

”Kasvavan kaupungin joukkoliikennettä täytyy kehittää isommin harppauksin”

Diskurssit Turun raitiotiehankeesta kaupunginvaltuustokeskusteluissa 2010-luvulla

Poliittisen historian
kandidaatintutkielma

Laatija:
Olga Tammioja

11.12.2025

Turku

Kandidaatintutkielma

Oppiaine: Poliittinen historia

Tekijä: Olga Tammioja

Otsikko: ”Kasvavan kaupungin joukkoliikennettä täytyy kehittää isommin harppauksin”: Diskurssit Turun raitiotiehankkeesta kaupunginvaltuustokeskusteluissa 2010-luvulla

Sivumäärä: 35 sivua

Päivämäärä: 11.12.2025

Tässä kandidaatintutkielmassa tarkastelen diskursseja, joita Turun raitiotiehankkeen yhteydessä on esiintynyt 2010-luvulla. Tutkimusaineistona ovat Turun kaupunginvaltuustossa käydyt keskustelut hankkeen tiimoilta vuosina 2014, 2015 ja 2019. Tutkielmassani esiin nostamani diskurssit olen nimennyt tulevaisuuden kaupunki -diskurssiksi sekä taloudelliseksi diskurssiksi. Tutkin sitä, minkälaisia perusteluja diskurssien sisällä esitetään sekä hankkeen puolesta että vastaan. Lisäksi arvioin, ketkä toimijat korostavat eniten mitään diskursseja. Teoreettinen viitekehys koostuu muissa eurooppalaisissa kaupungeissa toteutettujen raitiotiehankkeiden sekä muiden joukkoliikennehankkeiden tutkimuksesta.

Tulevaisuuden kaupunki -diskurssin alla ovat teemat kaupunkikehityksen suunnasta Turun kaupungille sekä ilmastokysymyksistä. Diskurssin sisällä perustelut keskittyvät siihen, miten raitiotie toimisi ympäristöystävällisenä, kaupunkikehitystä tukevana joukkoliikennemuotona, joka tukisi imagoa modernista kaupungista. Diskurssi tiivistyy siihen, miten hanke nähdään ennen kaikkea kaupunkikehityshankkeena, joka hyödyttää koko kaupunkia tulevaisuudessa rakenteellisesti. Erityisesti vihreiden valtuutetut korostavat kaupunkikehitysnäkökulmaa keskustelussa. Vihreät nostavat keskusteluun myös ilmastokysymykset muita puolueita useammin. Tulevaisuuden kaupunki -diskurssi on olennainen erityisesti siksi, että kaikki valtuutetut esiintyvät keskusteluissa tulevaisuusorientoituneina ja kehitystä kannattavina, mutta keinoista syntyy erimielisyyksiä valtuutettujen välille.

Taloudellisen diskurssin yhteydessä esiintyy kaksi vastakkaista näkemystä: raitiotie liian kalliina, kannattamattomana investointina sekä raitiotie pitkällä tähtäimellä hyvänä sijoituksena. Hankkeen kallista hintaa korostavat ne, jotka lähtökohtaisesti vastustavat hanketta. Vastustajat argumentoivat, että rahat tulisi käyttää johonkin tärkeämpään, esimerkiksi koulutuksen tai vanhuspalveluiden parantamiseen. Eniten hanketta näillä argumenteilla vastustavat perussuomalaisten valtuutetut. Hankkeen puolustajat toisaalta painottavat, että tulevaisuudessa hanke tuottaisi Turun kaupungille sekä säästöjä että investointeja ja verotuloja. Myös kilpailukykyä ja muiden Suomen suurempien kaupunkien välistä kilpailua asukkaista korostetaan. Talouskysymysten merkitys keskusteluissa kasvaa tultaessa vuoteen 2019 ja myös hankkeen puolustajat siirtyvät ennen kaikkea korostamaan hanketta kannattavana investointina. Tutkimusaihe on merkityksellinen, koska raitiotiehanketta Turussa ei ole vielä tutkittu aiheen tuoreuden takia.

Avainsanat: raitiotie, joukkoliikenne, kunnallispolitiikka, kaupunkisuunnittelu, Turku, kaupunginvaltuusto, diskurssianalyysi

Sisällysluettelo

1	Johdanto	4
1.1	Tutkimuskysymykset	4
1.2	Lähdeaineisto ja teoreettinen viitekehys	5
1.3	Tutkimusmenetelmät	7
2	Tulevaisuuden kaupunki -diskurssi	9
2.1	Raitiotie tulevaisuuden kaupunkikehityksenä	9
2.2	Ilmastotavoitteet osana tulevaisuuden kaupunkia	16
3	Taloudellinen diskurssi	20
3.1	Rahan riittämättömyys esteenä kalliille investoinnille	20
3.2	Raideinvestointi talouskasvun moottorina	25
4	Johtopäätökset	31
	Lähteet	34

1 Johdanto

Työn otsikossa esiintyvä lause ”Kasvavan kaupungin joukkoliikennettä täytyy kehittää isommin harppauksin” on lainaus Turun kaupungin omistaman, raitiotien toteutussuunnitelmavaiheesta vastaavan Turun raitiotien Oy:n nettisivulta.¹ Lainauksessa tiivistyy Turun raitiotiehanke ydin kaupunkikehityshankkeena, joka tähtää tulevaisuuteen. Lainauksessa ilmenee myös hankkeen laajuus ja sitä kautta suuri investointi, jonka ympärille keskustelut hankkeesta rakentuvat. Tässä tutkielmassa keskityn käsittelemään Turun raitiotien rakentamista koskevan hankkeen suunnittelua ja siitä käytyä keskustelua 2010-luvulla diskurssianalyysin keinoin. Turun vanha raitiotie, ”raitsikat”, lopetti liikennöinnin vuonna 1972, mutta vuosikymmenien jälkeen sen uudelleentoteutus on noussut jälleen yhdeksi Turun kunnallispolitiikan keskeiseksi kysymykseksi. Hanke jakaa vahvasti mielipiteitä kaupunginvaltuustossa sekä puolueiden välillä että myös niiden sisällä.

1.1 Tutkimuskysymykset

Turun uuteen raitiotiehen liittyen on tehty useita selvityksiä ja kustannusarvioita vuodesta 2002 alkaen. Tuolloin tehtiin *Pikaraitiotie Turun seudulla* -selvitys, minkä jälkeen tehdyissä selvityksissä painopisteenä on ollut vertailu runkolinjastobussimallin ja pikaraitiotien välillä. Yhdeksi toteutusvaihtoehdoksi joukkoliikenteelle on myös kaavailtu niin kutsuttuja superbusseja. *Turun seudun joukkoliikenne 2020* -selvitys toteutettiin vuonna 2009 ja kaupunginvaltuusto teki sen pohjalta päätöksen, jonka mukaan runkobussilinjasto tullaan toteuttamaan. Lisäksi kaupunginvaltuustossa päätettiin pikaraitiotie mahdollisesta toteutuksesta myöhemmin rahoituksen ja toteutussuunnitelmien valmistuttua.² Erityisesti tämän päätöksen jälkeen keskustelut aiheen ympärillä ovat valtuustossa kiihtyneet, sillä isoja kiistakysymyksiä ovat päätöksessä mainitut rahoitus sekä toteutus, esimerkiksi reittien osalta.

Tutkielmani keskiössä ovat diskurssit, joita raitiotiehankeeseen liittyvissä kaupunginvaltuustossa käydyissä keskusteluissa ilmenee vuosina 2014, 2015 ja 2019. Olen tarkastellut aineistostani esiin nousevia diskursseja, joissa käsitellään perusteluja sekä raitiotien puolesta että vastaan. Näistä olen valinnut käsiteltäväksi kaksi merkittävää, usein esiintyvää diskurssia. Tutkimuskysymykseni on selvittää, miten näitä diskursseja on valtuustokeskusteluissa tuotu esille. Arvioin, millaisia argumentteja diskurssien sisällä nousee

¹ Turun raitiotie oy:n verkkosivut <https://turunraitiotie.fi/>

² Turun raitiotie, yleissuunnitelma 2015, 19.

keskeisiksi. Selvitän, mitkä eri toimijat ovat asettuneet eri diskurssien taakse ja minkälaisia eroja toimijoiden välillä esiintyy, eli minkälaisia diskursseja eri toimijat korostavat.

Aihe on merkittävä siksi, että tutkimusta Turkuu koskevasta uudesta raitiotiehankeesta ei ole juuri tehty. Hanke on kuitenkin noussut erittäin merkittäväksi kiistakapulaksi varsinkin 2020-luvulla ja sekä kaupunkilaisilla että poliitikoilla on voimakkaita mielipiteitä hankkeesta. Vuoden 2025 kunnallisvaaleja on Turussa kutsuttu leikkisästi ”ratikkavaaleiksi”, koska hanke oli usein keskiössä vaaleihin liittyvissä keskusteluissa ja monet ehdokkaat korostivat kampanjoissaan kantaansa raitiotien toteutuksen suhteen. Erimielisyydet poliitikkojen välillä ovat kuitenkin tulleet esiin jo paljon aikaisemmin, raitiotien suunnitteluvaiheessa 2010-luvulla, mikä käy ilmi tutkimistani valtuustokeskusteluista. Erityisen mielenkiintoiseksi asetelman tekee se, että Turussa kaksi isoa puoluetta, kokoomus ja sosialidemokraatit, ovat yleensä kyenneet viemään hankkeita läpi yhdessä sopien. Kunnallispolitiikassa juuri puolueen asema kunnassa määrittää politiikan tekoa.³ Raitiotien suhteen suuret puolueet ovat kuitenkin sisäisesti jakautuneet, mikä mutkistaa tilannetta.

Olellaista on myös havaita hankkeen merkitys Turun kaupunkiympäristölle. Joukkoliikenne ja sen kehittäminen on yksi kaupunkiympäristön kulmakivistä, jolla on suoria vaikutuksia kaupunkilaisten elämään, kaupungin elinvoimaan ja houkuttelevuuteen, mutta toisaalta myös eriarvoisuuteen. Joukkoliikenteen saavutettavuus nousee erityisen tärkeäksi niiden kohdalla, joilla ei ole mahdollisuutta omistaa autoa. Tässä ryhmässä korostuvat pienituloisimmat kaupunkilaiset. Lisäksi ympäristökysymykset ovat usein merkittävä osa joukkoliikenteeseen liittyvää keskustelua. Hankkeessa mielenkiintoista on myös se, miten keskusteluissa nousee esille toinen vaihtoehtoinen tapa toteuttaa joukkoliikennettä, eli bussi.

1.2 Lähdeaineisto ja teorettinen viitekehys

Pääasiallisena lähdeaineistona tutkielmassani käytän Turun kaupunginvaltuustossa käytyjä keskusteluja raitiotiehankeesta. Valitsin vuosien 2014, 2015 ja 2019 keskustelut, koska niissä aihetta käsitellään laajimmin. Ensimmäinen raitiotien yleissuunnitelma julkaistiin vuonna 2015 ja siihen tuli tarkennuksia vuonna 2019. Keskustelujen ajoitukset asettuvat osittain linjaan yleissuunnitelmien julkaisujen kanssa. Tutkimusteknisistä syistä

³ Miikkulainen 2018, 27.

kaupunginvaltuustokeskusteluiden osalta aikarajaus alkaa vuodesta 2013, sillä siitä eteenpäin Turun kaupunginvaltuuston istunnot ovat katsottavissa kokonaisuudessaan verkossa⁴.

Analysoin puheenvuoroja, joita kunnallispoliitikot ovat esittäneet kokouksissa. Koska puhujat eivät ole puheen hetkellä tienneet päätyvänsä tutkimuksen kohteeksi, tarjoavat puheenvuorot mahdollisuuden realistisen poliittisen kielenkäytön analyysiin.⁵ Olen tutustunut myös raitiotien verkkosivuilta⁶ löytyviin erilaisiin hanketta koskeviin kustannusarvioihin ja muihin raportteihin, jotka toimivat hyvänä vertailukohtana kaupunginvaltuuston keskusteluille. Ne tarjoavat myös hyvän yleiskuvan keskusteluissa esiintyvien diskurssien pohjalle.

Tarkoituksena ei ole arvioida raitiotiehankkeen kannattavuutta, vaan mielenkiinto keskittyy ainoastaan perustelujen keinoihin ja diskursseihin, jotka keskusteluista löytyvät.

Teoreettinen viitekehys koostuu tutkimuksesta, joka koskee muita raitiotie- ja joukkoliikennehankkeita sekä Suomessa että muissa Euroopan maissa, erityisesti pohjoismaissa. Olennaisin verrokki vaikuttaisi olevan muutamia vuosia sitten toteutettu Tampereen raitiotiehanke, sillä Turku ja Tampere ovat suunnilleen samankokoiset kaupungit, joilla on suhteellisen samanlainen profiili. Lisäksi kaupunginvaltuuston puheissa erottuu selkeästi vertailu Turun ja Tampereen välillä, sillä molempien kaupunkien hankkeiden oli alun perin tarkoitus edetä samassa tahdissa.⁷ Toisaalta näkökulmat hieman eroavat toisistaan, koska Tampereella ei ole koskaan ennen ollut raitiotietä, toisin kuin Turussa.⁸ Tampereen raitiotiehankkeen toteutusta eri näkökulmista käsittelevät Simin Davoudin, Kirsi Kallion ja Jouni Häklin artikkeli *Performing a neoliberal city-regional imaginary: the case of tampere tramway project* sekä Terttu Vainion ja Eero Nippalan artikkeli *The impacts of the Tampere tramway project*. Lisäksi Tampereen raitiotien toteutukseen liittyy Lauri Miikkulaisen valtiotieteellisen pro gradu -tutkielman ”*Ei tule Mansesta Manhattania*”: *Kuntavaikuttajien luomat tulkintakehykset ja deliberaatio mielipidekirjoituksissa Tampereen raitiotiestä vuosina 2010–2015*.

Toisena selkeänä verrokkina sekä puheissa että teoreettisessa aineistossa nousee Norjan Bergen.⁹ Erityisesti Bergeniä sekä bussien ja raitiotien vertailua käsittelevä Lina Ingeborgrudin artikkeli *The shaping of urban public transport: two cases of alternative*

⁴ Turun kaupunginvaltuuston kokouksallenteet <https://kepit.tv/#/c/turunkaupunginvaltuusto>

⁵ Jokinen et al. 2016, 181.

⁶ Turun raitiotie oy:n verkkosivut <https://turunraitiotie.fi/>

⁷ esim. Mikko Laaksonen (vihr.) 14.12.2015; Mari-Elina Koivusalo (sd.) 14.12.2015.

⁸ Miikkulainen 2018, 29.

⁹ esim. Mikko Laaksonen (vihr.) 14.12.2015; Ingeborgrud 2020.

leading objects on toiminut yhtenä merkittävimpänä nimikkeenä tutkielmani taustalla. Yleisesti joukkoliikennehankkeista tehty tutkimus sopii myös viitekehikseksi tähän tutkielmaan, sillä samat argumentit ja diskurssit esiintyvät usein kaupunkisuunnittelun hankkeiden yhteydessä. Teemat, kuten ympäristöystävällisyys, saavutettavuus ja investoinnit sekä kilpailukyky, toistuvat tutkimuskirjallisuudessa koskien erityyppisiä joukkoliikennehankkeita.

1.3 Tutkimusmenetelmät

Käytän tutkielmassani menetelmänä diskurssianalyysia, joka toimii apuna havaintojen tekemisessä alkuperäisaineistoista. Diskurssilla tarkoitetaan sosiaalista todellisuutta rakentavaa säännönmukaista merkityssuhteiden systeemiä.¹⁰ Tässä tutkielmassa ymmärrän diskurssit merkityksellistämisen kokonaisuuksina, jotka käsittelevät jotakin tiettyä argumenttien kokonaisuutta raitiotiekeskustelun ympärillä ja siten määrittelevät keskustelua. Eero Suonisen mukaan diskurssianalyysi toimii hyvin kokoustallenteiden analysoinnissa varsinkin silloin, kun aineisto sisältää erilaisia näkökulmia. Poliitikkojen kielenkäyttö on itsessään politiikan tekoa.¹¹ Diskurssien avulla pystyn erottelamaan eri toimijoiden kantoja aiheeseen sekä jakamaan samansuuntaisia argumentteja kokonaisuuksiin. Diskurssien kautta voin pureutua hankkeen puolesta ja vastaan esitettyihin argumentteihin yksityiskohtaisesti.

Diskurssianalyysin tukena käytän Arja Jokisen, Kirsi Juhilan ja Eero Suonisen diskurssianalyysiä käsittelevää teosta *Diskurssianalyysi: Teoriat, peruskäsitteet ja käyttö* vuodelta 2016. Käytän teoksessa esiteltyä argumentaatioposition käsitettä työkaluna aineiston analyysissa. Argumentaatiopositiolla kuvataan sitä, miten poliittisessa puheessa argumentit, mielipiteet ja asenteet ovat aina tilannesidonnaisia ja kuvaavat asennoitumista käsillä olevaan keskusteluun. Puolustettava positio rakentuu siis suhteessa muihin positioihin.¹² Tarkoituksena ei ole selvittää valtuutettujen puheista heidän aitoja ajatuksiaan, vaan arvioida puheenvuoroja osana argumentaatiopositiota, johon he sijoittuvat.

Olen nostanut keskiöön tutkielmassani kaksi aiheen kannalta hedelmällisintä diskurssia, jotka löytyvät aineistosta. Ensimmäisenä käsittelen diskurssia, jonka olen nimennyt tulevaisuuden kaupunki -diskurssiksi. Diskurssiin sisältyvät kysymykset Turun imagosta, tulevaisuuden tavoitteista ja suunnasta, kaupunkikehityksestä sekä ilmastokysymyksistä. Toisena

¹⁰ Jokinen et al. 2016, 34.

¹¹ Jokinen et al. 2016, 52; 179.

¹² Jokinen et al. 2016, 181.

diskurssina käsittelen taloudellisen diskurssin, johon sisältyy kaksi vastakkaista argumentaatiopositiota. Toinen argumentaatiopositio vastustaa raitiotiehanketta liian kalliina, kun taas toinen korostaa sen taloudellisia etuja tulevaisuudessa. Lisäksi taloudelliseen diskurssiin kytkeytyy ajatuksia kaupungin kilpailukyvyistä ja argumentteja Turun ja Tampereen vastakkainasettelusta. Tutkielmassa käsittelemäni diskurssit eivät ole ainoita mahdollisia vaihtoehtoja, mutta nostan ne esille niiden kiinnostavuuden takia sekä siksi, että nämä diskurssit esiintyvät kaupunginvaltuutettujen puheissa kaikkein useimmin. Nämä diskurssit tarjoavat kiinnostavan lähtökohdan keskustelujen tarkasteluun. Muita mahdollisia käsiteltäviä diskursseja aiheen tiimoilta olisivat esimerkiksi tasa-arvo- ja segregaaationäkökulma tai Turun oletetut hankaluudet toteuttaa suuria hankkeita onnistuneesti.

2 Tulevaisuuden kaupunki -diskurssi

Tulevaisuuden kaupunki -diskurssiin sisältyy teemoja ilmastokysymyksistä, kaupunkikehityksestä modernimpaan ja kansainvälisempään suuntaan sekä siitä, millainen kaupunki Turku on tulevaisuudessa. Diskurssissa käsitellään kysymystä kaupungin imagosta, jota halutaan näyttää ulospäin muulle Suomelle ja Euroopalle. Kaupunginvaltuuston keskusteluissa nousevat usein esille kaupungin kehittäminen tulevaisuuden turkulaisille ja kehityksen mahdollisuudet. Kaupunkikehitys ja sitä kautta asukkaiden palveleminen rakentuu osaksi tulevaisuuden kaupungin diskurssia.

2.1 Raitiotie tulevaisuuden kaupunkikehityksenä

Turun kaupungin ja Siemensin yhteisanalyysi pikaraitiotien vaikutuksista nostaa johtopäätöksissään tärkeimmäksi tulokseksi sen, että pikaraitiotie vaikuttaa olevan hyvä suunta tulevaisuudelle.¹³ Vaikka kyseinen raportti on raitiotiekalustoa myyvän Siemensin kanssa toteutettu ja siitä syystä tulosten kriittinen arviointi on tarpeen, kuvastaa tuo toteamus johtopäätöksissä tulevaisuusdiskurssin olennaisuutta koko raitiotieprojektille. Se havainnollistaa, miten tulevaisuuden kaupungin rakentaminen kuvautuu tärkeänä tavoitteena kaupunkikehitykselle. Raportissa raitiotie esitetään reittinä onnistuneeseen tulevaisuuden visioon. Varsin raitiotiemyönteisenä esiintynyt, vuosina 2017–2021 Turun kaupunginjohtajana toiminut, Minna Arve on korostanut raitiotien merkitystä sille, millainen kaupunki Turku on vuosikymmenien päästä.¹⁴ Kaupunginjohtajan positiivinen suhtautuminen hankkeeseen onkin ylläpitänyt hankkeen positiivista pohjavirettä, joka hahmottuu hankkeen suunnitteluprosessin vaiheissa.

Tulevaisuuden kaupunki -diskurssi kulkee käsi kädessä kaupunkikehityksen tavoitteiden kanssa. Pelkästään jo terminä *kaupunkikehitys* korostaa sen tulevaisuusorientoitunutta luonnetta ja pyrkimystä parantaa olemassa olevia rakenteita. Raitiotie nähdään laajempänä infrastruktuuriprojektina, joka yhdistyy kaupunkikehitykseen sekä urbanisaatioon.¹⁵ Turun raitiotiehankkeen yhteydessä keskustelu kaupunkikehityksestä rakentuu tehokkuuden ja taloudellisuuden lisäksi myös tasa-arvoistumista ja asukkaiden palvelemista korostavien argumenttien ympärille. Vastaava tilanne oli Tampereella raitiotien suunnitteluvaiheessa,

¹³ Tutkimus pikaraitiotien vaikutuksista 2012, 21.

¹⁴ Minna Arve (kok.) 18.3.2019.

¹⁵ Vainio et al. 2024, 1.

jonka tavoitteiksi mainittiin esimerkiksi arjen liikkumisen helpottaminen, kaupunkirakenteen tiivistäminen ja kasvu erilaisilla kasvupotentiaalin alueilla.¹⁶ Hanketta markkinoitiin Tampereella sekä liikennehankkeena että kaupunkikehityksenä. Tampereen raitiotien toteutussuunnitelmassa sitä pidettiin myös kaikille soveltuvana, helppokäyttöisenä ja esteettömänä liikkumismuotona.¹⁷ Varsinkin esteettömyydessä ja helppokäyttöisyydessä korostuu tavoite saada raitiotie vaikuttamaan kaikille kaupunkilaisille tasa-arvoiselta liikkumismuodolta. Aukkaiden palveleminen ja viihtyvyys nousevat taloudellisten aspektien rinnalle tavoitteiksi joukkoliikennehankkeissa.

Turun kaupunginvaltuuston kokouksessa 14.12.2015 käytiin laaja keskustelu raitiotiehankkeesta, sillä ensimmäinen yleissuunnitelma julkaistiin aiemmin samana vuonna. Kyseisessä kokouksessa useiden puolueiden valtuutetut julistivat puheenvuoroissaan, että heidän puolueensa haluavat esiintyä tulevaisuusorientoituneina ja edistyksellisinä. Esimerkiksi sosialidemokraattien valtuutettu Päivi Pietari ja keskustan valtuutettu Jarmo Laivoranta ilmaisivat, että heidän puolueensa haluavat olla mukana tulevaisuuden Turun rakentamisessa.¹⁸ Mielenkiintoista on kuitenkin se, miten Pietari kertoi kannattavansa raitiotiehanketta, kun taas Laivoranta totesi olevansa sitä vastaan.¹⁹ Tämän perusteella tulevaisuusmyönteisyyttä voi Laivorannan mukaan edistää muillakin keinoin kuin raitiotien avulla. Tästä päätellen on selvää, että joukkoliikenteen toteutus on politiikkaa ja arvovalintoja. Selkeästi kaikki haluavat esiintyä edistyksellisen kehityksen kannattajina, mutta keinoista syntyy erimielisyyksiä. Omalle argumentaatiopositiolle on helpompi rakentaa kannatusta, kun esiintyy hyvien ja ylevien tavoitteiden puolustajana ja korostaa yleisesti positiivisiksi nähtyjä arvoja.²⁰ Tämä näkyy puheenvuorojen tulevaisuuteen tähtäämisen korostamisena. Turussa osa valtuutetuista esittää raitiotien modernin kaupunkikehityksen kulmakivenä vedoten modernin ja edistyksellisen kaupunkikehityksen tavoittelemisen luonnollisuuteen.

Vasemmistoliiton Mirka Muukkonen puolestaan nosti jo kaupunginvaltuuston kokouksessa 23.6.2014 Turun strategia -keskustelun yhteydessä esille tyytymättömyytensä siihen, että Turku ei ole saanut nopeammin edistettyä raitiotiehanketta. Muukkosen mukaan Turussa

¹⁶ Davoudi et al. 2021, 118; Koskinen 2017, 60–61.

¹⁷ Vainio et al. 2024, 10; Koskinen 2017, 86.

¹⁸ Päivi Pietari (sd.) 14.12.2015; Jarmo Laivoranta (kesk.) 14.12.2015.

¹⁹ Myöhemmin kokouksessa Laivoranta toteaa keskustan kannattavan koko hankkeen hylkäämistä. Jarmo Laivoranta (kesk.) 14.12.2015.

²⁰ Jokinen et al. 2016, 207.

julistetaan kovasti tavoitteita tulevaisuuden Turusta ja kehityksestä, mutta hänen mielestään tavoiteltu kehitys ei ole toteutunut. Muukkonen otti puheeksi tavoitteen Turusta modernina raidekaupunkina, millä olisi merkitystä myös kaupungin imagolle.²¹ *Turun raitiotien yleissuunnitelmassa* vuodelta 2015 mainitaan, miten runsas bussi- ja autoliikenne keskustassa eivät anna kuvaa modernista, eurooppalaisesta kaupunkikeskustasta.²² Kaupungin imagolla kuvataan sitä, miten muut kuin kaupungin asukkaat hahmottavat kaupungin ja millaisia mielikuvia heille rakentuu kaupungista.²³ Sekä Muukkonen että yleisselvitys vaikuttavat tavoittelevan Turun imagon kehitystä siihen suuntaan, että kaupunki erottuisi koko Euroopassa modernina ja edistyksellisenä.

Samoin Tampereen raitiotiehankkeen perusteluissa nousi päätöksenteon yhteydessä esille sama imagokysymys ja korostettiin hankkeen kytkeytyvän tavoitteeseen tulevaisuuden kaupungista. Tulevaisuuden kaupungin imagolla haettiin vakuuttavuutta hankkeelle. Vastaavasti Norjan Bergenissä raitiotien toteuttamisesta keskusteltaessa nostettiin esille samaa imagokysymystä, kun Bergenissä raitiotie kehystettiin edustamaan tulevaisuuden kaupunkia. Mielikuvat ja imagokysymykset ovatkin vahva realiteetti, joka vaikuttaa ihmisten valintoihin.²⁴ Kaupungin imago voi määrittää esimerkiksi sitä, halutaanko kaupunkiin muuttaa tai investoida rahallisesti. Turussa keskustelu imagon merkityksestä ja halusta edustaa tulevaisuusorientoitunutta ja edistyksellistä eurooppalaista kaupunkia ei ole uniikki, vaan heijastelee vastaavia narratiiveja muualta Suomesta ja Pohjoismaista. Eroja valtuutettujen välillä esiintyy lähinnä siinä, pitävätkö he imagokysymyksiä taloudellista aspektia tärkeämpänä. Toisaalta imagokysymykset vaikuttavat myös taloudelliseen kilpailukykyyn, mitä käsittelen tarkemmin luvussa 3.2.

Imagokysymysten yhteydessä argumenteissa esiintyy vertailua Turun ja Tampereen välillä. Vihreiden valtuutettu Elina Rantanen otti 14.12.2015 käydyssä keskustelussa puheeksi sen, miten Turun tulisi pysyä kehityksessään mukana Tampereen vauhdissa. Hän käytti argumentoidessaan tehokeinona vetoamista tuttavaltaan kuulemaan kommenttiin siitä, miten Turku putoaa lopullisesti taantuvien kuntien joukkoon, mikäli se hylkää raitiotiehankkeen. Hän tähdensi vielä sitä, miten raitiotie vaikuttaisi vahvasti mielikuviin kaupungista.²⁵ Kokoomuksen Marjukka Karttunen oli samoilla linjoilla Rantasen kanssa siinä, että myös hän

²¹ Mirka Muukkonen (vas.) 23.6.2014.

²² Turun raitiotien yleissuunnitelma 2015, 9.

²³ Aaltonen 2017, 28.

²⁴ Koskinen 2017, 60; Ingeborgrud 2020, 31; Aaltonen 2017, 26.

²⁵ Elina Rantanen (vihr.) 14.12.2015.

totesi hankkeen lopettamisen signaloivan muille Turun haluttomuutta innovatiivisuuteen ja sitä, että kaupunkia ei haluta kehittää.²⁶ Nämä puheenvuorot korostavat valtuutettujen ymmärrystä siitä, että muiden mielikuvilla kaupungista ja sen toiminnasta on ilman muuta merkitystä Turun kannalta.

Kilpailua Turun ja Tampereen välillä imagokysymyksissä korosti myös kokoomuksen valtuutettu Niko Aaltonen toteamalla, että raitiotie on imagokysymys, joka nostaa Turun ”samaan liigaan” Tampereen ja pääkaupunkiseudun kanssa.²⁷ Tampereella hankkeen suunnitteluvaiheessa nousi esille myös alueen imago ja houkuttelevuuden lisääminen, ja kuten aiemmin mainittua, samojen realiteettien uskotaan vaikuttavan myös Turussa.²⁸ Esimerkiksi mainittujen valtuutettujen retoriikassa nousevat esille poliittiset tavoitteet nostaa Turun asemaa imagokilpailussa Tampereen kanssa. Tavoitteen perusteluiksi esitetään, että saadaksesen tulevaisuudessa investointeja ja muita taloudellisia hyötyjä, Turun tulee vaikuttaa ulospäin tulevaisuusorientoituneelta. Raitiotie esitetään parhaana keinona pyrkiä tähän tavoitteeseen.

Raitiotiehanke jatkamisesta kaupunginvaltuustossa käydyssä keskustelussa 14.12.2015 useampikin valtuutettu kehysti raitiotiehanke puolustuksensa sillä, että se on nimenomaan kaupunkikehityshanke. Ensimmäisen maininnan teki vihreiden Mikko Laaksonen, joka totesi Turun kaupunkikehityksen hyötyvän ripeästi raitiotiestä. Hän otti esimerkiksi Bergenin kaupungin, jossa raitiotie toteutettiin kaupunkikehityshankeena ja hänen mukaansa siellä raitiotien hyödyt kehitykselle jopa aliarvioitiin etukäteen.²⁹ Toisaalta Tampereella raitiotiehanke suunnitteluun osallistuneet liikenneviraston edustajat ovat todenneet, että tällaisten hankkeiden kannattavuusarvioinneissa tehdään useammin virhearvio, että hanke kannattaa, kuin toisin päin. Tosin liikennevirasto arvioi lähinnä yhteiskuntataloudellisia ja liikenteellisiä vaikutuksia, ei kaupunkikuvaa tai imagokysymyksiä.³⁰

Laaksonen lisäksi vihreiden valtuutettu Niina Ratilainen totesi raitiotiehanke olevan kaupunkikehityshanke.³¹ Niin ikään vihreiden edustaja Rantanen vertasi raitiotietä ja busseja toisiinsa toteamalla, että siinä missä bussit ovat vain joukkoliikennettä, on raitiotie

²⁶ Marjukka Karttunen (kok.) 14.12.2015.

²⁷ Niko Aaltonen (kok.) 14.12.2015.

²⁸ Davoudi et al. 2021, 118.

²⁹ Mikko Laaksonen (vihr.) 14.12.2015.

³⁰ Koskinen 2017, 50.

³¹ Niina Ratilainen (vihr.) 14.12.2015.

kaupunkikehitystä. Tämä tekisi raitiotiestä vetovoimatekijän.³² Vihreiden valtuutetuilla vaikuttaa olevan yhtenäinen linja näissä argumenteissa, ja he asettuvat selvästi samaan argumentaatiopositioon, jossa hanketta perustellaan kehitysnäkökulmalla. Diskurssi nojaa ajatukseen siitä, että kaupunkirakenteen kehittyminen Turussa vaatii raitiotietä. Tutkimissani keskusteluissa yksikään vihreiden valtuutettu ei poikennut tästä linjasta.

Kaupunkikehitysnäkökulma vaikuttaa olevan ennen kaikkea vihreiden argumentti raitiotien puolesta, sillä muista puolueista ainoastaan kokoomuksen Aaltonen nosti esille saman argumentin raitiotietä puolustaen. Toisaalta hän myönsi käyneensä paljon keskustelua aiheesta vihreiden Laaksosen kanssa ja keskustelun vaikuttaneen hänen omiin näkemyksiinsä.³³ Mielenkiintoista on se, miten myös Tampereella raitiotiehanketta ympäröineessä keskustelussa erityisesti vihreiden poliitikot kehystivät argumenttejaan raitiotiehen liittyen juuri kaupunkisuunnittelun ja kehityksen avulla.³⁴ Lähes kaikki keskustelussa kaupunkikehitykseen vedonneet valtuutetut myös puolustivat raitiotien toteutusta. Tämä ei ole yllättävää, sillä sanana *kehitys* on positiivissävytteinen, joten on luonnollista nostaa se esille, kun halutaan saada hanke esitettyä positiivisessa valossa. Vihreät vaikuttavat kaupunginvaltuustokeskustelujen perusteella kuitenkin olevan puolue, jolla on selkein yhtenäinen linja kannattaa hanketta yhteneväisin perustein.

Yksi kaupunkikehityksen kysymyksistä on yksityisautoilun vähentäminen ruuhkautumisen välttämiseksi. Bergenissä ja Tampereella raitiotiehanketta perusteltiin sillä, että autojen määrää keskustojen alueella tulisi vähentää tai se ei ainakaan saisi kasvaa kaupungin kasvaessa.³⁵ Turun kaltaisissa keskisuurissa eurooppalaisissa kaupungeissa on yleisesti törmätty ongelmaan, jossa yksityisautoilu ruuhkauttaa kaupunkien keskusta-alueet.³⁶ Ongelma tunnistetaan Turun kohdalla *Turun seudun joukkoliikenne 2020* -raportissa, jossa todetaan yksityisautoilun lisäävän ruuhkia ja ruuhkauttavan tällöin myös joukkoliikenteen.³⁷ Myös *Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035* -loppuraportissa vuodelta 2012 todetaan, että ruuhkautumista Turun keskustan alueella tulisi hillitä lisäämällä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta tehdyistä matkoista.³⁸ Tämä ilmentää, miten niin kansainvälisesti

³² Elina Rantanen (vihr.) 14.12.2015.

³³ Niko Aaltonen (kok.) 14.12.2015.

³⁴ Miikkulainen 2018, 50.

³⁵ Koskinen 2017, 49; Ingeborgrud 2020, 23.

³⁶ Kofoš et al. 2016, 400.

³⁷ Turun seudun joukkoliikenne 2020-raportti 2009, 7.

³⁸ Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035-loppuraportti 2012, 40.

kuin Turunkin kontekstissa ruuhkautumisen ongelma on tiedostettu ja sitä pidetään kaupunkikehitystä ja viihtyisyyttä haittaavana tekijänä.

Kaupunginvaltuustossa 14.12.2015 ruuhkaongelman otti puheeksi Mika Maaskola, joka käytti sitä perusteena raitiotiehankkeen puolesta. Hän totesi, että tulevaisuudessa kasvava määrä autoja ei olisi mahdollinen kaupunkirakenteen kannalta.³⁹ Tämä on linjassa aiemmin mainittujen Tampereen ja Bergenin raitiohankkeen perustelujen kanssa. Tampereella pääkadun ruuhkautuminen busseista ja autoista todella vähentyi raitiotien myötä, kun sen tavoitellut matkustajamäärät saavutettiin.⁴⁰ On siis olemassa näyttöä sille, että raitiotiestä voisi olla apua, mikäli ruuhkautumisen ehkäisy nähdään tavoiteltavana päämääränä, tukien Maaskolan näkemystä.

Samassa kokouksessa ruuhkautumisen nosti esille perussuomalaisten Mikael Miikkola, tosin täysin vastakkaisella argumentilla. Miikkolan mukaan Turussa ei ole ruuhkia ja näin ollen ruuhkautuminen ei olisi ongelma. Miikkola vetosi omaan kokemukseensa siinä, että hän uskoo raitiotien itseasiassa aiheuttavan ruuhkia. Hän kertoi nähneensä Venäjällä onnettomuuden, jossa raitiovaunu ja auto törmäsivät toisiinsa, mikä aiheutti liikenteen täyden jumiutumisen.⁴¹ Tässä hän implikoi, että vastaavanlaiset onnettomuudet olisivat yleisiä. Omaan kokemukseen vetoaminen on tyypillinen argumentaation keino. Joukkoliikenne on tutkimuksissa kuitenkin todettu turvallisemmaksi liikennemuodoksi kuin yksityisautoilu.⁴² Raitiotien yleissuunnitelmassa on myös selvitykseen perustuva maininta, että raitiotie parantaa liikenneturvallisuutta.⁴³

Turvallisuuden ottaminen osaksi argumentointia vaikuttaa kuitenkin tarkoituksenmukaiselta, koska sitä pidetään yleisesti ottaen tärkeänä elementtinä liikenteestä puhuttaessa. Miikkolan esittämän kaltaisten onnettomuuksien yleisyydelle ei varsinaisesti löydy näyttöä esimerkiksi Suomesta. Tältä pohjalta vaikuttaisi, että ruuhkat sekä siihen yhdistetty liikenneturvallisuus toimivat tehokkaammin raitiotietä puoltavalle argumentaatiopositiolle kuin sitä vastustavalle. Toisaalta on otettava huomioon se, että omaan kokemukseen vetoaminen argumentaatiossa voi olla tehokasta ja uskottavaa yleisön näkökulmasta. Erilaiset yleisöt vaativat erilaisia perusteluja argumentaatiolle.⁴⁴ Tässä tulevat esille myös yksilökohtaiset erot siinä,

³⁹ Mika Maaskola (sd.) 14.12.2015.

⁴⁰ Vainio et al. 2024, 10.

⁴¹ Mikael Miikkola (ps.) 14.12.2015.

⁴² Aaltonen 2017, 26.

⁴³ Turun raitiotie, yleissuunnitelma 2015, 9.

⁴⁴ Jokinen et al. 2016, 183.

minkälaisia argumentaation keinoja halutaan käyttää ja minkä keinojen uskotaan parhaiten vetoavan omaan kuulijakuntaan.

Raitiotien yleissuunnitelmassa yhdeksi raitiotien huonoksi puoleksi mainitaan, että autoliikenne voisi mahdollisesti hankaloitua, kun Turussa suunnitellaan raitiotielle omia kaistojaan.⁴⁵ Kaupunginvaltuuston keskusteluissakin nousee esille valtuutettujen huoli siitä, että yksityisautoilu voi tulevaisuudessa hankaloitua. Yksityisautoilun puolesta puhuttiin esimerkiksi Turun strategian hyväksymisen yhteydessä 23.6.2014. Valtuutettu Miikkola totesi, että autot ovat tärkeämpiä kuin pikaraitiotie ja autojen paikoitus sekä kulkumahdollisuudet tulisi taata.⁴⁶ Kokoomuksen valtuutettu Pauli Kossila vetosi samassa keskustelussa siihen, että yksityisautoilu kuuluu yksilönvapauteen, eikä sitä pidä rajoittaa.⁴⁷ Myös vuonna 2019 käydyssä iltakoulukeskustelussa esitettiin kysymys siitä, vaikeuttaisiko raitiotie keskustaan pääsyä yksityisautolla.⁴⁸ Huoli on sinänsä aiheellinen, koska tutkimusten mukaan toimivin tapa toteuttaa raitiotie on tehdä se yhtenäisenä kokonaisuutena muiden kevyempää liikennettä tukevien uudistusten kanssa. Rajoitukset yksityisautoiluun tukevat siirtymää joukkoliikenteen suosimiseen.⁴⁹ Myös Turussa raitiotien toteutus saattaisi vaatia muutoksia autojen tilaan ja kulkumahdollisuuksiin.

Tavoite joukkoliikenteen suosimisesta näkyy myös valtuustossa puheenvuoroina, jotka kannattavat autojen määrän vähentämistä. Strategiakeskustelussa Jukka Vornanen vetosi siihen, että keskustan viihtyisyys vaatii, ettei autojen määrä kasvaisi nykyisestä ja haluaisi hillitä autojen määrän kasvua.⁵⁰ Myöhemmin raitiotien suunnittelun jatkamista koskevassa keskustelussa vasemmistoliiton valtuutetut Elina Sandelin ja Velimatti Koivisto totesivat, että yksityisautoilua tulisi vähentää ja suosia joukkoliikennettä.⁵¹ Sandelin vetosi argumenteissaan autojen vähentämisestä ympäristökysymysten lisäksi liikkumisen tasa-arvoon. Väittelyn aihe vaikuttaisi olevan se, kehitetäänkö kaupunkia enemmän autojen vai joukkoliikenteen ehdoilla, joka on ilman muuta poliittinen valinta. Tulevaisuuden kaupunki -diskurssin sisälle rakentuu keskustelu siitä, vaatiiko kaupunkikehitys Turussa raitiotietä lisäämään joukkoliikennettä vai onko yksityisautoilun turvaaminen olennaisempaa.

⁴⁵ Turun raitiotie, yleissuunnitelma 2015, 25.

⁴⁶ Mikael Miikkola (ps.) 23.6.2014.

⁴⁷ Pauli Kossila (kok.) 23.6.2014.

⁴⁸ Ulla-Maija Vierimaa (kok.) 18.3.2019.

⁴⁹ Kołos et al. 2016, 411.

⁵⁰ Jukka Vornanen (vihr.) 23.6.2014.

⁵¹ Elina Sandelin (vas.) 14.12.2015; Velimatti Koivisto (vas.) 14.12.2015.

2.2 Ilmastotavoitteet osana tulevaisuuden kaupunkia

Ilmastokysymysten merkitys on noussut politiikassa erityisesti 2000-luvulla yhä tärkeämpään asemaan ja keskustelun kohteeksi. Joukkoliikennettä on pidetty tärkeänä keinona toteuttaa liikennejärjestelyjä ilmaston ehdoilla. Esimerkiksi Ruotsissa on noussut tavoitteeksi tarttua ilmastokysymyksiin kehittämällä joukkoliikennettä, jotta maan viralliset ilmastotavoitteet ja tavoitteiden mukainen ympäristöystävällisempi joukkoliikenne toteutuisi.⁵² Turun kunnallispolitiikassa ja raitiotiehankkeen keskustelussa on myös pyritty nostamaan esille ilmastotavoitteiden olennaisuutta ja merkitystä kaupunkikehitykselle. Tulevaisuuden kaupungin imagoon ja moderniin luonteeseen liittyy vahvasti ilmastoystävällisyys ja sitä kautta kestävämpi kehitys.

Tutkimissani kaupunginvaltuuston keskusteluissa erityisesti vihreiden kunnanvaltuutetut tuovat esille ilmastotavoitteita raitiotiehankkeen tukena. Esimerkiksi vihreiden valtuutettu Ratilainen linjasi 14.12.2015 käydyssä keskustelussa, että koska koko maailma on mukana ilmastotalkoissa, Turun tulisi osallistua myös. Hän vetosi siihen, miten Turku on kansainvälisesti kiiteltä kunnianhimoisesta tavoitteesta pyrkiä hiilineutraaliuteen vuoteen 2040 mennessä.⁵³ Globaalin ilmastodiskurssin mukaisesti tavoitteena tulisi olla suunnitella kestävämpää liikennettä. Euroopassa on yleisesti nähty raitiotien olevan ilmastoystävällinen vaihtoehto toteuttaa joukkoliikennettä kaupungeissa. Raitiotie kuvaa mielikuvissa sitä, miten kaupunki haluaa puuttua ilmastokysymyksiin.⁵⁴ 2010-luvulla juuri kaupungit ovatkin nousseet keskeiseen asemaan ilmastopäästöjen vähentämiseen liittyvissä keskusteluissa sekä tavoitteissa.

Ratilaisen puheenvuorossa halu korostaa kaikkien muidenkin osallisuutta ilmastotalkoisiin vaikuttaa selkeästi tämä globaali diskurssi ilmastokysymyksestä. Diskurssianalyysin keinoin voidaankin tunnistaa puheesta tällaisiin kulttuurisina itsestäänselvyyksinä esitettyihin diskursseihin vetoamisen retoriikkaa.⁵⁵ Vetoaminen siihen, miten Turku on kiiteltä, on tehokas retorinen keino, jolla Ratilainen pystyy sitomaan ajamansa poliittiset tavoitteet siihen, miten muu maailma ikään kuin tukisi hänen tavoitettaan. Ratilaisen argumentti on kuitenkin linjassa muualla Euroopassa vallitsevien näkemysten kanssa siitä, että ilmastokysymyksiä

⁵² Haikola et al. 2022, 329–330.

⁵³ Niina Ratilainen (vihr.) 14.12.2015.

⁵⁴ Ingeborgrud 2020, 22; Vainio et al. 2024, 1.

⁵⁵ Jokinen et al. 2016, 76–77.

pidetään olennaisina kaupunkien ongelmina ja joukkoliikennettä pidetään mahdollisena ratkaisuna näihin ongelmiin.

Hiilineutraaliutta tavoitteena korosti vihreiden valtuutettu Vornanen Turun strategiasta keskusteltaessa vuonna 2014. Hän kertoi olevansa sitä mieltä, että kyseinen tavoite on hyvä ja tavoittelemisen arvoinen ja piti sitä hyvinkin mahdollisena vuoteen 2040 mennessä.⁵⁶ Samassa strategiakeskustelussa hiilineutraaliustavoitteen tärkeyden otti esille myös valtuutettu Katri Sarlund, joka nosti tavoitteen yhdeksi itselleen keskeisimmäksi tavoitteeksi koko strategiassa.⁵⁷ Vihreiden edustajien lisäksi vasemmistoliiton valtuutettu Li Andersson totesi hiilineutraaliuden mukana olemisen strategiassa positiiviseksi saavutukseksi.⁵⁸

Huomionarvoista on se, että tarkastelemissani keskusteluissa minkään muun puolueen edustajat kuin vihreiden sekä vasemmistoliitosta Andersson, eivät nostaneet esille kysymystä hiilineutraaliustavoitteista. Tämä ei itsessään ole yllättävä havainto, koska vihreät on tunnetusti puolue, jonka ohjelmien keskiössä ovat ilmastotavoitteet. On luontevaa, että juuri vihreiden valtuutetut korostavat hiilineutraaliuden tavoitteita useamman valtuutetun toimesta. Hiilineutraalius ei kuitenkaan nouse esille tarkastelemassani tutkimuskirjallisuudessa erilaisten raitiotie- ja joukkoliikennehankkeiden yhteydessä muualla. Kyseessä on siis joko tarkastelemiani verrokkihankkeita uudempi ilmiö tai sitten jostain syystä Turun kaupungille spesifi ilmiö. Tämä ei kuitenkaan selviä tutkimistani keskusteluista.

Seuraavan kerran mainintoja hiilineutraaliustavoitteesta esiintyy vuoden 2019 iltakoulukeskustelussa, jossa Turun kaupunkisuunnittelujohtaja Timo Hintsanen otti asian puheeksi. Hän puhui raitiotien puolesta korostaen sen etuja Hiilineutraali Turku 2029 -tavoitteelle. Hänen mukaansa Turku oli kokouksen hetkellä vuonna 2019 tavoitteessa kohti hiilineutraaliutta vuoteen 2029 mennessä, mutta muutoksia esimerkiksi joukkoliikenteeseen tulisi tehdä, jotta tavoitteiden mukainen kehitys toteutuisi.⁵⁹ Valtuuston esittämissä kysymyspuheenvuoroissa hiilineutraalius ei kuitenkaan enää myöhemmin keskustelun aikana noussut esille. Vaikuttaa siltä, että tässä keskustelussa taloudelliset kysymykset nousivat keskiöön ilmastoargumentteja enemmän. Toisaalta huomionarvoista on se, että strategiakeskustelussa vuonna 2014 tavoite oli hiilineutraalius vuoteen 2040 mennessä. Vuonna 2019 tavoite on muuttunut muotoon Hiilineutraali Turku 2029. Aikataulu vaikuttaisi

⁵⁶ Jukka Vornanen (vihr.) 23.6.2014.

⁵⁷ Katri Sarlund (vihr.) 23.6.2014.

⁵⁸ Li Andersson (vas.) 23.6.2014.

⁵⁹ Timo Hintsanen 18.3.2019.

kiristyneen, mikä osaltaan kielii tavoitteen suuresta merkityksestä ja kunnianhimoisuudesta toteuttaa se.

Ilmastokysymyksiin raitiotiehankeen yhteydessä kytkeytyvät myös tavoitteet siitä, että joukkoliikenteeseen siirryttäessä autojen määrää ja autoilla tehtyjen matkojen määrää saataisiin vähennettyä Turussa. *Turun seudun joukkoliikenne 2020* -raportissa vuodelta 2009 esitetään, että nykyisellä joukkoliikennemallilla jatkettaessa vuonna 2020 tehtävistä matkoista suurin osa tehtäisiin henkilöautoilla.⁶⁰ Tämä on kuitenkin ristiriidassa globaalin ilmastodiskurssin kanssa, jossa pyrkimys on kestävämmän liikenteen suunnittelu. Esimerkiksi Norjassa tärkeä osa tätä tavoitetta on ollut autokannan väheneminen.⁶¹ Turun raitiotien yleissuunnitelmassa listattu tavoite III on ”sujuva liikennejärjestelmä ja houkutteleva joukkoliikenne” ja tuon tavoitteen yhdeksi keinoksi on nostettu joukkoliikenteen lisääminen yksityisautoilun kustannuksella.⁶² Ainakin toteutetut raportit ja selvitykset vaikuttavat korostavan raitiotien mahdollisuuksia edistää tavoitetta ympäristöystävällisemmästä liikenteestä.

Toisaalta raitiotie ei ole ainoa mahdollisuus kestävän ja ympäristöystävällisen liikenteen toteuttamiseen, vaan esimerkiksi Gdyniassa Puolassa bussijärjestelmän on todettu olevan tarpeeksi tehokas ja täyttävän kriteerit kestävydestä.⁶³ Tässäkin vaihtoehdossa esillä on kuitenkin joukkoliikenne ja sen suosion kasvattaminen, vaikka kyseessä on raitiotien sijaan bussi. Toisaalta tutkimuksissa on havaittu, että bussilla on eräänlainen imago kulkumuotona ihmisille, joilla ei ole varaa autoon. Raitiotiellä tällaista negatiivissävytteistä leimaa ei vaikuta olevan.⁶⁴ Arvioin, että tästä syystä raitiotiellä voisi olla mahdollista houkuttaa matkustajia myös autolla liikkuvien joukosta, jos raitiotie muodostuisi kätevämmäksi ja nopeammaksi liikkumismuodoksi. Lisäksi ne, jotka ovat kiinnostuneita ilmastokysymyksistä voisivat vähentää autoilla tehtyjä matkoja, jos joukkoliikenne vaikuttaisi heille saavutettavalta vaihtoehdolta.

Myös kaupunginvaltuuston puheissa ilmenee tavoitteita siirtyä yksityisautoilusta joukkoliikenteen suosimiseen. Esimerkiksi sosiaalidemokraattien Maaskola esitti vuoden 2015 keskustelussa, että raitiotiellä saataisiin lisättyä joukkoliikenteen käyttäjämääriä, mikä

⁶⁰ Turun seudun joukkoliikenne -raportti 2009, 57.

⁶¹ Ingeborgrud 2020, 22–23.

⁶² Turun raitiotie, yleissuunnitelma 2015, 7.

⁶³ Kołos et al. 2016, 404.

⁶⁴ Vainio et al. 2024, 1.

olisi iso ilmastoteko.⁶⁵ Myös valtuutettu Ratilaisen mielestä raitiotie täyttäisi parhaiten joukkoliikenteen tavoitteet ja vain raitiotiellä voitaisiin kasvattaa joukkoliikenteen matkustajamääriä.⁶⁶ Vasemmistoliiton Sandelin nosti voimakkaasti esille sen, että liikkumisen pitäisi olla tasa-arvoista myös niille, joilla ei ole joko varaa autoon tai jotka eivät ympäristösyistä halua sellaista omistaa.⁶⁷ Raitiotietä puolustavissa puheenvuoroissa nousi voimakkaimmin esille sen ilmastohyödyt siltä kannalta, että joukkoliikenne yleistyisi ja autoilu vähenisi. Perustelun asemoituminen tähän argumentaatiopositioon on sinänsä ymmärrettävää, sillä myös tutkimuksissa raitiotie nousee ympäristöystävällisenä ja joukkoliikenteen suosiota kasvattavana vaihtoehtona kestävyysnäkökulmasta.⁶⁸ Ei ole siis yllättävä havainto, että raitiotietä ja joukkoliikennettä autojen kustannuksella puolustetaan niiden taholta, jotka asemoituvat yleisesti ympäristön edun puolustajiksi. Toisaalta taas autoilua puolustavat puheenvuorot korostavat enemmän sosiaalisia syitä, kuten yksilönvapautta sekä kaupungin rakennetta.

Tulevaisuuden Turku vaikuttaisi erityisesti vihreiden valtuutettujen näkökulmasta olevan ympäristöystävällinen ja kestäväan kehitykseen nojaava kaupunki. Ilmastonäkökulma kytkeytyy tähän diskurssiin voimakkaasti siksi, että globaalissa ilmastodiskurssissa ekologisuus nähdään tärkeänä osana tulevaisuuden kaupunkikehitystä. Kuten mainittua, kaupunkien tulee olla isossa roolissa tämän ekologisen kehityksen toteutuksessa, sillä niin Suomi kuin muukin maailma kaupungistuu yhä kiihtyvällä tahdilla. Tätä tavoitetta korostavat myös esitellyt puheenvuorot Turun kaupunginvaltuustossa. Raitiotie hyödyttäisi puolustajien mukaan ilmastoa vähäpäästöisenä keinona toteuttaa joukkoliikenne, mutta myös siksi, että se voisi houkutella autoilijoita joukkoliikenteen pariin.

⁶⁵ Mika Maaskola (sd.) 14.12.2015.

⁶⁶ Niina Ratilainen (vihr.) 14.12.2015.

⁶⁷ Elina Sandelin (vas.) 14.12.2015.

⁶⁸ Vainio et al. 2024, 3; Kołós et al. 2016, 410.

3 Taloudellinen diskurssi

Taloudellinen diskurssi jakautuu kahdenlaisiin, toisilleen vastakkaisiin argumentaatiopositioihin, jotka esiintyvät diskurssin sisällä. Samaa taloudellista lähestymistapaa käytetään siis sekä hankkeen puolesta että sitä vastaan. Samaan diskurssiin voidaan vedota ajaessa jopa täysin vastakkaisia päämääriä.⁶⁹ Vastustajat esittävät, että raitiotien toteutus tulisi kohtuuttoman kalliiksi ja siihen ei ole kaupungilla varaa, koska rahat on käytettävä johonkin tärkeämpään. Puoltajat puolestaan tunnustavat hankkeen hintavuuden, mutta vetoavat siihen, miten tulevaisuudessa raitiotie sekä säästäisi kuluja joukkoliikenteessä että tuottaisi lisäarvoa kaupungille. Euroopassa 2000-luvulla suunniteltujen raitiotiehankeiden yhteydessä on huomattavissa, miten merkittävässä osassa rahoitus ja kustannukset ovat osana päätöksentekoa. Kaupunkialueiden kehittäminen tapahtuu poliittisten arvovalintojen kautta.⁷⁰ Päätös investoinnista joukkoliikenneinfraan on ilman muuta poliittinen.

3.1 Rahan riittämättömyys esteenä kalliille investoinnille

Raha nousee usealta taholta esiin Turun kaupunginvaltuuston keskusteluissa raitiotien toteutuksesta puhuttaessa. Painavimmat vasta-argumentit raitiotielle rakentuvat juuri rahakysymysten ympärille ja rahan riittämättömyyteen vedotaan kerta toisensa jälkeen. Vastaavanlainen esimerkki löytyy Ruotsista, jossa keskustelu rahoituksesta sekä konsensus budjetin rajallisuudesta hallitsee poliittista keskustelua liikenteen ja liikenneinfran kehittämisestä. Valtavan kallis investointi vaatii hyvin laajat perustelut ja rahan puute voi vaikuttaa päättäjien haluun toteuttaa suuria hankkeita.⁷¹ Suomessa kaupunkisuunnittelu on yleisesti muuttunut 2000-luvulla markkina- ja hankevetoisemmaksi, jolloin talousnäkökulma korostuu.⁷² Talous- ja rahakysymysten nostaminen keskiöön heijastelee uusliberalistisempaan⁷³ suuntaan siirtyvää maailmankuvaa, joka nousee esille myös Turun kaupunginvaltuuston keskustelun painotuksissa.

Turun kaupunginvaltuuston kokouksessa 14.12.2015 Turun raitiotien suunnittelun jatkamista koskeva keskustelu lähti käyntiin rahapuheella. Kokouksen heti ensimmäisessä

⁶⁹ Jokinen et al. 2016, 209.

⁷⁰ Kołodziej et al. 2016, 401; Miikkulainen 2018, 27.

⁷¹ Haikola et al. 2022, 329–330; Koskinen 2017, 28–29.

⁷² Davoudi et al. 2021, 113.

⁷³ Talouden ja kaupunkien keskeisyyden korostuminen, taloudellisen edun tavoittelun luonnollisuus ja valtion rooli ensisijaisesti markkinoiden ylläpitäjänä ja turvaajana. esim. Julin 2025, 51; 234–236.

puheenvuorossa kokoomuksen Olli Manni otti esille kysymyksen rahan riittämättömyydestä. Hän totesi, että vaikka monet suhtautuvat hankkeeseen hyvin tunteella, nousee raha olennaisimmin keskiöön päätöksenteossa.⁷⁴ Tällä tavoin hän vaikuttaa tavoittelevan esiintymistä harkitsevana ja tunteiden yläpuolelle asettuvana poliitikkona. Hän ikään kuin asemoi itseään tunteisiin perustuvien kiistojen ulkopuolelle ja vetoaa ainoaan realistiseen rajoittavaan tekijään, eli rahaan. Tällä tavoin Manni voi epäpolitisoida raitiotien kysymyksen ainoastaan rahakysymykseksi, ei arvoihin perustuvaksi päätökseksi. Diskurssit usein määrittävät juuri tällä tavoin kilpaillen ja toistensa kritisoinnin kautta.⁷⁵ Manni pyrkii häivyttämään arvoihin perustuvaa keskustelua korostamalla taloudellisen diskurssin merkitystä.

Vastaavanlaista lähestymistapaa Mannin kanssa edusti samassa istunnossa valtuutettu Laivoranta. Hän otti esille raitiotien kalliit kustannukset, joita ei hänen mukaansa oteta valtuustossa tarpeeksi vakavasti. Laivoranta julisti, että keskustan kanta on se, ettei hanke kustannuksineen ole realistinen.⁷⁶ Epärealistisuuden korostaminen on retorinen keino, joka rakentuu sanavalinnoilla, kuten ”mahdoton” ja ”ei realistinen”. Se on keino, jolla pyritään oman äänen ja kannan häivyttämiseen.⁷⁷ Laivoranta kykenee näin Mannin tavoin luonnollistamaan oman puolueensa esittämää kantaa hankkeeseen sellaisena, että se on ainoa näissä puitteissa toteuttamiskelpoinen suunta, johon pyrkiä. Sekä Laivoranta että Manni kehystävät rahan absoluuttisen rajoittavaksi tekijäksi, joka estää hankkeen toteuttamisen ja näin ollen tekisi siitä keskustelemisen tarpeettomaksi.

Samassa kokouksessa aggressiivisemmalla retoriikalla raitiotiehanketta vastusti perussuomalaisten Miikkola. Miikkolan mukaan hanke olisi ”kerskainvestointi” ja ”meillä [Turulla] ei ole varaa kuin tuottaviin investointeihin”⁷⁸. Hän perusteli kantaansa esimerkiksi raitiotien rakennukseen otettavan lainan valtavilla koroilla sekä sillä, että valtuuston nuoret edustajat eivät ymmärrä rahan arvoa ja luulevat sen tulevan taivaasta.⁷⁹ Miikkolan argumentointi on suhteessa esimerkiksi Manniin tai Laivorantaan huomattavasti suurempaa ja enemmän tunteisiin vetoavaa. Siinä missä Manni ja Laivoranta pyrkivät järkeistämään ja taivuttelemaan kuulijoita puolelleen realismin vetoavilla argumenteilla, Miikkola käyttää

⁷⁴ Olli Manni (kok.) 14.12.2015.

⁷⁵ Jokinen et al. 2016, 36.

⁷⁶ Jarmo Laivoranta (kesk.) 14.12.2015.

⁷⁷ Jokinen et al. 2016, 191–192.

⁷⁸ Mikael Miikkola (ps.) 14.12.2015.

⁷⁹ Mikael Miikkola (ps.) 14.12.2015.

suorempia ja kovempia retorisia keinoja. Miikkola ei pyri vetoamaan esimerkiksi tutkimuksiin tai selvityksiin, vaan mielipiteisiin ja puheenvuorossa näkyy hieman muita syyllistävä argumentointi. Tällainen argumentointi näkyi aineistoni keskusteluissa lähinnä Miikkolan kohdalla, tosin esimerkiksi valtuutettu Kossilan argumentit näyttäytyivät aika-ajoin samalla tavoin raflaavina.

Rahakysymyksistä samassa kokouksessa argumentoi järjen äänen (ent. kokoomuksen jäsen) valtuutettu Kossila. Myös hänen pääargumenttinsa oli, että ”ratikka ei ole realismia” ja hän korosti, että rahat eivät riittäisi edes valtion tuella tai lainan kanssa.⁸⁰ Esimerkiksi Norjan Bergenissä 2000-luvulla käydyssä raitiotiehankekeskustelussa taloudellinen toteutus jakoi samalla tavoin mielipiteitä, mutta lopulta valtion tarjotessa projektille rahoitusta, kaupunginvaltuuston kaikki puolueet kääntyivät hankkeen kannalle.⁸¹ Suomessa Tampere sai MAL-sopimuksen⁸² nojalla 30 prosentin tuen raitiotiehankkeelle ja sai näin varmistettua projektin rahoituksen.⁸³ Kossilan argumentointi kuitenkin korostaa näkemystä, jonka mukaan hankkeeseen ei ole varaa edes valtion tuella. Kossilan ja Miikkolan puheenvuoroista erottuu pyrkimys kaataa hanke taloudellisiin syihin vedoten, vaikka taustalla voi olla muitakin perusteluja. Heidän puheenvuorojensa perusteella Turussa ei välttämättä päästä koskaan Bergenin tilanteeseen yksimielisyydestä, vaikka rahoitusta tarjottaisiin valtiolta.

Raha kehystetään retoriikassa rajallisena ja osa argumenteista raitiotieinvestointia vastustavassa argumentaatiopositiossa nojaa siihen, miten hankkeeseen käytettävä raha olisi pois jostakin toisesta, tärkeämmästä kohteesta. Esimerkiksi Ruotsissa on suunniteltu laajaa High-speed rail -junahanketta keinona kehittää joukkoliikennettä. Kyseiselle hankkeelle painavana vasta-argumenttina on alleviivattu, miten junan rahoittaminen olisi pois muualta.⁸⁴ Vastaavaa raitiotiehanke vastaan jokin muu kohde, kuten terveydenhuolto tai vanhuspalvelut, on esitetty Turun kaupunginvaltuustossa. Perussuomalaisten valtuutettu Miikkola tarjosi vaihtoehdoksi käyttää rahoja mieluummin koulutuksen kehittämiseen.⁸⁵ Toinen perussuomalaisten valtuutettu, Pirjo Lampi, asetti puheessaan vastakkain terveystalouden rahoituksen ja raitiotiehankkeen.⁸⁶ Toisaalta taas kokoomuksen valtuutettu Kaija Hartiala esitti, että raitiotiehankkeeseen kaavailtu 300 miljoonaa euroa tulisi sijoittaa johonkin toiseen

⁸⁰ Pauli Kossila (ja.) 14.12.2015.

⁸¹ Ingeborgrud 2020, 30–31.

⁸² Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus valtion ja isoimpien kaupunkien välillä; Julin 2025, 19.

⁸³ Davoudi et al. 2021, 118.

⁸⁴ Haikola et al. 2022, 329.

⁸⁵ Mikael Miikkola (ps.) 14.12.2015.

⁸⁶ Pirjo Lampi (ps.) 14.12.2015.

kaupungin vetovoimaa lisäävään hankkeeseen, kuten museoon tai teatterisaliin. Hartiala korosti myös myöhemmin vuonna 2019 käydyssä keskustelussa tarpeellisten investointien määrää ja kaupungin tarvetta investointiin useilla eri osa-alueilla.⁸⁷ Vastaavia vertailevia puheenvuoroja oli muitakin ja tämä oli melko yleinen lähestymistapa tutkimissani valtuustopuheenvuoroissa.

Sijoiuskohteiden vertailut perustuvat oletukselle, että kysymys on joko-tai-tilanteesta, jossa kaikkiin hankkeisiin ei yksinkertaisesti riitä rahaa. Perustelu on siinä mielessä painava, että sillä vedotaan siihen oletukseen, että kaikki kuitenkin haluavat olla mukana toteuttamassa eniten ihmisiä hyödyttäviä hankkeita. Tällaisella diskurssilla pyritään esiintymään kaikkien hyväksymien, positiivisten tavoitteiden puolustajana, jolloin argumentaatiopositiolle on helpompaa saada kannatusta.⁸⁸ Esimerkiksi terveydenhuolto ja koulutus ovat suomalaisessa kulttuurissa asioita, joista ollaan kollektiivisesti ylpeitä ja niiden korkeasta tasosta halutaan pitää kiinni. Argumentit niihin panostamisesta uudenlaisen hankkeen sijaan vetoavat suomalaiseen identiteettiin ja imagoon korkeatasoisen koulutuksen ja terveydenhuollon maana. Taloudellinen diskurssi onkin juuri vertailua ja poliittista keskustelua siitä, mihin rajallinen määrä rahaa sijoitetaan.

Vertailua esiintyy eri rahoituskohteiden lisäksi keskustelussa runkobussilinjaston tai jonkinlaisen superbussilinjaston kehittämisestä Turkuun raitiotien sijasta. Useat raitiotietä vastustavaan argumentaatiopositioon asettuvat valtuutetut korostavat busseja hyvänä vaihtoehtona raitiotielle, osaltaan taloudellisista syistä. Valtuutettu Miikkola kertoi kannattavansa sähköbussijärjestelmää ja vetosi siihen, että joukkoliikennelautakunnan kokouksessa on aiemmin sovittu runkobussijärjestelmän kehittämisestä päätavoitteena.⁸⁹ Perussuomalaisten valtuutettu Jouko Laakso kehuu vuoden 2015 valtuustossa Föliä⁹⁰ ja sen bussijärjestelmää toimivaksi ja edulliseksi ja vetosi siihen, miten kaupunkilaiset ovat kehuneet järjestelmää.⁹¹ Myös perussuomalaisten Ville Tavion mukaan busseilla olisi mahdollista toteuttaa tarvittava joukkoliikenne.⁹² Nämä argumentit ilmentävät käsitystä siitä, että bussit ovat taloudellisesti kannattavampia ja riittävät Turun joukkoliikenteen tarpeisiin, jolloin raitiotie olisi tarpeeton ja kallis investointi turhaan. On totta, että esimerkiksi Puolassa

⁸⁷ Kaija Hartiala (kok.) 14.12.2015; Kaija Hartiala (kok.) 18.3.2019.

⁸⁸ Jokinen et al. 2016, 207.

⁸⁹ Mikael Miikkola (ps.) 14.12.2015.

⁹⁰ Turun seudun joukkoliikennejärjestelmä vuodesta 2014 alkaen.

⁹¹ Jouko Laakso (ps.) 14.12.2015.

⁹² Ville Tavio (ps.) 14.12.2015.

Gdyniassa sekä joissakin muissa Itä- ja Keski-Euroopan kaupungeissa bussijärjestelmä toimii hyvin ja on osoittautunut sopivaksi ratkaisuksi keskikokoisille kaupungeille toimivana ja ympäristöystävällisenä.⁹³ Turkuun sijoittuvat selvitykset, esimerkiksi Raitiotien yleissuunnitelma vuodelta 2015 kuitenkin korostavat Turun tilanteessa juuri raitiotien ylivoimaisuutta busseihin nähden kaikilla muilla osa-alueilla paitsi suoraan mitattavilla kustannuksilla.

Valtuutettu Laakson argumenteissa esiintyi myös maininta siitä, miten raitiotie on jo kerran lopetettu Turussa ja korvattu bussiliikenteellä.⁹⁴ Useissa muissakin Euroopan kaupungeissa raitiotiejärjestelmä lakkautettiin 1960-luvulla ja siirryttiin busseihin. Silloin bussit esitettiin raitiotietä sekä modernimpana että halvempänä vaihtoehtona.⁹⁵ Edullisuusargumentti on siis samankaltainen myös Turun kaupunginvaltuustossa 2010-luvulla, mutta moderniin vetoaminen on kääntynyt enemmän raitiotien kuin bussijärjestelmän eduksi. Edullisuuteen vedottiin myös Norjan Trondheimissa bussin ja raitiotien välisessä kiistassa ja kaupunki päätyi lopulta toteuttamaan bussi uudistuksen, kun sitä pidettiin vaihtoehtoista todennäköisemmin tuottavana.⁹⁶ Turussa perussuomalaisten lisäksi myös muissa puolueissa kannatetaan bussivaihtoehdon selvitystä ja vertailun jatkamista vaihtoehtojen välillä.⁹⁷ Vaihtoehdon tarjoaminen raitiotielle edistää raitiotien vastaisen argumentaatioposition agenda, koska kuten aikaisemmin luvussa 2 on todettu, joukkoliikenteen sekä kaupungin kehittäminen on yleisesti hyväksytty tavoite, johon halutaan pyrkiä. Uskottavan vaihtoehdon tarjoaminen ratkaisuksi edistää ilman muuta raitiotien vastustajien tavoitteita ja vetoaminen säästöihin on taloudellisen diskurssin ytimessä.

18.3.2019 pidetyssä kaupunginvaltuuston iltakoulukeskustelussa esille nousi vielä yksi erilainen argumentti liittyen Turun tekemiin investointeihin lähivuosina. Vasemmistoliiton valtuutettu Jaakko Lindfors otti esille sen, miten Turussa on perinteisesti epäonnistuttu hankkeiden todellisten kustannusten arvioinnissa ja budjetit ovat ylittyneet reilusti. Esimerkkeinä hän käytti lähivuosien projekteja, kuten Kakolan funikulaaria ja Logomon siltaa.⁹⁸ Vastaavia argumentteja ei noussut esille vuosina 2014–2015 käydyissä keskusteluissa. Tämä kysymys vaikuttaa muodostuneen vasta myöhemmin, kun takana on

⁹³ Kołodziej et al. 2016, 404.

⁹⁴ Jouko Laakso (ps.) 14.12.2015.

⁹⁵ Kołodziej et al. 2016, 404.

⁹⁶ Ingeborgrud 2020, 28.

⁹⁷ esim. Kaija Hartiala (kok.) 14.12.2015.

⁹⁸ Jaakko Lindfors (vas.) 18.3.2019.

vastikään toteutettuja hankkeita, joiden yhteydessä kustannusarviot epäonnistuivat etukäteen, joten huolen syy on ilmeinen.

Vihreiden edustaja Saara Ilvessalo argumentoi budjettihuoleen vastauksena, että budjetissa pysyneet, onnistuneet investointihankkeet eivät nouse keskusteluun, mikä voi vääristää valtuustossa esiintyviä asenteita siihen, miten usein hankkeet todellisuudessa epäonnistuvat.⁹⁹ Huoli budjetin ylittymisestä nousi muutamassa muussakin puheenvuorossa esille saman keskustelun aikana, mikä todistaa kuvaillun kaltaisen epäonnistumisen mielialan esiintymistä valtuustossa.¹⁰⁰ Tällaisella mielialalla voisi olla vaikutuksia mahdolliseen rakentamispäätökseen tulevaisuudessa. Taloudellisen diskurssin kannalta se on olennaista siksi, että hankkeen kalleus ja kannattamattomuus on yleisin perustelu vastustaa raitiotietä. Realismiin ja kokemuksiin perustuvaan hankkeen kannattamattomuuteen vetoaminen on myös keino häivyttää argumentoijan omaa ääntä.¹⁰¹ Argumentointi siitä, miten jo entuudestaan kallis budjetti tulisi kokemusten perusteella ylittymään vahvistaa hanketta vastustavan argumentaatioposition asemaa.

3.2 Raideinvestointi talouskasvun moottorina

Turun kaupunginvaltuustossa esitettiin myös puolustavia puheenvuoroja valtavan investoinnin puolesta. H. G. Wessberg on esittänyt, että suuret infrastruktuuriprojektit ovat enemmän yhteiskunnallisen filosofian kuin taloudellisten tekijöiden tuotetta. Raha ei siis ole mikään ehdoton määrittelijä, vaan se ainoastaan esitetään sellaisena.¹⁰² Näin ollen rahan puutteeseen vetoaminen piiryy lähinnä poliittisena keinona naturalisoida omaa argumentaatiopositiota vaihtoehdottomaksi. Tosiasiassa kyse on poliittisista arvovalinnoista ja siitä, mihin investoiminen nähdään tärkeimpänä.

Taustoitan hieman investointeihin liittyvää keskustelua kertomalla ensin tehdyistä kustannusarvioista. Esimerkiksi *Turun seudun joukkoliikenne 2020* -raportissa sekä *Turun raitiotien yleissuunnitelmassa* on arvioitu raitiotieinvestoinnista koituvia kustannuksia. Molemmissa on vertailtu kustannuksia raitiotien sekä bussijärjestelmien kehittämisen välillä. Investointikustannuksiin on sisällytetty esimerkiksi radan rakennuskustannukset, pysäkkien kustannukset ja kalusto.¹⁰³ Arvioinneissa superbussivaihtoehto todettiin edullisemmaksi sekä

⁹⁹ Saara Ilvessalo (vihr.) 18.3.2019.

¹⁰⁰ esim. Pentti Huovinen (kok.), Jarmo Rosenlöf (sd.), Kaija Hartiala (kok.) 18.3.2019.

¹⁰¹ Jokinen et al. 2016, 191–192.

¹⁰² Haikola et al. 2022, 332.

¹⁰³ Turun seudun joukkoliikenne 2020-raportti 2009, 50–51; Turun raitiotie, yleissuunnitelma 2015, 8.

kustannustehokkaammaksi vaihtoehdoksi, mikäli tarkastellaan vain suoria taloudellisia vaikutuksia.¹⁰⁴ Toisaalta tutkittaessa puolalaisten kaupunkien liikennejärjestelmiä on havaittu, että vaikka raitiotien rakennus tulisi kalliimmaksi kuin bussijärjestelmän kehittäminen, on raitiotien kalusto pitkäikäisempää ja sillä on busseja suurempi kapasiteetti kuljettaa matkustajia.¹⁰⁵ Kulujen arviointi etukäteen vaikuttaa varsin hankalalta, sillä varsinkin epäsuoria taloudellisia vaikutuksia voi olla vaikea havaita etukäteen.

Arviot raitiotien kokonaiskustannuksista ja taloudellisista hyödyistä ovat siis osittain ristiriitaisia ja epävarmoja. Kaupunkisuunnittelussa tilanteet ovat aina yksilöllisiä ja monimutkaisia, joten taloudellisten realiteettien arviointi ei ole mahdollista tarkasti.¹⁰⁶ Tulee myös ottaa huomioon se, että kaikki hyödyt eivät ole suoraan mitattavissa rahassa, mutta voivat välillisesti tuottaa tuloja tai säästöjä. Esimerkiksi Tampereen raitiotiehankkeen toteutuksen jälkeen tehdyssä tutkimuksessa on todettu, miten epäsuorien vaikutusten arviointi on olennaista ja hyödyllistä, kun arvioidaan urbaaniin ympäristöön sijoituvia liikenneprojekteja.¹⁰⁷ Siksi Turun raitiotien tapauksessakin merkittäväksi poliittiseksi kysymykseksi nousee investoinnin hyödyllisyyden sekä riskin kannattavuuden arviointi.

2000-luvun Suomessa on pinnalla uusliberalistinen käsitys kaupunkiseutujen keskeisyydestä talouskasvun, kilpailukyvyn ja innovaatioiden vetureina. Kaupunkialueiden merkityksen korostaminen on nähty valtiollisena strategiana houkutellessa kansainvälistä pääomaa investointien muodossa valituille kaupunkialueille.¹⁰⁸ Usko raitiotien voimaan investointeja houkuttelevana tekijänä ilmenee Turun kaupunginvaltuuston puheenvuoroissa. Esimerkiksi sosiaalidemokraattien Pietari totesi 14.12.2015 pidetyssä istunnossa uskovansa, että hanke toisi Turkuun investointeja ja sitä kautta kasvua ja työpaikkoja.¹⁰⁹ Sosiaalidemokraattien toinen valtuutettu, Mari-Elina Koivusalo, puolestaan perusteli raitiotien houkuttelevuutta sijoittajille siten, että kiskojen pysyvyys loisi vakautta kaupunkirakenteeseen.¹¹⁰ Tähän liittyen myös valtuutettu Maaskola vetosi siihen, että raitiotielle vaihtoehdoksi esitetty superbussi ei houkuttelisi Turkuun pysyviä investointeja ja olisi siksi raitiotietä huonompi

¹⁰⁴ Turun raitiotie, yleissuunnitelma 2015, 10.

¹⁰⁵ Kołós et al. 2016, 408.

¹⁰⁶ Julin 2025, 237.

¹⁰⁷ Vainio et al. 2024, 10.

¹⁰⁸ Luukkonen et al. 2019, 17; Davoudi et al. 2021, 115–116.

¹⁰⁹ Päivi Pietari (sd.) 14.12.2015.

¹¹⁰ Mari-Elina Koivusalo (sd.) 14.12.2015.

vaihtoehto.¹¹¹ Argumenteissa näkyy investointien merkityksen korostaminen ja niiden tärkeyteen vetoaminen.

Myös Tampereella raitiotiehanke suunnittelun yhteydessä esitettiin arvioita siitä, miten projekti lisää rakennusprojekteja radan varren alueilla. Radan varrelle suunniteltujen asuntojen hinta-arviot ovat myös nousseet raitiotien valmistuttua. Tampereella nousi perusteluksi myös se, miten investointeja voitaisiin vetää haluttuihin sijainteihin ja alueille radan suunnittelun avulla.¹¹² Samat argumentit esiintyvät myös Turussa, kun pyritään korostamaan hankkeen kannattavuutta taloudellisesti. Siinä missä hanketta kannattavat vihreiden valtuutetut vetosivat enemmän tulevaisuus- ja ilmastokysymyksiin, vaikuttavat sd:n valtuutetut nostavan esille positiivisia talousvaikutuksia. Argumentit muistuttavat tutkimuskirjallisuudesta erityisesti Tampereen raitiotien kohdalla esitettyjä perusteluja.

Investointien houkuttelu toimii myös vasta-argumenttina sille, että rahat eivät riitä raitiotien rakentamiseen. Toisaalta raitiotietä puolustavassa argumentaatiopositiossa korostuu se, miten itse raitiotie nähdään osana tulevaisuuteen tähtääviä investointeja. Tulevaisuusajattelu ja sen argumentointi itsessään merkityksellistää ja rakentaa sosiaalista todellisuutta.¹¹³ Sd:n valtuutettu Koivusalo esimerkiksi myönsi raitiotien kalleuden, mutta korosti sen olevan investointi. Hän perusteli, että ilman investointeja ei tule mitään uutta eikä lisäarvoa voida tuottaa.¹¹⁴ Samansuuntaisesti vihreiden Vornanen tunnusti hankkeen kalleuden, mutta hän vetosi taloustilanteen paranemiseen tulevaisuudessa, jolloin investointi olisi mahdollinen.¹¹⁵ Hanke itsessään esitetään näissä puheenvuoroissa lisäarvoa tuottavana toimena, joka toteutuessaan maksaisi itsensä lopulta takaisin ja edistäisi kaupungin taloustilanteen paranemista. Optimistinen tulevaisuusajattelu on investointipuheen ytimessä ja vaikuttaa tulevaisuuden todellisuuden muotoutumiseen.

Hanketta vastustavassa argumentaatiopositiossa esiintyi ikään kuin vastaväitteenä epäilyä siitä, onko hanke tosiasiaa kannattava investointi.¹¹⁶ Valtuutettu Kossila kertoi pitävänsä tulevaisuuteen investointia huonona argumenttina hankkeen puolesta siksi, että investointien toteutus ilman rahaa on mahdotonta ja hänen mukaansa rahaa ei ole.¹¹⁷ Kynnyskysymykseksi

¹¹¹ Mika Maaskola (sd.) 14.12.2015.

¹¹² Vainio et al. 2024, 3; Vainio et al. 2024, 8; Koskinen 2017, 62.

¹¹³ Jokinen et al. 2016, 26.

¹¹⁴ Mari-Elina Koivusalo (sd.) 14.12.2015.

¹¹⁵ Jukka Vornanen (vihr.) 14.12.2015.

¹¹⁶ esim. Mikael Miikkola (ps.) 14.12.2015.

¹¹⁷ Pauli Kossila (ja.) 14.12.2015.

näyttää nousevan se, onko raitiotie todella taloudellisesti kannattava investointi kaupungille, joka tuottaisi tarpeeksi lisäarvoa sekä säästöjä tulevaisuudessa. Osa valtuutetuista vaikuttaa vakuuttuneen kannattavuudesta jo tehtyjen selvitysten pohjalta, kun taas osa on epäileväisempiä tai varmoja siitä, ettei kyseinen investointi ole tarpeeksi tuottava. Raitiotie rakentuu kaupunkikeskeistä kehitystä korostavana hankkeena ja myös monet valtuustopuheenvuorot viittaavat näihin tavoitteisiin investointien houkuttelusta kaupunkialueille. Kaupunkikeskeistä politiikkaa sekä kaupunkikeskeisiä hankkeita perustellaankin usein juuri taloudellisilla argumenteilla tuottavuuden kasvusta, säästöistä ja innovaatioista.¹¹⁸ Investointeja, kasvua ja säästöjä korostavat valtuustopuheenvuorot näyttävät nojaavan perusteluillaan tähän tavoitteeseen.

Uusliberalistisessa kaupunkikäsitelmässä yksityisen sektorin rooli korostuu ja taloudellisten etujen tavoittelu nousee ensisijaiseksi. Sitä pidetään jopa niin luonnollisena, ettei se tule kyseenalaistetuksi.¹¹⁹ Koska uusliberalistinen ajattelu on muotoutunut tällä tavoin jopa kyseenalaistamattomaksi itsestäänselvytykseksi, on siihen nojaava diskurssi erityisen vahva.¹²⁰ Uusliberalistiseen kehityskulkuun yhdistyy voimakkaasti Turun raitiotiehankkeen yhteydessä esiin nouseva keskustelu kilpailukyvästä, erityisesti Tampereen, mutta myös muiden Suomen kasvukeskusten kanssa. Tampereen kaupunki on kasvanut 2010-luvulla Turku nopeammin. Tampereella raitiohanketta tutkittaessa havaittiin, että uusliberalistinen kuvasto Tampereesta modernina kaupunkikeskukseksi on hyödyttänyt kaupunkia myös taloudellisesti.¹²¹ Tätä taustaa vasten kilpailukykyargumentit talouskeskustelussa nousevat olennaiseksi osaksi keskustelua.

Turun raitiotien yleissuunnitelmassa listatuista tavoitteista heti ensimmäisenä on kaupungin kilpailukyväisyyden lisääminen, mikä korostaa teeman olennaisuutta taloudellisen diskurssin sisällä. *Turun seudun rakennemalli 2035* -loppuraportti vuodelta 2012 puolestaan listaa liikennejärjestelmän yhdeksi merkittäväksi kilpailukykytekijäksi kaupungille.¹²² Myös esimerkiksi Turun strategiakeskustelussa 23.6.2014 kaupunginvaltuustossa kilpailukyky nousi esille useita kertoja. Raitiotiehankkeen jatkamisesta käydyn keskustelun yhteydessä kilpailukyväisyyden nosti esille sd:n Maaskola. Hän vetosi puheenvuorossa siihen, miten raitiotie lisäisi Turun kilpailukykyä muita Suomen kasvukeskuksia vastaan. Hän mainitsi myös

¹¹⁸ Luukkonen et al. 2019, 24.

¹¹⁹ Julin 2025, 235–236.

¹²⁰ Jokinen et al. 2016, 80.

¹²¹ Vainio et al. 2024, 9; Davoudi et al. 2021, 113.

¹²² Turun raitiotie, yleissuunnitelma 2015, 7; Turun seudun rakennemalli 2035-loppuraportti 2012, 40.

asukkaiden houkuttelun Turkuun osana kilpailua muiden kaupunkien kanssa.¹²³ Valtuutettu Pietari mainitsi samassa keskustelussa myös kilpailukyvyn ja yhdistää sen myös kaupungin elinvoiman kasvuun.¹²⁴ Kokoomuksen Aaltonen oli keskustelussa samoilla linjoilla raitiotiestä vetovoimatekijänä, joka mahdollistaa Turulle kilpailun pääkaupunkiseudun ja Tampereen kanssa.¹²⁵

Asukkaiden houkuttelu ja kaupungin kasvu näyttäytyvät usein tärkeinä tavoitteina, jotka tuottavat myös taloudellista hyötyä ja siksi sisältyvät investointiteemaan. Turku ja Tampere on esitetty Helsingin lisäksi hyvinä kandidaatteina kansainvälisesti kilpailukykyisiksi kasvukaupungeiksi. Lisäksi Tampere on raitiotien valmistumisen jälkeen ollut tutkimusten mukaan Suomen houkuttelevin kaupunki ja toisena listalla on Helsinki, Turun ollessa vasta kolmantena.¹²⁶ Ei ole siis yllättävää, että kaupungin kasvu, kilpailukyky ja vetovoimatekijät nousevat esille raitiotien puolestapuhujien argumenteissa. Koska nämä tekijät nähdään tavoittelemisen arvoisina päämäärinä uusliberalistisen linssin läpi, toimivat ne hyvinä perusteluina raitiotiehankeelle. Kaupunkikeskeinen ja kasvukeskuksien merkitystä korostava, uusliberalistinen näkemys usein oikeutetaan juuri taloudellisilla argumenteilla, kuten tuottavuuden kasvulla ja kilpailukyvyllä.¹²⁷ Tämä näkyy selkeästi edellisessä kappaleessa kuvatuissa valtuustopuheenvuorojen argumenteissa.

Toisaalta tälle näkemykselle Turusta tulevana metropolialueena ja pääkaupunkiseudun kilpailijana esiintyy epäilyksiä. Esimerkiksi 18.3.2019 kaupunginvaltuustossa ruotsalaisen kansanpuolueen valtuutettu Ulla Achren totesi, että hän ei usko siihen, että Turusta tulisi metropolialue tulevaisuudessa.¹²⁸ Sosiaalidemokraattien Ville Lintunen vertasi ajatusta väestönkasvun tarpeellisuudesta pyramidihuijaukseen ja hänen mielestään kaupungin talouden kasvun ei pitäisi vaatia jatkuvaa väestönkasvua.¹²⁹ Osalle valtuutetuista raitiotiehen investoinnin perustelut kaupunkia kasvattavana hankkeena eivät siis vaikuta purevan, koska kasvua ei nähdä välttämättömänä tai realistisena tavoitteena. Monissa investointia puolustavissa argumenteissa investoinnin rahalliset hyödyt kytkeytyvät väestönkasvun kautta tapahtuvaan talouskasvuun.

¹²³ Mika Maaskola (sd.) 14.12.2015.

¹²⁴ Päivi Pietari (sd.) 14.12.2015.

¹²⁵ Niko Aaltonen (kok.) 14.12.2015.

¹²⁶ Davoudi et al. 2021, 117; Vainio et al. 2024, 6.

¹²⁷ Luukkonen et al. 2019, 24.

¹²⁸ Ulla Achren (rkp.) 18.3.2019.

¹²⁹ Ville Lintunen (sd.) 18.3.2019.

Vaikka investointeihin ja raitiotien taloudelliseen kannattavuuteen tulevaisuudessa vedotaan hankkeen puolustajien keskuudessa, selkeästi voimakkaimmin talouskysymys otetaan esille hankkeen vastustajien puolella. Myös Tampereella raitiotiehankeeseen yhteydessä esiintyneissä kirjoituksissa talousnäkökulma vaikutti painottuvan eniten hankkeeseen negatiivisesti suhtautuvissa kirjoituksissa. Näissä vedottiin ainakin hankkeen hintaan itsessään, suhteeseen muihin hankkeisiin, joita rahalla voitaisiin toteuttaa sekä vaihtoehtoisten joukkoliikennemuotojen toteutukseen.¹³⁰ Turun raitiotiehankeeseen taloudellisessa diskurssissa vaikuttaisi esiintyvän samoja painotuksia ja myös Turussa vastustava argumentaatiopositio vetoaa samoihin kynnyskysymyksiin.

¹³⁰ Miikkulainen 2018, 41.

4 Johtopäätökset

Tulevaisuuden kaupunki -diskurssi vaikuttaa nousevan valtuustopuheissa voimakkaimmin esiin hanketta puolustavien valtuutettujen keskuudessa. Puolustajat vetoavat positiiviseen kaupunkikehitykseen tulevaisuudessa. Kehitys-sanan positiivinen kaiku vaikuttaa tekevän sen, että poliitikot eivät halua asettua varsinaisesti vastustamaan tavoitteita kehityksestä. Erimielisyydet raitiotiehankeesta kaupunkikehityshankkeena nousevatkin enemmän esiin siinä, koetaanko raitiotie välttämättömäksi kaupunkikehityksen kannalta. Erimielisyydet esiintyvät myös siinä, pidetäänkö esimerkiksi joukkoliikenteen kehitystä ja kasvua tärkeänä, vai onko yksityisautoilun turvaaminen tärkeämpää. Tutkimuskirjallisuus tukee pääasiassa tavoitteita joukkoliikenteen kehittämisestä ja tutkimusten valossa vaikuttaa siltä, että modernimman, kestävämmän ja tasa-arvoisemman kaupungin rakentaminen vaatii tehokkaan joukkoliikenteen. Kirjallisuudessa kuitenkin esiintyy ristiriitoja siinä, onko tämä mahdollista toteuttaa ainoastaan raideliikenteen keinoin vai voiko esimerkiksi hyvin suunniteltu bussijärjestelmä toimia tehokkaasti.

Ilmastonäkökulmaa tulevaisuuden kaupunki -diskurssin yhteydessä nostavat esille lähinnä vihreiden valtuutetut. Tämä ei ole mitenkään yllättävää huomioiden puolueen profiilin ja tavoitteet. Ilmastonäkökulma nojaa kuitenkin myös laajaan globaaliin diskurssiin, jossa kestävä kehitys ja ekologisuus pidetään tärkeänä arvona ja tulevaisuuden isona kysymyksenä. Koska Suomi ja Eurooppa kaupungistuvat kiihtyvällä tahdilla on tärkeää, että kaupungit ovat mukana ilmastonmuutoksen torjunnassa ja vähempipäästöisten ratkaisujen kehittämisessä. Tutkimuskirjallisuus tukee tätä näkökulmaa. Ilmaston kannalta tehokkaan joukkoliikenteen järjestäminen on olennaista, mutta raitiotie ei välttämättä ole ainoa keino toteuttaa tavoite.

Taloudellinen diskurssi nostaa esille yhden isoimmista reunaehdoista kaikelle poliittiselle toiminnalle, eli rahan. Vastakkaiset argumentaatiopositiot diskurssin sisällä suhtautuvat rahaan hieman eri tavoin. Osa raitiotiehanke vastustavista valtuutetuista, esimerkiksi Laivoranta (kesk.) ja Manni (kok.), pyrkivät korostamaan sitä, miten keskustelut hankkeen toteuttamisesta ja arvoalinnoista siihen liittyen ovat tarpeettomia, koska taloudellinen tilanne ei mahdollista hankkeen toteuttamista. Raha esitetään tällä tavoin absoluuttisen rajoittavana tekijänä. Toiset vastustajista puolestaan pitävät keskustelua sinänsä olennaisena, että investoiminen on mahdollista, mutta taloudellisen tilanteen ollessa huono tulisi muita hankkeita priorisoida. Tähän nostetaan esimerkeiksi terveydenhuolto, koulutus sekä muita

investointeja. Argumentoinnilla pyritään vetoamaan siihen, miten kaupungin on tuotettava monenlaisia palveluita asukkailleen, jolloin muut menot nousevat tärkeämmiksi kuin kallis joukkoliikenneprojekti. Rahaan vetoamalla hanketta vastustavat ennen kaikkea perussuomalaisten valtuutetut.

Hanketta taloudellisen diskurssin sisällä kannattavat valtuutetut puolestaan korostavat hankkeen potentiaalia vetää investointeja Turkuun sekä tuottaa säästöjä tulevaisuudessa. Nämä argumentit tähtäävät enemmän pitkän aikavälin tavoitteisiin ja havainnollistavat sitä, miten joukkoliikenteen kehittäminen tulevaisuudessa on välttämätön investointi. Tähän vetoavat valtuutetut pääasiassa tunnustavat hankkeen kalleuden, mutta vetoavat muihin hyötyihin. Argumenteissa esiintyy esimerkiksi se, miten raitiotie nostaa maan arvoa radan lähellä, luo investointien houkuttelun kannalta tärkeää pysyvyyttä kaupunkirakenteeseen sekä houkuttelee asukkaita kaupunkiin lisäämällä viihtyisyyttä. Yhtenä kaupunkien vetovoimatekijänä asukkaiden kannalta pidetään sujuvaa joukkoliikennettä. Tähän yhteyteen voisi nostaa kysymyksen siitä, kannattaako talouskysymyksiä arvioida pitkällä vai lyhyellä aikavälillä. Selkeästi hanketta taloudellisista syistä vastustavat keskittyvät tiukimmin nykyhetken taloudelliseen tilanteeseen, kun taas hankkeen puolustajat arvioivat pidempää aikaväliä. Toisaalta osa vastustajista pitää hanketta kannattamattomana myös pidemmällä aikavälillä tai eivät ainakaan usko, että kannattavuudesta on tarpeeksi paljon näyttöä.

Taloudellinen diskurssi vaikuttaa dominoivan valtuustokeskustelua, kun taas muut hankkeen edut ja hyödyt, kuten imagokysymykset ja kehitysnäkökulma nousevat enemmän esille tarkastelemisani raporteissa ja selvityksissä. Toisaalta raportit on toteutettu osana hankkeen suunnittelua, joten niiden positiiviseen asennoitumiseen kriittinen suhtautuminen on tarpeen. Onkin kiintoisaa miettiä, että onko taloudellisen edun tavoittelu uusliberalistisen maailmankuvan mukaisesti olennaisempaa kuin muut aspektit, vai voiko näitä edes järkevästi erottaa toisistaan. Tekemieni havaintojen mukaan taloudelliset aspektit ja tulevaisuuden kaupungin aspektit kietoutuvat toisiinsa. Kaupungin imagon tärkeydestä puhutaan, koska hyvän kaupunkikuvan uskotaan vetävän puoleensa taloudellisia hyötyjä. Toisaalta taas hyvä taloudellinen tilanne, investoinnit kaupunkiin ja lisääntynyt tuottavuus lisäävät myös hyvinvointia, kun erilaisiin palveluihin on mahdollista panostaa. Kaupunkikehitys voi edistää samaan aikaan taloudellisia hyötyjä, tasa-arvoa, ekologisuutta sekä positiivista kaupunkikuvaa.

Kiintoisaa keskusteluissa on havainnoida sitä, millä tavoin argumentointi ja diskurssit ovat muuttuneet vuosien 2014 ja 2019 välillä. Keskusteluun on vuonna 2019 noussut uutena esimerkiksi se, miten budjetin kannalta epäonnistuneet hankkeet, kuten Logomon silta ja funikulaari, ovat vaikuttaneet päättäjien sekä kaupunkilaisten asennoitumiseen koskien suuria hankkeita. Keskusteluun on noussut myöhemmin myös huoli siitä, miten paljon rahaa on jo kulunut suunnitteluvaiheeseen ja mitä tapahtuu, jos hanke ei toteudu. Taloudellisten argumenttien painotus keskusteluissa on lisääntynyt vuonna 2019 verrattuna aikaisempiin vuosiin. Tämä voisi johtua siitä, että hankkeen konkretisoituminen lähestyy ja aikaisemmin idealismin tasolla olleet ideat muodostuvat realiteeteiksi. Toisaalta kestoosuosikkeina sekä vanhemmissa ja uudemmissa keskusteluissa ovat argumentit yksityisautoilun olennaisuudesta sekä ilmastokysymyksistä. Tutkimistani keskusteluista ei suoraan noussut esille selkeitä esimerkkejä yksittäisistä valtuutetuista, jotka olisivat kääntäneet kelkkansa hankkeen suhteen täysin. Kuitenkin voidaan havaita, että esimerkiksi vasemmistoliiton suunnalta nousee vuoden 2019 keskustelussa enemmän kriittisävytteisiä kommentteja kuin aikaisemmin.

Tutkimukseni perusteella totean, että aiheessa on monenlaisia mahdollisuuksia jatkotutkimukselle. Ilmeisenä mahdollisena teemana aiheen laajentamiseen olisi tutkia sitä, millä tavoin kaupunginvaltuuston toimijoiden valtasuhteet määrittävät heidän ajamiaan argumentaatiopositiioita ja diskursseja. Turun kaupunginvaltuustossa perinteisesti kaksi isoa puoluetta, kokoomus ja sosialidemokraatit, ovat saattaneet keskenään sopia päätöksistä, koska yhdessä näillä kahdella on enemmistö. Kuitenkin raitiotien tilanne valtuustossa on monimutkaisempi, sillä nämä kaksi suurta puoluetta ovat hyvin sisäisesti jakautuneita hankkeen suhteen. Keskustelussa aiheen tiimoilta on noussut myös epäilyjä esimerkiksi pormestarivaalin vaikutuksesta toimijoiden asenteeseen liittyen hankkeeseen. Näiden taustalla vaikuttavien, dynamiikkaan ja motiiveihin liittyvien kysymysten pohtiminen ja selvittäminen voisi olla mielenkiintoinen suunta jatkotutkimukselle.

Valtuustokeskustelujen pohjalta nousee kysymys, että kehitetäänkö kaupunkia siis investoinneille vaiko asukkaille. Raitiotiehankkeessa ja sen suunnittelussa vaikuttavat yhdistyvän kummatkin tavoitteet. Taloudelliset perustelut esiintyvät ehkä rajoittavina tekijöinä, mutta toisaalta myös mahdollistajina. Asukkaiden hyötyminen kaupunkikehityksestä ja joukkoliikenteen kehityksestä vaikuttaa ilmeiseltä joka tapauksessa. Taloudellisten rajojen ja rahan esittäminen absoluuttisena määrittäjänä investointien mahdollisuuksille on kuitenkin usein lähinnä retoriikkaa. Investoinneissa on lopulta aina kyse arvoalinnoista ja siksi ne ovat osa politiikan ydintä.

Lähteet

Primäärilähteet

Kaupunginvaltuustokeskustelut:

Turun kaupunginvaltuuston kokous 23.6.2014. Asia 4: Strategian hyväksyminen.

<https://kepit.tv/#/c/turunkaupunginvaltuusto/e/UKUJAJYKYN>

Turun kaupunginvaltuuston kokous 14.12.2015. Asia 4: Turun raitiotien suunnittelun jatkaminen. <https://kepit.tv/#/c/turunkaupunginvaltuusto/e/3MEKENIP8S>

Turun kaupunginvaltuuston kokous 18.3.2019. Asia 3: Kaupunginvaltuuston iltakouluasiat.

<https://kepit.tv/#/c/turunkaupunginvaltuusto/e/YL2T3K5V3S>

Raportit ja suunnitelmat:

Pöyry Finland oy: ”Turun kaupunkiseudun rakennemalli 2035” -loppuraportti. 2.4.2012.

Turun kaupungin ja Siemensin yhteisanalyysi: ”Tutkimus pikaraitiotien vaikutuksista: Ekologinen ja taloudellinen arviointi”. 2/2012.

WSP Finland, Ramboll, Turun kaupunki: ”Turun raitiotie, yleissuunnitelma”. Projektipäällikkö Risto Jounila. 2/2015.

WSP Finland: ”Turun seudun joukkoliikenne 2020” -raportti. 3.6. 2009.

Internet-lähteet:

Turun raitiotie Oy:n verkkosivut, 2025. <https://turunraitiotie.fi/etusivu/tietoa-raiotiesta/>

Tutkimuskirjallisuus

Aaltonen, Harri. *Superbussi mielikuvissa ja käytännössä: Julkinen liikennejärjestelmä kaupunkikehityksen runkona*. Maantieteen pro gradu -tutkielma. Turku: Turun yliopisto, 2017.

Davoudi, Simin; Kirsi Pauliina Kallio, Jouni Häkli. ”Performing a neoliberal city-regional imaginary: the case of Tampere tramway project”. *Space & polity*, Vol. 25, Issue 1, 2021. 112-131.

Haikola, Simon; Jonas Anshelm. “The modern railway and the Swedish state – competing storylines about state capacity, modernization and material dependencies in the Swedish high-speed rail discourse, 1995-2020”. *Journal of environmental policy & planning*. Vol. 24, Issue 3, 2022. 325-342.

- Ingeborgrud, Lina. "The Shaping of Urban Public Transport: Two Cases of Alternative Leading Objects". *Science & technology studies*, Vol. 33, 1/2020. 22–35.
- Jokinen, Arja; Kirsi Juhila, Eero Suoninen. *Diskurssianalyysi: Teoriat, peruskäsitteet ja käyttö*. Tampere; Vastapaino, 2016.
- Julin, Paula. "Tarkoitus pyhittää keinot": Kiinteistökehittämisen ja kulttuuriympäristön suojelun diskurssit 2010-luvun suomalaisessa kaupunkisuunnittelussa, esimerkkinä Tikkurilan kirkon kortteli. Taidehistorian väitöskirja. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 2025.
- Koskinen, Outi. *Miten raitiotie suunnitellaan?: Ontologian politiikka Tampereen moninaisessa raitiohankkeessa*. Sosiologian pro gradu -tutkielma. Tampere: Tampereen yliopisto, 2017.
- Kołos, Arkadiusz; Jakub Taczanowski. "The feasibility of introducing light rail systems in medium-sized towns in central Europe". *Journal of Transport Geography*, Vol. 54, 2016. 400-413.
- Luukkonen, Juho; Heikki Sirviö. "The politics of depoliticization and the constitution of city-regionalism as a dominant spatial-political imaginary in Finland". *Political geography*, Vol. 73, 2019. 17–27.
- Miikkulainen, Lauri. "Ei tule Mansesta Manhattania": Kuntavaikuttajien luomat tulkintakehykset ja deliberaatio mielipidekirjoituksissa Tampereen raitiotiestä vuosina 2010–2015. Valtio-opin pro gradu -tutkielma. Turku: Turun yliopisto, 2018.
- Vainio, Terttu; Eero Nippala. "The Impacts of the Tampere Tramway Project". IOP Conference Series. *Earth and Environmental Science*. Vol. 1389, Issue 1, 2024. 1-11.