiivistäminen mahdollistavat kaupungin kasvun kestävästi ja luovat viihtyisämpää kaupunkia. Tiivistysrakentaminen on edullisempaa kuin täysin uusien asuinalueiden rakentaminen kaupunkirakenteen ulkopuolelle ja kaupunkimaisella keskusta-asumisella on kysyntää. Tiivistämällä saadaan kaupunkirakenteen epäviihtyisät ja hukkakäytöllä olevat alueet käyttöön ja raitiotie myös sujuvoittaa liikennettä keskusta-alueella. Nykyinen kaupunkirakenne kuormitettuine runkolinjoineen puoltaa ratikkaa. Negatiivisesti raitiotien vaikutukset näkevät kokevat tiivistämisen johtavan epäviihtyisään kaupunkiin, jossa on kerrostaloja vieri vieressä ja viheralueet on poistettu turhina. Tiivistäminen myös pilaisi Tampereen imagon, sillä nykyinen väljähkö kaupunkikuva on hyvä ja houkutteleva. Liika tiivistäminen myös johtaa asuntojen arvon laskuun. Negatiivisena nähdään lisäksi se, että raitiotien varteen keskittyvä kehittäminen ei ole tasa-arvoista, vaan suosii raitiotien vartta muiden kaupunginosien kustannuksella. Viekö raitiotie kaupunkirakennetta ja kaupunkikuvaa hyvään vai huonoon suuntaan? Johtaako raitiotien aikaansaama kaupungin kehittäminen hyvään vai huonoon kaupunkiin?

Talouden kehyksessä raitiotien nähdään olevan joko taloudellisesti kannattava tai kannattamaton. Kannattavaksi raitiotien tekevät sen pitkän aikavälin taloudelliset hyödyt, sillä se muun muassa vähentää joukkoliikenteen vuosittaisia kustannuksia. Korkeista investointikustannuksista huolimatta raitiotie siis on pitkällä aikavälillä kannattava ja tulee maksamaan itsensä takaisin muun muassa säästöillä liikennöintikustannuksissa ja erityisesti maan arvon nousulla. Kannattavuutta perustellaan myös asiantuntijoiden tekemillä kannattavuuslaskelmilla, joissa raitiotien taloudelliset vaikutukset on selvitetty. Kannattamattomaksi raitiotie nähdään sen kalliiden investointikulujen ja

huonon kuntataloudellisen tilanteen vuoksi. Raitiotiehen ei ole varaa kunnan nykyisessä taloustilanteessa, kun muualta leikataan, eikä ratikka ole niin tarpeellinen kuin muut mahdolliset rahan käyttökohteet. Tehtyjä selvityksiä ja laskelmia sanotaan virheellisiksi ja tehdään omia laskelmia raitiotien todellisiksi nähdyistä kuluista. Onko raitiotie pitkällä aikavälillä tuloja tuova investointi vai tuoko se mukanaan vain menoja?

Reittivalinnan kehyksessä eniten argumentointia on Pispalan valtatien reitin puolesta. Myös muutamia muita ehdotuksia annetaan, mutta Paasikiventietä ei puolusta yksikään kirjoituksista. Pispalan valtatien reitin paremmuutta perustellaan reitin asukkailla ja käyntikohteilla, jotka tarjoaisivat raitiotielle heti alusta lähtien runsaasti käyttäjiä. Pispalan valtatie on lisäksi halvempi ja helpompi toteuttaa sekä kaupunkilaiset ja asiantuntijat puoltavat sitä. Paasikiventien reitti taas ohittaa monia asuinalueita ja estää myöhemmän jatkolinjan vetämisen länsi-Tampereelle. Muutama muu reittiehdotus saa lisäksi kannatusta muun muassa edullisuuden ja nopeuden perusteella.

Päätöksenteon kehyksessä esitetään useita väitteitä liittyen Tampereen kaupungin päätöksentekoon ja kuntademokratian toteutumiseen. Millaisena päätöksenteko näyttäytyy raitiotiehankkeen kohdalla? Päätökset on tehtävä tiedon valossa ja päätöksentekokoneiston tulisi olla luotettava. Kuntademokratia taas on tarpeellista, jotta kalliilla investointihankkeilla olisi veronmaksajien tuki. Tästä syystä neuvoa-antavat kansanäänestykset olisivat hyödyllisiä, sillä lisäksi niiden avulla päästäisiin hankkeiden päätöksentekoon liittyvästä jahkailusta, kun kaupunkilaisten mielipide olisi pitävästi selvillä. Pääosin teksteissä suhtaudutaan Tampereen päätöksentekoon kriittisesti ja käytetään hyvinkin kärkkäitä sanavalintoja.

Yleissuunnitelmassa raitiotielle asetetaan viidenlaisia tavoitteita. Tavoitteet ovat liikennepoliittisia, yhdyskuntarakenteellisia, ympäristöllisiä, taloudellisia tai arjen sujuvuuden parantamiseen liittyviä. Raitiotietä puolustavat kirjoittajat uskovat raitiotien avulla pystyttävän vastaamaan asetettuihin tavoitteisiin eli he vetoavat usein asioihin, jotka tukevat tavoitteen toteutumista. Vastustajat sen sijaan eivät usko raitiotien olevan apu tavoitteisiin pääsemiseksi tai uskovat, että jollakin toisella joukkoliikennevälineellä tavoitteisiin päästäisiin paremmin. Suurimman osan mielipidekirjoituksissa käytetyistä perusteluista voi sijoittaa näihin tavoiteryhmiin. Toisin sanoen perustelut ovat liikennepoliittisia, yhdyskuntarakenteellisia, ympäristöllisiä, taloudellisia tai liittyvät arjen sujuvuuteen.

Liikennepoliittisissa perusteluissa viitataan joukkoliikennejärjestelmän koostamiseen ja joukkoliikennevälineiden ominaisuuksiin liittyviin seikkoihin. Raitiotien tarve perustuu Tampereen kaupungin väestönkasvulle. Tulevaisuudessa joukkoliikenteellä täytyy saada kuljetettua nykyistä enemmän ihmisiä, sillä jos ihmiset joutuvat turvautumaan henkilöautoihin päästäkseen paikasta toiseen, ovat kaupungin kadut nopeasti tukossa ja kaupunki levinnyt kestämättömän hajanaiseksi. Väestönkasvun haasteet voidaan siis ratkaista ratikalla ja näin liikennejärjestelmä sopeutuu muuttuviin olosuhteisiin. Raitiotien ansiosta joukkoliikenteen kapasiteetista saadaan riittävä ilman katujen tukkeutumista busseilla. Raitiotien suurempi kapasiteetti siis hillitsee ruuhkautumista. Vain linja-autoihin perustuvalla järjestelmällä jatkamalla katutila täyttyy busseista, kun niitä tulevaisuudessa tarvitaan entistä enemmän. Tämä johtaa epätoimivaan joukkoliikennejärjestelmään. Busseilla ei siis voida korvata raitiotietä, mutta raitiotien lisänä bussit ovat välttämättömiä. Toisaalta raitiotien vastustajat näkevät, että sähköisillä nivelbusseilla olisi mahdollista päästä liikennepoliittisesti yhtä hyviin tuloksiin kuin raitiotiellä. Raitiotietä ei nykyisillä liikennemäärillä tarvita ja tulevaisuuden väestönkasvu on vain spekulaatiota. Raitiotie ei ole Tampereelle soveltuva joukkoliikenneväline muun muassa talvisten olosuhteiden vuoksi, jotka aiheuttavat ongelmia raitiovaunujen kulkemiselle. Pispalan valtatien reittiä puolletaan, koska se hyödyttää tällä hetkellä enemmän ihmisiä ja vähentää enemmän bussien tarvetta kuin Paasikiventien reitti. Lisäksi Paasikiventien reittiä ei voi laajentaa länsi-Tampereelle, joten menetetään kokonaan yksi suunta, jonne raitiotiejärjestelmää voisi tulevaisuudessa laajentaa.

Yhdyskuntarakenteelliset perustelut ovat kaupunkirakenteeseen ja sen tiivistämiseen sekä kaupunkikuvaan ja imagoon liittyviä. Raitiotie mahdollistaa kaupunkirakenteen tiivistämisen, mitä käytetään perusteluna sekä raitiotien puolesta että sitä vastaan. Ratikan avulla kaupunkirakennetta on mahdollista tiivistää niin, että kaupungin kasvu on kestävää. Tiivistäminen ja kaupunkirakenteessa hukkakäytöllä olevien alueiden rakentaminen on edullisempaa kuin hajautuminen ja uusien asuinalueiden rakentaminen jo olemassa olevasta kaupunkirakenteesta irralleen. Ratikka siis lisää maankäyttöpotentiaalia ja nostaa samalla maan arvoa reitin vaikutusalueella. Ratikka vähentää henkilöautojen, bussien ja parkkipaikkojen tarvetta, mikä vapauttaa kaduille tilaa. Tampereen korkeasti kuormitettuun runkolinjaan perustuva tämänhetkinen maankäyttö puoltaa raitiotietä. Puolustajien mukaan ratikka luo vetovoimaista kaupunkia, mutta vastustajien mukaan muutokset kaupunkikuvassa ja -rakenteessa huonontavat kaupungin imagoa. Toisaalta tiivistäminen ja raitiotie vaikuttavat kaupunkikuvaan negatiivisesti. Ratikan pakottama kaupunkirakenteen tiivistäminen luo epäviihtyisää kaupunkia, jossa on ahdasta, betonista ja puistot on hävitetty. Raitiotien varteen keskittyvä kaavoittaminen johtaa vääristyneeseen ja keskittyneeseen kaupunkikehittämiseen, jossa suu-

rin osa kaupungista unohdetaan. Lisäksi biokaasu- tai sähköbussit mahdollistaisivat nekin tiivistämistä, mutta jakaisivat sitä paremmin koko kaupungin alueelle. Pispalan valtatien reittiä taas yhdyskuntarakenteellisesta näkökulmasta puoltaa se, että Pispalan harju on asuttu Pispalan valtatien varrella. Lisäksi Pispalan valtatien reitti tulee palvelemaan useampia kaupunginosia kuin Paasikiventien reitti, josta rataa ei pystytä jatkamaan länsi-Tampereen asuinalueille.

Arjen sujuvuuteen liittyvät perustelut liittyvät joukkoliikennevälineiden aiheuttamaan liikkumisen sujuvuuteen ja viihtyisyyteen sekä turvallisuuteen ja saavutettavuuteen. Raitiotien kannattajien mukaan ratikka parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja on käyttäjäystävällinen. Raitiovaunu kulkee tasaisesti ja hiljaisesti, sen aikataulut pitävät ja se on esteetön. Lisäksi ratikka parantaa saavutettavuutta. Raitiovaunujen vuoroväli on tiheä ja vapautunutta bussikapasiteettia voi käyttää tiheämpiin liikennöintivuoroihin liityntälinjoilla, jolloin yhteydet lähiöistä paranevat. Vaihdot järjestetään ilman odotusaikoja laiturin yli mahdollisuuksien mukaan, joten vaihdot eivät huononna palvelutasoa oleellisesti. Raitiotie myös vähentää ruuhkaisuutta erityisesti bussien vähentyessä runkolinjalla, mikä johtaa sujuvampiin ja nopeampiin yhteyksiin. Raitiotien vastustajat kokevat ratikan huonontavan arjen sujuvuutta. Se hyödyttää vain ratikkareitin varrella asuvia, koska muiden matkoihin tulee jopa yhtä useampia vaihtoja liikennevälineestä toiseen. Bussin kapasiteetti perustuu istumapaikkoihin, kun taas raitiovaunussa useampi matkustaja joutuu seisomaan. Joukkoliikenteen saavutettavuus huononee, kun kävelyetäisyydet pysäkeille pitenevät. Raitiotie koetaan lisäksi vaaralliseksi, eikä sillä voi ohittaa radan esteitä, mikä johtaa aikatauluongelmiin. Busseja voidaan yhtä lailla nopeuttaa antamalla niille omat joukkoliikennekaistat ja järjestämällä liikennevaloetuudet. Pispalan valtatien reitti parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa useammille ihmisille kuin Paasikiventien reitti, sillä se kulkee useamman asuinalueen halki.

Taloudelliset perustelut viittaavat joukkoliikennevälineiden taloudelliseen kannattavuuteen, vaikutuksiin ja niiden hintaan. Taloudellisia perusteluita on sekä raitiotien kannattavuuden puolesta että sitä vastaan. Raitiotie on pitkällä aikavälillä korkeista investointikustannuksistaan huolimatta kustannustehokas. Se maksaa itsensä takaisin säästämällä liikennöintikuluissa, lisäämällä lipputuloja ja nostamalla maan arvoa ja rakentamispotentiaalia. Lisäksi runkolinjan nopeutuminen tuo säästöjä vuotuisiin käyttökustannuksiin. Ratikasta on laadittu kannattavuuslaskelmat, jotka tukevat raitiotien rakentamista. Toisaalta raitiotie on liian kallis nykyisessä taloustilanteessa, eikä siihen siis ole varaa, kun muun muassa ihmisen hyvinvoinnista joudutaan leikkaamaan. Kaupungin täyteen rakentaminen laskee asuntojen ja maan arvoa. Lähijuna vaatisi vähemmän investointeja, sillä se käyttäisi jo olemassa olevia raiteita. Busseja taas puoltaa se, että uudenaikaisilla busseilla olisi sa-

mat taloudelliset hyödyt kuin raitiotiellä, eli ilman kalliiden raiteiden rakentamista olisi mahdollista päästä samoihin hyötyihin edullisemmin. Tehtyjä laskelmia syytetään tarkoitushakuisiksi ja raitiotien rakentaminen on ollut muualla kalliimpaa kuin mihin Tampereen laskelmat perustetaan. Pispalan valtatien reittiin on myös taloudellisia perusteluita. Pispalan valtatien reitti on edullisempi rakennettava, sillä tiepohja on olemassa. Lisäksi Pispalan valtatiellä asuu jo nyt ratikan käyttäjiä, mikä mahdollistaa suuremmat lipputulot alusta asti.

Ympäristöllisissä perusteluissa viitataan joukkoliikennevälineiden ympäristövaikutuksiin. Ratikka ja sähkökäyttöiset bussit vähentävät ilmansaasteita verrattuna nykyisin käytössä oleviin dieselbusseihin. Raitiotie myös vähentää katupölyä keväisin, sillä se ei raiteilla kulkiessaan nosta sitä niin paljon ilmaan kuin kumipyörillä kulkevat liikennevälineet. Raitiotien on arvioitu myös nostavan joukkoliikenteen kulkutapaosuutta, mikä johtaa liikenteen päästöjen vähentymiseen, kun suurempi osa ihmisistä jättää henkilöauton kotiin tai jättää sen kokonaan hankkimatta. Toisaalta kaupunkiasumisen ympäristövaikutuksia käytetään perusteluina, sillä raitiotiehen on yhdistetty kaupungin tiivistämistä. Tiivis kaupunkiasuminen aiheuttaa enemmän päästöjä kuin maaseudulla asuminen. Myös rakentamisesta tulee päästöjä. Kaupunkiasuminen on myös ihmisen hyvinvoinnille kyseenalaista, sillä se altistaa muun muassa päästöille ja melulle.

Raitiotien puolustajien ja vastustajien keskinäinen argumentointi eroaa toisistaan. Raitiotien puolustajat käyttävät perusteluinaan asiatietoja, joita he tukevat tehtyjen selvitysten tuloksilla ja esimerkeillä muista raitiotiekaupungeista. Vastustajat taas vetoavat erityisesti raitiotien hintaan ja kiistävät tehtyjen selvitysten tuloksia ja muita faktatietoja. Toisaalta he myös vaativat perinpohjaisten lisäselvitysten tekemistä, koska he kokevat tehtyjen virallisten selvitysten olevan puolueellisia ja tarkoitushakuisia. Vastustajien käyttämät perustelut ovat usein mielikuvia raitiotiestä ja sen vaikutuksista, kun taas puolustajat vetoavat useammin faktatietoihin ja luottavat tehtyihin selvityksiin. Puolustajat käyttävät pääosin perusteluja, jotka on mainittu ja/tai todistettu raitiotiestä tehdyssä yleissuunnitelmassa, mutta vastustajat usein pitävät yleissuunnitelmaa puolueellisesti laadittuna, eivätkä siellä esitetyt asiat siis heidän mielestään kelpaa perusteluiksi. Yleissuunnitelmassa on muun muassa ilmaistu hankkeen lähtökohdat ja tavoitteet, tehty teknistä suunnittelua ja tutkittu joukkoliikennejärjestelmän eri vaihtoehtoja ja raitiotien vaikutuksia (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma). Puolustajien lähtökohtana on tulevaisuus ja tulevaisuuden tarpeet. Raitiotietä ja sen tarvetta peilataan siis tilanteeseen, joka tulevaisuuden kasvavassa kaupungissa on käsillä. Raitiotien rakentaminen on varautumista tulevaisuuteen, mikä vaatii yleensä nykytilaan tehtäviä muutoksia. Vastustajat taas usein sanovat, että tulevaisuuden haasteet voidaan ratkaista myös ilman raitiotietä

tai eivät ota varsinaisesti tulevaisuuteen kantaa lainkaan. Raitiotien tarvetta jopa peilataan nykytilaan, jossa raitiotietä ei nähdä tarpeelliseksi. Aineiston perusteella ei tietenkään voi päätellä, että raitiotien vastustajat vastustavat kaikenlaista muutakin kaupunkikehittämistä (he esittivät esimerkiksi toiveita vihreämmästä kaupungista), mutta raitiotien ollessa kyseessä kirjoituksista paistaa halu säilyttää kaupunki tuttuna Tampereena. Muutosta ei toivota ainakaan raitiotien avulla. Puolustajat näyttäytyvät kirjoituksissa muutosmyönteisempinä. Reittivalinnasta puhuttaessa Pispalan valtatien reitin paremmuutta perustellaan nykyhetken asukkailla. Pispalan valtatiellä siis asuu ihmisiä jo nyt, jolloin raitiotien reitti olisi viisasta vetää valmiiden käyttäjien luokse. Paasikiventien reitin taustalla on sen varrelle tulevaisuudessa muuttava noin Hervannan kokoinen massa ihmisiä. Pispalan valtatietä siis perustellaan nykyhetken tarpeilla ja moititaan toistaiseksi melko tyhjän Paasikiventien reitin perustuvan pelkkään oletukseen sinne joskus muuttavista raitiotien käyttäjistä.

Mielenkiintoista on, että monet käytetyt perustelut ovat kaksisuuntaisia siinä mielessä, että sama asia voidaan nähdä joko positiivisena tai negatiivisena. Esimerkiksi kaupunkirakenteen tiivistäminen on puolustajien silmissä positiivista, joten raitiotien tiivistävää vaikutusta käytetään perusteluna raitiotien puolesta. Toisaalta vastustajat näkevät tiivistämisen negatiivisena asiana, jolloin kaupunkirakenteen tiivistyminen toimii raitiotietä vastustavana perusteluna. Näillä perusteluilla sellaisenaan kummankaan osapuolen ei ole mahdollista vakuuttaa toista kannastaan, sillä käsitys perustelun merkityksestä on erilainen. Tiivistämistä täytyy siis perustella edelleen kertomalla, miksi tiivistyminen on hyvä tai huono asia, jos aikomuksena on saada toinen osapuoli vakuuttuneeksi. Esimerkiksi tiivistysrakentamisen negatiivisuutta perustelee kaupunkirakenteen muuttuminen ahtaaksi ja epäviihtyisäksi. Myös muut perustelut esiintyvät usein ketjuina, eli väitteelle annetulle perustelulle esitetään puolestaan perusteluja.

Kirjoittajien välillä käydään vuoden 2014 aikana melko paljon dialogia. Mielipidekirjoitukset eivät ole ainoastaan toisistaan erillisiä mielipiteenilmaisuja, vaan ne luovat vuorovaikutteista keskustelua mielipidekirjoituspalstalle. Niissä viitataan suoraan toisten kirjoituksiin tai sanomisiin muissa yhteyksissä ja jopa kokonaisia mielipidekirjoituksia kohdistetaan jollekulle aiemmalle kirjoittajalle. Toisten sanoja myös saatetaan tahallisesti tai tahattomasti vääristellä niin, että asianosaisen täytyy kirjoittaa vielä uusi mielipidekirjoitus vastineeksi korjatakseen esitetyt virheelliset väitteet. Erityisesti raitiotietä puolustavat kirjoitukset keskittyvät huomattavan usein korjaamaan vastapuolen esittämiä käsityksiä. Sekä raitiotien puolustajat että sen kritisoijat kuvailevat toistensa käyttämiä perusteluita ”mitä mielikuvituksellisemmiksi”. Tämän perusteella osa keskustelijoista pitää toisen osapuolen antamia perusteluja juttuina, jotka ovat vailla todellisuuspohjaa. Toista osapuolta myös

arvostellaan melko kärkkäinkin sanankäänteín. Esimerkiksi raitiotien vastustajia arvostellaan siitä, että nämä eivät ole perusteluissaan huomioineet asiantuntijoiden tekemiä selvityksiä, jotka todistavat vastustajien väitteet vääriksi.

> *"Viime aikoina on ollut raitiotiehanketta vastustavia kirjoituksia, joista useimmissa toistetaan bussien erinomaisuutta. Tämä on selvästi vastoin parempaa tietoa. Tätä täytyy ihmetellä, koska asiasta on runsasta selvitysaineistoa saatavilla, viimeisimpänä Tampereen kaupungin laadituttama yleissuunnitelma. Eikö ole ollut halua tutustua näinkin tärkeässä asiassa tehtyyn laajaan selvitystyöhön ja myös pohdiskella asiaa omien epäluulojen ja ennakkokäsitysten ohi?"* (AL 13.5.2014)

> *"Raitiotiepäätöksen lähestyessä periaatevastustajat ovat kaivautuneet koloistaan kaatamaan hanketta mielikuvituksellisin väittein. Puhutaan viherhurmiosta, talvikeleistä, valtavista kustannuksista, parantuvasta autotekniikasta, superbusseista, jäykistyvästä kaupunkirakenteesta ja ties mistä."* (AL 9.5.2014)

> *"Epärealistit ratikkafanit voivat mennä unelmoimaan esimerkiksi entisiin itäblokin kaupunkeihin, joissa voi vielä ajella kolisevilla ratikoilla kymmeniä kilometrejä muinaismuistoina satelliittikaupunkien yhdysliikenteestä."* (AL 6.4.2014)

Huomattavaa on, että useissa kehyksissä keskustelussa oli kyse raitiotien tuomista hyvistä tai huonoista puolista. Hanke siis kehystettiin niin, että sen käsitettiin joko tuovan jotakin etua tai sen ajateltiin olevan jotakin asiaa huonontava seikka. Esimerkiksi joukkoliikennejärjestelmän osana raitiotien nähtiin olevan hyödyllinen muihin joukkoliikennemuotoihin verrattuna tai päinvastoin jokin muu muoto toimisi raitiotietä paremmin. Toisaalta taas hanke kehystettiin talouden kannalta joko talouden kannalta heikoksi tai pitkällä tähtäimellä hyväksi projektiksi. Kaupunkirakenteen kannalta raitiotiellä on myös jälleen joko positiivisia tai negatiivisia vaikutuksia kirjoittajasta riippuen. Reittivalinnan ja päätöksenteon kehykset eroavat hieman kolmen muun kehyksen asetelmasta, joissa raitiotien tai muiden joukkoliikennevälineiden edut ja haitat ovat pääosassa. Reittivalinnan kehyksessä reitti on joko hyvä tai huono ja päätöksenteon kehyksessä kunnallisen päätöksenteon nähdään toimivan hyvin tai huonosti.

7 Johtopäätökset

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, millaisena hankkeena raitiotiehanke näyttäytyy Aamulehdessä julkaistuissa mielipidekirjoituksissa vuonna 2014. Halusin selvittää, millaisia mielipiteitä ja ajatuksia hankkeesta esiintyy ja millaisilla seikoilla näitä mielipiteitä perustellaan. Nämä tiivistyivät operatiivisiksi tutkimuskysymyksiksi, joissa selvitetään keskustelun kehyksiä ja argumentointia.

Näiden ohella etsin syitä sille, miksi raitiotie ylipäänsä on herättänyt vahvoja mielipiteitä ja runsasta keskustelua. Kehysanalyysilla olen selvittänyt, mistä näkökulmista mielipidekirjoitusten kirjoittajat lähestyvät hanketta. Argumentaatioanalyysissä etsityt väitteet taas tiivistävät pääajatukset koskien raitiotiehanketta. Väitteiden perustelussa käytetyt seikat kertovat, miksi raitiotiestä ajatellaan mitä ajatellaan. Mihin pohjautuu siis esimerkiksi käsitys siitä, että raitiotietä ei tulisi rakentaa Tampereelle? Tai mihin pohjautuu käsitys, että raitiotie olisi kaikista järkevintä sijoittaa Pispalan valtatielle? Väite eli johtopäätös on seurausta perusteluista. Toulmin käyttää perusteluista ilmausta lähtötiedot, joista päädytään johtopäätökseen, jolloin mielipiteenmuodostuksessa ja argumentoinnissa on ensin lähtötietoja, joiden vuoksi järkeillen päädytään johtopäätökseen. Toisaalta voidaan myös ajatella, että väite pitää paikkansa, koska perustelut pitävät paikkansa. Joka tapauksessa esitetyt perustelut taustoittavat sitä, miksi raitiotiehankkeesta ollaan sitä mieltä kuin ollaan.

Raitiotiehankkeesta keskusteltiin Aamulehden yleisönosastolla useammalta eri kannalta. Raitiotie nähtiin osana joukkoliikennejärjestelmää ja sen muotoutumista, kaupunkikehittämiskysymyksenä, hankkeena jolla on merkittäviä taloudellisia seurauksia, kysymyksenä ratikan reitistä tai esimerkkinä päätöksenteosta. Kehyksiin liittyviä väitteitä perusteltiin tuomalla esiin hyviä tai huonoja vaikutuksia tai esitettiin epätietoisuutta liittyen kehysten teemoihin. Perusteluina käytettiin muun muassa liikennepoliittisia perusteluja, joukkoliikennevälineiden ominaisuuksia, yhdyskuntarakenteellisia seikkoja, vaikutuksia arjen sujuvuuteen sekä taloudellisia ja ympäristöön liittyviä perusteluja. Toimijoiden mielipiteet hankkeesta perustuvat heidän esittämiinsä perusteluihin, jotka taas perustuvat heidän tietoihinsa tai mielikuviin. Kehysanalyysin tulokset on tiivistetty lukuun 6.2.6 ja argumentaatioanalyysin tulokset lukuun 6.3.6, joten en avaa niitä sellaisinaan tämän enempää tässä luvussa.

Raitiotiekeskustelussa vuonna 2014 oli pohjimmiltaan kyse siitä, tulisiko raitiotie rakentaa Tampereelle vai ei. Tähän samaan kysymykseen vastausta on etsitty useiden kaupungin teettämien selvitysten avulla, mutta julkista kaupunkitilaa koskevana hintavana hankkeena raitiotie on saanut myös kuntalaiset ottamaan kantaa hankkeeseen, ja asiasta päättävän kaupunginvaltuuston jäsenistössä esiintyy niin myönteisiä kuin kriittisiäkin kannanottoja. Aamulehden tarjoamalla julkisella areenalla keskustelua käydään monissa kehyksissä ja perustellaan monenlaisia väitteitä monenlaisin perusteluin, mutta keskustelun ydin on raitiotie ja sen rakentaminen. Runsaat kannanotot erilaisista näkökulmista näkyvät paitsi tutkielmani aineistosta, myös esimerkiksi raitiotietä koskevien valtuustokäsittelyjen usean tunnin pituudessa. Rakennetaanko raitiotie vai ei? Julkisuudessa esitetyt mielipiteet raitiotiestä ovat tyypillisesti hyvin vahvoja. Aineistossa esiintyy vahvoja järkkymättömiä käsityksiä siitä, että raitiotietä ei pidä missään nimessä rakentaa. Erityisesti raitiotien hinta

on monien aiheen herättämien tuntemusten taustalla. Toisaalta vahva käsitys on havaittavissa myös siitä, että raitiotie on ehdottoman tarpeellinen ja tuo mukanaan hyviä vaikutuksia. Ei kuitenkaan voi sanoa, että jokainen kannanotto olisi kirjoitettu hyvin vahvasti jommastakummasta akselin ääripäästä. Mielipidekirjoituksen taustalla voi järkähtämättömän mielipiteen lisäksi olla esimerkiksi epätietoisuutta tai eri asteista kriittisyyttä.

Miksi raitiotie koetaan niin merkittäväksi, että se herättää runsaasti keskustelua ja käsitykset voivat olla hyvinkin vahvoja? Miksi raitiotiehankkeesta ollaan jotakin mieltä ja miksi nämä erilaiset näkemykset pyritään tuomaan julkisuuteen? Peltosen (2006) mukaan mitä suunnitellaan, mihin suunnitellaan ja miten suunnitellaan vaikuttavat hankkeiden konfliktiherkkyyteen eli siihen, miten todennäköisesti suunnitelmat herättävät vastustusta. Ajatus raitiotiestä itsestään jo herättää ajatuksia, kuten mielikuvan raitiotien vanhanaikaisuudesta tai moderniudesta. Pelkkä mielikuva raitiotiestä riittää herättämään ajatuksia siitä, halutaanko sellaista Tampereelle. Useampi kirjoittaja esimerkiksi peilaa käsityksensä raitiotiestä Helsingissä olevaan ratikkaan. Lisäksi raitiotiehankkeen kokoluokka on omiaan lisäämään kiinnostusta sitä kohtaan ja herättämään ajatuksia siitä, onko hanke kaikessa kalleudessaan tarpeellinen. Investointina se on kallis, joten veronmaksajia kiinnostaa, mihin kaupunki käyttää rahojaan. Tampereella raitiotien kanssa on ollut samaan aikaan esillä useita suurhankkeita: muun muassa rantaväylän tunneli, suunnitteilla olevat asemanseudun uudistaminen ja keskusareenan rakentaminen sekä Eteläpuiston täydennysrakentaminen asuinalueeksi. Useiden suurhankkeiden kasaantuminen ei todennäköisesti vähennä kustakin heräävien ajatusten ja ilmaistujen mielipiteiden määrää, vaan päinvastoin monta vireillä olevaa konfliktialtista (erityisesti Eteläpuisto) hanketta, joihin kuluu paljon rahaa, on omiaan herättämään vastustusta. Tämä saa tukea aineistosta, jossa viitataan useisiin kaupungissa käynnissä oleviin hankkeisiin usein negatiiviseen sävyyn. Myös raitiotien keskeinen sijainti Tampereen kaupunkirakenteessa nostattaa konfliktiherkkyyttä. Raitiotie kulkee kaupungin keskusta-alueen läpi, halkoo reitillään useita suuria asutuskeskittymiä ja ohittaa monia kaupungin keskeisiä käyntikohteita. Se on siis koko matkaltaan ihmisten silmien alla ja sen lisäksi muuttaa kaupunkikuvaa asutusalueilla ja erityisesti keskustassa. Elinympäristö muuttuu raitiotien fyysisten rakenteiden ja kehittyvän kaupunkirakenteen tuomien vaikutusten vuoksi. Merkittävästi muuttuvaan elinympäristöön suhtaudutaan eri tavoilla ja näistä erilaisista näkökulmista halutaan kommentoida muutoksia, jotka koetaan joko negatiivisiksi tai positiivisiksi. Ratikka vaikuttaa suurimman osan, ellei jopa lähes kaikkien, kaupunkilaisten liikkumiseen ja jokapäiväiseen elämään, koska tuleva joukkoliikennejärjestelmä rakentuu raitiotien varaan. Suoria vaikutuksia sillä on nykyisten joukkoliikenteen käyttäjien päivittäiseen liikkumiseen, sillä matkustajat joko siirtyvät matkustamaan koko matkan raitiovaunussa tai joutuvat tulevaisuu-

dessa tekemään matkansa aikana yhden tai useamman vaihdon linja-autosta ratikkaan. Toisaalta vaikkei raitiotietä edes käyttäisi, se vaikuttaa liikkumiseen uudistuneilla bussilinjoilla ja muutoksilla yksityisautoilussa. Nämä eri tavoin koetut muutokset päivittäiseen liikkumiseen herättävät ihmisissä tarpeen kommentoida. Raitiotien vaikutuksia liikkumiseen voidaan arvioida positiivisiksi tai liikkumista vaikeuttaviksi. Ratikka ei ole kaupunkilaisille vain ”jokin hanke jossain”, vaan se vaikuttaa suoraan ihmisten liikkumiseen ja elämään. Vaikka raitiotiehankkeen aikana kaupunkilaisia on osallistettu työpajoilla, kyselyillä ja yleisötilaisuuksin, näkyy yleisönosaston kirjoituksista tyytymättömyys kaupungin toimintaan ja suunnittelun onnistumiseen. Periaatteessa hankkeen suunnitteluprosessi on edennyt avoimesti ja läpinäkyvästi tavalla, jonka pitäisi vähentää konfliktien syntymisen todennäköisyyttä, mutta käytännössä suurikokoinen ja merkittävä hanke herättää siitä huolimatta mielipidekirjoituksissakin näkyviä vahvoja mielipiteitä. Edes tekemällä suunnitteluprosessista mahdollisimman tehokkaasti konflikteja vähentävä, ei erimielisyyksien aiheuttamilta kiistoilta voi täysin välttyä.

Myös tiedollisilla seikoilla ja mielikuvilla on vaikutusta siihen, miksi raitiotiestä kiistellään. Tiedolliset seikat ja mielikuvat vaikuttavat mielipiteenmuodostukseen jokaisesta kaupunkisuunnittelukysymyksestä. Ihmisten tiedot hankkeesta, sen sisällöstä ja vaikutuksista ovat erilaisia, ja tiedot vaikuttavat suoraan siihen, miten ihmiset suhtautuvat hankkeeseen. Mielipidekirjoitusaineistossa kirjoittajien tiedot näkyvät heidän käyttämissään perusteluissa, joiden pohjalta varsinainen mielipide eli väite ja yleisempi suhtautuminen hankkeeseen muodostuu. Esimerkiksi tiedot kaupunkirakenteen tiivistämisen tai hajautumisen tarkoituksesta ja vaikutuksista näyttävät vaikuttavan merkittävästi siihen, millainen mielipide hankkeesta muotoutuu. Jos kaupunkirakenteen tiivistäminen tarkoittaa henkilölle harmaiden kerrostalojen rakentamista vieri viereen ja kaiken vihreän poistamista kaupungista, ei ole ihmekään, että suhtautuminen raitiotiehen on negatiivinen. Sen sijaan, jos kaupunkirakenteen tiivistäminen tarkoittaa henkilölle hukkakäytöllä olevan kaupunkitilan ottamista käyttöön ja viihtyisämmän elinympäristön luomista, on suhtautuminen luonnollisesti positiivisempi. Toisena esimerkkinä tietämys kuntataloudesta ja sen toiminnasta vaikuttaa mielipiteen muodostamiseen taloudelliselta kannalta. Epätietoisuus hankkeesta ja sen sisällöstä vaikeuttaa mielipiteen muodostusta, mutta toisaalta näyttäytyy myös negatiivisena suhtautumisena. Jos aiheesta ei ole lainkaan tietoa, mielipiteen muodostus on hankalaa ja perustuu usein mielikuviin. Tietojen lisäksi siis myös mielikuvilla on roolinsa mielipiteen muodostuksessa, eivätkä esitetyt tutkimuksinkaan todistetut faktatiedot aina ole riittäviä muuttamaan toimijan kantaa, jos hänellä on vahva mielikuva tai tunteeseen perustuva näkökanta hankkeeseen liittyen.

Ympäristökonfliktien taustalla olevat syyt voidaan jakaa myös arvoihin, intresseihin ja asiantuntijoiden ja maallikoiden väliseen epäluottamukseen (Sairinen 1994). Eriävät mielipiteet raitiotiestä pohjautuvat näihin kaikkiin. Arvoristiriidassa kaupungin asukkailla on erilaiset arvot kuin esimerkiksi kuntaorganisaatiolla ja suunnittelijoilla. Myös kaupunkilaisten arvot ovat keskenään erilaisia, joten jokainen kuntalainen ei ole keskenään samaa mieltä. Intressiristiriidassa taas intressit eroavat toisistaan. Raitiotiehankkeen taustalla on kaupungin tarve kehittää kaupunkia vastaamaan tulevaisuuden tarpeisiin niin asukkaiden hyvän elinympäristön takaamisen kuin esimerkiksi taloudellisuuden kannalta. Kuntaorganisaatiolla on siis pelissä muun muassa yleiseen etuun ja taloudelliseen hyötyyn liittyviä intressejä. Suunnittelijoiden lähtökohta on ympäristön muutos, jolloin heidän intressinsä ja arvonsa pohjautuvat ammatillisesti eri lailla kuin kaupunkilaisten intressit ja arvot, jotka usein liittyvät elinympäristön muuttumattomuuteen. Kaupunkilaiset tarkastelevat ympäristöään heidän omien tietojensa ja kokemustensa kautta matalammalta tasolta, jolloin mielipide raitiotiestä muodostuu henkilökohtaisten arvojen ja intressien pohjalta. Tähän liittyy myös asiantuntijoiden ja maallikoiden välinen epäluottamus ja näkökulmaero. Arola (2002) kutsuu tätä kielten kohtaamattomuudeksi. Erilaisten raitiotiehen liittyvien ajatuksien ja näkökulmien kohtaamattomuus tekee tilanteesta kiistan. Myös aiemmin käsitellyt erilaiset tiedot ovat osa toimijoiden näkökulmaeroja.

Arolan (2002) suoran ja edustuksellisen demokratian kohtaamattomuus ja osallistujan paradoksi näkyvät läpi aineiston, mutta erityisesti päätöksenteon kehyksessä. Raitiotiehankkeessa lisäpotkua mielipiteenilmaisuun antoi kirjoittajien kokemus siitä, että kunnan päättäjät toimivat väärällä tavalla. Raitiotiehen kriittisesti suhtautuvat kokivat kunnan toimivan epäluotettavasti ja päättäjiä arvosteltiin hyvin värikkäinkin ilmaisuin. Suunnittelijat eivät saaneet osakseen aivan niin suurta ryöpytystä, vaikka toki muun muassa heidän tekemiään selvityksiä arvosteltiin. Päätöksentekijät eivät siis tuntuneet nauttivan kovin suurta luottamusta kritisoijien mukaan. Välillinen vaikuttaminen demokraattisen päätöksentekokoneiston kautta koettiin epäluotettavaksi, sillä päätöksentekijät saattavat äänestää kaupunkisuunnittelukysymyksistä puolueensa kannan vastaisesti. Rantatunnelista äänestäminen nostettiin useampaan otteeseen esille, sillä tällöin tunnelia vastustavan puolueen jäsenet olivat äänestäneet tunnelin puolesta, minkä osa kirjoittajista koki olevan äänestäjien pettämistä. Ajomaa (1994) näkeekin tästä syystä välillisen vaikuttamisen olevan usein kaupunkilaisten kannalta hankalaa, ja tämä vaikuttaa varmasti myös kaupunkilaisten raitiotiehankkeessa kokemaan epäluottamukseen päättäjiä kohtaan. Raitiotiehen kriittisesti suhtautuvat näkivät raitiotiehankkeeseen osallistumisen tehottomaksi. Kirjoitusten perusteella he kokevat, ettei heidän mielipidettään kuulla, vaikka heidän mukaansa suurin osa kaupunkilaisista vastustaa raitiotiehanketta. Mielipiteen

kuuleminen tarkoittaisi tällöin, että kunta lopettaisi suunnittelun ja hylkäisi ajatuksen raitiotiestä. Toisaalta raitiotiehen myönteisesti suhtautuvat näyttivät kokevan, että hankkeessa on kuultu hyvin kaupunkilaisia ja he ovat saaneet vaikuttaa suunnitelmien etenemiseen. Hankkeen aikana on järjestetty useita työpajoja ja kyselyitä, jotka ovat olleet kaikille avoimia ja tilaisuuksia vaikuttamiseen on siis järjestetty. Poikkeuksena on päätös Pispalan kannaksen linjauksesta, jossa päättäjien koettiin ohittavan sekä asiantuntijoiden että kaupunkilaisten mielipiteet.

Raitiotiehanke on yksi tapaus, jossa kaupunkiympäristöön tehdyt suunnitelmat herättävät runsasta keskustelua. Jokainen tapaus on omanlaisensa johtuen muun muassa erilaisten suunnitteluhankkeiden luonteista, mutta yhteisiä piirteitä on mahdollista löytää. Raitiotiehankkeesta käyty keskustelu on esimerkki siitä, millaisia ajatuksia joukkoliikenteen kehittäminen herättää kaupunkilaisissa. Voidaanko näitä ajatuksia ottaa huomioon suunnitteluprosesseissa yleisesti?

Liikennehankkeissa ja monissa muissa hankkeissa vaikutus ihmisten jokapäiväiseen elämään on huomattavan suuri, mikä nostaa riskiä erimielisyyksiin. Ihmiset käyttävät joukkoliikennettä liikkuakseen paikasta toiseen ja osa joukkoliikenteen käyttäjistä on pelkästään joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen varassa. Joukkoliikenteen järjestäminen vaikuttaa siis suoraan siihen, mistä mihin ihmiset pääsevät kulkemaan ja kuinka sujuvia yhteydet ovat. Yksityisautoilijat eivät ole joukkoliikenteen varassa, mutta joukkoliikenteen järjestäminen vaikuttaa myös heidän kulkemiseensa. Vaikeuttaako joukkoliikenne liikenneyhteyksiä esimerkiksi ruuhkauttamalla vai helpottaako se ruuhkia vähentämällä? Toisaalta satsaako kaupunki resurssejaan joukkoliikenneyhteyksiin vai yksityisautoiluun ja onko joukkoliikenteen kehittämisellä negatiivisia vaikutuksia autoilulle esimerkiksi parkkipaikkojen siirtyessä hankaliin paikkoihin tai totuttujen kulkuväylien sulkeutuessa. Jos muutossuunnitelmat siis vaikuttavat merkittävästi ihmisten päivittäiseen elämään ja muutokset tulevat tällä tavoin hyvin lähelle heitä, on erimielisyyksien syntymiseen riski.

Hankkeen kompleksisuus vaikuttaa myös sen hallintaan politisoitumisessa. Mitä kompleksisempi hanke ja mitä enemmän erilaisia vaikutuksia sillä on, sitä suurempi määrä siihen liittyy erilaisia kiistelynkohteita. Mitä laajempi merkitys hankkeella on, sitä enemmän se aiheuttaa kannanottoja lukuisista erilaisista näkökulmista. Esimerkiksi raitiotiehankkeessa ei ole kyse yksiselitteisesti pelkästä raitiotien rakentamisesta, vaan hanke tarkoittaa myös esimerkiksi kaupunkirakenteen muuttumista ja sitä kautta kaupunkikuvan muuttumista. Näin ollen hankkeista keskustelusta saattaa tulla hyvin moninaista ja erilaisista näkökulmista sitä lähestyvää. Kiistelylle voi laajassa hankkeessa olla useampia erilaisia aiheita yhden hankkeen sisällä.

Hinta on ainakin raitiotiehankkeen kohdalla erittäin merkittävä keskustelun ja kiistelyn aiheuttaja. Raitiotiehanke ajoittuu lisäksi aikaan, jolloin taloudellinen tilanne ei ole yleisesti ottaen erityisen hyvä, mistä johtuen suunnitelmat käyttää rahaa suuriin ja kalliisiin investointeihin herättävät helposti hyvin kielteisiä tuntemuksia. Kalliiden ja suurikokoisten hankkeiden suunnittelussa olisikin hyvä olla tarkkana. Kustannukset on laskettava huolellisesti ja ne on esitettävä ymmärrettävästi sekä todistettava kannattavuus selkeästi. Näinkään toimimalla kiistelyä taloudellisista vaikutuksista ei voida täysin välttää, mutta hintavien julkisten hankkeiden riskit olisi hyvä tiedostaa.

Kaupunkisuunnitteluhankkeiden luonteen vuoksi kaikkien mielipiteitä on mahdotonta ottaa huomioon ja toimia niiden mukaisesti. Suunnittelu koskee ympäristöä, johon tehdyt muutokset ovat usein joko-tai -vaihtoehtoja, jolloin yhden intressin toteuttaminen sulkee helposti pois muiden intressejä, eivätkä kompromissit ole aina mahdollisia. Näin on myös raitiotiehankkeessa, jossa loppujen lopuksi raitiotie joko rakennetaan tai sitä ei rakenneta. Myös esimerkiksi Eteläpuiston uuden asuinalueen rakentaminen on hanke, jossa vastakkain on intressejä rakentaa alue asuntokäyttöön ja toisaalta intressi säilyttää alue kaikkien käytössä olevana ulkoilu- ja virkistysalueena. Tässä tapauksessa kompromisseja toki on mahdollista tehdä esimerkiksi rakentamalla vähemmän ja säästämällä osa puistosta entisessä käyttötarkoituksessaan. Kiistely Tampereen tavara-asemasta taas yhdistää muun muassa rakennussuojelullisen intressin säilyttää vanha rakennus ja liikennejärjestelmällisen intressin purkaa rakennus, jotta Ratapihankatu olisi liikenteellisesti toimivampi. Kiistoja tulee varmasti aina olemaan ja kaupunkisuunnittelukysymykset politisoituvat jatkossakin, eikä kiistelyltä suunnitteluhankkeissa voi täysin välttyä. Vaikeat kiistat eivät usein pääty edes päätöksentekoon asiasta, vaan johtavat ”hävinneen” osapuolen valituksiin ja jopa valituskierteisiin. Huomion arvoista on, että erilaisten näkemysten ilmi tuominen ei ole itsessään haitallista, sillä kriittiset mielipiteet ovat tarpeellisia. Kaupunkisuunnittelussa kritiikki suunnitelmia kohtaan on jopa toivottavaa maankäyttö- ja rakennuslain valossa, jotta suunnittelun tuloksena olisi kaupungin käyttäjien ja siellä liikkuvien ihmisten kannalta mahdollisimman toimiva ja viihtyisä kaupunkiympäristö. Asukkaiden ja muiden sidosryhmien huomioiminen suunnitteluprosesseissa on tärkeää, sillä niiden avulla suunnitteluun saadaan mukaan useiden toimijoiden näkemykset ja mahdollisuuksien mukaan vaikeiden kiistojen syntymistä on mahdollista hillitä tällaisella avoimella ja läpinäkyvällä suunnittelulla. Asukkailla on lisäksi usein elettyä ja subjektiivista elinympäristöä koskevaa maallikkotietoa, jonka onnistunut yhdistäminen asiantuntijoiden tietoon johtaa lähtökohtaisesti parempiin tuloksiin. Raitiotiehankkeessa asukkailta on esimerkiksi kerätty tietoa kyselyillä, kun raitiotien reittiä ja pysäkkien sijaintia on harkittu. Asukasnäkökulma on merkittävä jokaisessa

kaupunkikehittämishankkeessa, sillä kaupunkikehittämisessä on kyse toimivan ja viihtyisän elinympäristön luominen kaupungin käyttäjille eli sen asukkaille.

Erityisesti tiedon merkitys suunnittelukonfliktien ymmärtämisessä on oleellista. Ihmisten mielipiteet ja suhtautuminen muodostuvat heidän käytössään olevan tiedon varaan. Tästä syystä hyvällä ja totuudenmukaisella tiedottamisella on mahdollista vaikuttaa ristiriitojen syntymiseen, jotta tiedon eroavaisuudet eivät ole liian suuria ja paisuta konfliktia. Toisaalta tieto yhdistyy mielikuvien kanssa, joten pelkkä saatavilla oleva tieto ei takaa sitä, että kaikki lähestyisivät hanketta samankaltaisin ajatuksin. Tarkempi tutkimus tiedon merkityksestä ja sen vaikutuksesta mielipiteiden muodostukseen ja kiistojen syntymiseen olisikin mielestäni kiinnostava jatkotutkimuksen aihe.

Kehysanalyysin ja argumentaatioanalyysin yhdistelmä oli toimiva jäsentämään sitä, mikä minua raitiotiehankkeessa kiinnostaa. Halusin saada tietää, miksi raitiotiehanketta kannatetaan ja miksi sitä vastustetaan. Kehysanalyysin avulla sain ensin yleisen kuvan keskustelun kulusta ja siihen sisältyvistä teemoista. Pelkkä kehysanalyysi taas ei olisi ollut riittävä tuomaan esille kaikkea sitä, mistä olen raitiotiekeskustelussa kiinnostunut, joten argumentaatioanalyysi toimi hyvin toisena tutkimusmenetelmänä. Käyttämälläni argumentaatioanalyysillä eli väitteiden ja perusteluiden etsimisellä sain selville sen, mitä lähdin hakemaan: mistä keskusteltiin, miksi keskusteltiin ja mitä kirjoituksissa esitettyjen mielipiteiden taustalla on.

Lähteet

Aalto, Kirsi. (2015): *Riskien arviointi julkisen suurhankkeen päätöksenteossa - Tampereen kaupungin raitiotiehanke.* Tampereen yliopisto. Johtamiskorkeakoulu. Pro gradu –tutkielma.

Ajomaa, Harri (1994): Pasilanväylän avoin suunnittelu ympäristökonfliktien ratkaisijana. Teoksessa Lehtinen, Ari & Rannikko, Pertti (toim.): *Pasilasta Vuotokselle. Ympäristökamppailujen uusi aalto.* Gaudeamus. Helsinki. 151-170.

Alku, Antero (2002): *Raitiovaunu tulee taas.* Eero Laaksonen. Helsinki.

Alku, Antero (2007): *Mennäänkö metrolla? Joukkoliikenteen uusi aika.* Anria Kustannus Oy. Helsinki.

Atkin, Albert & Richardson, John E. (2007): *Arguing about Muslims: (Un)Reasonable argumentation in letters to the editor.* Text & Talk 27-1. 1-25.

Arponen, Senni (2012): *Sosiaalityön julkisuuskuvaa tarkastelemassa. Kehysanalyysi sosiaalityötä koskevasta vuoden 2010 sanomalehtikirjoittelusta.* Jyväskylän yliopisto. Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos. Pro gradu – tutkielma.

Arola, Tuija (2002): *Vuorovaikutteinen kaavoitus ja kuntalaisten vaikuttaminen. Kansalaisyhteiskunnan, suunnittelun ja päätöksenteon kohtaaminen maankäytön suunnittelussa.* Suomen Kuntaliitto. Helsinki.

Entman, Robert M. (1993): *Framing: Toward Clarification of a Fractured Paradigm.* A Journal of Communication 43:4, Autumn.

Gamson, William A. & Lasch, Kathryn E. (1983): The political culture of social welfare policy. Teoksessa S. E. Sphiro & E. Yuchtman-Yaar (toim.): *Evaluating the welfare state. Social and political perspectives.* Academic Press. Pariisi.

Gamson, William A. & Modigliani, Andre (1989): *Media discourse and public opinion on nuclear power: a constructionist approach.* American Journal of Sociology 95(1): 1-37.

Hankonen, Johanna (1994): Tampellan tapaus ja kaupunkisuunnittelun umpikuja. Teoksessa Lehtinen, Ari & Rannikko, Pertti (toim.): *Pasilasta Vuotokselle. Ympäristökamppailujen uusi aalto.* Gaudeamus. Helsinki. 95-115.

Hirsjärvi, Sirkka & Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula (2007): *Tutki ja kirjoita.* Kustannusosakeyhtiö Tammi. Helsinki.

Horsti, Karina (2005): *Vierauden rajat. Monikulttuurisuus ja turvapaikanhakijat journalismissa.* Tampereen yliopisto. Tiedotusopin laitos. Väitöskirja.

Huikuri, Suvi (2010): *Kiista ilmastosta : pohjoisen ja etelän esittämät oikeutukset uutta ilmastosopimusta rakentavien kokousten julkisissa keskusteluissa.* Helsingin yliopisto. Valtiotieteellinen tiedekunta. Pro gradu -tutkielma.

Häikiö, Liisa & Niemenmaa, Vivi (2007): Valinnan paikat. Teoksessa Laine, Markus & Bamberg, Jarkko & Jokinen, Pekka (2007): *Tapaustutkimuksen taito.* Gaudeamus Helsinki University Press. Helsinki. 41-56.

Jääskeläinen, Lauri & Syrjänen, Olavi (2010): *Maankäyttö- ja rakennuslaki selityksineen.* Rakennustieto. Helsinki.

Kakkuri-Knuuttila, Marja-Liisa & Halonen, Ilpo (1998): Argumentaatioanalyysi ja hyvän argumentin ehdot. Teoksessa Kakkuri-Knuuttila, Marja-Liisa (toim.) (1998): *Argumentti ja kritiikki: Lukemisen, keskustelun ja vakuuttamisen taidot*. Gaudeamus. Helsinki.

Kanninen, V., Kontio, P., Mäntysalo, R. & Ristimäki, M. (2010) (toim.): *Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot*. Teknillinen korkeakoulu. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus. Espoo.

Karvonen, Erkki (2000): *Tulkintakehys (frame) ja kehystäminen*. Tiedotustutkimus 2/2000. 78–84.

Koivulehto, Miska & Leino, Helena (2012): *ALKU vai alasajo? Aluehallintouudistus ja ympäristöhallinnon politisoituminen Helsingin Sanomissa*. Alue ja ympäristö 41:1. 68-81.

Korhonen, Eveliina (2015): *Joukkoliikenteen laatuun vaikuttavat tekijät*. Tampereen teknillinen yliopisto. Rakennustekniikan koulutusohjelma. Diplomityö.

Kosonen, Leo (2007): *Kuopio 2015. Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunki*. Ympäristöministeriö. Helsinki.

Kumanto-Kooni, Krista (2013): *Raitiotiehankkeiden ennusteiden arviointi*. Tampereen teknillinen yliopisto. Rakennustekniikan koulutusohjelma. Diplomityö.

Kuusiholma, Taneli (2012): *Kerjääminen kielletty? Julkinen keskustelu ja käsitykset hyvästä julkisesta kaupunkitilasta kiistassa kerjäämisen kieltämisestä Suomessa vuosina 2010-2011*. Helsingin yliopisto. Valtiotieteellinen tiedekunta. Pro gradu -tutkielma

Laakso, Seppo & Loikkanen, Heikki A. (2004): *Kaupunkitalous. Johdatus kaupungistumiseen, kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouksien sijoittumiseen*. Gaudeamus. Helsinki.

Lampinen, Seppo (2015): *Tässä tie, missä kaupunki? Liikennesuunnittelu ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen*. Tampere University Press. Tampere. Väitöskirja.

Lappalainen, Päivi (2006): *Kaupunkisuunnittelukysymyksestä konfliktiksi: esimerkkinä Turun toriparkkihanke*. Joensuun yliopisto. Yhteiskunta- ja aluetieteiden tiedekunta. Pro gradu -tutkielma.

Lähde, Ville (2015): *Paljon liikkuvia osia*. Savukeidas. Turku-Tampere-Tallinna.

MRL 5.2.1999/132. Maankäyttö- ja rakennuslaki. Saatavissa: http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132

Nevalainen, Jaana (2004a): *Tilapelin tiedonpolitiikat: kamppailu kaupunkikeskustan muutoksesta*. Joensuun yliopisto. Väitöskirja.

Nevalainen, Jaana (2004b): *Kaupungista puhumisen tavat vallankäytön välineenä – julkista puhetta kaupunkikeskustan muutoksesta*. Yhdyskuntasuunnittelu 2004: 3-4.

Oraluoma, Anna (2016): *Luonnonsuojelun asema joukkoliikenteen kehittämisessä – tutkimus Tampereen raitiotiehankkeesta*. Tampereen yliopisto. Johtamiskorkeakoulu. Pro gradu -tutkielma.

Peltonen, L.; Hirvonen, J.; Manninen, R.; Linjama, H. & Savikko, R. (2006): *Maankäytön konfliktit ja niiden ratkaisumahdollisuudet: suomalaisen nykytilan kartoitus*. Ympäristöministeriö. Helsinki.

Perelman, Chaïm (1996): *Retoriikan valtakunta*. Vastapaino. Tampere.

Pietilä, Veikko (2010): Yleisönosasto ja internet keskusteluareenoina. Teoksessa Pietilä Veikko ja julkisuuspiiri (2010): *Julkisot, yleisöt ja media. Suomennoksia ja kirjoituksia julkisista vuorovaikutus- ja toimintamuodoista*. Tampere University Press. Tampere.

Pietilä, Veikko (2001): *Yleisönosasto ja Internet keskusteluareenoina*. Tiedotustutkimus 2/2001.

Rahkonen, Juho (2006*): Journalismi taistelukenttänä. Suomen Nato-jäsenyydestä käyty julkinen keskustelu 2003-2004*. Tampereen yliopisto. Väitöskirja.

Renvall, Mika & Reunanen, Esa (1999): *Yhteisö totuutta metsästämässä. Journalismi julkisen keskustelun kehyksenä.* Tiedotustutkimus 22:3. 76-91.

Ridell, Seija (2000): Kuuliainen kuluttaja vai kiihkeä kansalainen? Teoksessa Kunelius, Risto & Ridell, Seija (toim.): *Kaksi katsetta journalismiin.* Tampereen yliopiston tiedotusopin laitoksen julkaisuja A:94. Tampere. 79-180.

Ridell, Seija (2004): *Median julkisuustiloja kartoittamassa. Julkisuuden journalistinen tuottaminen ja kommunikatiivisuuden haaste.* Tiedotustutkimus 27:2. 4-24.

Ristimäki, M.; Helminen, V.; Oinonen, K.; Shemeikka, P.; Zimmerman, P.; Eerola, K.; Rehunen, A. & Simola, A. (2010): Yhdyskuntarakenteen vyöhykeanalyysi ja autoriippuvuus. Teoksessa Kanninen, V.; Kontio, P.; Mäntysalo, R. & Ristimäki, M. (2010) (toim.): *Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot*. Teknillinen korkeakoulu. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus. Espoo. 31-72.

Sairinen, Rauno (1994): *Ympäristökonfliktit kuntien suunnittelussa ja päätöksenteossa.* Acta – sarja 31. Suomen Kuntaliitto. Helsinki.

Salminen, Aino (2012): *Kiista talouspolitiikasta : "Portugalin tukipaketin" oikeutukset Helsingin Sanomien pää- ja mielipidekirjoituksissa*.. Helsingin yliopisto. Valtiotieteellinen tiedekunta. Pro gradu -tutkielma.

Syrjänen, Olavi (2005): *Osallistuminen, vuorovaikutus ja muutoksenhaku kaavoituksessa*. Rakennustieto Oy. Helsinki.

Tampereen moderni kaupunkiraitiotie, alustava yleissuunnitelma. (2011) Tampereen kaupunki. Saatavissa: http://www.tampere.fi/liitteet/t/62BSQIK8E/tampereen_moderni_kaupunkiraitiotie_raportti_20111003_1_14.pdf ja http://www.tampere.fi/liitteet/t/62BSY5E2O/tampereen_moderni_kaupunkiraitiotie_raportti_20111003_15_34.pdf [Katsottu 9.1.2016]

Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma. (2014) Tampereen kaupunki. Saatavissa: http://www.tampere.fi/liitteet/t/Rlz1dsMYe/tampereenraitiotieyleissuunnitelma.pdf [Katsottu 13.1.2016]

Toulmin, E. Stephen (2003): *The uses of argument*. Cambridge University Press. Cambridge.

Virtanen, Pekka V. (1999): Maankäyttöpelin osapuolet. Teoksessa Knuuti, Liisa (toim.): *Kaupunki vuorovaikutuksessa*.. Teknillinen korkeakoulu. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus. Espoo. 59-88.

Sanomalehtilähteet

Aamulehti (AL)
30.3.2010. Pesonen, Heidi: Mihin sinä laittaisit ratikan, Tampere kysyy kuntalaisilta.
22.4.2010. Sainio, Sari: Tampere suuntaa kohti ratikkaa, mutta ensin tarvitaan hintalappu.
15.6.2010. Sainio, Sari: Tampereen ratikka nytkähtää pian suunnittelijan pöydälle.
12.1.2011. Sainio, Sari: Onko ratikka jo päätetty rakentaa?
22.1.2011. Sainio, Sari: Ratikkareittejä sommitteli jo 684 innokasta vastaajaa.
17.2.2011. Sainio, Sari: Ripeä reitti Hervannasta keskustaan päihitti Taysin kautta kiertävän linjan.
15.6.2011. Sainio, Sari: Kelpaavatko nämä pysäkit sinulle?
1.9.2011. Ratikka etenee kuin kiskoilla.
11.2.2012. Taponen, Aki: Ministeriö suunnittelee tukevansa Tampereen kaupunkiratikkaa.
17.5.2013. Taponen, Aki & Manninen, Jukka: Ratikalle oma linja keskustasta Taysiin.
18.5.2013. Taponen, Aki: Ratikan sijoittaminen vaikeutuu, jos Rantatunnelia ei rakenneta.
8.10.2013. Taponen, Aki: Miksi pitempi reitti on halvempi kuin lyhyempi?
22.10.2013. Taponen, Aki & Viljakainen, Miika: Asiantuntijoiden ehdotus nurin, ratikka Paasikiventielle.
12.11.2013. Taponen, Aki: Tampere selvittää jatkossa kahta ratikkalinjaa länteen.
24.4.2014. Taponen, Aki: Ratikan varteen sopii 18 vuoden väestönkasvu.
25.4.2014. Taponen, Aki: Ratikka on busseja kannattavampi.
6.5.2014. Rautanen, Sari: Kamppailu ratikasta on alkanut.
16.6.2014. Kinnunen, Eevi: Suunniteltu eli puoliksi tehty.
17.6.2014. Ahonen, Hannamari & Rautanen, Sari: Ratikka sai äänet ja sympatiat.
14.11.2015. Taponen, Aki: Raitiovaunu kaatuu ilman valtion 30 prosentin tukea.