

Emilia Meriläinen

"LINJAUSVAIHTOEHDOSTA YLIVOIMAINEN ON [...] LÄPI KULKEVA LINJA"

Tampereen seudullisen raitiotien linjausvaihtoehtojen
retorinen tarkastelu

Johtamisen ja talouden tiedekunta
pro gradu -tutkielma
Elokuu 2022

TIIVISTELMÄ

Emilia Meriläinen: "Linjausvaihtoehdoista ylivoimainen on [...] läpi kulkeva linja" Tampereen seudullisen raitiotien linjausvaihtoehtojen retorinen tarkastelu

Pro gradu -tutkielma

Tampereen yliopisto

Hallintotieteiden maisteriohjelma, ympäristöpolitiikan ja aluetieteen opintosuunta

Elokuu 2022

Tiivistävä ja asukasluvultaan kasvava kahdeksan kunnan muodostama Tampereen kaupunkiseutu kohtaa tulevaisuudessa ja jo nyt uudenlaisia liikkumisen haasteita. Tampereen seudullinen raitiotie eli seaturatikka nähdään yhtenä näiden haasteiden ratkaisuna. Raitiotietä on kestävässä liikkumismuotona suunniteltu luomaan alueelle mahdollisuuksia kestäväälle ja tiivistyväälle maankäytölle sekä sujuvalle seudulliselle joukkoliikenteelle.

Seaturatikan kannattavuuden vuoksi sen on asetettava kaupunkirakenteeseen myönteisesti suhteessa asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijainteihin. Siitä, mihin raiteet ja linjaukset laitetaan, vastaa suunnitteluprosessi. Tässä pro gradu -tutkielmassa on tavoitteena tuon suunnitteluprosessin kautta tuoda esille eri sidosryhmien näkemyksiä sopivista linjausvaihtoehdoista vastaten tutkimuskysymykseen: Miten sidosryhmät perustelevat seaturatikan linjausvaihtoehtoja?

Analyysin viitekehyksenä tässä tutkielmassa tarkastellaan kolmea toisiaan täydentävää osa-aluetta. Ensinnä tutustutaan yhdyskuntarakenteen hajautumiseen ja alueiden seutuistumisen trendiin. Toisena kartoitetaan joukkoliikennesuunnittelun taustaa ja kolmantena sidosryhmäyhteistyötä osana suunnittelutyötä. Näiden osa-alueiden kautta saadaan tutkimukselle sopiva kokonaisuuden ymmärrys.

Tutkielman pääasiallisena aineistona toimivat sidosryhmälausunnot, jotka liittyvät seaturatikan ratavarauksiin. Lausunnot on annettu vuoden 2020 alkupuolella ja ratavarauksia on tehty saman vuoden syksyllä. Menetelmänä on retoriikan analyysi, josta tarkemmin käytössä on uuden retoriikan edustajan Chaïm Perelmanin retoriikkänäkemys ja sen välineistö. Käsittelyssä nähdään, mitkä perustelut toistuivat missäkin suunnitteluvaiheessa ja millä seikoilla lopullisia päätöksiä perusteltiin. Ennen kaikkea analyysin ytimessä on selvittää, mitä argumentaation tekniikoita ja retorisia keinoja sidosryhmälausunnot sisältävät.

Valituiksi päätyneiden linjausvaihtoehtojen perusteluissa korostuivat reittien suoruus, nopeus ja toteutuksen taloudellisuus. Esiin nousivat myös maankäytön potentiaali, sopivuus kaupunkirakenteeseen ja keskeinen sijainti. Retoriikan keinoista korostui erityisesti tapa, jossa lausujan mieleisen linjauksen puolesta puhutaan sitä kilpailevaa linjausta vastaan argumentoimalla. Myös linjausvaihtoehtojen vertailu toistui monissa lausunnoissa. Lausuntoa ei aina ollut laadittu argumentoivalla otteella, mutta suurimmassa osassa haluttua linjausta oli jollakin tasolla perusteltu.

Tämän tutkielman tavoitteena oli samalla ymmärtää sekä kokonaisuutta että yhtä suunnitteluprosessin osaa. Analyysin viitekehyksen avulla saavutettiin käsitys kokonaisuudesta, johon tutkielman ydin pystyttiin asettamaan. Aiheen tutkimus on tärkeää, jotta merkittäviä kehityshankkeita kyetään ymmärtämään monella tasolla, useasta eri näkökulmasta ja eri tieteenaloilta.

Avainsanat: kestävä kaupunkikehitys, kaupunkiseutu, liikennesuunnittelu, joukkoliikenne, seudullinen raitiotie, Tampere

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
1.1 Tiivistävä kaupunkiseutu tutkimuskohteena	2
1.2 Aiempaa tutkimusta	3
1.3 Tutkielman rakenne	4
2 SEUDULLINEN JOUKKOLIIKENNESUUNNITTELU JA SIDOSRYHMÄYHTEISTYÖ ..6	
2.1 Yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja seutuistuminen	6
2.2 Joukkoliikennesuunnittelun taustaa	8
2.3 Sidosryhmäyhteistyö osana suunnittelutyötä	10
2.4 Seudullinen joukkoliikennesuunnittelu ja sidosryhmäyhteistyö analyysin viitekehyksenä	13
3 TUTKIMUSAINEISTO JA -MENETELMÄT	15
3.1 Sidosryhmälausunnot aineistona	15
3.2 Retoriikan analyysi menetelmänä	16
3.2.1 Uusi retoriikka	17
3.2.2 Chaïm Perelmanin argumentaatioteoria	18
3.2.3 Argumentaation merkitys tässä tutkielmassa	23
4 SEUTURATIKAN LINJAUSVAIHTOEHTOJEN PERUSTELUT	26
4.1 Pirkkalan ratahaara	27
4.1.1 Nuolialantie, Ilmailunkatu vai Messukeskus?	27
4.1.2 Suuppa, Turri vai Terveyskeskus?	29
4.1.3 Muita huomioita linjaukseen liittyen	30
4.2 Lamminrahkan ratahaara	31
4.2.1 Tenniskatu vai Teiskontie?	32
4.2.2 Piettasenkatu vai Mäentakusenkatu?	33
4.2.3 Muita huomioita linjaukseen liittyen	34
4.3 Ylöjärven ratahaara	35
4.3.1 Turvesuonkatu vai Ryydynpohja?	36
4.3.2 Mikkolantie vai Kantatie?	37
4.3.3 Leijapuisto vai Asemantie?	38
4.3.4 Muita huomioita linjaukseen liittyen	39
4.4 Saarenmaan ratahaara	40
4.4.1 Kauhakorvenkatu vai Kehätie?	40

4.4.2 Muita huomioita linjaukseen liittyen.....	41
5 PERUSTELUIDEN RETORINEN TARKASTELU.....	43
5.1 Pirkkalan ratahaara.....	44
5.2 Lamminrahkan ratahaara.....	45
5.3 Ylöjärven ratahaara	47
5.4 Saarenmaan ratahaara	49
6 LOPPUREFLEKTIO	51
LÄHDELUETTELO.....	54
LIITE 1.....	60

Kuvaluettelo

- Kuva 1 Raitiotien linjasto ja linjausvaraukset. Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma (2021). *Loppuraportti*. Sivu 46. Saatavilla:
https://www.tampere.fi/tiedostot/r/MWOuHmvk9/tampereen_raiotien_seudullinen_ys_19.2.2021.pdf.
- Kuva 2 Pirkkalan ratahaaran syksy 2020 päätöksentekoon menneet linjausvaihtoehdot ja varikot. Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma (2021). *Loppuraportti*. Sivu 37. Saatavilla:
https://www.tampere.fi/tiedostot/r/MWOuHmvk9/tampereen_raiotien_seudullinen_ys_19.2.2021.pdf.
- Kuva 3 Lamminrahkan ratahaaran syksyn 2020 päätöksentekoon menneet linjaukset ja varikot. Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma (2021). *Loppuraportti*. Sivu 39. Saatavilla:
https://www.tampere.fi/tiedostot/r/MWOuHmvk9/tampereen_raiotien_seudullinen_ys_19.2.2021.pdf.
- Kuva 4 Ylöjärven ratahaaran syksyn 2020 päätöksentekoon menneet linjaukset ja varikot. Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma (2021). *Loppuraportti*. Sivu 41. Saatavilla:
https://www.tampere.fi/tiedostot/r/MWOuHmvk9/tampereen_raiotien_seudullinen_ys_19.2.2021.pdf.
- Kuva 5 Saarenmaan ratahaaran syksyn 2020 päätöksentekoon menneet linjaukset. Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma (2021). *Loppuraportti*. Sivu 43. Saatavilla:
https://www.tampere.fi/tiedostot/r/MWOuHmvk9/tampereen_raiotien_seudullinen_ys_19.2.2021.pdf.

1 JOHDANTO

Mikko Alatalo ja Juice Leskinen lauloivat maaseudun muutoksesta ja maalaisnostalgiasta lopulta todeten ”Mä lähdän maalle, jos vain pääsen yöksi pois” (Alatalo & Leskinen 2004). Ihmiset näyttävät viihtyvän kaupungeissa, minkä vuoksi kaupungistuminen on yksi merkittävimpiä yhteiskunnallisia muutostrendejä niin globaalilla kuin Suomenkin tasolla. Suurin osa maailman ihmisistä asuu kaupungeissa, joten kaupungeilla ja niitä ympäröivillä kasvualueilla on merkittävä rooli yhteiskunnan kehityksessä. Suomessa muuttoliike suuntautuu pääasiassa Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkiseuduille (Ristimäki ym. 2017, 40).

Tämä pro gradu -tutkielma keskittyy Tampereen kaupunkiseutuun, joka muodostuu kahdeksasta kunnasta: Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi. Kaupunkiseutu ylitti 400 000 asukkaan rajan kesällä 2021, joka on 100 000 uutta asukasta vuoteen 1996 verrattuna. Maan sisäinen muuttovoitto toi näistä 100 000 uudesta asukkaasta 58 prosenttia, luonnollinen väestönlisäys 27 prosenttia ja nettomaahanmuutto 15 prosenttia. Kasvu keskittyi 2000-luvun aikana suhteessa enemmän kehyskuntiin, kun taas 2010-luvun loppupuolella alkoi keskuskaupungin vahvempi kasvu. (Tampereen kaupunkiseutu 2021a [Tilastokeskus].)

Tässä tutkielmassa käsitellään Tampereen seudullista raitiotietä eli seaturatikkaa kestäväenä ratkaisuna tiivistyvän ja asukasluvultaan kasvavan kaupungin ja kaupunkiseudun liikkumisen haasteisiin. Raitiotien nähdään vähentävän liikenteen energiankulutusta ja päästöjä. Lisäksi sillä on myönteisiä vaikutuksia asuntotuotantoon, alueiden saavutettavuuteen ja joukkoliikenteen houkuttelevuuteen. (Tampereen raitiotien vaikutusten arviointi 2016, 15.) Seudullinen joukkoliikennesuunnittelu ja sen sidosryhmätoiminta ovat aineiston analysoinnin taustalla. Aineisto itsessään koostuu sidosryhmälausunnoista liittyen seaturatikan linjausvaihtoehtoihin. Niistä etsitään perusteluita linjauksien valinnoille, joita tarkastellaan retoriikan analyysia avuksi käyttäen.

1.1 Tiivistyvä kaupunkiseutu tutkimuskohteena

Voimakas kasvu ja väkisinkin tapahtuva asutuksen tiivistyminen asettavat haasteita ja vaatimuksia kaupunki- ja seutusuunnittelulle, sillä asumiseen ja elämiseen sopivat paikat eivät kasva samassa suhteessa lisääntyvään asukasmäärään. Yhtenä keinona kasvavan väkimäärän hallintaan on kehittää kaupunkiseutua toimivaksi ja monipuoliseksi. Usean eri kunnan muodostama seutu toimii monen eri toimijan voimin. Kaupunkiseudun kuntien sekä kuntien ja valtion välisen yhteistyön tukemisen keinona ovat maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset, joiden tavoitteena on kaupunkiseutujen toimivuuden, kilpailukyvyyn ja kuntien tasapuolisen kehittämisen parantaminen (Ympäristöministeriö 2021).

Ilmastonmuutoksen torjumisessa liikenteen päästöjen vähentäminen on merkittävässä roolissa. Kaupunkisuunnittelu on vuosikymmenten ajan keskittynyt autoilun ympärille, mutta kaupunkirakenteen tiivistymisen ja asukasmäärän kasvun vuoksi katutila on ahtaalla. Tampereen kaupungin kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelman (SUMP) mukaan ”Riittävän tiivis ja sekoittunut kaupunkirakenne ja asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijainnit käveltävien ja pyöräiltävien matkojen päässä ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella lisäävät kestävien kulkutapojen käyttöä”. Kun kaupunkia suunnitellaan näin, oman auton tarpeen uskotaan pienenevän. (Tampereen kaupunki 2021, 21.)

Tampereen ja tulevaisuudessa Tampereen kaupunkiseudun yksi merkittävimpiä hankkeita on ensimmäiseltä osuudeltaan syksyllä 2021 liikennöintinsä aloittanut raitiotie. Raitiotie on suunniteltu kestäväksi liikkumismuodoksi ja luomaan puitteita kestäväälle ja tiivistyvälle maankäytölle sekä sujuvalle seudulliselle joukkoliikenteelle (Tampereen kaupunki 2021, 21). Seuraturatikan osalta on maaliskuussa 2021 valmistunut yleissuunnitelma. Suunnitelmassa kuvataan raitiotievaraukset Pirkkalaan, Kangasalle ja Ylöjärvelle ja se on tehty vaiheittain toteutettavaksi 2040-luvulle asti. (Tampereen kaupunkiseutu 2021b.) Raitiotiejärjestelmän kehittäminen on osa Tampereen kaupunkiseudun MAL-sopimusta.



Kuva 1 Raitiotien linjasto ja linjausvaraukset (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 46).

Jotta seuturatikka olisi kannattava, on sen asetettava myönteisesti suhteessa asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijainteihin. Siitä, mihin raiteet tulisi laittaa, vastaa seuturatikan suunnitteluprosessi. Osana seudullisen joukkoliikennesuunnittelun ja sidosryhmäyhteistyön tematiikkaa tämä tutkielma pyrkii vastaamaan seuraavaan tutkimuskysymykseen:

- Miten sidosryhmät perustelevat seuturatikan linjausvaihtoehtoja?

Tutkielman tavoitteena on suunnitteluprosessin kautta tuoda esille eri sidosryhmien näkemyksiä sopivista linjausvaihtoehtoista. Ajatukseen, että sidosryhmällä on näkemys sopivasta linjausvaihtoehdosta ja sitä perustelevista tekijöistä, pureudutaan sidosryhmälausuntojen retorisia keinoja analysoimalla.

1.2 Aiempaa tutkimusta

Kestävä liikkuminen ja kestävät kaupungit ovat isoja teemoja kuntien, valtioiden ja maailmanlaajusten organisaatioiden ohjelmissa, strategioissa ja suunnitelmissa (ks. esim.

Hallitusohjelma 2019; United Nations 2015). Laajat kehittämistavoitteet luonnollisesti poikivat aiheeseen liittyvää tutkimusta monelta alalta ja näkökulmasta. Tampereen yliopiston liikenteen tutkimuskeskus Verne kehittää pääasiassa teknillisestä näkökulmasta kestävämpää tulevaisuuden liikennejärjestelmää ja logistiikkaa sekä kouluttaa alan osaajia (Tampereen korkeakouluyhteisö 2021a).

Tampereen raitiotietä on tutkittu ja tullaan varmasti tulevaisuudessa tutkimaan vielä enemmän. Tampereen yliopisto tunnistaa hankkeen suurena ja liikennejärjestelmää mullistavana, joten se on mukana tutkimassa, miten raitiotien rakentaminen vaikuttaa kaupunkiin sen rakennusaikana ja tulevaisuudessa (Tampereen korkeakouluyhteisö 2021b). Lisäksi Tampereen Raitiotie Oy tekee jatkuvaa seurantaa ja on muun muassa jo vuodesta 2017 lähtien vuosittaisella kuluttajatutkimuksella selvittänyt asukkaiden mielipiteitä ja suhtautumista raitiotiehen (Tampereen Ratikka 2021). Raitiotiehen liittyen on tehty joukko opinnäytteitä sekä teknillisistä että yhteiskuntatieteellisistä näkökulmista (ks. esim. Oraluoma 2016; Hyvärinen 2017; Säätelä 2019; Salminen 2020).

Seuturatikan suunnitteluprosessissa merkittävää on yhteistyö ja vuorovaikutus eri toimijoiden kesken. Prosessin aikana mahdollisuudet vuorovaikutukselle viranhaltijoiden, sidosryhmien ja kuntalaisten kanssa ajoitettiin siten, että palautetta oli mahdollista hyödyntää osana suunnittelua (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 10). Kuntalaisten näkemysten keräämisen, osallistumismahdollisuuksien ja yhteistyötahojen kanssa neuvottelun kautta on jo itsessään tehty tutkimusta. Tämä tutkielma syventyy tiettyyn vuorovaikutuskeinoon ja sen tarkoituksena on tunnistaa perusteluita sille ainekselle, jota suunnitteluprosessissa on käytetty. Tiettyyn osa-alueeseen syventymisen tarkoituksena on auttaa näkemään sen merkitys laajemmassa mittakaavassa.

1.3 Tutkielman rakenne

Tämä tutkielma etenee tutkimusongelmaa taustoittavan johdannon jälkeen analyysin viitekehyksen tarkempaan esittelyyn. Kyseinen luku koostuu olennaisista erillisistä teemoista, jotka sitoutuvat yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Tämän jälkeen kartoitetaan tutkimusmenetelmiä. Ensiksi tutustutaan aineistoon ja sen luonteeseen. Toisena pureudutaan retoriikan analyysiin ja argumentaatioon menetelmänä. Tutkielman

analyysiosuus sisältää ratahaara- ja linjausvaihtokohtaisesti eri vaihtoehtojen perusteluja. Aluksi käsitellään perusteluita pitkälti asiasisältönä, minkä jälkeen niihin pureudutaan retoriikan keinojen ja analyysin viitekehyksen kautta. Tutkielman loppuun pysähdytään vielä refleктоimaan sen kokonaisuutta.

2 SEUDULLINEN JOUKKOLIIKENNESUUNNITTELU JA SIDOSRYHMÄYHTEISTYÖ

Toimiva kaupunkiseutu vaatii toimivaa joukkoliikennettä. Toimiva joukkoliikenne vaatii hyvää suunnittelua. Hyvä suunnittelu vaatii moniulotteista vuorovaikutusta. Tämän tutkielman kohteena on yksi ratkaisu tiivistyvän kaupunkiseudun kestävään liikkumiseen. Tässä luvussa tutustutaan tutkielmassa käsiteltävään aihepiiriin taustakirjallisuuden avulla. Mukailen aineistolähtöistä tutkimusta, on tässäkin tarkoituksena rakentaa teoriaa aineistoa ajatellen ja edetä analyysiprosessissa yksittäisten havaintojen kautta laajempaan pohdintaan ja yleisempiin väitteisiin (Eskola & Suoranta 1998, 83). Tutkielma ei kuitenkaan ole aineistolähtöinen, vaikka sen pääpaino onkin aineistossa. Tutkielmassa on tarkoitus kuvata seuratikan suunnittelutyön taustalla toimivien sidosryhmien ajamat intressit, sekä areena, jolla toimitaan. Intressiksi mielletään se, mitä halutaan joko itselleen tai jollekin ryhmälle jostakin asiasta. Taustakirjallisuus on avuksi tutkittavien aiheiden laajemman kontekstin ymmärtämisessä. Tässä luvussa käsitellään yhdyskuntarakenteen seutuistumista, joukkoliikennesuunnittelua ja sidosryhmäyhteistyötä. Luvun lopuksi näitä käsitteitä yhdistellään kokonaisuudeksi ja pohditaan sitä, miten ne toimivat analyysin viitekehyksenä.

2.1 Yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja seutuistuminen

Yhdyskuntarakenne on kokenut 1900-luvulla muutoksen, jossa ihmiset ovat muun muassa autoistumisen ja teknologisen kehityksen myötä pystyneet kasvattamaan yksilöllistä ja toiminnallista elinpiiriään. Näin ollen kaupunkien aiemmin keskittynyt yhdyskuntarakenne on hajautunut laajemmalle alueelle (Sahlsten 2013, 31.) Yhdyskuntarakenne koostuu rakenteessa tapahtuvista toiminnoista ja niiden osien välillä liikkumisesta. Yhdyskuntarakenne tarkoittaa kaupunginosan, kaupungin, kaupunkiseudun, työssäkäynti- tai palvelualueen tai muun taajaman sisäistä rakennetta. Se pitää sisällään niin ihmiset kuin asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja vapaa-ajan alueet sekä näiden väliset liikenneväylät,

teknisen huollon verkostot ja keskinäiset suhteet. (Rehunen, Ristimäki, Strandell, Tiitu & Helminen 2018, 9.)

Hajautuneen yhdyskuntarakenteen eli seutuistumisen trendi on levittänyt kaupunkien fyysistä rakennetta ja toiminnallista verkostoa sen pääkeskuksen ympärille mahdollisesti myös ylittäen kuntarajoja (Sahlsten 2013, 10). Muutos ei ole vähentänyt kaupungin pääkeskuksen asemaa, vaan yksin siihen tukeutuvien kaupunkien tilalle on kehittynyt verkostomaisempi rakenne (Lampinen 2015, 86). Myös Tampereen kaupunkiseutu on monikeskuksinen jo pelkästään Tampereen kaupungin osalta. Keskuksia verkostoon lisää Tamperetta ympäröivät kunnat ja kaupungit.

Verkostomaisuutta ja yhdyskuntarakenteen hajauttamista ilmentävät kaupunkiseudut. Helminen ja Ristimäki (2007) määrittelevät kaupunkiseudun olevan sekä fyysisesti että toiminnallisesti yhtenäinen alue ja se voi ulottua useamman kunnan alueelle. Tyypillisesti kaupunkiseutuun nähdään kuuluvan keskustaajama, joka on keskuskaupungista laajentuva yhtenäinen taajama-asutus, sen lähetyvillä olevat lähitaajamat sekä näitä ympäröivät lieve- eli haja-asutusalueet. (Helminen & Ristimäki 2007, 12.) Kaupunkiseutu muodostuu keskuskaupungista ja sen ympärille muodostuneista keskuksista, mikä tekee yhdyskuntarakenteesta pirstoutuneemman (Hämäläinen 2019, 114).

Suomen kaupungistuminen näkyi seutuistumisena erityisesti 1970-luvun puolivälistä 1990-luvun alkupuolelle. Kehityskulkua tuki hyvinvointivaltion palvelujärjestelmät. (Suomen Kuntaliitto 1999, 13.) Seutuistumisessa alueen työpaikat ja muu taloudellinen toiminta keskittyivät edelleen kaupungin keskustaan, mutta asukkaat ja asutuksen rakentaminen kohdistuivat keskustan lähialueille. (Antikainen & Vartiainen 2002, 68.) Myös kaupunkien kehyskunnilla oli vetovoimaa, erityisesti lapsiperheiden suhteen. Kehitys auttoi hyvinvointipalvelujen perustamista tasaisesti useisiin kuntiin keskitetyn toiminnan sijaan. (Antikainen & Vartiainen 2004, 20.) Seutuistumisen kehityskulussa on samaan aikaan nähtävissä sekä keskittymistä että hajautumista. Valtakunnallisesti väestö keskittyy suurimmille kaupunkiseuduille, mutta paikallisesti kaupunkiseudun sisällä voi olla laajaakin hajautumista. (Vartiainen 1991, 76.)

Yhdyskuntarakenteen hajauttamisen on mahdollistanut liikennevälineiden, erityisesti autoilun, kehitys, sillä se on tuonut toimintojen sijoittelulle vapaammat kädet etäisyyksien suhteen (Sahlsten 2013, 21). Tampereen kaupunkiseudun rakenteen muutoksia vuosina 1960, 1980 ja 2000 ovat tutkineet Alppi ja Ylä-Anttila (2007). Tutkimuksessa nähtiin, että

keskustan läheisyyden sijaan suhteellisesti parhaiten saavutettavat alueet ovat siirtyneet ulommas suurien väylien risteysalueille ja kehäväylän tuntumaan. Tutkimuksessa tähän havaittiin syyksi erityisesti autoliikenteestä riippuvaisten suurten markettien sijoittuminen kaupunkiseudulla. Tampereen seudun MAL-sopimus kertoo vuosille 2020-2023 asetetuissa toimenpiteissä, että vähintään 80 % uudesta asuinkerrosalasta tulee sijoittaa keskustoihin, aluekeskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille. Myös työvoima- ja palveluintensiivinen työpaikkarakentaminen ohjataan keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle. (Tampereen seudun MAL-sopimus 2020, 9.) MAL-sopimus antaa ymmärtää, että yhdyskuntasuunnittelussa otetaan huomioon monikeskuksisuuden ja joukkoliikenteen saavutettavuuden merkitys.

Yleiseen seutuistumiseen liittyy sekä keskittymistä pääkeskukseen ja sitä ympäröiviin aluekeskuksiin että hajautumista, sillä asuminen, työpaikat ja muut toiminnot saavat ihmiset liikkumaan näiden välillä (Lampinen 2015, 86). Yhdyskuntarakenteen ja liikenteen energiankulutuksen välillä on nähtävissä yhteys. Tämän korrelaatio perusteella voidaan todeta, että väljemmän rakenteen omaavilla alueilla on tehtävä pidempiä matkoja välttämättömien liikuntatarpeiden suorittamiseksi. Yleensä kulkutavaksi valikoituu helppouden vuoksi auto. (Sahlsten 2013, 24–25.) Mitä laajemmalle hajautuminen muodostuu, sitä enemmän haasteita reuna-alueet asettavat toimivan ja kannattavan joukkoliikennejärjestelmän suunnittelulle (Sahlsten 2013, 11). Kuten edellä kerrottiin, Tampereen kaupunkiseudun MAL-sopimus kannustaa rakentamaan joukkoliikenteen mahdollisuudet huomioiden.

2.2 Joukkoliikennesuunnittelun taustaa

Suomen liikennesuunnittelu oli sotien jälkeen pitkälti autokeskeistä. Yleisesti maailmalla on huomattu, että autoliikenteen määrä kasvaa juuri niin paljon, kuin sen kasvulle annetaan katutilaa. Liikeneruuhkia pyritään helpottamaan rakentamalla lisää teitä ja pysäköintipaikkoja, mutta sen seurauksena liikennemäärät ja ruuhkat ovat vain kasvaneet uusien puitteiden mukana. (Gehl, Viinikainen, Päivänen, Hammarsten & Tuurnala 2018, 9.) Suomen liikennesuunnittelussa muiden liikennemuotojen mukaanotto alkoi tapahtua 1970-luvulla, vaikkakin autoliikenteen sujuvuus oli edelleen etusijalla. Suunnittelun painopisteen

muutokseen vaikuttivat autoilun turvallisuus-, terveys- ja ympäristöhaitat. 1900-luvun lopulta lähtien suunnittelua ovat ohjanneet kestävän kehityksen tavoitteet ja on siirrytty suunnittelusta laajemmin liikennejärjestelmän tarkasteluun. (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 2017, 247.) Kevyen liikenteen lisäksi joukkoliikenne on lisännyt merkitystään liikenteen ruuhkaantumisen, autoilun energiankulutuksen ja sen tuottamien ympäristöhaittojen myötä (Jalkanen ym. 2017, 254–258).

Toimiva ja tehokas joukkoliikenne vaatii riittävän käyttäjämäärän lisäksi tiiviin ja yhtenäisen yhdyskuntarakenteen (Jalkanen ym. 2017, 258). Tiivistyvä ja kasvava Tampereen kaupunkiseutu tarjoaa siten hyvän alustan joukkoliikenteen kehittämiseksi ja tuomiselle kilpailukykyiseksi vaihtoehdoksi autoilulle. Välimatkojen pituuden sijaan merkittävämpää on seudun rakenteen yhtenäisyys siltä kantilta, että joukkoliikenteen käyttäjät asuvat ja toimivat pysäkkien ja terminaalien tuntumassa (Jalkanen ym. 2017, 259). Tampereen seudulla solmukohtia suunnitellaan kunta- ja alakeskusten, henkilö- ja lähiliikenteen asemien ja raide- ja lentoliikenneterminaalien sekä näiden yhdistelmien kautta (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 8–9). Joukkoliikennesuunnittelun tavoitelinjasto perustuu näin ollen runkolinjayhteyksistä ja niiden solmukohdista muodostuvaan tiheään runkoliikenteeseen (Jalkanen ym. 2017, 261).

Jalkanen ym. (2017) kertovat, että toimivan joukkoliikennejärjestelmän on oltava selkeä ja helposti hahmotettava. Joukkoliikenteen kannattavuuden kannalta on hyvä, jos alueiden suunnittelussa otetaan huomioon hyväksyttävät kävelyetäisyydet siten, että linjojen ja pysäkkien määrät pysyvät kuitenkin mahdollisimman alhaisina. Asemien ympäristöt suunnitellaan kävelymatkat huomioiden. Kehittyneen joukkoliikenteen taajamassa matka pysäkille pitäisi olla puolen kilometrin paikkeilla. Metroon tai paikallisjunaan matkaa saa olla jopa kilometri. Kun liikennöivän kulkuvälineen vuoroväli on enintään kymmenen minuuttia, ei matkustajan tarvitse huolehtia aikatauluista. Linjasto on selkeä, jos sama linja kulkee samaa katua molempiin suuntiin. Kulkua sujuvoittavat joukkoliikenteelle suunnitellut liikennevalot ja omistetut kaistat. (Jalkanen ym. 2017, 261–262.)

Asuinympäristöillä on keskenään eroja, jotka vaikuttavat liikkumisen mahdollisuuksiin (Sahlsten 2013, 29). Hyvät julkiset liikenneyhteydet ja laadukas kaupunkiympäristö ruokkivat toisiaan. Kotoa määränpäähän kulkeva matkaketju tulisi nähdä kokonaisuutena. Hyvät kävely- ja pyöräreitit pysäkeille ja asemille vaikuttavat merkittävästi koko järjestelmän tehokkuuteen. Matkaketjun ulkopuolellakin kävely- ja pyöräverkostot ja joukkoliikennejärjestelmä toimivat yhteistyössä keskenään. (Gehl ym. 2018, 107.) Tiiviille

alueelle on helpompaa muodostaa kannattava joukkoliikennejärjestelmä. Paikallisesti katsottuna merkittävin ominaisuus joukkoliikenteen käyttöön on lyhyt etäisyys lähimmälle pysäkille. On huomattu, että mitä lyhyempi matka pysäkille on, sitä aktiivisemmin joukkoliikenne on käytössä. Toisaalta pysäkkiä ympäröivä laadukas kaupunkiympäristö voi kasvattaa miellyttävän kävelymatkan etäisyyttä. (Sahlsen 2013, 29–30.)

Seutumaisen yhdyskuntarakenteen joukkoliikenneneratkaisut vaativat tiivistä maankäyttöä ollakseen kannattavia ja toimivia. Monipuoliset aluekeskukset vähentävät tarvetta kulkea pääkeskukseen, joka lisää aluekeskusten alueen houkuttelevuutta. Kuitenkin nopea ja toimiva yhteys pääkeskukseen ja viereisiin keskuksiin ovat edellytys joukkoliikenteeseen tukeutuvalle alueelle. Kaupunkirakennetta voi laajentaa olemassa olevan rakenteen reunoille, jos uudet alueet pystytään liittämään nykyisiin yhteyksiin. (Sahlsten 2013, 39.) Esimerkiksi nykyinen raitiotielinja kolme kulkee Tampereen pääkeskuksesta Hervannan monipuolisen aluekeskuksen kautta uudelle Hervantajärven asuinalueelle, joka on tehty Hervannan alueen reunalle. Kulku aluekeskukseen on helppoa ja nopeaa ja matkan jatkaminen siitä edelleen pääkeskukseen on luontevaa.

Matkustamisen houkuttelevuuteen vaikuttavat palveluntaso, matkan hinta, kävelymatkojen pituus, odotus ja vaihdon kesto. Mitä katkeamattomampi matkaketju on ovelta ovelle, sitä suositumpi valinta joukkoliikenne on kulkutavaksi. (Jalkanen ym. 2017, 260–261.) Tampereen raitiotien viisi ensisijaista tavoitetta pätevät myös seaturatikan osalta. Näiden tavoitteiden mukaan raitiotien tulee kulkutapana houkutella suuria matkustajamääriä ja matka-ajan tulee olla kilpailukykyinen. Raitiotie tavoittelee esteettömyyttä, helposti saavutettavana olemista ja paraatipaikoille kulkemista. Liityntäliikenteen järjestelyjen tahdotaan lisäävän raitiotien käytettävyyttä myös kauempaa kulkevien osalta. Lisäksi suunnittelussa toimiva kokonaisuus ohittaa yksittäisten alueiden edun. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 9.)

2.3 Sidosryhmäyhteistyö osana suunnittelutyötä

Osana monenlaista suunnittelutyötä on tapana hyödyntää hankkeelle oleellisia sidosryhmiä. R. Edward Freeman tunnetaan sidosryhmäteoriastaan, jossa sidosryhmillä tarkoitetaan

yksilöitä tai ryhmiä, jotka voivat toimintansa kautta vaikuttaa organisaatioon tai joihin organisaatio voi toiminnallaan vaikuttaa (Freeman 1984, 46). Freemanin määritelmässä ei kuitenkaan oleteta sidosryhmien ja organisaation suhteen olevan vastavuoroinen, vain enintään kaksisuuntainen (Mitchell, Agle & Wood 1997, 856). Määritelmä ei muutenkaan ole kovin tarkka tai rajaava ja onkin saanut jatkoa sidosryhmien arvottamisen kautta. Muun muassa jako ensisijaisiin ja toissijaisiin sidosryhmiin esittää, keitä tulee kuunnella päätöksenteossa enemmän (ks. esim. Myllykangas 2009; Kovanen 2016). Tässä tutkielmassa valinta sidosryhmistä on jo tehty osana seudullisen yleissuunnitelman toteutusta, eikä sen vuoksi tarkemmin lähdetä tarkastelemaan niiden luonnetta tai arvottamista.

Sidosryhmäyhteistyötä on tutkittu enemmän osana kaupallisten organisaatioiden toimintaa, mutta myös voittoa tavoittelemattomat organisaatiot ja julkinen sektori ovat alkaneet soveltaa sidosryhmien käyttöä. Sidosryhmäyhteistyö koetaan tärkeänä osana strategista päätöksentekoprosessia. (Fassin, Deprez, Van den Abeele & Heene 2017, 587, 600–601.) Sidosryhmäyhteistyö lisää ja tuottaa moniulotteisempaa päätöksentekoa ja näin ollen edistää demokratiaa. Yhteiskuntapolitiikan suunnalta ajateltuna, sidosryhmäyhteistyön avulla tuotu ja lisätty vuorovaikutus kasvattaa prosessin sosiaalista pääomaa. (Mathur, Price & Austin 2008, 603.) Jos suunnitteluprosessissa on mukana enemmän toimijoita, saa se luonnollisesti useamman eri näkemyksen käsillä olevalle asialle.

On todettu, että saavuttaakseen missionsa, julkisten organisaatioiden on puhuteltava ja oltava vuorovaikutuksessa erilaisten sidosryhmien kanssa (Kujala, Lehtimäki & Freeman 2019, 124). Esimerkiksi kunnalle tällaiseen kuvaukseen sopiva sidosryhmä voi olla asukkaita edustava järjestö. Sidosryhmäyhteistyön toiminnalle ja vuorovaikutukselle luovat perustaa yhteistyökyky, luottamus ja yhteiset intressit. Osaltaan jo ihan vuorovaikutuksenkin kautta sidosryhmäyhteistyössä tapahtuu molemminpuolista oppimista. Se voi käynnistää muutosprosessin, joka tuo osapuolille uusia toimintatapoja ja käytänteitä. (Kujala & Korhonen 2017.) Kaikenlainen yhteistyö vaatii luottamusta. Organisaation ja sidosryhmien väliselle suhteelle luottamus on merkityksellistä. Sen edellytyksenä on, ettei toista osapuolta käytä oman edun tavoitteluun siten, että toinen jäisi paitsioon. (Greenwood & Van Buren III 2010, 430.) Organisaatiossa vallitseva luotettavuus toimii sidosryhmille arvoa tuomana ominaisuutena. Luottamukseen perustuvissa yhteistyösuhteissa on moraalinen asetelma. (mt., 434–435.)

Organisaatiot osallistavat sidosryhmiä yhteistyöhön eettisten, instrumentaalisten ja tarpeeseen liittyvien syiden vuoksi. Ne edellyttävät moniulotteista ihmisten kanssa työskentelyä. Tavoitteena yhteistyölle on tuottaa palveluita, joista ihmiset hyötyvät. Kyseiset palvelut tulisi saada muodostettua saman suuntaisesti omien intressien mukaan. (Fassin 2012, 87; Fassin ym. 2017, 599–600.) Sidosryhmäyhteistyö voi tuoda organisaation ja sidosryhmät yhteen, vaikka näillä olisi keskenään erilaiset intressit ja tavoitteet (Sloan 2009). Toisaalta sidosryhmät voivat myös alkaa tiedostaen tai tiedostamatta tukemaan toisiaan, mikäli niiden intressit ovat samansuuntaisia (Gonzales-Porras, Heikkinen & Kujala, 2018). Kaikkien sidosryhmien tarpeiden ja odotusten huomioon ottamiseen tulee kannustaa sidosryhmäyhteistyössä, sillä se kasvattaa yhteistyön kautta tapahtuvaa oppimista ja lisää sidosryhmien osaamista ja voimavaroja (Fassin 2012, 92).

Siitä, mitä sidosryhmäyhteistyö tarkoittaa tai mitkä ovat sen tehokkaan yhteistyön kulmakivet, ei ole yleisesti hyväksyttyä määritelmää tai ymmärrystä (Sloan 2009, 26). Esimerkiksi neuvottelut ja moninaiset dialogit nähdään yhtenä sidosryhmäjohtamisen keinona (Roloff 2008, 233). Neuvottelu on deliberatiivista toimintaa, joka on yksi demokratian merkittävimmistä toimintatavoista. Sen lisäksi se tukee oppimista ja helpottaa monipuolista yhteistyötä. (Roloff 2008, 245.) Yritys, tai muu yhteistyön toimelle laittanut taho, saa vuorovaikutuksen avulla sidosryhmiltä itselleen hyödyllistä tietoa, näkemyksiä ja palautetta tekeillä olevaan projektiin (Kujala & Kuvaja 2002, 134). Näin ollen sidosryhmäyhteistyöstä hyötyy eniten ne organisaatiot, joilla on tahtotila ja valmius oppia sidosryhmiltään (Sloan 2009, 30).

Sidosryhmien yhteisten päämäärien ja tavoitteiden saavuttaminen nähdään tapahtuvan pitkälti vuorovaikutuksen keinoin (Roloff 2008). Seuratikan suunnitelmaa valmistellessa järjestettiin sidosryhmätyöpaja, jonka lisäksi keskeisiltä sidosryhmiltä pyydettiin lausuntoja, joiden pohjalta suunnitelmia ja vaikutusarviointeja tarkennettiin. Seuratikan suunnitteluprosessin sidosryhmät koostuivat tilaajakuntien, viranomaisten, elinkeinoelämän ja kansalaisyhdistyksien edustajista. Sidosryhmien lisäksi yhteissuunnittelua tehtiin vuorovaikutuksessa myös viranhaltijoiden ja kuntalaisten kanssa. Kaikki erilaiset vuorovaikutustoimet ajoitettiin projektissa siten, että niistä saatua palautetta oli mahdollista hyödyntää suunnittelussa. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 10–11.)

2.4 Seudullinen joukkoliikennesuunnittelu ja sidosryhmäyhteistyö analyysin viitekehyksenä

Niin yhdyskuntarakenteen seutuistuminen, joukkoliikennesuunnittelu kuin sidosryhmäyhteistyökin voisivat yksinään toimia analyysin viitekehyksen asemassa. Tämän tutkielman intressinä on kuitenkin ymmärtää tutkimusaineiston asemaa laajemmassa kontekstissa, jonka vuoksi edellä käyty kirjallisuuteen pohjautuva osuus sisältää useamman aiheen taustoitusta. Edeltävä katsaus auttaa ymmärtämään, kuinka monesta eri osasta jokin arjessa yksinkertaiselta tuntuva asia, esimerkiksi linja-autolla työmatkan kulkeminen, voi koostua.

Haluttu yhdyskuntarakenne kulkee toimivan joukkoliikenteen kanssa käsi kädessä. Tampereen seudun MAL-sopimus kehottaa rakentamaan asutusta joukkoliikenteen saavutettavuuden piiriin ja tukemaan monikeskuksisuutta. Tiivis rakentaminen tukee toimivaa joukkoliikennejärjestelmää, sillä se takaa nopean ja toimivan yhteyden pää- ja aluekeskusten välillä. Seuratikan kannattavuus on tästä riippuvainen. Onkin hyvä, että suunnittelua tehdään samojen tavoitteiden mukaan, vaikkakin se tapahtuu eri tahojen toimesta. Sidoryhmät tuovat suunnitteluprosessiin vuorovaikutusta ja lisäävät moniulotteisuutta. Useamman ihmisen mukanaolo lisää eri näkökulmia ja intressejä, minkä vuoksi myös lopputulos voi olla useammalle mieleinen. Lisäksi paikallisuus ja oman alueen ymmärrys ja tietämys korostuvat.

Edellä kuvattu kokonaisuus tukee seuratikalle määritellyjä ensisijaisia tavoitteita, jotka jo luvussa aiemminkin kerrottiin. Tiivis yhdyskuntarakenne tukee matka-ajan kilpailukykyisyyttä, liityntäpysäköinnin kannattavuutta sekä raitiotien kulkua merkittäville paikoille ja täten toimimista houkuttelevana kulkutapana suurelle yleisölle. Kuitenkin toimivalla kokonaisuudella on tärkeämpi asema kuin yksittäisen alueen edulla. Esimerkiksi jollakin yksittäisellä sidoryhmällä voi olla intressi, joka palvelisi vain yksittäistä aluetta, mutta vuorovaikutuksen ja laajemman yhteistyön avulla on voitu löytää kokonaisuutta paremmin palveleva vaihtoehto.

Seutuistuminen on osaltaan ohjaamassa tutkielman suuntaa yhden kaupungin rajat ylittävän tapauksen tarkasteluun. Seuratikkaa tehdään yhteistyössä usean kunnan kesken, sillä toiminnallisesti yhtenäinen alue hyödyttää kaikkia. Joskin yhteistyö voi myös herättää

jännitteitä kuntien välillä. Joukkoliikennesuunnittelun puolelta seuratikka pyrkii tarjoamaan kestävämmän vaihtoehdon yksityisautoille ja säästämään katutilaa tiivistyvistä kaupungista. Sidosryhmien tarkoitus on lisätä moniulotteista vuorovaikutusta suunnitteluprosessissa, jolloin käsillä olevan projektin tekijät saavat palautetta ja suuntaa prosessille.

3 TUTKIMUSAINEISTO JA -MENETELMÄT

3.1 Sidosryhmälausunnot aineistona

Seuratikan yleissuunnitelma laadittiin kesäkuun 2019 ja helmikuun 2021 välisenä aikana. Syksyllä 2019 tutkittiin jokaisen ratahaaran eri linjausvaihtoehtoja, joista asukas- ja sidosryhmäyhteistyön, sekä kattavien vaikutusarviointien perusteella kunnanhallitukset valitsivat marraskuussa 2019 jatkosuunnitteluun kahdesta kolmeen vaihtoehtoa. Vuoden 2020 alkupuoliskolla jatkosuunnitteluvaihtoehdoista tehtiin vertailu ja pyydettiin lausunnot sidosryhmiltä. Tämä tutkielma keskittyy tässä vaiheessa annettuihin lausuntoihin. Syksyllä 2020 kunnanvaltuustot valitsivat vaihtoehdot, joista tehtiin ratavaraukset.

Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman ohjausryhmä pyysi eri sidosryhmiltä lausuntoja seuratikan yleissuunnitelman luonnosvaiheen suunnitelmista ja vaikutusarvioinneista aikavälillä 27.4.-17.5.2020. Kommentteja pyydettiin muun muassa näistä näkökulmista:

- a) *Onko suunnitelmalla varmistettu riittävästi kestävän ja joukkoliikennemyönteisen yhdyskuntarakenteen muodostuminen?*
- b) *Onko raitiotie jollain ratahaaralla edellytys maankäytön kehittämiseksi?*
- c) *Mahdolliset suosituksenne raitiotien linjaukseksi perusteluineen?*
- d) *Näkemyksenne raitiotiejärjestelmän laajentamisen ajankohdasta?*
- e) *Suunnitelmien, vaihtoehtovertailujen ja vaikutusarviointien kattavuus; onko jokin keskeinen näkökulma jäänyt liian vähäiselle huomiolle tai ylikorostunut?*

(Tampereen kaupunki 2020, 2.)

Lausuntoja on kolmekymmentä kappaletta, määrältään 83 sivua ja noin 11 000 sanaa. Tässä tutkielmassa lausunnoista käytetään ainoastaan kysymykseen c) *Mahdolliset suosituksenne raitiotien linjaukseksi perusteluineen?* kohdennettuja vastauksia ja aihetta sivuavia kommentteja. Kolmestakymmenestä lausunnosta seitsemän ei kommentoinut linjauksia, joten syvempään analyysikäyttöön jäi 23 lausuntoa. Analysoitavan materiaalin lopullinen määrä oli 37 sivua ja noin 7000 sanaa. Lausuntoihin on kuitenkin tutkielman teon yhteydessä tutustuttu kokonaisuutena.

Tekstissä viitataan lausuntoihin numerolla yhdestä kolmeenkymmeneen. Lausunnonantajien vastineet numerolle löytyvät liitteestä yksi. Tähän viittaustapaan päädyttiin ensinnäkin rakenteellisen selkeyden vuoksi. Toiseksi tässä tutkielmassa ei tahdota tuoda ilmi, kuka lausunnon on antanut, sillä tutkielman intressinä ei ole muodostaa käsitystä toimijoista eikä heidän valta-asemistaan. Aineisto on kaikkien saatavilla Tampereen kaupungin verkkosivuilla.

Sekundaariaineistona analyysin teon tukena toimii tutkielmassa useasti viitattu Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman *Loppuraportti* (2021). Lisäksi käytössä on sidosryhmien vastaanottama *Lausuntopyyntömateriaali* (2020). Lausuntopyyntömateriaalissa esitellään linjausvaihtoehtoja tarkemmin muun muassa teknillisen toteutuksen näkökulmasta sekä nostetaan esille joitakin hyviä ja huonoja puolia koskien kutakin vaihtoehtoa.

3.2 Retoriikan analyysi menetelmänä

Retoriikka on oppi asian esittämisestä vakuuttavasti ja suostuttelevasti käyttäen keinona puhuttua sanaa (Haapanen 1996, 23). Se on kehittynyt antiikin Kreikassa ja Roomassa, joissa ilmeni tarve puhetaitoa korostavaan oppialaan (mt., 24–25). Perinteisessä Aristoteleen retoriikkäkäsityksessä on kolme tapaa, joilla voi vakuuttua puheesta. Nämä ovat vakuuttuminen puhujan luonteesta ja olemuksesta (ēthos), vakuuttuminen kuulijan tunteisiin vetoamalla (pathos) ja vakuuttuminen itse puheesta sen järkisisällön ja argumenttien kautta (logos) (Sihvola 1997, 196). Retoriikan analyysin painopiste on vaihdellut ajansaatossa. Se voi tutkimuksessa tarkentua esimerkiksi jollekin kielenkäytön tasoista. Näitä tasoja ovat puheiden tai esitysten retoriikka, argumentoinnin retoriikka ja trooppien tai kielikuvien retoriikka. Tämä tutkielma keskittyy argumentaation tasoon, jossa tarkastellaan niitä osia esityksestä, joiden avulla yleisön käsityksiä joistain asioista pyritään muuttamaan tai vahvistamaan. (Palonen & Summa 1996, 10.)

Tämä luku jatkaa siirtyen klassisesta retoriikasta uuteen retoriikkaan. Lyhyen historiallisen katsauksen jälkeen loppu luku jakaantuu kahteen. Ensin uuden retoriikan perinteestä otetaan tarkempaan käsittelyyn Chaïm Perelmanin teoretisointi. Siinä korostuu erityisesti

retoriikan nojautuminen argumentaatioon, joka toimiikin luvun loppupuolen teemana. Argumentaatiota tarkastellaan Perelmanin teoriaa laajemmassa kehyksessä ja sovitetaan sen asema tähän tutkielmaan.

3.2.1 Uusi retoriikka

1800- ja 1900-lukujen vaihteen paikkeilla retorinen perinne menetti merkitystään akateemisen yleisön silmissä ja näin ollen se pitkälti hävisi tieteellisten suuntauksien joukosta. Suhtautuminen retoriikkaan koki kuitenkin kunnianpalautuksen uuden retoriikan perinteen myötä. Suunnilleen samoihin aikoihin 1950-luvulla, vaikkakin toisistaan riippumatta, sekä Kenneth Burke, Chaïm Perelman että Stephen Toulmin julkaisivat tärkeimmät retoriikkaa käsittelevät teoksensa. Kolmikolla oli eri lähtökohdat, mutta lopputuloksena he kaikki osaltaan vaikuttivat siihen, että kiinnostus retoriikkaan käsitteenä ja tutkimuksellisena näkökulmana heräsi uudelleen yhteiskuntatieteellisessä keskustelussa. Burken tärkein retoriikkaan liittyvä teos julkaistiin 1950 ja se poikkeaa kahdesta aikalaisestaan lähestymistapansa vuoksi. Burke luo näkemystä retorisisista ilmiöistä osana laajempaa inhimillistä toimintaa ja etsii näiden ilmiöiden piileviä ja välillisiä vaikutuksia osana symbolisen järjestelmän muodostumista. Perelmanin ja Toulminin pääteokset julkaistiin 1958 ja ne keskittyivät argumentoinnin tutkimiseen. Tavoitteena oli esittää kattavaa teoriaa argumentoivan tekstin tai puheen analysointiin. (Summa 1996, 51-52.) Argumentoinnin merkitystä tässä tutkielmassa tarkastellaan enemmän luvun toisella puoliskolla.

Uusi retoriikka keskittyy puheen ja tekstin analysointiin, toisin kuin antiikin retoriikka, jonka pyrkimyksenä oli tähdätä mahdollisen vakuuttavan puheen tuottamiseen (Vuori 2021). Julkinen esiintyminen ja tyylitellyn puheen muodostaminen on yksi uuden retoriikan sovelluksista. Painopiste on uuden retoriikan myötä siirtynyt käytännön neuvoista analyysin, erittelyn ja tulkinnan maailmaan, joka sopi aikakauden tarpeisiin. Retoriikalla oli 1900-luvun sähköisen viestinnän, maailmansotien ja kaupallistumisen ajassa merkittävä asema muun muassa mainonnan, propagandan ja muun kansainvälisen viestinnän maailmassa. (Puro 2006, 107–110.) Retoriikan analyysi on osaltaan nähtävissä diskurssianalyysin muotona, jossa huomio kiinnittyy sellaisiin sosiaalisiin suhteisiin, jotka rakentuvat puhujan tai kirjoittajan ja tämän yleisön välille. Toisaalta sen ajatellaan toimivan myös omana teoreettis-metodologisena viitekehysenään. Lisäksi uusi retoriikka korostaa asioiden perustelua

vakuuttamisena eli argumentaatiota, minkä vuoksi sitä voidaan kuvata argumentaation retoriikan tutkimukseksi. (Vuori 2021.)

3.2.2 Chaïm Perelmanin argumentaatioteoria

Belgialaisen filosofian professorin Chaïm Perelmanin (1912-1984) johdatti tutkimaan argumentaatiota kysymyksenä siitä, onko arvopäätelmien hyvyttä tai huonoutta mahdollista arvioida järjellisesti. Perelman oli alkuperäiseltä koulutukseltaan oikeustieteilijä ja onkin nähtävissä, että tämä vaikutti merkittävästi hänen retoriikkaa ja argumentaatiota koskevaan tuotantoonsa. Perelman toi retoriikan takaisin päättelyn ja vakuuttamisen piiriin pelkän kaunopuheisuuden rajoittumisen sijaan. (Summa 1996, 62–64.) Hänen pääteoksensa on Lucie Olbrechts-Tytecan kanssa kirjoitettu vuonna 1958 ilmestynyt *Traité de l'argumentation: La nouvelle rhétorique*. Kokoavana- ja johdantoteoksena samaa teoriaa esitellen toimii *L'empire rhétorique* (1977), jonka suomennettu versio on *Retoriikan valtakunta* (1996).

Perelman tutki argumentaatiota sellaisena kuin sitä eri elämäntilanteissa harjoitetaan, ratkaisuna arvopäätelmien rationaalisen perustan kysymykseen. Hänen mukaansa argumentoinnin, eli väitteiden, vastaväitteiden ja niiden perustelemisen, kautta syntyy yhteisymmärrys arvoista. Pitää tutkia, miten myönteisiä tai kielteisiä kantoja käsillä olevaan ilmiöön tai asiaan perustellaan, sekä sitä, miten ne saavuttavat uskottavuutensa, jotta voidaan ymmärtää kyseisen ilmiön tai asian arvoarvostelman järjellisyttä. (Summa 1996, 63.) Perusteluiden asema onkin tässä tutkielmassa merkittävä, sillä lopputuloksen järjellisyys on oltava selitettävissä ja laajalle yleisölle ymmärrettävissä. Perelmanin analyysikehikko tarjoaa mahdollisuuden kiinnittää huomio argumentoivan tekstin niihin osatekijöihin, joista vakuuttavuus koostuu. Eräistä retoriikan tematiikoista poiketen Perelman näkee argumentoivan tekstin ulkoisen muodon ja sisällön olevan vastakohtien sijaan toisiinsa kietoutuneita päättelyn ja vakuuttamisen elementtejä (Summa 1996, 65.)

Perelmanin retoriikanäkemyksessä keskeisinä lähtökohtina toimivat *yleisö* ja väitteiden uskottavuutta rakentavat vakuuttamisen keinot. Jälkimmäinen jakaantuu edelleen kahteen osaan, jotka ovat *argumentoinnin lähtökohdat* ja *argumentoinnin tekniikat*. (Summa 1996, 67–69.) Seuraavaksi syvennyttään näihin lähtökohtiin, joiden avulla tutkielmassa edempänä etsitään seuturatikan linjausvaihtoehtojen perusteluiden retorisia piirteitä.

Yleisöt

Yleisö ja sen merkityksen korostaminen ovat keskiössä Perelmanin retoriikkanäkemyksessä. Tukeakseen argumentaatioteorian kehittämistä, hän määrittelee yleisöön luettavaksi ”kaikki ne, joihin puhuja haluaa argumentaatiolla vaikuttaa” (Perelman 1977/1996, 21). Argumentointi on kommunikointia, joten siihen liittyy poikkeuksetta jonkinlainen asetelma yleisöstä, johon se tulee suhteuttaa (Summa 1996, 67). Argumentoinnilla on tarkoitus yrittää vaikuttaa, muuttaa vakaumuksia tai taipumuksia ja hakea kannatusta. Tästä syystä Perelman huomauttaa kuulijoiden, eli yleisön, puheen pohjalta muodostaman mielipiteen tärkeydestä. (Perelman 1977/1996, 17–18.)

Puhujalla on mahdollisuus jättää osa yleisöstä huomioimatta, joko tiedostaen tai tiedostamatta. Yleisö ei myöskään aina koostu pelkästään niistä, joille puhuja asiansa osoittaa. (Perelman 1977/1996, 20-21.) Esimerkiksi puhuja voi olla kansanedustaja, joka esittää asiaansa eduskunnan istunnolla muille kansanedustajille. Kuitenkin media voi siitä uutisoida, jolloin yleisönä toimivat kansalaiset.

Yleisön koko vaihtelee tietystä yhdestä henkilöstä tai henkilöryhmästä ja puhujasta itsestään aina Perelmanin sanoin ”koko ihmiskuntaan tai ainakin niihin sen päteviin ja järjellisiin jäseniin” lukeutuvaksi joukoksi (Perelman 1977/1996, 21). Summa tähdentää tätä tuoreemmilla sanavalinnoilla edellisen lainauksen joukkoon kuuluvan ”kuka tahansa määrittelemätön kuulija, joka kykenee ymmärtämään puhujaa” (Summa 1996, 67). Tätä joukkoa Perelman nimittää *universaaliyleisöksi*. Sen vastakohtana pidetään *erityisyleisöä*, jonka kokoonpano ja näin ollen erityiset odotukset ja intressit, voidaan tietää ennakoita ja niihin on mahdollista argumentoinnissa vedota (Summa 1996, 67).

Näiden yleisötyyppien erotteluun ei vaikuta kuulijoiden lukumäärä, vaan puhujan pyrkimykset siitä, haetaanko asialle vain joidenkin vai kaikkien hyväksyntää (Perelman 1977/1996, 25). Erotteluun vaikuttaa puhujan pyrkimysten lisäksi erot tämän yleisökäsityksissä. Universaaliin yleisöön kohdistuessa puheen on vedottava järkeen ja vakuuttavaan argumentointiin. Erityisyleisö voidaan puolestaan suostutella sitoutumaan käsillä olevaan väitteeseen vetoamalla sen odotuksiin tai intresseihin. (Summa 1996, 68.) Perelman on huolissaan suostuttelun liittämistä mielikuvitukseen ja tunteisiin vetoamiseen ja vakuuttamisen olevan sen täysin objektiivinen vastakohta. Hän tahtoo pysyä teknillisissä ja täsmällisissä määritelmässä, jolloin vedottaessa universaaliyleisöön käytetään

vakuuttamista ja erityisyleisöön suostuttelua. (Perelman 1977/1996, 24–25.) Perelman keskittyy teoretisoinnissaan pitkälti universaaliyleisöön.

Argumentoinnista tekee vakuuttavaa se, että sen premissit, eli perusteet tai lähtötiedot, ovat yleistettävissä ja periaatteessa kenen tahansa hyväksyttävissä (Perelmaan 1996, 25; Summa 1996, 68). Näin ollen universaaliyleisön nähdään toimivan ikään kuin puhujan yleiskuvallisena koosteena sellaisista argumentoinnin premiseistä, jotka ovat yleisesti hyväksyttävissä. Tällaisista syistä universaaliyleisön käsitettä on kyseenalaistettu hyvän argumentaation elementtinä. Yleispätevän luonteen vuoksi se voi olla konkreettisissa tilanteissa ja tapauksissa voimaton. Toisaalta taas yleispätevän luonteen pohtiminen voi olla kiinnostavaa argumentoivaa tekstiä analysoidessa. (Summa 1996, 68–69.)

Argumentaation lähtökohdat

Perelmanin teorian yleisölähtöisyyden takia argumentointiin liittyy oletuksia, joihin on mahdollista vedota sen vakuuttavien ominaisuuksien kasvattamiseksi. Puhujan tulee siis muodostaa asiansa yleisön mukaan. Lähtökohdiksi tulee valita vain sellaisia väitteitä, joita puhuja uskoo kuulijoiden hyväksyvän. Näin ollen argumentaation lähtökohdilla viitataan puhujan tekemiin oletuksiin sellaisista yleisistä premiseistä, joilla hän olettaa yleisön lähestymisen olevan kannattavaa. Puhuja ei oleta, että näitä sanomattomia esisopimuksia kyseenalaistettaisiin argumentoinnin aikana (Perelman 1977/1996, 28; Summa 1996, 70.)

Puhujan ja yleisön jakama oletettu tai tavoiteltu yhteisymmärrys voidaan erottaa Perelmanin teoretisoinnissa kahteen argumentoinnin lähtökohtaan. Ensimmäisenä on yleisön normaalit ja totena pitämät faktanomaiset asiat. Nämä lähtökohdat ovat universaaliyleisölle itsestään selviä tai ainakin kovin todennäköisiä asioita, joiden hyväksyminen on mahdollista. Ne ovat puheen tosiasiapäätelmiä eli faktoja, totuuksia tai normeja. Kuitenkin mikä tahansa tällainen lähtökohta on mahdollista kyseenalaistaa, mikäli se asetetaan argumentoinnin kohteeksi. (Kuusisto 1996, 277-278; Summa 1996, 70.)

Toinen argumentin lähtökohdista puolestaan keskittyy toivottavaa ja haluttavaa asiantilaa koskeviin yleisön tärkeänä pitämiin arvoihin ja arvohierarkioihin. Tällaiset suotavat argumentin lähtökohdat eli asioiden toivottavaa tilaa koskevat premissit vaativat perinpohjaisia perusteluita. Ainoastaan erityiset intressit ja edut omaava erityisyleisö sopii tällaisten premissien kohteeksi, sillä erityisyleisö omaa argumentin sisällöstä riippumattomat

arviointiperusteet, jotka se ennalta tunnistaa ja hyväksyy. (Kuusisto 1996, 277-278; Summa 1996, 70.) Universaaliyleisön kohdalla arvopäätelmät esiintyvät varsin yleisessä, rajaamattomissa ja abstrakteissa yhteyksissä (Summa 1996, 70).

Perelmanin mukaan argumentointi ei pyri todistamaan johtopäätöksiä, vaan pikemminkin "siirtämään premissille osoitettu hyväksyntä koskemaan myös johtopäätöksiä". Hänen mukaansa puhujalle on kannattavaa lähteä argumentoinnissa liikkeelle lähtökohdista, jotka ovat saaneet riittävän yleisen hyväksynnän. Tällainen hyväksynnän siirto luo hyväksynnän saaneiden premissien ja hyväksyttäväksi tarjottujen väitteiden välille sidoksen. (Perelman 1977/1996, 28.) Sidoksen luonti on merkittävä argumentaation tekniikka, johon pureudutaan seuraavaksi.

Argumentaation tekniikat

Puhuessaan argumentaatiosta Perelman sanoo, että "on välttämätöntä analysoida esitystä kokonaisuutena ja argumenttien järjestystä siinä" (Perelman 1977/1996, 58). Hän kertoo argumentaatioissa olevan kyse väitteistä, joiden omaksuminen riippuu yleisöstä ja sen todellisesta tai oletetusta kannatuksesta. Argumentti ei ole aina täysin järjellisesti todistettavissa, koska se nojaa premisseihin. Tämä tekee argumentista toisinaan vahvan ja toisinaan heikon. (Perelman 1977/1996, 57–58.) Logiikkaan perustuvassa argumentaatiotutkimuksessa argumentista eritellään premissit, johtopäätökset ja näiden välinen päättelysuhde. Perelmanin teoretisoinnissa ei kuitenkaan tyydytä tähän, vaan nähdään, että väitteiden uskottavuutta voi koota moniulotteisemmin erilaisilla kytkennöillä, vertauksilla, analogioilla, esimerkeillä ja vastakkainasettelulla, joita käsiteltävien asioiden välillä on. Tällaisissa kytkennöissä premissien ja päättelysuhteiden erottelu on toisinaan soveltumatonta. (Summa 1996, 70–71.)

Argumentoinnin tekniikat ovat sellaisia, pitkälti kielellisiä, resursseja, joiden tarkoituksena on koota rakenteen uskottavuutta (Summa 1996, 70). Nämä tekniikat Perelman jakaa *sidosmuotoisiin* ja *erottelumuotoisiin* esitystapoihin. Sidosmuotoisilla argumenteilla pyritään siirtämään premissiä koskeva hyväksyntä koskemaan myös johtopäätöksiä. Erottelumuotoisilla argumenteilla puolestaan pyritään viemään erilleen niitä tekijöitä, joita kieli tai muu vakiintunut normi sitoo yhteen. Perelman jakaa sidostyyppit edelleen vielä kolmeen ryhmään: kvasiloogisiin argumentteihin, todellisuuden rakenteeseen perustuviin

argumentteihin ja itse tuota rakennetta luoviin tai perustaviin argumentteihin. (Perelman 1977/1996, 58–59.)

Kvasiloogisten argumenttien tekniikoita ovat muun muassa määrittelyt ja luokittelut. Ne voidaan rinnastaa loogiseen tai matemaattiseen ajatteluun. Tarkoituksena on pelkistää monimutkaisia asioita sellaiseen järjestelyyn ja puhujan ajamaa agenda suosiin muotoon, jolla voidaan saavuttaa yleisön kannatus. (Perelman & Olbrechts-Tyteca 1958/1969, 210; Perelman 1977/1996, 59.) Kvasilooginen argumentaatio keskittyy väitteen vahvuuteen, eikä sen paikkansapitävyydellä ole niinkään väliä. Ytimessä on argumentin vahvistaminen toisilla argumenteilla. (Gross & Dearin 2014, 44; Perelman 1977/1996, 62.)

Todellisuuden rakenteeseen perustuvat argumentit vuorostaan lähtevät suostuttelussa ”liikkeelle todellisuuden eri osien välisistä suhteista” (Perelman 1977/1996, 60). Tällaisiksi suhteiksi, joihin todellisuuden rakenteeseen perustuvat argumentit nojaavat, Perelman nimeää muun muassa peräkkäisyysiteet, kuten syy-seuraus -suhde, rinnakkaisuussiteet, kuten henkilön ja tämän tekojen välinen suhde, ja symboliset siteet (Perelman 1977/1996, 93). Tämä argumentaatiotekniikka tavoittelee siirtymää yleisesti hyväksytystä asiantilasta sellaiseen asiantilaan, joka halutaan saada hyväksytyksi. Näiden argumenttien perustana toimii yleisön mielikuva todellisuudesta (Gross & Dearin 2014, 23).

Todellisuuden rakennetta luovat argumentit Perelman pilkkoo osiin. Näissä argumenteissa jostakin annetusta asiasta tai tilanteesta tehdään ennakkotapaus tai esimerkki, havainnollistus ja malli, vastamalli tai yleinen sääntö, johon argumentaatio ja sen päättelyketju voi nojata. Lisäksi argumentista voidaan erottaa analogiaan perustuva osuus tai kokonaisuus, jonka avulla on mahdollista jäsentää tai ottaa kantaa tuntemattomaan todellisuuteen. Viimeinen Perelmanin mainitsema rakennetta luovien argumenttien osa on metaforan tekniikat, jotka muista poiketen pyrkivät osoittamaan, missä määrin ne suuntaavat ajattelua retoriikan näkökulman kautta. (Perelman 1977/1996, 60–61.)

Sidosmuotoisten argumenttien lisäksi *erottelumuotoisilla argumenteilla* ja erottamien käytännöillä on paikkansa ja merkityksensä silloin ”kun arkiajattelussa syntyneitä ongelmia ratkottaessa joudutaan tekemään todellisuuden osatekijöitä koskevia erotteluja ja siten jäsentämään tietoa uudella tavalla” (Perelman 1977/1996, 61). Erottelumuotoiset argumentit luovat ja vahvistavat vastakohtia, joita voivat esimerkiksi olla uusi-vanha, oikea-väärä, hyvä-paha. Lisäksi erottelutekniikat antavat mahdollisuuden asettaa todellisuuden ja ilmiön toisiaan vastaan. (Perelman 1977/1996, 143–150). Erotteluparissa ensiksi käsitelty termi

pyritään selittämään virheelliseksi tai muuten arvottomaksi ja toiseksi tulevan termin sanotaan olevan se syvempi ja parempi totuus tai pohjimmainen järjestys (Kuusisto 1996, 286). Esimerkiksi väittämällä, että näennäinen ei vastaa totuutta.

3.2.3 Argumentaation merkitys tässä tutkielmassa

Perelman on saanut kritiikkiä, sillä hänen argumenttien rationaalisuuteen keskittyvä retoriikkakäsitys ei huomioi retoriikan kaunopuheisuuden ja manipulatiivisuuden merkityksiä. Kritiikin mukaan nämä ovat olennaisia retoriikkakäsitteen osia. Perelmanin tapa näin ollen kaventaa kielenkäytön merkitystä retoriikassa. (Summa 1996, 72.) Toinen keskeinen kritiikki keskittyy siihen, kuinka Perelmanin retoriikkakäsitykseen näyttää automaattisesti sisältyvän sellainen oletus, että yleiseen konsensukseen päätyvä rationaalinen argumentointi olisi mahdollista kaikissa retorisisissa tilanteissa. Tämän vuoksi esimerkiksi vallan, ideologian ja politiikan käsitteitä on vaikea yhdistää Perelmanin retoriikkanäkemykseen. (Summa 1996, 73.)

Tässä tutkielmassa lähdetään liikkeelle ajatuksesta, että kun esittää tahtotilansa jollekin linjausvaihtoehdolle, on samalla muodostanut argumentin. Kun esittää argumentin, on valmiiksi sitoutunut todistamaan ja osoittamaan, mitkä perustelut ajoivat kyseiseen argumenttiin (Toulmin 1958/2015, 129–130). Edellä kriittisesti kuvattiin, että Perelmanin retoriikkakäsityksessä ajatellaan aina olevan mahdollista saavuttaa konsensus. Seuratikan suunnitteluprosessissa tavoitteena oli valita paras linjaus useasta vaihtoehdosta. Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman loppuraportissa on niin ikään saavutettu se konsensus. Siihen ei toisaalta ole vaikuttanut vain yksi puhuja ja hänen argumentointinsa vaan laajempi yhteistyön avulla suoritettu prosessi.

Argumentaatio muodostuu kolmesta ulottuvuudesta. Ensimmäisenä on normatiivisena ja pysyvänä pidetty argumentoinnin luonne, jossa väite tai tavoite esitetään ja sitä perustellaan. Toisena se muodostuu vuorovaikutukselle, jossa väitteitä esitetään puhujan toimesta ja niitä kyseenalaistetaan tai vastustetaan muiden toimesta. Kolmanneksi nähdään, että argumentti syntyy vuorovaikutuksen prosesseissa, eikä näin ollen ole muuttumaton rakennelma. (van Eemeren ym. 1997.) Sidosryhmälausunto ei suoranaisesti ole argumentoinnin aikana vuorovaikutuksessa. Argumentin esittäjä on asemoitunut keskusteluun samalla sekä rakentaen oman kantansa että puolustautuen kilpailevia kantoja vastaan (Jokinen 1993, 191–192; Billig 1987 & 1991). Näin ollen lausunnolla on samaan

aikaan mahdollista perustella sekä jonkin linjausvaihtoehdon puolesta että jotain toista linjausvaihtoehtoa vastaan. Lausunnon pyyntö, sen laadinta ja sen tulkinta ovat eräänlaista suunnitteluprosessin aikaista vuorovaikutusta.

Argumentoinnin tarkoitus on yleisön vakuuttaminen siten, että se saadaan sitoutumaan esitettyyn väitteeseen tai asiaan. Väitteen uskottavuutta pyritään lisäämään samalla vähentäen sitä kilpailevien väitteiden asemaa. Tämän vuoksi argumentaatiossa pysyttäydään todennäköisyyksissä, sillä lähtökohdista ja päättelysäännöistä on mahdollista keskustella jatkuvasti. Yleisölähtöisyys on merkittävää, sillä yleisön hyväksynnän saavuttaminen on argumentoinnin onnistumisen avain. (Jokinen 1999, 46–47; Kaakkuri-Nuutila 2003; Summa 1996, 66.) Yleisön, eli Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman ohjausryhmän, vakuuttaminen ja sitouttaminen ehdottamaansa linjausvaihtoehtoon toi puhujalle eli sidosryhmälle onnistumisen, mikäli kyseinen vaihtoehto tuli valituksi.

Perelman puhuu teoriassaan puhujan ja yleisön *henkisestä kohtaamisesta*. Argumentaatio perustuu siihen, että on olemassa jokin yhteisymmärryksen taso, sillä ellei puhetta ole kukaan kuulemassa, se jää ilman vaikutusta. Tällä hän tarkoittaa, että argumentaatio ei tapahdu tyhjiössä, sillä siinä tahdotaan hankkia tai vahvistaa yleisön hyväksyntää asialle tai väitteelle, ei johtaa seuraamuksia premiseistä. Näin ollen argumentoinnissa ja sen analyysissä ollaan syvimmiltään tiedonjanoisia siitä, mikä tai mitkä perustelut voisivat olla hyväksyttäviä. (Perelman 1977/1996, 16; Summa 1996, 66.)

Argumentin ei ole tarkoitus vedota järkeemme, tunteisiimme tai tahtoomme erikseen, vaan suunnata puhe yleisölle kokonaisuutena (Perelman 1977/1996, 20). Argumentointia tutkiessa huomiota tulisi kiinnittää niihin strategioihin, joilla yleisö kussakin tilanteessa halutaan vakuuttaa. Analyysissä voi keskittyä muun muassa siihen, millaisia argumentteja puhuja käyttää asiansa, mielipiteensä tai asenteensa perusteluun ja millaisiin konteksteihin ne sidotaan. (Billig 1996.) Argumentaation keinot tulee sovittaa aina asiaan sopiviksi ja yleisön luonteen mukaan (Perelman 1977/1996, 20). Sidosryhmälausuntoa ei välttämättä ole laadittu argumentoivalla otteella, jolloin keinot olisivat selkeästi nähtävissä.

Perelman toteaa argumentaation edellyttävän ”aina tiettyä kohtaamista ja yhteisymmärrystä, jota yhteiskunnalliset ja poliittiset laitokset voivat joko edistää tai ehkäistä” (Perelman 1977/1996, 18). Hän jatkaa ajatusta sillä, ettei argumentaatiolla tavoitella ainoastaan älyllistä hyväksyntää. Argumentoinnin tavoitteena on usein jokin

toiminta tai vähintäänkin siihen kannustavan alttiuden luominen. Argumentaation tavoitteena voi siis toisinaan olla pelkät älylliset vaikutukset, jolloin tarkoituksena on saattaa yleisö alttiuteen tai valmiuteen hyväksyä asia. Toisinaan taas tähdätään joko välittömään tai myöhempään toimintaan. (Perelman 1977/1996, 17–19.) Sidosryhmälausuntojen on tarkoitus ilmaista mielipiteensä kannattavasta linjausvaihtoehdosta. Näin ollen voidaan ajatella, että tehty valinta on myös ilmaisu toivotusta toiminnasta.

Tämä tutkielma lähtee tarkastelemaan sidosryhmälausuntojen linjausvaihtoehtojen perusteluita. Tausta-ajatuksena on, että esitetty toive linjaukselle on argumentti, jota voidaan retoriikan analyysillä lähestyä. Toisinaan on tärkeää erottaa puhuja ja argumentti toisistaan, jotta argumentin analysointi tapahtuu puhtaasti aineiston perusteella. Toisaalta tieto siitä, kuka puhuu, vaikuttaa argumentin luonteeseen ja sen vastaanottoon. (Palonen 1988, 78–82.) Tämä tutkielma ei ota lausunnon antajaa huomioon siten, että se vaikuttaisi esimerkiksi perustelujen tai vakuuttamisen arvoon. Lausunnon antaja voidaan mainita, jos se tuo argumentille kontekstuaalista lisäarvoa. Analyysin ytimessä on lausunnon antajan tuottama perustelu, jonka tarkoituksena on vakuuttaa yleisö eli lausunnon vastaanottava seuraturatikan yleissuunnitelman ohjausryhmä. Ohjausryhmä ei luonnollisesti tee päätöstä linjauksesta, vaan se tuottaa mahdollisimman laajan selvityksen, jotta kunkin kunnan- tai kaupunginvaltuusto voi päätöksen tehdä.

Kokonaisuudessaan retoriikan perinne tarjoaa joukon käsitteitä, jotka kohdistuvat vuorovaikutukseen ihmisten välillä. Tämän tutkielman seuraavassa luvussa lähdetään tarkastelemaan kunkin linjausvaihtoehdon perusteluita. Käsittely keskittyy ensin konkreettisiin perusteisiin, jonka jälkeen aineistoa tarkastellaan retoristen keinojen avulla. Retoriikan arvo on tutkielmalle merkittävä, sillä linjausvaihtoehdoista on tehty päätöksiä. Käsittelyn ytimessä onkin se, mitkä perustelut toistuivat missäkin suunnitteluvaiheessa, millä lopullisia päätöksiä perusteltiin ja ennen kaikkea, mitä argumentaation tekniikoita ja retorisia keinoja ne sisälsivät.

4 SEUTURATIKAN LINJAUSVAIHTOEHTOJEN PERUSTELUT

Seuturatikan on tarkoitus jatkaa olemassa olevaa linjastoa Pirkkalan, Kangasalan ja Ylöjärven suuntiin. Tampereen seudun rakennesuunnitelman tarkasteluajankohtana on vuosi 2040, jolloin liikennejärjestelmän on tarkoitus perustua bussiliikenteen ja lähijunaliikenteeseen lisäksi runkona toimivaan raitiotiehen (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 8). Koilliskeskukselta Pirkkalaan ratahaarat on tarkoitus toteuttaa vuosina 2025-2028. Jatkeet Koilliskeskukselta Lamminrahkalle on tarkoitus rakentaa vuosina 2033-2036 ja Hiedanrannasta Ylöjärvelle vuosina 2029-2032. Saarenmaan ratahaaran mahdollinen rakentaminen tapahtuu vasta vuoden 2040 jälkeen. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 117).

Ratahaarojen linjausten suunnittelun taustalla ovat toimineet vuoden 2018 *Raitiotien tulevaisuuden suunnat* -esiselvitys sekä eri kaavoissa esitetyt yhteystarpeet. Syksyllä 2019 varhaisista linjausvaihtoehdoista valittiin ratahaarakohtaisesti kahdesta kolmeen linjausta jatkosuunnitteluun, joihin tässä pureudutaan. Luvussa 3.1 on tarkemmin käsitelty kevään 2020 sidosryhmälausuntojen osa suunnitteluprosessissa. Sidosryhmät saivat katseltavakseen lausuntopyyntömateriaalin, jossa esiteltiin linjausvaihtoehtoja tarkemmin. Lausuntopyyntömateriaalissa olleet keskeiset pääkohdat kerrotaan linjausvaihtoehtojen tarkastelun pohjaksi. Syksyllä 2020 valtuustot valitsivat ratahaaroilta linjaukset, joiden perusteella tehdään kunkin osan ratavaraukset. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 35.)

Tämä luku etenee ratahaarakohtaisesti ensin esittelemällä lyhyesti sen kokonaisuuden ja vaihtoehdot. Sen jälkeen käsitellään sidosryhmälausunnoissa ilmi tulleita perusteluita ja kommentteja kunkin linjausvaihtoehtokohdan mukaan. Linjausvaihtoehtojen vertailun jälkeen kerrotaan, mikä näistä päätyi valituksi ja lyhyesti, millä valintaa perusteltiin kaupungin- ja kunnanvaltuustoissa. Ratahaarakohtaisen luvun päätteeksi on omistettu tilaa linjausvaihtoehtojen ulkopuolelle jäävien osuuksien kommentoinneille ja muille sidosryhmälausunnoista nousseille huomioille, sillä monissakin kohdin nämä toivat ratahaaran tarkastelun kokonaisuudelle lisäarvoa.

4.1 Pirkkalan ratahaara

Pirkkalan ratahaara jatkaa Sorin aukion ja Tays keskussairaalan väliä operoivaa raitiotielinjaa Sorin aukiolta edelleen etelän suuntaan. Reittivaihtoehtoja on ollut lukuisia, joista Tampereen kaupunginhallitus ja Pirkkalan kunnanhallitus valikoi jatkosuunnitteluun kuvan 2 mukaiset vaihtoehdot. Sidosryhmät pääsivät kommentoimaan keväällä 2020 näitä vaihtoehtoja, joista lopulliset raitiotievaraukset tehtiin syksyllä 2020.

Linjaus jatkaa Sorin aukiolta Hatanpään valtatieltä. Härmälän kohdalla vaihtoehtoja on kolme: Nuolialantien, Ilmailunkadun ja siitä jonkin verran poikkeava Messukeskuksen linja. Partolasta Suupalle linja jatkaa yksissä tuumin Naistenmatkantietä. Päätepysäkille on jälleen kolme vaihtoehtoa, joita ovat Suuppa ja siitä suuntiinsa jatkavat Turri ja Terveyskeskus. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 35–37.)



Kuva 2 Pirkkalan ratahaaran syksy 2020 päätöksentekoon menneet linjausvaihtoehdot ja varikot (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 37).

4.1.1 Nuolialantie, Ilmailunkatu vai Messukeskus?

Sidosryhmille toimitetussa lausuntopyyntömateriaalissa Nuolialantien sanotaan palvelevan parhaiten nykyistä asutusta ja olevan suurin ja nopein reitti, eikä näin ollen hajauttaisi joukkoliikennettä. Se ei kuitenkaan luo merkittävästi uutta maankäytön potentiaalia, katutila päättyisi ahtaalle ja toisi merkittäviä muutoksia alueen katuverkolle. Ilmailunkadun ja

Messukeskuksen vaihtoehtojen sanotaan luovan työpaikka-alueelle kehittämispotentiaalia ja tukevan mahdollisen Lakalaivan aluekeskusta. Muukin maankäyttö on tulevaisuudessa mahdollisempaa kuin Nuolialantien linjauksessa, vaikkakin rajoituksin. Linjaus tukee Messukeskuksen ja mahdollisen tulevaisuuden rautatieaseman saavuttamista. Toisaalta vaihtoehdot hajauttaisivat joukkoliikenteen runkolinjat eikä matka-aika olisi kilpailukykyinen. (Lausuntopyyntömateriaali 2020, 56.)

Nuolialantien linjausta perusteltiin sidosryhmälausunnoissa Härmälän alueen nykyisellä ja edelleen kasvavalla kysynnällä (5; 9; 13; 20) sekä reitin nopeudella ja suorudella (13). Alueella on asumisen lisäksi koulun, työn, vapaa-ajan ja kaupassakäynnin tarpeita koko päivän ajalla (9; 18). Samalla Härmälän alueen asutus kytkeytyisi entisestään joukkoliikenteeseen, eikä kokisi elinympäristön laadun tai saavutettavuuden heikkenemistä (5; 6). Lisäksi Härmälänrannan alueen maankäytön kehityspotentiaali on merkittävä (6). Nykyisten asukkaiden palvelutason ylläpitäminen Nuolialantiellä on ensisijaista Messukeskuksen palveluun verrattuna (5). Nuolialantien linjausvaihtoehtoa tukee sen tarve tiiviille joukkoliikenneyhteydelle, jos se ei olisi ratikka, tulisi alueelle rinnakkainen joukkoliikennejärjestelmä (5; 9). Toisaalta taas raitiotien ja bussiliikenteen yhdistäminen nähdään toisiaan täydentävinä vaihtoehtona (1). Riskinä Nuolialantien vaihtoehdossa koetaan sen pyöräilyn seudullisen pääreitit kehittämiseksi ahtaaksi käyvä katutila (21). Ahdas katutila on riskinä myös alueen totuttuun kaupunkikuvaan, vaikka muutos ei olisi merkittävä nykyiseen liikenteeseen verrattuna. Nuolialantien varrella on yksittäisiä arvokkaita rakennusperintökohteita, joiden maisemallinen asema tulee rakentamisen myötä turvata. (8.)

Sidosryhmälausunnoissa vaihtoehdot Ilmailunkatu ja siitä lievästi poikkeava Messukeskus saivat kiitosta erityisesti Messukeskuksen saavutettavuuden vuoksi (1; 12; 17; 18; 19; 25; 27). Messukeskuksen tapahtumien aikaan autoliikenne ruuhkaantuu helposti, ratikan nähdään olevan ratkaisu helpottamaan sumaa (18). Toinen Ilmailunkadun linjausvaihtoehdon valttikortti on Ilmailunkadun varrelle sijoittuvan työpaikka-alueen kehittämisen mahdollisuudet (6; 12; 17; 18; 20; 25; 27). Ilmailunkadun tai Messukeskuksen linjaus toisi vaihtoehtoaan enemmän joukkoliikenteelle kokonaan uusia käyttäjiä (17). Alueella on potentiaalia kehittyä oivalliseksi risteymäkohdaksi mahdollisen Sarankulman rautatieaseman toteutumisen myötä, jolloin sitä palvelisivat ratikan rinnalla lähi- ja/tai kaukojunat (6; 19; 20; 25; 27; 28). Linjaus mahdollistaisi myös liityntäpysäköintialueen suoraviivaisen rakentamisen (1; 17). Maankäytön osalta ei linjauksella ole rajoitusta teiden

levyjen suhteen, mikä mahdollistaisi suunnitelmaan kunnianhimoisen pyöräteiden järjestelyn (21). Linjauksen uskotaan palvelevan myös Härmälän asukkaita Härmälän pysäkin kautta (1; 12; 27).

Ilmailunkadun kehittämispotentiaalin rajoituksista huomautetaan, ettei se välttämättä tulevaisuudessakaan ylittäisi riittävälle käyttäjätasolle (5). Nykyisillään Ilmailunkadun linjauksen käyttäjiä olisivat vain rajattu työmatkalaisten ja messukeskuksen käyttäjäryhmä sekä pienen omakotitaloalueen asukkaat (9). Linjaus vaatisi siis huomattavaa täydennysrakennusta (20). Uskotaan, että työntekijöistä vain murto-osa pystyisi hyödyntämään raitiotietä, kun taas alueen asukkaat voisivat käyttää raitiotietä useitakin kertoja päivässä (9). Mahdollisen ratapihan tuomat rajoitteet ja teollisuusalueiden muutos asuinalueiksi tai niiden rakenteen tiivistämisen rajoitteet ovat tässä taustalla (5). Tilavaraus Sarankulman rautatieasemalle tulisi joka tapauksessa jättää tulevaisuuden varalle, vaikka Nuolialantien linjausvaihtoehto valittaisiin (28). Ilmailunkadun linjauksen toteuttaminen vaatisi ensin aluekokonaisuuden laajempaa suunnittelua ja sen täsmentymistä (5). Tämän vuoksi vaihtoehdon aikataulu kulkee usean kymmenen vuoden päässä, eikä siten toimi perusteluna tämänhetkisessä suunnittelussa (13). Järjestelyratapihan siirron kustannusten huomioiminen olisi suunnittelussa merkittävää (29).

Syksyllä 2020 Tampereen kaupunginvaltuusto ja Pirkkalan kunnanvaltuusto valitsivat jatkosuunnitteluun Nuolialantien linjausvaihtoehdon. Perusteluina olivat reitin suoruus ja nopeus sekä sen varrella oleva nykyisen asutuksen määrä. Tämä mahdollistaa vaihtoehtoihinsa verraten reitin nopeamman toteutuksen. Mahdollista tulevaa rautatieasemaa voi tulevaisuudessa palvella Vuoreksen ratahaara ja yhteys Messukeskukselle toteutetaan Härmälänrannan pysäkiltä viihtyisänä ja laadukkaana kävely-yhteytenä. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 37.)

4.1.2 Suuppa, Turri vai Terveyskeskus?

Lausuntopyyntömateriaalissa Suupan päätepysäkkiä pidetään operoinnin kannalta loogisimmalta ja taloudellisimmalta vaihtoehdolta, joka toimisi hyvin vaihtopysäkinä myös liityntäpysäköinnin kannalta. Joskin katutila vaatisi leventämistä ja varikko sijoittuisi lähelle asutusta. Vaihtoehtoisesti Turrin päätepysäkillä on tilaa ja yhteys on nopea ja suora. Käyttäjäpotentiaali jää kuitenkin alhaiseksi. Terveyskeskuksen vaihtoehto kattaisi Pirkkalan keskustan palvelut parhaiten ja mahdollistaisi linjan jatkamisen lentokentälle. Myös

liityntäpysäköinnille löytyisi tilaa. Keskinopeus ja päätepysäkin käyttäjäpotentiaali jää kuitenkin tavoitteen alle ja katutila joutuu ahtaalle. (Lausuntopyyntömateriaali 2020, 58.)

Sidosryhmälausunnoissa nähdään Suupan pysäkin valinta potentiaalisena operoinnin alkamisen kannalta (14; 25), mutta sen jatkamista toivotaan (14). Turrin linjausvaihtoehto tarjoaa parhaimman maankäytön tehostamisen mahdollisuudet parantamalla valmiiksi kaavoitetun uuden asuinalueen vetovoimaa (9). Linjaus ottaisi raitiotien piiriin Turrin kehittyvän alueen lisäksi myös Kyöstin ja Soljan alueet (9; 13; 15). Kehätien länsitien puolen kehittäminen kuuluu Pirkkalan asutuksen laajenemissuunnista tulevaisuudessa potentiaalisimpiin (13).

Vaihtoehtoista Terveyskeskus tukisi lentoasemaa ja sen pohjoisen puolen työpaikka-alueita kohti kulkevaa matkaketjua (6). Luonnollisesti tämä vaihtoehto toisi hyvän yhteyden terveyskeskukselle ja keskusta-alueen palveluiden pariin (5; 14; 18). Linjaus nähdään matkaketjun kannalta loogisena (5). Lisäksi varikon ja liityntäpysäköinnin sijoittumisten kannalta Terveyskeskuksen vaihtoehto nähdään toimivana (6). Lentoaseman alueen tiivistymistä ajatellen raitiotien tarpeen tunnistaminen jo suunnitteluvaiheessa on hyödyksi (6; 18). Toisaalta raiteen vetäminen Terveyskeskuksen kautta lentoasemalle voi tulla ajankohtaisemmaksi vasta myöhemmin tulevaisuudessa, jos esimerkiksi Tampereen toinen kehätie ja oikorata toteutuvat tai lentoaseman toiminta kiihtyy (13). Raiteen tarpeellisuutta lentoasemalle kyseenalaistetaan (15).

Syksyllä 2020 Pirkkalan kunnanvaltuusto valitsi päätepysäkiksi Suupan. Se muodostaa selkeän päätepuoleen kuntakeskuksessa, eikä lisää muiden vaihtoehtojen tapaan operointikustannuksia tai kalustotarvetta käyttäjäpotentiaaliin suhteutettuna. Tulevaisuuden varauksina säilytetään Turrin ja Terveysaseman jatkosuunnat. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 37.)

4.1.3 Muita huomioita linjaukseen liittyen

Liityntäpysäköinnin asema on Pirkkalan ratahaaran sidosryhmälausunnoissa korostunut. Sen toivotaan osuvan liikenteen nivelkohtiin Partolaan ja/tai Suupalle. Myös etelän suunnalta liikennöiville olisi hyvä olla mahdollisuus liityntäpysäköintiin, esimerkiksi Hatanpään valtatie tienoille. (5.) Toisaalta Hatanpään valtatiellä sijaitsevat Hyppösen kenkätehdas ja Lokomon halli ovat arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä, joten

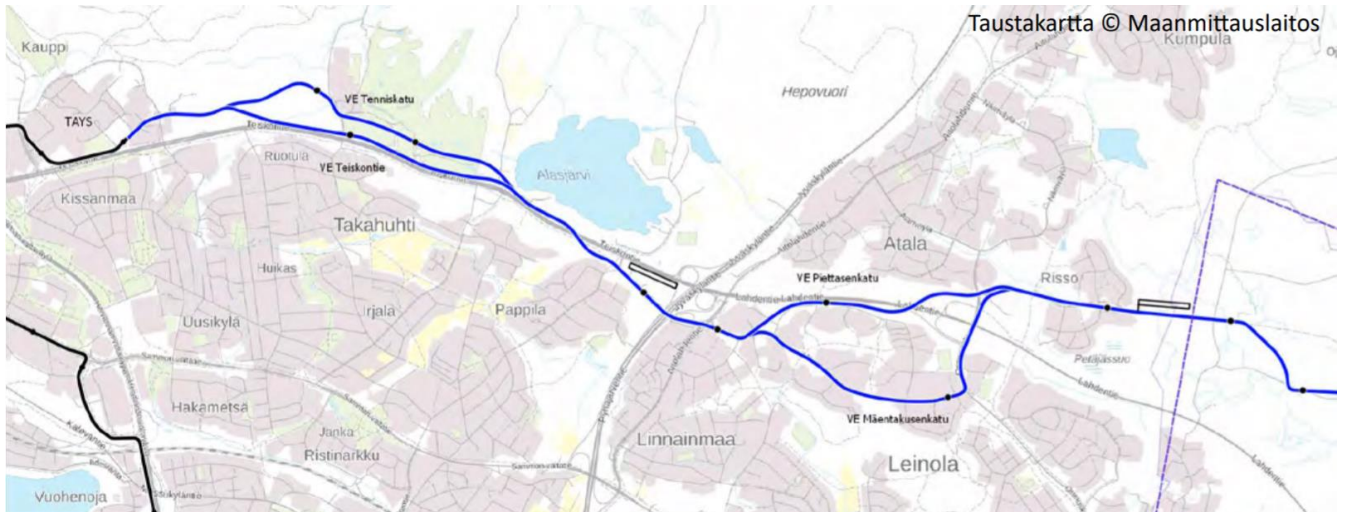
suojellun rakennuksen säilyminen ja maisemallinen asema on turvattava. Samoin Naistenmatkantiellä on huolehdittava avoimista näkymistä asuinalueille sekä Nuolialan ja Haikan avoimien peltoaukeiden säilymisestä. (8.)

Pirkkalan ratahaara saavuttaa jo nykyisellään hyvän käyttäjäasteen ja -potentiaalin, joiden vuoksi sen toteuttaminen lähitulevaisuudessa nähdään hyvänä (5). Toisaalta nähdään, että raitiotieratkaisut eivät toistaiseksi ole sijoittuneet työpaikka-alueille (17). Samalla toivotaan, ettei rakentamisesta koituisi yrityksille haittaa ja erityisesti Pirkkalan suunnan osalta kaivataan perusteellista yritysvaikutusten arviointia niin rakennus- kuin suunnitteluvaiheessakin (12; 27).

Pirkanmaan osuuskaupalla on huomautettavaa Pirkkalan ratahaaran Partolan alueen linjauksesta. Partolan kaupallinen alue on tulevaisuudessa kehittyvä asutuksen ja kaupallisten palveluiden hybridialueeksi. Sen kehittyminen voi kestää raitiotien valmistumista kauemmin, mikä tulee ottaa huomioon kummankin hankkeen suunnittelussa. Jotkin raitiotien suunnitellut linjaukset lisäisivät kauppakesittymän pirstaloituvuutta ja aiheuttaisivat liikerakennuksen purun. Toinen linjaus voisi antaa alueelle enemmän tilaa kehittyä, mutta raitiotie siirtyisi pois keskeisimmältä paikalta. (9.)

4.2 Lamminrahkan ratahaara

Lamminrahkan ratahaara jatkaa operoivaa raitiotielinjaa numero yksi, joka kulkee Sorin aukiolta Tays keskussairaalalle. Suunnitelmassa linjan määränpää on pidättäytynyt Lamminrahkan uudessa asuinalueessa, tosin reittivaihtoehtoja on ollut lukuisia. Alustavien linjausvaihtoehtojen ja syksyn 2019 päätöksenteossa mukana olleiden ratalinjauksien kautta ohjausryhmä valikoi kuvassa 3 olevat vaihtoehdot esitettäväksi syksyn 2020 päätöksentekoon. Jokaisessa vaihtoehdossa linjaus jatkaa nykyistä rataa itään päin. Ensimmäisenä vaihtoehtoina ovat Tenniskatu ja Teiskontie. Näiden vaihtoehtojen jälkeen linjaus kulkee jonkin matkaa yhtenäistä reittiä. Toisena vaihtoehtokohtana on Piettasenkatu ja Mäentakusenkatu, joiden jälkeen linja jatkaa yksissä tuumin Kangasalan puolelle Lamminrahkan alueelle. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 38–39.)



Kuva 3 Lamminrahkan ratahaaran syksyn 2020 päätöksentekoon menneet linjaukset ja varikot (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 39).

4.2.1 Tenniskatu vai Teiskontie?

Lausuntopyyntömateriaalissa linjausvaihtoehdoista todetaan seuraavaa. Lähtökohtaisesti Teiskontien linjaus on Tenniskatua suurempi ja nopeampi. Molemmat linjausvaihtoehdot parantavat yhteyksiä Kaupin virkistysalueille. Molemmissa on hyvä käyttäjäpotentiaali, mutta Teiskontiellä se on merkittävämpi. Kummankin linjauksen varrella on riskin alla luontoarvoja, joskin Tenniskadulla enemmän. Lisäksi Tenniskadun linjauksella on vaikutuksia golfkentälle. (Lausuntopyyntömateriaali 2020, 28.)

Yleisesti Teiskontie nähdään maisemaan sopivana ja matkantekoon sujuvana vaihtoehtona (3; 25). Vastaavasti Tenniskatu olisi nykyisestä liikenteestä enemmän erillinen (3). Erillisyyden luo kuitenkin maankäytölle suuria kehitysmahdollisuuksia, joilla Tenniskatua pitkälti perustellaan. Alueen kehitys kasvattaisi käyttäjämäärää. Raitiotie mahdollistaa asuin- ja työpaikkarakentamisen potentiaalia, jonka käyttöönottamista suositellaan alueilla, joissa se ei luo ristiriitaa esimerkiksi supistamalla Kaupin virkistysaluetta. (5.) Muun muassa nykyisen golfkentän eteläreunan hyödyntäminen tukisi maakunta- ja yleiskaavassa olevia maankäytönratkaisuja. Näin ollen linjaus mahdollistaisi uuden joukkoliikenteeseen tukeutuvan alueen ja sen laajamittaisen kehittämisen. (6.) Golfkentän tulevaisuuden nähdään olevan eräänä avaintekijänä Tennistien osalla. Esimerkiksi, jos se muutettaisiin kokonaan uudeksi asuinalueeksi, nousisi Tenniskadun linjaus selkeämmin johtavaksi vaihtoehdoksi (20).

Tällaista kehitysmahdollisuutta ei nähdä Teiskontiellä olevan, esimerkiksi Tays keskussairaalan alueen kohdalla tai nykyisen liikenneväylän vuoksi (5; 20). Teiskontietä ei voi perustella vertaamalla sitä nykyisen raitiotielinjan käyttämään Hervannan valtaväylään, sillä Teiskontielle on olemassa selkeä vaihtoehto (20). Teiskontien linjauksen mahdollistamien alueiden kehittäminen on pirstaloitunutta ja sen vuoksi hankalaa (6). Esimerkiksi Ruotulan varhainen lähiöalue kuuluu arvoalueisiin, eikä merkittävä täydennysrakentaminen olisi tämän vuoksi mahdollista (8). Teiskontien suunnitelmaa kiitellään erikoiskuljetusten järjestelyjen osalta. Muutkin estevaatimukset tässä vaihtoehdossa tulee huomioida, jotta pysäkkien saavutus eri kulkutavoin olisi turvallista nykyisiltäkin asuinalueilta. Lisäksi erityisesti Teiskontien linjausvaihtoehdon kohdalla kehoitetaan kiinnittämään huomiota autoilun määrän vaikutusten arviointiin. (5.)

Pyöräilyn nykyinen pääreitti kulkee Teiskontien eteläpuolta. Raitiotie on suunniteltu kulkemaan Teiskontien pohjoispuolta. Pyöräilyreitin yhdistäminen linjan pysäkeille olisi nykyisellään mahdollista hyvien tienylityspaikkojen suunnittelulla. Tenniskatu puolestaan vaatisi rinnalleen uuden pyörätien. Pyöräilyreittien huomioiminen on merkittävää, jotta sujuva matkaketju säilyisi. (21.)

On todettu, että Tenniskadun ja Alasjärven välinen alue on suunnittelulle hauras, minkä vuoksi ratkaisujen tulee huomioida monia eri tarpeita (6). Muita riskialueita ovat Tenniskadun varrella sijaitsevat historialliset kivirakenteet ja kivikautinen irtolöytöpaikka. Pirkanmaan maakuntamuseo katsoo, että linjauksella tulee tehdä arkeologinen inventointi, jos Tenniskadun vaihtoehto valitaan toteutettavaksi. (8.)

Tampereen kaupunginvaltuusto on syksyllä 2020 päättänyt valita Tenniskadun linjausvaihtoehdon jatkosuunnitteluun. Syynä valinnalle on kerrottu olleen muun muassa maankäytön kehittämisen paremmat mahdollisuudet. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 39.)

4.2.2 Piettasenkatu vai Mäentakusenkatu?

Lausuntopyyntömateriaalissa Piettasenkatu nähdään suorana ja nopeana vaihtoehtona. Ainoastaan valtatie 12 rajoittaa Piettasen pysäkin saavutettavuusaluetta. Mäentakusenkadun linjaus tekee mutkan, jonka ansiosta sen sijainti on keskeinen Leinolan alueeseen nähden ja se saavuttaa Mäentakusenkadun itäosan käyttöpotentiaalin. Katutila

kävisi kuitenkin ahtaalle ja vaatisi esimerkiksi paljon liikennevaloliittymiä ja osittaista päällekkäisyyttä bussiliikenteeltä. (Lausuntopyyntömateriaali 2020, 30.)

Sidosryhmät korostivat Piettasenkadun linjauksen nopeutta (3; 6) ja Mäentakusenkadun käyttäjäpotentiaalia (19; 20; 25). Nopeampi yhteysväli parantaa Lamminrahkan houkuttelevuutta asuinalueena (6). Piettasenkadua perusteltiin lisäksi turvallisuudella (3). Myös maankäytöllisesti sen toteutus olisi järkevää, sillä samalle Lahdentien viereiselle maa-alueelle ei oikein voi muuta rakentaa (3). Tiivistyvällä maankäytöllä on mahdollisuuksia muun muassa Lahdentien kattamisen kautta (20). Piettasenkadun käyttäjäpotentiaalin ei uskota eroavan Mäentakusenkadusta niin merkittävästi kuin se on suunnitelmissa laskettu (3; 6). Erityisesti silloin, kun asukasohjaa tarkastellaan laajemmin ja luetaan osaltaan Mäentakusenkadun asukkaat mukaan (3).

Käyttäjäpotentiaalia Mäentakusenkadulla kasvattaa erityisesti kaksi isoa koulua (19; 20), sekä Leinolan alue (20; 25). Mäentakusenkatu on kuitenkin vaihtoehtonsa verrattuna ahdas ja rakentamisen aikana haittaa olisi paljon. Myös jalankulkuväylien säilyttäminen vaatisi erityisratkaisuja. (3.) Lisäksi Piettasenkatu nähdään vaihtoehtoista turvallisempaa siitakin syystä, että Mäentakusenkadulla jalkakäytävä ja pyörätie pitäisi toteuttaa minimileveyksillä (18).

Pyöräilyn kannalta Piettasenkatu on parempi vaihtoehto, sillä se antaa Mäentakusenkadun nykyisen pääreitit kehittämiselle vapaammat kädet. Lisäksi jo aiemmin mainittu pyörätien kaventaminen ei palvelisi Mäentakusenkatua, eikä sen kautta koko pyöräilyverkostoa, sillä muutos tekisi alueesta epäloogisen. Tätä perustellaan kaksisuuntaisten ja yksisuuntaisten pyöräväylien mahdollisella sekoittumisella. Lausuntomateriaalissakin todetaan, että Mäentakusenkadulla ei olisi riittävästi tilaa laadukkaille kävely- ja pyöräilyjärjestelyille. (21.)

Sekä Tampereen että Kangasalan kaupunginvaltuustot hyväksyivät syksyllä 2020 Piettasenkadun vaihtoehdon jatkosuunnitteluun. Sitä puolsi edullisuus, matka-aika ja joukkoliikenteen kokonaisuuskattavuus. Lisäksi Mäentakusenkadun katutilan ahtaus ohjasi sen hylkäämiseen. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 39.)

4.2.3 Muita huomioita linjaukseen liittyen

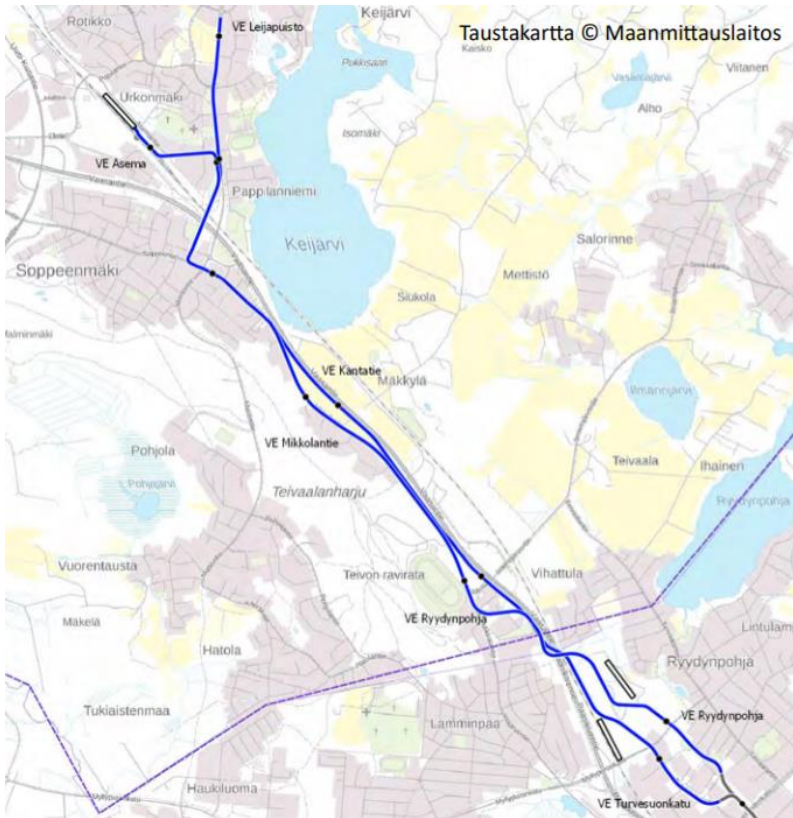
Alasjärven ja Linnainmaan osuutta esiteltiin lausuntopyyntömateriaalissa keskittyen pitkälti Koilliskeskuksen tärkeyteen. Osuuden käyttäjäpotentiaali on merkittävä asutuksen,

palveluiden sekä vaihtoyhteyksien suhteen. Lisäksi Heikkilänkadun Alasjärven raitiotiepysäkin liityntäpysäköinti palvelee valtateiden 9 ja 12 käyttäjiä. Toisaalta alue vaatii uusia siltoja ja kaukolämpöjohtojen siirtoa. (Lausuntopyyntömateriaali 2020, 29.) Liityntäpysäköintiä pidetään hyvänä ominaisuutena ratahaaralle (3). Pirkanmaan maakuntamuseo huomauttaa Heikkilänkadun kupeessa olevan kiinteän muinaisjäännöksen huomioon ottamista jatkosuunnittelussa (8).

Radan kohteena olevan Lamminrahkan uuden asuinalueen kehitys nähdään yleisesti hyvänä. Pitkällä aikavälillä Lamminrahka voi kehittyä joukkoliikenteeseen tukeutuvaksi alueeksi. Ennen raitiotien valmistumista tulee huomioida bussiliikenteen runkoyhteys. (5.) Lamminrahkan alueen käyttäjäpotentiaalin on nähty olevan erityisen merkittävä alueen valmistuttua (Lausuntopyyntömateriaali 2020, 31). Nykyisen linjan jatkuminen Kangasalle koetaan luontaisena jatkumona (18). Kangasala on kasvavaa aluetta. Erityisesti matkalle osuva Tays keskussairaala ja Kaupin virkistysalue ovat koko linjan valttikortteja.

4.3 Ylöjärven ratahaara

Ylöjärven ratahaara jatkaa Pyyrikintorilta Lielahteen kulkevaa linjausta. Varhaisen suunnitteluvaiheen vaihtoehdoissa oli muutamia jyrkkiä s-mutkia radan ja kantatien poikki, mutta nämä eivät päässeet jatkosuunnitteluun. Kuvassa 4 olleet vaihtoehdot päättyivät lopulta sidosryhmien kommenttikierrokselle ja esitettäväksi syksyn 2020 päätöksenteossa. Linja lähtee Lielahतिकeskuksen eteläpuolelta ensimmäisinä vaihtoehtoinaan Turvesuonkadun ja Ryydynpohjan linjaukset. Toisena Teivosta Soppeenmäkeen löytyy Kantatien ja Mikkolantien linjausvaihtoehdot. Päätepysäkin paikkaa on puolestaan pohdittu Leijapuiston ja Aseman välillä. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 40–41.)



Kuva 4 Ylöjärven ratahaaran syksyn 2020 päätöksentekoon menneet linjaukset ja varikot (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 41).

4.3.1 Turvesuonkatu vai Ryydynpohja?

Sidosryhmille toimitetussa lausuntopyyntömateriaalissa Ryydynpohjaa kuvataan vaihtoehtaan hieman paremmaksi maankäytön kehittämisen suhteen, mutta kumpikaan linjaus ei täytä käyttäjämäärätavoitteita. Ryydynpohja tekee mutkan ja on siksi hitaampi. Turvesuonkadun nopeus tukee raitiotien seudullisuutta. Turvesuonkadun vaihtoehdossa on enemmän estevaikutuksia, tosin molemmista niitä löytyy. (Lausuntopyyntömateriaali 2020, 70.)

Lausunnoissa Turvesuonkadun vaihtoehdon suoruutta arvostettiin ja sen nähtiin olevan paremmin liitettävissä radan varrella oleviin tiivistyviin rakennusalueisiin (5). Pääasiassa kuitenkin Ryydynpohjan vaihtoehtoa pidettiin parempana (6; 19; 20; 25). Ryydynpohjan vaihtoehdolla on mahdollisuus edistää Teivon alueen kehittämistä (6; 20). Teivon pysäkin sijainnilla, sen kytkeytymisellä liikenneverkkoon ja lähialueisiin on merkitystä, mikä tulee suunnittelussa ottaa huomioon (6). Lisäksi tämä vaihtoehto mahdollistaa paremmin maankäytön kehittämisen Tampereen puolella (20). Ryydynpohjan käyttäjäpotentiaalia pidettiin vaihtoehtaan parempana (25). Linjauksen alkupätkällä on otettava huomioon matkan varrella olevien virkistysalueiden saavutus (6).

Turvesuonkadun vaihtoehto valittiin jatkosuunnitteluun Tampereen kaupunginvaltuuston toimesta syksyllä 2020. Valintaa perusteltiin sen keskeisemmällä sijainnilla, joka mahdollistaa vaihtoehtoaan paremmat maankäytön kehittämisedellytykset. Ryydynpohjan vaihtoehdossa oli enemmän rakentamiseen liittyviä riskejä ja se olisi haitannut enemmän luontoa. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 41.)

4.3.2 Mikkolantie vai Kantatie?

Mikkolantien ja Kantatien vaihtoehdot eivät radikaalisti eroa toisistaan lausuntopyyntömateriaalissa. Molemmissa vaihtoehdoissa maankäytön kehittämisvyöhyke on kapea ja Soppeenmäen kohdalla tulee miettiä autoliikenteen sujuvuutta. Estevaikutuksia löytyy molemmista. Kantatie on linjauksista nopeampi ja näin ollen se parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä. Mikkolantien linjaus parantaisi yhteyksiä Teivaalanharjun viheralueelle ja tukisi raitiotiehen tukeutuvaa uutta maankäyttöä. (Lausuntopyyntömateriaali 2020, 71.)

Mikkolantie palvelisi nykyistä asukaspohjaa paremmin ja sijoittuisi luontevammin maisemaan (5). Se myös yhdistää uuden kehittämispotentiaalin ja olemassa olevan maankäytön toisiinsa. Samalla tulee kuitenkin pitää huolta kävely- ja pyöräilyliikenteen yhteyksien korkeasta tasosta, jotta kehittyvä kantatien puoli liittyy luontevasti joukkoliikennekäytävän piiriin. (6.) Mikkolantien linjausvaihtoehto kulkee pitkin Kyrönkankaantien historiallista linjausta, jonka tarkoitus on tien modernisoinnin yhteydessä muuttunut. Pirkanmaan maakuntamuseo pyytää lähettämään Mikkolantien suunnitelmat lausuntoa varten. Lisäksi kummankin vaihtoehdon lomassa on joitain historiallisia kohteita, mutta raitiotiellä ei katsota olevan merkittävää vaikutusta niiden arvoon. (8.)

Eräs lausunto toteaa, että Mikkolantien ja Kantatien vaihtoehtojen väliltä olisi pyrittävä valitsemaan suuremman kysynnän vaihtoehto, kuitenkin tarkentamatta, kumpi se olisi (20). Kantatien vaihtoehto tukee Mäkkylän alueen tehokasta kehittämistä ja luo maankäytön kehityspotentiaalia Kantatien itäiselle puolelle, joka onkin ollut Ylöjärven kunnan tavoitteena. Koska Kantatien linjaus sijoittuisi kehittyvän maankäytön lomaan, etäisyydet pysäkeille pystytään minimoimaan. Kantatien vaihtoehtoa perustellaan myös sen nopeudella, joka tukisi raitiotien käyttäjäpotentiaalia laajemmin Ylöjärven ja Tampereen välillä. Toisaalta Kantatien ratkaisu vie katutilaa, joka olisi pois muusta alueen kehittämisestä. (6.)

Ylöjärven kaupunginvaltuusto teki syksyllä 2020 valinnan Kantatien vaihtoehdon puolesta. Sitä perusteltiin merkittävällä edullisuudella sekä nopeudella vaihtoehtoonsa verraten. Sen ei myöskään nähdä lisäävään merkittävästi estevaikutuksia, koska se sijoittuu olemassa olevan kantatien varteen. Ylöjärvellä on ollut suunnitelmia Mäkkylän alueen tehokkaammalle maankäytölle, jota tämä valinta tukee. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 41.)

4.3.3 Leijapuisto vai Asemantie?

Pääte pysäkin vaihtoehdot erkaantuvat suunnitellun Räikän pysäkin tuntumasta. Kumpaakin suuntaa perustellaan tiettyjen paikkojen saavuttamisen kautta. Leijapuisto saavuttaa nykyisen kirkon seudun ja edistää Leijapuiston alueen maankäyttöä ja kiinnostavuutta. Vaihtoehto kuitenkin heikentää autoliikenteen sujuvuutta valo-ohjattujen kiertoliittymien vuoksi. Aseman vaihtoehto saavuttaa aluekeskuksen, koulutuskeskuksen ja mahdollisen rautatieaseman, toisaalta käyttäjäpotentiaali sen toteutumisen ulkopuolella on hyvin pieni. Molemmissa vaihtoehdoissa on nykyisiin siltoihin tai isoihin teihin liittyviä riskejä. (Lausuntopyyntömateriaali 2020, 72.)

Leijapuiston linjausta perustellaan sen keskeisellä sijainnilla Ylöjärven keskustan suhteen, mikä tekee siitä luontaisen vaihtoehdon (5; 9). Siinä on lisäksi mahdollisuus raitiotien jatkamisen varalta (5). Leijapuiston vaihtoehto vähentäisi Ylöjärven keskustan yksityisautoilun tuomaa raskautusta, joka ei nykyiselläkään yllä sujuvaan liikennöintiin ruuhkaisimpina aikoina. Leijapuiston tuntumaan on mahdollista toteuttaa liityntäpysäköintialue. (9.) Leijapuiston linjauksen varrelle osuu kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita, joiden vuoksi sen maisemallisuudella on merkitystä. Samasta syystä täydennysrakentamisen mahdollisuudet ovat osin rajoittuneita. Aseman vaihtoehdossa ei ole nähtävissä vastaavia kulttuurihistoriallisia arvoja. (8.)

Aseman vaihtoehdossa tunnustetaan käyttäjäpotentiaali pitkällä aikavälillä, sillä toteutuessaan se loisi yhdessä rautatieaseman kanssa henkilöliikenteen solmupisteen (6; 19). Samalla se tukisi koulutuskeskuksen ja urheilupalvelualueen käyttöä. Linjaus tukee ydinkeskustan palveluiden saavutettavuutta ja Asemantien varteen sijoittuvan 70-luvun asumisalueen kehittämistä ja uudistamista. (6.) Ylöjärven rautatieaseman käyttöönottoa ei toisaalta nähdä tulevaisuudessa todennäköisenä pysähdyspaikkana lähi- tai kaukojuna liikenteelle (25; 28). Jos asemaa ei tulisi, jäisi käyttäjäpotentiaali hyvin pieneksi

(25). Seuratietien ja lähijunan nähdään olevan vaihtoehtoisia mahdollisuuksia Ylöjärven liikenteelle (28).

Ylöjärven kaupunginvaltuusto valitsi syksyllä 2020 päätepysäkin Leijapuiston. Tätä perusteltiin sen sopivuudella nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja palvelemaan tehokkaasti sen asuinalueita. Lisäksi linjauksen varrelle osuvat kaupalliset ja kunnalliset palvelut sekä kirkko. Rautatievaraus jätettiin myös Asemalle, mikäli rautatieasema Ylöjärvellä tulevaisuudessa toteutuisi. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 41.)

4.3.4 Muita huomioita linjaukseen liittyen

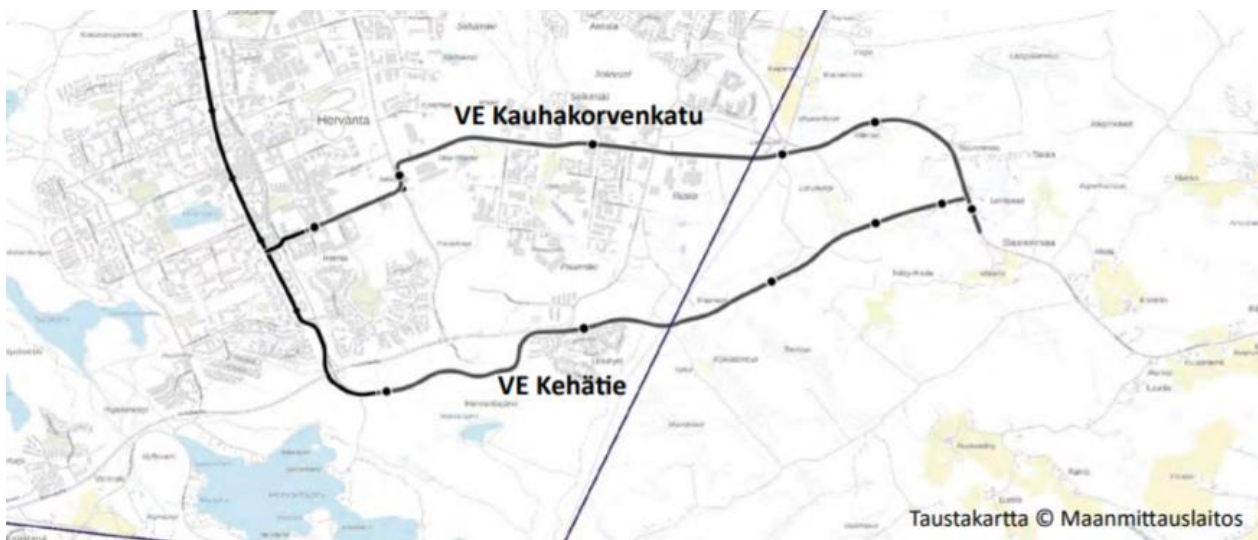
Ylöjärven linjauksen osalta puhutti aiemmin käsitellyä jatkaen rautatieaseman kohtalo. Suunnitelmassa ei itsessään oteta kantaa junaliikenteen rooliin Ylöjärven suunnalla. Lisäksi nykyisen aseman paikalla on puutermiinali, jonka sijoitus nousisi asialistalle, mikäli samaan paikkaan tahdottaisiin henkilöliikenneasema. (5.) Aseman linjauksen valinta on monin tavoin poissulkeva, sillä jos seisake otettaisiin lähijunaliikenteeseen mukaan, olisi raitiotien potentiaali järkevää ohjata muualle (20). Lisäksi raitiotien pysäkkien paikat puhuttavat. Lamminpään asuinalue jää katveeseen suunniteltujen pysäkkien osalta molemmissa aluetta ohittavan linjauksen vaihtoehdoissa (5).

Tampereen Ravirata Oy huomauttaa suunnitelmissa ja vaihtoehtovertailuissa olevan puutteita Teivon raviradan alueen, Mikkolan tien yksityisen hevosklinikan ja tulevaisuuden suunnitelmien tapahtuma- ja liikuntakeskuksen suhteen (22). Toinen suunnitelmien heikkokohta on kantatie 65:n palvelutason heikentymisen arviointi (5). Lisäksi suunnittelussa pitäisi enemmän ottaa huomioon raitiotien asema vetovoimatekijänä. Linjauksien suunnittelussa matkakäyttäjien ja liityntälinjojen tulee olla sujuvia. (30.)

Ylöjärven ratahaaralla tulee sidosryhmälausuntojen mukaan panostaa erityisesti pyöräily- ja jalankulkuväylien parantamiseen. Raitiotien järjestelyjä suunniteltaessa pyöräilyn pääreitit tulisi olla sen osana ja saada nykyistä sujuvammaksi. (21.) Radan jalankulun ja pyöräliikenteen ylitykset tulisi paikoin toteuttaa eritasoratkaisuin, jolloin raitiotie pystyy pitämään yllä tahdottua vauhtia erityisesti maantien lähellä kulkiessaan (5).

4.4 Saarenmaan ratahaara

Saarenmaan ratahaaran on määrä jatkaa Hervannan pään linjauksia pidemmälle päätyen Kangasalan puolelle Saarenmaalle. Muista poiketen ratahaaran suunnittelulle oli melko vapaat kädet, sillä sitä ei aiemmissa kaavoissa tai esiselvityksissä ollut esitelty. Vaihtoehtoja oli lukuisia ja ne kulkivat jatkosuunnitteluun menneistä vaihtoehdoista poiketen myös pohjois-eteläsuuntaisesti. Alueen suunnittelua rajoittavat erinäiset luontoarvot. Syksyn 2020 päätöksentekoon menivät kuvassa 5 näkyvät Kauhakorvenkadun ja Kehätien vaihtoehdot. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 42.)



Kuva 5 Saarenmaan ratahaaran syksyn 2020 päätöksentekoon menneet linjaukset (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 43).

4.4.1 Kauhakorvenkatu vai Kehätie?

Kumpikin linjaus tukee Saarenmaan uuden kaupunginosan kytkeytymistä muuhun kaupunkirakenteeseen ja matka-aika osuu tavoitteisiin. Molemmissa vaihtoehdoissa pyöräilyreitien taso saadaan korkeaksi. Maankäytön toteutumiseen liittyvät riskit varjostavat ratahaaraa kokonaisuudessaan. Kauhakorvenkatu jatkaa Hermiankadun varikkoraidetta kulkien Ruskon teollisuusalueen läpi Saarenmaalle. Sen käyttäjäpotentiaali on vertaistään parempi, mutta jää Ruskon alueen luonteen vuoksi osin irralliseksi muusta kaupunkirakenteesta. Kehätien linjausvaihtoehto jatkaa nykyiseltä Hervantajärven päätepysäkiltä Ruskonkehätietä pitkin rakentamattoman metsäalueen läpi Saarenmaalle. Uuden maankäytön potentiaali ja matkustajamäärä on vertaistään matalampi. Se on

kaupunkirakenteesta katsottuna sen ulkokehällä, eikä raitiotien edellyttämä tiivis rakentaminen toteudu. (Lausuntopyyntömateriaali 2020, 41.)

Kauhakorvenkadun linjauksen nähdään palvelevan enemmän työmatkaliikennettä, eikä näin ollen sisällä vaihtoehtoonsa verraten yhtä mainittavia tulevaisuuden kehityssuunnitelmia (3). Toisaalta se tukee mahdollisuutta kehittää Ruskon teollisuusaluetta ja sen hybriditoimintoja (6). Vaihtoehdon käyttäjäpotentiaali on suurempi ja on vaikutusarvioiltaan positiivisempi (19; 21). Ruskon alue sijaitsee aivan Hervannan palvelujen tuntumassa, joten sen tulevaisuuden kehittäminen on todennäköistä (6). Raitiotie toimii alueiden sisällä vaihtoehtoon yhtenäisempää aluerakennetta palvellen (6; 21). Kauhakorvenkadun linjauksen varikolta lähtö nähdään hankalana, sillä siinä on tiukka mutka ja kahden raiteen ahtaus. Linjaus vaatisi lisäksi paljon suljettavia tonttiliittymiä, joka aiheuttaa muutostöitä ja haittaa alueen toimijoille ja omistajille. (3.)

Kehätien vaihtoehdon puoltajana nähdään sen rakentamisen helppous verrattuna vaihtoehtoonsa, sillä lähtö varikolta on helpompi eivätkä tieosuudet ole ahtaita. Kehätien vaihtoehto mahdollistaa asuinalueiden suunnittelua, joskin riskinä herää kysymys niiden vetovoimaisuudesta (3.) Esimerkiksi tälläkin hetkellä katveeseen jäävä Lintuhytin asuinalue ei saisi Kehätienkään vaihtoehdossa optimaalista pysäkin sijaintia (18). Nykyisten suunnitelmien valossa Kehätien vaihtoehto ei muodostaisi yhtenäistä kaupunkirakennetta (21). Tulevaisuudessa reitin varrella olisi kuitenkin enemmän rakennetta ja asukkaita (3). Tämä ajatus luo painetta levittää yhdyskuntarakennetta entisestään. Kehän maankäytön potentiaali ei ole Ruskon tasolla, vaan alue vaatii vahvaa kehittämistä, jotta raitiotielle saataisi riittävä käyttäjäpotentiaali. (6.) Lempäälän ja Kangasalan välistä pyöräilyn pääreittiä tämä vaihtoehto palvelisi ihanteellisemmin, mutta uskotaan, että Kauhakorvenkatu pystyisi siihen riittävän hyvin (21).

4.4.2 Muita huomioita linjaukseen liittyen

Tampereen yliopisto ei kannata kumpaakaan esitettyä vaihtoehtoa mielekkäänä syrjäisen sijainnen ja rakentamisesta syntyvien kustannusten vuoksi. Myöskään ekologisesta näkökulmasta katsoen Saarenmaan uusi metsälähiö ei tunnu hyvältä vaihtoehdolta. Tampereen yliopisto esittääkin sidosryhmälausunnossaan suunnittelussa aiemmin esillä ollutta Annalan linjausta, joka kulkisi Hermiankadulta ennen Ruskon aluetta Annalaan koukaten ja sieltä Saarenmaalle. Sitä perustellaan Annalan alueen

käyttäjämääräpotentiaalilla ja alueen yhdistymisellä Hervannan palveluiden piiriin nykyistä paremmin. Raitiotien uskotaan olevan Annalalle bussia nopeampi yhteys keskustaan ja kohentavan sen houkuttelevuutta asuinalueena. Annalan linjan rakentaminen olisi vaihtoehtoon lyhyempi ja edullisempi ja sen jatkaminen tulevaisuudessa Saarenmaalle olisi mahdollista. (25.)

Kokonaisuudessaan niin Saarenmaan alueen kuin linjausvaihtoehtojenkin suunnittelussa on vielä paljon avoimia kysymyksiä, minkä vuoksi vaihtoehtojen arviointi on vaikeaa (21). Raitiotien toteuttaminen Saarenmaalle vaatii riittävän suurta käyttäjämäärän lisäystä. Tätä suunnitellaan Saarenmaan yleiskaavalla, jonka yhteydessä pohditaan myös raitiotien toteuttamisen edellyttämiä ratkaisuja. (5.) Kangasalan puolella raitiotie ja suunniteltu uusi asuinalue sijoittuisi nykyiselle metsäiselle haja-asutusalueelle. Alueelta löytyy muutamia kulttuurihistoriallisia arvoja omaavia kohteita, jotka saattavat vaikuttaa lähimmän ympäristönsä rakentamisen volyyymiin. Mitään erityisen merkittävää ei kuitenkaan 2018 tehdyissä selvityksissä ole löytynyt. (8.) Linjausvaihtoehdon valinta edellyttää Saarenmaan osalta pohjaksi yleiskaavaratkaisua (5).

Ratahaaran toteuttamisajankohta onkin selvästi kauempana tulevaisuudessa kuin muilla ratahaaroilla. Lisäksi Saarenmaan maankäytön osalta suunnitelmat ovat vielä kesken. Näistä syistä linjausvaihtoehdoista ei tehty päätöstä vielä tähän suunnitelmaan. Tampereen yleiskaava kuitenkin pitää sisällään raitiotien yhteystarpeen Hervannan ja Saarenmaan välille ja Saarenmaan osayleiskaavassa on esillä sekä Kauhakorvenkadun että Kehätien linjausvaihtoehdot. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 43.)

5 PERUSTELUIDEN RETORINEN TARKASTELU

Luvussa 3.2 käsiteltiin Chaïm Perelmanin retoriikkakäsitystä ja argumentaation roolia tässä tutkielmassa. Siinä todettiin, että lausunnon antaja on esittänyt argumentin, kun on kertonut mieleisestään linjausvaihtoehdostaan. Edellisessä luvussa ei nostettu lausunnoissa olleita argumentteja esille, vaan ne jätettiin asiasisällön taustalle. Argumentteja ei myöskään korostettu yksinään, vaan yhdisteltiin samoja linjausvaihtoehtoja kannattaviin ja kieltäviin lausuntoihin, jotta kokonaiskuvasta saataisiin mahdollisimman ehjä. Valittu linjausvaihtoehto vaati yleistä konsensusta, joka syntyy yhteistyön avulla, ei yhden hyvin rakennetun argumentin voimin.

Perelmanin retoriikkakäsityksessä yleisöillä on merkittävä rooli, sillä argumentoinnin tarkoitus on saada yleisö sitoutumaan esitettyyn asiaan. Tässä tutkielmassa yleisö on sidosryhmälausunnon vastaanottajat, eikä se perusteluissa oikeastaan ilmene. Toisaalta lausunnonantaja voi nähdä onnistuneensa argumentoinnissaan, mikäli tämän tahtoma vaihtoehto tuli valituksi. Toisena Perelmanilla korostui argumentaation lähtökohdat, joita ovat faktiset ja tavoiteltavat asiantilat. Lausuntopyyntömateriaalissa esitettyjä perusteluita voidaan yleisesti pitää tässä hyvinä lähtökohtina, sillä yleisön on ne helppo hyväksyä, eivätkä ne vaadi sen syvempää perustelua. Monet sidosryhmälausuntojen perustelut tukeutuivat näihin lausuntopyyntömateriaalissa olleisiin perusteluihin. Kolmas Perelmanin retoriikkakäsityksen osa on argumentaation tekniikat, joita on sidos- ja erottelumuotoisia. Nämä tekniikat ilmenivät lausunnoissa muita Perelmanin retoriikkakäsityksen osia paremmin.

Ennen sidosryhmälausuntojen läpikäyntiä vaihtoehtojen hyvistä ja huonoista puolista kerrottiin sidosryhmille toimitetun lausuntopyyntömateriaalin avulla. Seuraavaksi käydään tiivistäen läpi, mitä perusteluita valitut linjausvaihtoehdot saivat lausuntopyyntömateriaalissa, sidosryhmälausunnoissa ja kaupungin- tai kunnanvaltuuston päätöksissä. Koontiin liitetään teorian avulla retorista analyysia tuoden esille Perelmanin retoriikkakäsityksestä argumentaation tekniikat ja lähtökohdat. Koonnissa sivutaan myös viitekehityksen teemoja. Kokonaisuudessa tulee ottaa huomioon, että linjausten valintaprosessi sisälsi sidosryhmälausuntojen lisäksi muitakin osuuksia, eikä päätöksiä tehty vain lausuntojen perusteella.

5.1 Pirkkalan ratahaara

Pirkkalan ratahaaralle valittiin Nuolialantien linjausvaihtoehto. Sitä perusteltiin reitin nopeudella ja suorudella, mikä palvelisi nykyistä asutusta. Nämä kaksi toimivat sidosmuotoisena argumentaation tekniikkana, sillä nykyinen asutus ja käyttäjäkunta hyötyy reitin nopeudesta ja suorudesta. Vastaavasti Ilmailunkadun vaihtoehto ei tätä tue. Nuolialantiellä on jo nykyisellään vahva joukkoliikenteen tarve, joka nostaa sen todellisuuden rakenteeseen perustuvaa arvoa vaihtoehdostaan.

Linjausvaihtoehtoista ylivoimainen on Nuolialantietä Härmälän läpi kulkeva linja. Ilmailunkadun linja palvelisi ko. osuudella vain erittäin rajattua työmatkalaisten ja messukeskuksen käyttäjäryhmää sekä pientä omakotiasukkaiden osuutta. Härmälän alueelta ei voitaisi poistaa bussiliikennettä vaan tältä suunnalta täytyisi operoida kahdella rinnakkaisella joukkoliikennejärjestelmällä. Asutusalueen läpi kulkevana reitti palvelee niin koulun, työn, vapaa-ajan kuin kaupassakäynninkin tarpeita koko liikennöintiajan aamusta iltamyöhään. (9)

Erottelumuotoinen argumentaation tekniikka voidaan nähdä Nuolialantien perusteluissa siten, että se on raitiotielle valmis reitti, kun taas Ilmailunkadun linjaus vaatisi paljon uutta. Tarve tiheästi kulkevalle joukkoliikenteelle toimii Nuolialantien tapauksessa valmiina raamina, johon raitiotie voidaan asettaa. Ilmailunkadun ja Messukeskuksen vaihtoehtoissa on Nuolialantiestä selkeästi poikkeavaa mahdollisuutta suhteessa raitiotien käyttäjiin. Argumentin rakentaminen tähän eroavaisuuteen on järkevää, sillä vaihtoehdot puhuttelevat eri ihmisiä ja heillä olevia erilaisia liikkumisen tarpeita. Yllä olevassa lainauksessa korostuu erityisesti tahdotun asiantilan perustelu ei-tahdotusta asiantilasta poisperustelulla. Lausunnon antajan ei-mieluisasta vaihtoehdosta tuodaan esille sen heikkoja kohtia. Erottelut luovat ja vahvistavat vastakohtia asettamalla eri asiantilat ja ilmiöt toisiaan vasten, kuten tässä lainauksessa on tehty.

Luvussa 2.2 käsiteltiin toimivaa joukkoliikennejärjestelmää. Sen on oltava selkeä ja helposti hahmotettava ja kävelyetäisyydet tulee pitää lyhyinä. Nuolialantiellä on pitkä historia joukkoliikenneväylänä toimittuaan esimerkiksi jo vuosina 1948-1976 Tampereen johdinautoverkoston linjana (Suomen Raitiotieseura ry 2022). Lisäksi alueella on jo olemassa raitiotietä tukevaa tiivistä asutusta ja esimerkiksi Härmälänrannan kasvava asuinalue tukee tätä kehitystä.

Päätepysäkiksi valittiin Suupan vaihtoehto, sillä sen todettiin olevan selkeä pääte piste ja vaihtoehtoihinsa verraten helppo ja kannattava toteuttaa. Taloudellisuus näkyi lausuntopyyntömateriaalissakin. Taloudellisuus voidaan nähdä kvasiloogisena argumentaation tekniikkana, sillä sitä tehdään muun muassa luokittelujen ja määrittelyjen avulla. Sidosryhmien osalta Suuppa toimi potentiaalisena operoinnin alkamisen kannalta, mutta sille toivottiin jatkoa.

Pirkkalan haaran päätepysäkiksi pidämme erityisesti operoinnin kannalta ensimmäisessä vaiheessa parhaimpana Suuppaa. (25)

[...] ratikka tulee saada ensin Suupalle ja sitten terveystalokeskukseen. (14)

Raitiotien vetäminen Suupalta Terveystalokeskukseen kautta aikanaan lentokentälle voi tulla ajankohtaiseksi tulevina vuosikymmeninä, jos [...]. (13)

Voidaan ajatella, että Suupan päätepysäkki virittelee sellaista todellisuutta, josta on mahdollista tulevaisuudessa aloittaa jatkolinjauksen tarpeellisuuden argumentointi. Lausunnoissa oli nähtävillä faktiset argumentaation lähtökohdat siten, että kulku Suupalle pidettiin yksimielisesti totena ja itsestään selvänä asiana. Suupan linjausta ei kyseenalaistettu, vaan se otettiin annettuna, josta suurin osa lausunnon antajista esitti linjaukselle jatkoa. Oletamus tuntuu luonnolliselta, sillä ratahaaran jatkaminen, mihin suuntaan tahansa, hyödyttäisi yhä suurempaa määrää sen käyttäjiä. Linjauksen jatko Suupalta eteenpäin vaatisi argumentaatiolta perinpohjaisia perusteluita, koska se on toivottava ja haluttava asiantila. Yleisön vakuuttaminen vaatisi vahvaa pohjaa ja premissejä, jotta linjauksen jatko menisi tässä työvaiheessa taloudellisten syiden edelle.

5.2 Lamminrahkan ratahaara

Lausuntopyyntömateriaalissa Teiskontie vaikutti paremmalta vaihtoehdolta sen suoruden ja käyttäjäpotentiaalin vuoksi. Valinta kohdistui kuitenkin Tenniskatuun, sillä sen varrelle jää merkittävä maankäytön potentiaali, joka kasvattaisi käyttäjämäärää.

Linjaus [Tenniskatu] mahdollistaa uuden joukkoliikenteeseen tukeutuvan aluekokonaisuuden kokonaisvaltaisen kehittämisen, kun Teiskontien eteläpuolella sijaitsevan Ruotulan alueen kehittäminen on pirstaloitunutta ja siten oleellisesti hankalampaa. (6)

Linjausvaihtoehto Tampereen puolella Tenniskadun kautta Linnainmaan Koilliskeskukseen katsotaan soveltuvaksi vaihtoehtoehdoksi, kun otetaan huomioon maankäytön kehitysmahdollisuudet alueella ja tätä kautta mahdollisesti toteutuva käyttäjämäärien lisäys sekä mm. ulkoilualueiden saavutettavuus. (5)

Mikäli golfkenttien tilalle rakennetaan tiivis asuinalue, on Tenniskadun vaihtoehto parempi. Tämä johtuu ennen kaikkea siitä, että Teiskontien linjauksen vieressä on merkittävää estevaikutusta aiheuttava liikenneväylä. (20)

Erottelumuotoinen argumentoinnin tekniikka näkyy perusteluissa maankäytön mahdollisuuksien vastakohtaisuudella Teiskontien ja Tenniskadun välillä. Lausunnoissa korostui erityisesti joko-tai-vastakkainasettelu. Myös lisää asutusta, lisää käyttäjiä - ajatuksella on taustallaan argumentoinnin tekniikka, joka perustuu todellisuuden rakenteeseen. Tässä tapauksessa tiedostetaan, kuinka merkittävää maankäytön kehittäminen on kyseisellä alueella. Tahdotuilla skenaarioilla muodostetaan myönteistä kuvaa jonkin argumentin tueksi. Vaikka Teiskontien linjaus tuntui monelle luontevammalta vaihtoehdolta, lausunnoissa ymmärrettiin sen asuinalueiden pirstaloituneisuus. Luvussa 2.2 todettiin, että seudun rakenteen yhtenäisyys ja se, että joukkoliikenteen käyttäjät asuvat ja toimivat pysäkkien tutumassa, on merkittävämpää kuin pysäkkien välimatkojen pituudet.

Asukkaan kannalta voi olla tärkeää päästä sujuvasti Lamminrahkasta Koilliskeskuksen palvelu- ja kauppakeskukseen. (6)

Lausunnoissa ei ollut yhtä yllä olevaa poikkeusta lukuun ottamatta mainintoja Koilliskeskuksen eli Linnainmaan aluekeskuksen tärkeydestä. Ainoastaan alustavissa linjausvaihtoehdoissa oli esitetty vaihtoehto, joka kulki Koilliskeskusta suurempaa reittiä, mutta tämä oli rajattu pois jo syksyn 2019 päätöksentekoon mennessä (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 38). Luvuissa 2.1 ja 2.2 käsiteltiin seutuistumisen luomaa monikeskuksisuutta, joka saa ihmiset kulkemaan reuna-alueilta lähimpään aluekeskukseen, eikä suoraan pääkeskukseen. Koilliskeskus palvelee monipuolisesti linjan ympäristön asukkaita, eikä luo heille tarvetta kulkea aina Tampereen keskustaan saakka.

Seuraavalle pätkälle valittiin Piettassenkatu, joka on vaihtoehtoaan suurempi ja nopeampi, eikä katutilan ahtaus koituisi ongelmaksi. Perusteluissa nopean yhteysvälin nähdään lisäävän kiinnostusta sen varren asuinalueille ja mahdollistavan tehokasta kehittämistä.

VE Piettassenkatu on nopeampi yhteysväli, joka osaltaan parantaa Lamminrahkan houkuttelevuutta asuinalueena ja siten uuden alueen tehokasta kehittämistä. (6)

Piettasenkatu: Turvallisempi vaihtoehto kuin Mäentakusenkatu, jossa tilanahtaus heikentää jalankulun turvallisuutta, sillä jalkakäytävä ja pyörätie jouduttaisiin toteuttamaan minimileveydellä. (18)

Jälleen argumentaatiossa luodaan sidosmuotoisilla tekniikoilla sopivaa todellisuutta. Katutilan ahtautta ilmi tuovat perustelut nojautuvat kvasiologiseen argumentointiin, sillä ilmiö perustuu teknillisiin faktoihin. Riittävän katutilan mahdollistama turvallisuus luo myönteistä kuvaa alueen tulevaisuuden raitiotiestä. Tällaiseen argumenttiin on helppoa nojata, sillä sitä tukeva todellisuus, eli riittävä katutila, on hyvin konkreettinen. Alueen käyttäjät näkevät ja kokevat sen jokapäiväisessä elämässään. Luvussa 2.2 tuotiin esille, että hyvillä kävely- ja pyöräilyreiteillä on merkittävä vaikutus järjestelmän yleiseen tehokkuuteen. Kävely- ja pyöräverkostot ja joukkoliikennejärjestelmä toimivat yhteistyössä eheän kokonaisuuden luomisessa.

5.3 Ylöjärven ratahaara

Ylöjärven ratahaaralla valinnan paikkoja oli kolme. Ensimmäisenä valittiin Turvesuonkatu, jota perusteltiin keskeisellä sijainnilla, jossa olisi hyvät maankäytön kehittämisen mahdollisuudet. Lausuntopyyntömateriaalissa kuitenkin Ryydynpohjan linjausta kuvattiin maankäytön suhteen parempana ja sidosryhmistä suurin osa oli sen kannalla.

Teivon alueen kehittämistä silmälläpitäen on Ryydynpohjan linjausvaihtoehto parempi. Ryydynpohjan linjaus myös mahdollistaa Tampereen puolella paremmin maankäytön kehittämisen. (20)

Ryydynpohjan vaihtoehto olisi haitannut enemmän luontoa ja virkistystä, sekä siinä olisi ollut enemmän rakentamiseen liittyviä riskejä. (Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma 2021, 41)

Tämän osuuden suhteen argumentaation sidosmuotoisuus on poukkoilevaa, samoin kun lausuntopyyntömateriaalissa ja sidosryhmälausunnoissa olleet perustelut suhteessa valinnan yhteydessä esitettyihin perusteluihin. Yleissuunnitelmassa Turvesuonkadun valintaa tuettiin argumentoimalla Ryydynpohjan vaihtoehtoa vastaan, kuten yllä olevassa lainauksessa näkyy. Yleissuunnitelmassa tätä retoriikan keinoa oli nähtävissä muidenkin valittujen linjausten perusteluissa. Tällaisen retoriikan käytön kohdalla sopii pohtia, että eikö

kannatetusta vaihtoehdosta löydy mitään erityistä sanottavaa, kun kaikki argumentointi perustuu vain toisen vaihtoehdon arvon vähentämiseen.

Seuraavana valittiin Kantatie, joka nähtiin vaihtoehtoon merkittävästi nopeampana ja edullisempänä. Tämä voidaan ymmärtää kvasiloogisena argumentin tekniikkana, sillä nopeus ja edullisuus ovat sellaisenaan pelkistettyjä asiantiloja. Nämä ominaisuudet ovat lisäksi yksinkertainen keino saavuttaa yleisön kannatusta.

VE Kantatie tukee pääradan ja kantatien välisen Mäkkylän alueen tehokasta kehittämistä. [...] Toisaalta nopein mahdollinen yhteys Tampereelle lisäisi raitiotien käyttäjäpotentiaalia Ylöjärven keskusta-alueella. [...] Toisaalta ratkaisu vaatii kuitenkin tilaa, joka pitkänomaisella kehittyvällä alueella on pois muusta maankäytön kehittämisalasta. Mikkolantien vaihtoehto yhdistää olemassa olevaa maankäyttöä sekä uutta kehittämispotentiaalia toisiinsa, mutta samalla on varmistuttava itä-länsisuuntaisten kevyen liikenteen yhteyksien korkeasta laatusasta, jotta kehittyvä kantatien itäpuolinen alue liittyy estevaikutuksista huolimatta tiiviisti tehokkaan joukkoliikennekäytävän piiriin. (6)

Mikkolantien ja kantatien linjausvaihtoehtoja vertailtaessa on vastaavasti pyrittävä valitsemaan suurimman mahdollisen kysynnän vaihtoehto. (20)

Valitun vaihtoehdon toteutuksen edullisuus ei käynyt sidosryhmälausunnoissa ilmi toisin kuin kaupunginvaltuuston päätöksessä. Kantatiellä ei ole nähtävissä merkittäviä estevaikutuksia ja se tukee Mäkkylän alueen suunnittelua. Vaihtoehdot eivät kovin radikaalisti eroa toisistaan, joten perustelutkin keskittyvät enemmän näiden vertailuun, kuten yllä olevista lainauksista on nähtävissä. Vahvan mielipiteen muodostus ei ole luontevaa, jos merkittäviä eroja ei ole tai lausujalla ei ole omaa intressiä kyseisellä linjauksen osalla.

Päätepusäkiksi valittiin Leijapuisto, sillä se sopii nykyiseen kaupunkirakenteeseen vaihtoehtoon paremmin. Linjauksen varrelle osuvat kaupalliset ja kunnalliset palvelut, joka korostaa aluekeskuksen hyödyllisyyttä ja luo mahdollisuuksia kehitykselle.

Raitiotienreitin päätteeksi luontevin vaihtoehto on VE Leijapuisto sijoittumalla keskeisesti keskustaan. (5)

Ylöjärvellä raitiotien päätepusäkin luontainen sijainti on Leijapuiston vaihtoehto, joka tuo raitiotien keskelle Ylöjärven suurinta asuinkeskittymää. (9)

Ylöjärven ratahaaravaihtoehdoissa ei nähdä Ylöjärven asemaa tulevaisuudessakaan pysähdyspaikkana lähi- tai kaukojunaliikenteelle. Käsityksemme mukaan ratikka ja lähijuna ovat vaihtoehtoiset mahdollisuudet Ylöjärven liikenteelle. Kaukojunaliikenteen osalta Ylöjärveä ei nähdä potentiaalisena pysähdyspaikkana. (28)

Aseman vaihtoehtoa perusteltiin mahdollisella henkilöliikenneasemalla. Tulevaisuudessa ei kuitenkaan ole nähtävissä sekä raitiotien että lähijunaliikenteen rinnakkaista toteutusta. Tämä heikensi Aseman vaihtoehtoa argumenteilla, jotka keskittyivät todellisuuden rakenteisiin. Tällaiset joukkoliikenteen solmukohtat tavallisesti tukevat toimivaa joukkoliikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta, mutta tässä tapauksessa hyöty ei ole tarpeeksi kattava.

VE Asemantie tunnistaa pitkän aikavälin suunnittelussa huomioitavan käyttäjäpotentiaalin, joka syntyy Ylöjärven henkilöliikenneaseman toteutumisen myötä. Mahdollinen kehittyvä rautatieasema ja siihen nivoutuva raitiotien pääteasema muodostaisivat henkilöliikenteen solmupisteen [...]. (6)

Ylöjärven vaihtoehtoista paras mielestämme on [...] VE Asema, sillä Ylöjärven mahdollinen tuleva rautatieasema olisi tämän VE:n päätepysäkinä. Näin saataisiin hyvä yhteys rautatieasemallekin. (19)

Osassa argumentteja Ylöjärven rautatieaseman käyttömahdollisuutta toimivana henkilöliikenneasemana pidettiin itsestään selvänä tai ainakin hyvin todennäköisenä eli niistä oli tunnistettavissa faktisia lähtökohtia. Tällainen argumentointi voi olla lyhytnäköistä, jos oletuksiaan ei perustele. Argumentoinnista voi saada kuvan, että henkilöliikenneasema on tulevaisuudessa toteutumassa, vaikka siitä ei todellisuudessa ole tehty mitään päätöksiä.

5.4 Saarenmaan ratahaara

Saarenmaan ratahaaran osalta valintaa ei vielä tässä vaiheessa tehty. Tätä perusteltiin sillä, että ratahaaran toteutuminen on muita haaroja kauempana tulevaisuudessa. Saarenmaan maankäytön suunnitelmat ovat vielä kesken, eikä senkään vuoksi olisi mielekäästä määritellä vielä sitä parhaiten palvelevaa linjausta. Tämä perustelu tähtää tulevaisuudessa rakennetta luovaan argumentointiin, sillä asia vaatii jonkin havainnollistuksen tai mallin, jota vasten argumentointi voisi nojata.

Saarenmaan osalta linjausvaihtoehdon valinta edellyttää pohjaksi yleiskaavaratkaisua. (5)

Saarenmaan alueen suunnittelussa on niin paljon avoimia kysymyksiä, että vaihtoehtojen arvioiminen on vaikeaa. Kauhakorvenkatu, joka kulkee keskellä nykyistä kaupunkirakennetta, vaikuttaa kuitenkin nykyisen tiedon valossa järkevämmältä. (21)

[Kehätie] Lähtö varikolta helpompi, muutenkin helpompi rakentaa kun ei valmista ahdasta tieosuutta. VE Kehätie antaa mahdollisuudet asuinalueiden suunnittelussa, pienellä riskillä saadaanko kaavoitettavista alueista vetovoimaisia, mutta tulevaisuudessa tässä vaihtoehdossa on enemmän rakennettua ja asukkaita ratikan reitin vieressä. (3)

Kauhakorvenkadun linjaus palvelisi Ruskon aluetta ja tekisi aluerakenteesta yhtenäisemmän. Tämä argumentti perustuu todellisuuden rakenteeseen syy-seuraus suhteella. Kulkemisen helpottumisella uskotaan olevan myönteinen vaikutus Ruskon alueen vetovoimaan. Kehätietä puolestaan perusteltiin sen rakentamisen helppoudella ja uusien asuinalueiden suunnittelun vapaudella, joka toimii erottelumutoisena suhteessa Kauhakorvenkatuun, jota Ruskon alue osin rajoittaa. Rusko toimii pääasiassa teollisuusalueena toisin kuin Kehätien linjaus, jossa on paljon vapaata maa-alaa.

Sidosryhmät vertailivat annettuja vaihtoehtoja pitkälti ilman laajaa tietopohjaa. Vertailuun johtanut argumentoiva pohdinta enteili tuntematonta asiantilaa. Sidosryhmillä oli näin ollen samanlainen tuntuma Saarenmaan linjauksista kuin päätöksentekijöilläkin. Selkeä valinnan teko on tässä vaiheessa hankalaa, sillä tämän ratahaaran kohdalla kehitysmahdollisuuksia on useita erilaisia. Tästä johtuen linjauksia pohtiessa kokonaiskuva on hämärä, eikä vahva argumentointi ole luontevaa.

6 LOPPUREFLEKTIO

Tämän pro gradu -tutkielman tavoitteena oli tuoda esille eri sidosryhmien näkemyksiä sopivista linjausvaihtoehdoista vastaten siihen, miten he näitä seuturatikan linjausvaihtoehtoja perustelevat. Sidosryhmälausunnot toimivat yhtenä vuorovaikutuksen keinona osana suunnitteluprosessia. Itse tutkimuskysymykseen vastataan tässä tutkielmassa käsittelemällä perusteellisesti yksinään lausuntoja ja nostamalla esiin niissä käytettyjä retorisia keinoja teoriaan tukeutuen.

Valittujen linjausvaihtoehtojen perusteluissa korostuivat reitin nopeus ja suoruus. Myös maankäytön potentiaali, sopivuus kaupunkirakenteeseen ja keskeinen sijainti nousivat toistuvasti esiin. Lopullisissa päätöksissä taloudellisuus toimi perusteluna, vaikkei se tullut sidosryhmälausunnoissa esille. Perelmanin retoriikkakäsityksessä ajatellaan, että aina on mahdollisuus yhteisen konsensuksen saavuttamiseen. Suuressa osassa sidosryhmien lausunnot, lopullinen valittu linjaus ja sen perustelut olivat yhdenmukaisia, mutta poikkeuksiakin esiintyi. Esimerkiksi Pirkkalan ratahaaran kohdalla oli paljon Messukeskuksen kautta kulkevan linjauksen puolestapuhujia. Samoin Ryydynpohjan linjaus keräsi Ylöjärven ratahaaralla merkittävästi enemmän kannatusta sidosryhmiltä kuin valittu Turvesuonkatu.

Retoriikan keinoista korostui erityisesti tapa, jossa oman intressin puolesta puhutaan argumentoimalla sitä kilpailevia intressejä vastaan. Lisäksi monissa lausunnoissa vaihtoehtoja vertailtiin keskenään. Saatettiin tuoda oma intressi esille, kuitenkin täysin unohtamatta sen vaihtoehtoja. Koska sidosryhmälausunto ei välttämättä toimi puhtaasti argumenttina tai sitä ei ole kirjoitettu retorisella otteella, on tämä tapa voinut tuntua luontevammalta asiaa lähestyttäessä. Lausunnon antaja ei ole yksin vastuussa lopputuloksesta, joten oman agendan voimakas esille tuonti ei välttämättä ole tarkoituksena. Lausunnot myötäilivät lausuntopyyntömateriaalia, jolloin argumentoinnin pohja oli vakaa ja yleisesti yleisön jo valmiiksi hyväksymä. Tämän vuoksi monikaan perustelu ei noussut esille massasta. Eräänä poikkeuksena tästä kaavasta oli Tampereen yliopiston ehdotus tälle kommentointikierrokselle Saarenmaan ratahaaran kohdalla, jossa haluttiin ottaa jo syksyllä 2019 poissuljettu vaihtoehto takaisin tarkasteluun.

Tutkielman teoriaan pystyisi syventymään esimerkiksi keskittymällä enemmän yksittäisien lausuntojen tiettyihin argumentteihin ja niiden retoriikkaan. Tämän tutkielman kohdalla tärkeämpää on kuitenkin laajan rakennushankkeen kokonaiskuvan ymmärtäminen. Tähän päädyttiin muun muassa sen vuoksi, ettei voida tietää, miten joku yksittäinen lausunto on mahdollisesti vaikuttanut suoraan lopputulokseen. Näin ollen on parempi luoda kokonaiskuvaa kuin takertua yksittäiseen lausuntoon ja sen argumentointiin.

Yhteen lausuntoon keskittymisestä voidaan esimerkkinä pohtia Ylöjärven ratahaaran päätepusäkin Aseman vaihtoehtoa. Eräässä lausunnossa todettiin, ettei Ylöjärven asemaa nähdä pysähdyspaikkana lähi- tai kaukojunaliikenteelle. Kyseisen lausunnon on antanut VR Yhtymä Oy, joten sen arvo ja vaikuttamisen mahdollisuudet voitaisiin nähdä jotain toista lausunnon antajaa merkittävimpinä. Tällainen toteamus ei kuitenkaan sopinut tämän tutkielman ongelmanasetteluun, sillä se tuo esille arvoasetelmia ja korostaa toimijanäkökulmaa. Tämä tutkielma ei missään kohdin halunnut ottaa lausunnon antajaa huomioon siten, että se vaikuttaisi perustelujen arvoon tai vakuuttamisen määrään. Vaikkei tämä näkökulma ollut käsillä olevan tutkielman intressinä, se kertoo aineiston eri kerroksista ja mahdollisuuksista.

Saadun materiaalin perusteella annettu lausunto on vuorovaikutusprosessina lyhyt, eikä kovinkaan vastavuoroinen. Aineistona olleita lausuntoja ei siten voi verrata esimerkiksi pidempään keskusteluun. Suunnitteluprosessissa on mukana useita tahoja, monia selvityksiä ja laaja-alaista tietoa, joita tulee hyödyntää siten, että lopputulos tekisi seuraturatikkahankkeesta kaikin puolin mahdollisimman kannattavan. Kaikki tämän tutkielman aineisto ja muu materiaali ovat kattavia, julkisia ja kaikkien saatavilla. Prosessista ja sen eri osuuksista voi siten kukin tehdä omat päätelmänsä.

Tämän tutkielman kohdalla on tärkeää todeta, ettei lopullisia linjavarauksia voi peilata yksinään sidosryhmälausuntojen tuottamaan materiaaliin. Esimerkiksi Ylöjärven yhden linjauksen osan kohdalla sidosryhmillä ja suunnittelusta vastaavalla ryhmällä oli erilaiset intressit ja tavoitteet. Luvussa 2.3 todetaan, että vaikka intressit ja tavoitteet eroavat toisistaan, voi sidosryhmäyhteistyö silti tuoda sidosryhmiä ja organisaatiota yhteen. Erilaiset vuorovaikutuksen ja yhteistyön keinot suunnitteluprosessissa ovat voineet luoda syvempää vertailua Ryydynpohjan ja Turvesuonkadun vaihtoehtojen välillä, vaikkei tämä vuorovaikutusprosessin osa olekaan esillä.

Toulminin (1958/2015) mukaan, kun on esittänyt argumentin, on todistettava ja osoitettava, mitkä perustelut ajoivat kyseiseen argumenttiin (129–130). Sidosryhmälausuntojen osalta tämä ei aina toteutunut, sillä niitä ei välttämättä oltu laadittu argumentoivalla otteella. Joissain lausunnoissa päädyttiin toteamaan ilman mitään perusteluja, että jonkin linjauksen pitäisi tulla valituksi, eikä täten retorisia keinoja ollut selkeästi havaittavissa. Joskin pääasiassa lausunnoissa oli perusteleva ja vakuuttamiseen pyrkivä luonne. Osittain analyysia rajasi valittu Perelmanin teoria, mutta samalla se loi sille hyvät raamit. Jokin laajempi retoriikan teoria olisi voinut mahdollistaa aineiston laajemman ja erityyppisen käytön.

Sidosryhmälausunnot ja lopullinen seudullisen raitiotien suunnitelma tukevat niitä teemoja, joita luvussa kaksi esiteltiin tutkielman analyysin viitekehyksenä. Seururatie suunnittelussa on otettu huomioon yhdyskuntarakenteen hajautuminen ydinkeskuksesta aluekeskuksiin. Seururatie on linjauksillaan tarkoitus tukea muun muassa matka-ajan kilpailukykyisyyttä ja raitiotien kulkua merkittäville paikoille, jotta se sopisi kulkutavaksi mahdollisimman monelle. Lisäksi loppuraportti kertoi kattavasti suunnitteluvaiheen vuorovaikutuksen, kuten sidosryhmäyhteistyön, keinoista.

Tampereen ja sen seudun raitiotiehanke on tällä hetkellä alueen yksi merkittävimmistä kehityshankkeista. Aiheen tutkimus jatkossa on erityisen tärkeää, jotta kehitystyötä voidaan ymmärtää monella tasolla ja useasta eri näkökulmasta sekä eri tieteenaloilta. Tulevaisuudessa tulisi tehdä seururatie tutkimusta muun muassa käyttäjien kokemuksista. Tätä on jo tehty ensimmäisten jo operoivien linjojen osalta. Lisäksi on mielenkiintoista seurata, kuinka maankäytön kehityspotentiaaliin reagoidaan niillä alueilla, joiden merkitys vaikutti valittuihin linjauksiin. Näiden rinnalla tulisi tutkia, kuinka ihmisten kiinnostus joukkoliikenteeseen mahdollisesti kasvaa. Aihe on merkittävä niin paikallisella, seudullisella, valtakunnallisella kuin koko maailmankin tasolla. Lisäksi yksityisautoilun asema kulkumuotona on ajankohtainen aihe kaupungistumisen ja kestävä kehityksen saralla.

Tämä tutkielma alkoi Mikko Alatalon ja Juice Leskisen kappaleen lainauksella. Samaisessa kappaleessa lauletaan myös ”Mä lähdän maalle, jos vain lupaat kyydin kaupunkiin” (Alatalo & Leskinen 2004). On kiinnostavaa nähdä, pysyykö edelleen voimassa oletus, että taajaman ulkopuolelta ajettaisiin yksityisautolla suoraan kaupunkiin. Vai jäädäänkö tulevaisuudessa kenties kaupungin laidalle liityntäpysäköintialueelle, josta matkaa jatketaan keskustaan ratikalla.

LÄHDELUETTELO

Kirjallisuus

- Alppi, S., & Ylä-Anttila, K. (2007). Verkostourbanismi. *Yhdyskuntasuunnittelu*, 45(2), 10–26.
- Antikainen, J. & Vartiainen, P. (2002). Socio-Economic Development in Finnish Urban Regions. Teoksessa P. Koistinen & W. Sengenberger, *Labour Flexibility. A Factor of the Economic and Social Performance of Finland in the 1990s* (sivut 63–84). Tampere: Tampere University Press.
- Antikainen, J. & Vartiainen, P. (2004). Kansallinen kaupunkiverkko ja kaupunkiseudut. Teoksessa Sisäasiainministeriön julkaisu 14/2004, *Kaupunkiseutujen kasvun aika* (sivut 20–26). Alueiden kehittäminen. Sisäasiainministeriö.
- Billig, M. (1987). *Arguing and Thinking: A Rhetorical Approach to Social Psychology*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Billig, M. (1991). *Ideology and Opinions: Studies in Rhetorical Psychology*. London: Sage.
- Billig, M. (1996). *Arguing and thinking: a rhetorical approach to social psychology*. Cambridge: University Press.
- Eskola, J. & Suoranta, J. (1998). *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Tampere: Vastapaino.
- Fassin, Y. (2012). Stakeholder Management, Reciprocity and Stakeholder Responsibility. *Journal of Business Ethics*, 109(1), 83–96.
- Fassin, Y., Deprez, J., Van den Abeele, A., & Heene, A. (2017). Complementaries Between Stakeholder Management and Participative Management: Evidence from the Youth Care Sector. *Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly*, 46(3), 586–606.
- Freeman, R. E. (1984). *Strategic management: A stakeholder approach*. Boston: Pitman.
- Gehl, J., Viinikainen, T., Päivänen, J., Hammarsten, H., & Tuurnala, P. (2018). *Ihmisten kaupunki*. Helsinki: Rakennustieto Oy.
- Gonzales-Porras, L., Heikkinen, A. & Kujala, J. (2018). Case Botnia in Uruguay: Stakeholder influence strategies. Teoksessa A. K. Dey & T. Thatchenkery, *Leveraging Human Resources for Humanizing Management Practices and Fostering Entrepreneurship* (sivut 246–258). New Delhi: Bloomsbury.
- Greenwood, M. & Van Buren III, H. (2010). Trust and stakeholder theory: Trustworthiness in the organization-stakeholder relationship. *Journal of Business Ethics*. 95(3), 425–438.
- Gross, A. & Dearin, R. (2014). *Rhetoric in the Modern Era: Chaim Perelman*. Carbondale, Southern Illinois University Press.

- Haapanen, P. (1996). Roomalaisten korkein tahto: Johdanto antiikin retoriikkaan. Teoksessa K. Palonen & H. Summa, *Pelkkää retoriikkaa: Tutkimuksen ja politiikan retoriikat* (sivut 23–50). Tampere: Vastapaino.
- Helminen, V. & Ristimäki, M. (2007). *Kaupunkiseutujen haja-asutusalueen väestömuutokset Suomessa 1980–2005*. Helsinki: Edita Prima Oy. Suomen ympäristö 9/2007. Ympäristöministeriö. Saatavilla: <http://hdl.handle.net/10138/38392>.
- Hyvärinen, J. (2017). *"Raiteilla kulkeva ratikka on taloudellinen riippakivi, joka sitoo yhdyskunnan kehityksen kiskoihin."*: Tampereen raitiotiehanke Aamulehden mielipidekirjoituksissa vuonna 2014 (pro gradu -tutkielma). Tampereen yliopisto. Saatavilla: <https://urn.fi/URN:NBN:fi:uta-2017021711178>.
- Hämäläinen, T. (2019). Maankäytön, asumisen ja liikkumisen ratkaisut laajenevilla kaupunkiseuduilla. Teoksessa E. Holstila & T. Hämäläinen, *Kaupunkipolitiikan uusi aika* (sivut 114–151). Helsinki: Rakennustieto Oy.
- Jalkanen, R., Kajaste, T., Kauppinen, T., Pakkala, P. & Rosengren, C. (2017). *Kaupunkisuunnittelu ja asuminen*. Helsinki: Rakennustieto Oy.
- Jokinen, A. (1993). Poliitikkojen puheet puntarissa. Kaupunginvaltuutettujen asunnottomuuspuheen retoriikka. Teoksessa A. Jokinen, K. Juhila, & E. Suoninen, *Diskurssianalyysin aakkoset* (sivut 189–226). Tampere: Vastapaino.
- Jokinen, A. (1999). Diskurssianalyysin suhde sukulaistraditioihin. Teoksessa A. Jokinen, K. Juhila & E. Suoninen, *Diskurssianalyysi liikkeessä* (sivut 37–53). Tampere: Vastapaino.
- Kaakkuri-Nuuttila, M.-L. (2003). Retoriikka. Teoksessa M.-L. Kaakkuri-Nuuttila, *Argumentti ja kritiikki: Lukemisen, keskustelun ja vakuuttamisen taidot* (sivut 233–272). Helsinki: Gaudeamus.
- Kovanen, R. (2016). *Perheyriyksen omistajapäätäjien sidosryhmäpainotusten muutos ennen sukupolvenvaihdosta: monitapaustutkimus vuosikertomusaineistosta* (väitöskirja). Itä-Suomen yliopisto. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-61-2165-9>.
- Kujala, J. & Korhonen, A. (2017). Value-creating stakeholder relationships in the context of CSR. Teoksessa R.E. Freeman, J. Kujala & S. Sachs, *Stakeholder Engagement: Clinical Research Cases* (sivut 63–85). Dordrecht: Springer.
- Kujala, J. & Kuvaja, S. (2002). *Välittävä johtaminen: Sidoryhmät eettisen liiketoiminnan kirittäjinä*. Helsinki: Talentum.
- Kujala, J., Lehtimäki, H., & Freeman, R. E. (2019). A stakeholder approach to value creation and leadership. Teoksessa A. Kangas, J. Kujala, A. Heikkinen, A. Lönnqvist, H. Laihonen & J. Bethwaite, *Leading change in a complex world: Transdisciplinary perspectives* (sivut 123–143). Tampere: Tampere University Press.
- Kuusisto, R. (1996). Sodan retoriikasta: Persianlahden ja Bosnian konfliktit läntisten suurvaltajohtajien lausunnoissa. Teoksessa K. Palonen & H. Summa, *Pelkkää retoriikkaa: Tutkimuksen ja politiikan retoriikat* (sivut 267–291). Tampere: Vastapaino.

- Lampinen, S. (2015). *Tässä tie, missä kaupunki? Liikennesuunnittelu ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen* (väitöskirja). Tampereen yliopisto. Saatavilla: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-951-44-9894-7>.
- Mathur, V. N., Price, A. D., & Austin, S. (2008). Conceptualizing stakeholder engagement in the context of sustainability and its assessment. *Construction Management and Economics*, 26(6), 601–609.
- Mitchell, R., Agle, B. & Wood, D. (1997). Toward a theory of stakeholder identification and salience: Defining the principle of who and what really counts. *Academy of Management Review*. 22(4), 853–886.
- Myllykangas, P. (2009). *Sidosryhmäsuhteet liiketoiminnan arvon luomisessa - Palveluyksiköstä liiketoiminnaksi, episodi yrityksen elämää* (väitöskirja). Tampereen yliopisto. Saatavilla: <https://urn.fi/urn:isbn:978-951-44-7623-5>.
- Oraluoma, A. (2016). *Luonnonsuojelun asema joukkoliikenteen kehittämisessä - tutkimus Tampereen raitiotiehankkeesta* (pro gradu -tutkielma). Tampereen yliopisto. Saatavilla: <https://urn.fi/URN:NBN:fi:uta-201606011722>.
- Palonen, K. (1988). *Tekstistä politiikkaan: johdatusta tulkintataitoon*. Tampere: Vastapaino.
- Palonen, K. & Summa, H. (1996). Johdanto: Retorinen käänne? Teoksessa K. Palonen & H. Summa, *Pelkkää retoriikkaa: Tutkimuksen ja politiikan retoriikat* (sivut 7–19). Tampere: Vastapaino.
- Perelman, C. & Olbrechts-Tyteca, L. (1969). *The New Rhetoric: A Treatise on Argumentation* (käännös J. Wilkinson & P. Weaver). Notre Dame: University of Notre Dame Press. (Alkuperäisteos julkaistu 1958).
- Perelman, C. (1996). *Retoriikan valtakunta* (käännös L. Lehto). Tampere: Vastapaino. (Alkuperäisteos julkaistu 1977).
- Puro, J.-P. (2006). *Retoriikan historia*. Helsinki: WSOY.
- Rehunen, A., Ristimäki, M., Strandell, A., Tiitu, M. & Helminen, V. (2017). *Katsaus yhdyskuntarakenteen kehitykseen Suomessa 1990-2016*. Helsinki: Suomen ympäristökeskuksen verkkojulkaisu. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 13/2018. Suomen ympäristökeskus. Saatavilla: <http://hdl.handle.net/10138/236327>.
- Ristimäki, M., Tiitu, M., Helminen, V., Nieminen, H., Rosengren, K., Vihanninjoki, V., Rehunen, A., Strandell, A., Kotilainen, A., Kosonen, L., Kalenoja, H., Nieminen, J., Niskanen, S., & Söderström, P. (2017). *Yhdyskuntarakenteen tulevaisuus kaupunkiseuduilla - Kaupunkikudokset ja vyöhykkeet*. Helsinki: Suomen ympäristökeskuksen verkkojulkaisu. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 4/2017. Suomen ympäristökeskus. Saatavilla: <http://hdl.handle.net/10138/176782>.
- Roloff, J. (2008). Learning from multi-stakeholder networks: Issue-focused stakeholder management. *Journal of Business Ethics*, 82(1), 233–250.
- Sahlsten, S. (2013). *Joukkoliikennemyönteinen yhdyskuntarakenne maankäytön suunnittelun tavoitteena: esimerkkitapauksena Nurmijärvi*. Helsinki: Liikenneviraston verkkojulkaisu. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 14/2013. Liikennevirasto. Saatavilla: <https://www.doria.fi/handle/10024/121040>.

- Salminen, T. (2020). *Raitiotien rakentamisen yritysvaikutukset: Tutkimus Tampereen raitiotien rakentamisen yritysvaikutuksista Sammonkadun alueella* (pro gradu - tutkielma). Tampereen yliopisto. Saatavilla: <https://urn.fi/URN:NBN:fi:tuni-202003242857>.
- Sihvola, J. (1997). Selitykset. Teoksessa Aristoteles, *Retoriikka* (käännös P. Hohti, P. Myllykoski & J. Sihvola) (sivut 193–233). Helsinki: Gaudeamus.
- Sloan, P. (2009). Redefining Stakeholder Engagement: From Control to Collaboration. *The Journal of Corporate Citizenship*, 36, 25–40.
- Summa, H. (1989). *Hyvinvointipolitiikka ja suunnitteluretoriikka: Tapaus asuntopolitiikka* (väitöskirja). Teknillinen korkeakoulu. Espoo: Teknillinen korkeakoulu.
- Summa, H. (1996). Kolme näkökulmaa uuteen retoriikkaan: Burke, Perelman, Toulmin ja retoriikan kunnianpalautus. Teoksessa K. Palonen & H. Summa, *Pelkkää retoriikkaa: Tutkimuksen ja politiikan retoriikat* (sivut 51–83). Tampere: Vastapaino.
- Suomen Kuntaliitto. (1999). *Menestys kasaantuu - alueet erilaistuvat: Aluekehityksen suunta 1990-luvulla*. Helsinki: Suomen kuntaliitto.
- Säätelä, A. (2019). *Tampereen raitiotien pysäkkien aito saavutettavuus* (diplomityö). Tampereen yliopisto. Saatavilla: <https://urn.fi/URN:NBN:fi:tuni-201907022405>.
- Toulmin, S. (2015). *Argumentit: luonne ja käyttö* (käännös T. Kilpeläinen). Tampere: Niin & näin. (Alkuperäisteos julkaistu 1958).
- Vaattovaara, M., Joutsiniemi, A., Airaksinen, J., Wilenius, M. (2021). *Kaupunki politiikassa: yhteiskunta, ihminen ja ihana kaupunki*. Tampere: Vastapaino.
- Van Eemeren, F. H., Grootendorst, R., Jackson, S. & Jacobs, S. (1997). Argumentation. Teoksessa T. van Dijk, *Discourse Studies: A Multidisciplinary Introduction. Vol. 1. Discourse as Structure and Process* (sivut 208–229). Sage, London.
- Vartiainen, P. (1991). Seutuistuminen yhdyskuntasuunnittelun haasteena. *Terra: Suomen maantieteellisen seuran aikakauskirja*, 103(2), 75–86.
- Vuori, J. (2021). Retoriikan analyysi. Teoksessa J. Vuori, *Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja*. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/teoreettis-metodologiset-viitekehukset/retoriikan-analyysi/>. Luettu 8.12.2021.

Sopimukset, ohjelmat ja suunnitelmat

- Hallitusohjelma (2019). *Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 2019*. Saatavilla: <https://valtioneuvosto.fi/marinin-hallitus/hallitusohjelma>.
- Tampereen kaupunki (2021). *Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma SUMP*. Saatavilla: https://www.tampere.fi/tiedostot/k/NhbU13wr1/Kestavan_kaupunkiliikkumisen_suunnitelma_SUMP.pdf.

- Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma (2021). *Loppuraportti*. Saatavilla: https://www.tampere.fi/tiedostot/r/MWOuHmvk9/tampereen_raitiotien_seudullinen_ys_19.2.2021.pdf.
- Tampereen raitiotien vaikutusten arviointi (2016). *Yhteenvetoraportti 2016*. Kaupunkiympäristön kehittäminen julkaisu 6/2016. Saatavilla: https://www.tampere.fi/tiedostot/t/yKwzQNhEx/raitiotieallianssi_arviointiraportti.pdf.
- Tampereen seudun MAL-sopimus (2020). *Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020-2023*. Saatavilla: <https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset>.
- United Nations (2015). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Saatavilla: <https://sdgs.un.org/publications/transforming-our-world-2030-agenda-sustainable-development-17981>.

Tutkimusaineisto

- Tampereen kaupunki (2021). *Seudullisen yleissuunnitelman liitteet*. Saatavilla: <https://www.tampere.fi/liikenne-ja-kadut/liikenne-ja-katusuunnittelu/raitiotie/suunnitelmat-ja-selvitykset/seudullisen-yleissuunnitelman-liitteet.html>.

Verkkolähteet

- Lausuntopyyntömateriaali (2020). *Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma. Lausuntopyyntömateriaali 27.4.2020*. Saatavilla: https://projektit.ramboll.fi/seuraturikka/Seuraturikka_Lausuntopyyntomateriaali_huhtiku_u.pdf.
- Suomen Raitiotieseura ry (2022). *Johdinautot: Tampere*. Saatavilla: <https://www.raitio.org/suomen-johdinautot/tampere/>. Luettu 12.3.2022.
- Tampereen kaupunki (2020). *Lausuntopyyntö*. Saatavilla: https://www.tampere.fi/tiedostot/r/VCHGiZ3WD/Liite13_Lausunnot.pdf.
- Tampereen kaupunkiseutu (2021a) [Tilastokeskus]. *Tampereen kaupunkiseudun kasvu 1996-2020*. Saatavilla: <https://tampereenseutu.fi/04-miljoonaa-asukasta/>. Luettu 23.11.2021.
- Tampereen kaupunkiseutu (2021b). *Seuraturikka*. Saatavilla: <https://tampereenseutu.fi/tulevaisuuden-ennakointi/seuraturikka/>. Luettu 28.10.2021.
- Tampereen korkeakouluyhteisö (2021a). *Liikenteen tutkimuskeskus Verne*. Saatavilla: <https://research.tuni.fi/verne/>. Luettu 29.11.2021.
- Tampereen korkeakouluyhteisö (2021b). *Kaupunki raiteilla*. Saatavilla: <https://research.tuni.fi/ratikka/>. Luettu 29.11.2021.

Tampereen Ratikka (2021). *Tuore tutkimus: Tampereen Ratikka on huippusuositu – Jopa yli 80 prosenttia tamperelaisista suhtautuu Ratikkaan myönteisesti*. Julkaistu 17.11.2021. Saatavilla: <https://www.tampereenratikka.fi/tuore-tutkimus-tampereen-ratikka-on-huippusuositu-jopa-yli-80-prosenttia-tamperelaisista-suhtautuu-ratikkaan-myönteisesti/>. Luettu 29.11.2021.

Ympäristöministeriö (2021). *Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset*. Saatavilla: <https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset>. Luettu 10.11.2021.

Muut

Alatalo, M., & Leskinen, J. (2004). *Mä lähden maalle*, Senaattori ja boheemi (musiikkikappale). Tampere: Busola Oy.

LIITE 1

Aineiston käsittelyn viitteiden numerovastineet

1. Autoliiton Tampereen seudun osasto ry
2. Gasgrid Finland
3. Kangasalan nuorisovaltuusto
4. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
5. Pirkanmaan ELY-keskus
6. Pirkanmaan liitto
7. Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri
8. Pirkanmaan maakuntamuseo
9. Pirkanmaan osuuskauppa
10. Pirkanmaan pelastuslaitos
11. Pirkanmaan sairaanhoitopiiri
12. Pirkanmaan yrittäjät ry
13. Pirkkala seura ry
14. Pirkkalan kunnan vammaisneuvosto
15. Pirkkalan vanhusneuvosto
16. Sisä-Suomen poliisilaitos
17. Tampereen kauppakamari
18. Tampereen kaupungin vammaisneuvosto ja esteettömyystyöryhmä
19. Tampereen Lasten Parlamentti
20. Tampereen nuorisovaltuusto
21. Tampereen Polkupyöräilijät ry
22. Tampereen Ravirata Oy
23. Tampereen seudun keskuspuhdistamo Oy
24. Tampereen sähköverkko Oy
25. Tampereen yliopisto
26. Tampereen ylioppilaskunta
27. Tampereen yrittäjäyhdistykset
28. VR Yhtymä Oy
29. Väylävirasto
30. Ylöjärven yrittäjät ry