

Ei tule Mansesta Manhattania

Kuntavaikuttajien luomat tulkintakehykset ja deliberaatio
mielipidekirjoituksissa Tampereen raitiotiestä vuosina 2010–2015

Lauri Miikkulainen
Pro gradu -tutkielma
Turun yliopisto
Yleinen valtio-oppi
Kevät 2018

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaan tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin Originality Check -järjestelmällä.

TURUN YLIOPISTO

Politiikan tutkimuksen ja filosofian laitos/ Yhteiskuntatieteellinen tiedekunta

MIKKULAINEN, LAURI: Ei tule Mansesta Manhattania – Kuntavaikuttajien luomat tulkintakehykset ja deliberaatio mielipidekirjoituksissa Tampereen raitiotiestä 2010–2015.

Pro Gradu -tutkielma, 105 sivua.

Yleinen valtio-oppi

Toukokuu 2018

Tiivistelmä

Poliitikot ja muut vaikuttajat käyttävät mielipidekirjoituksia viestiäkseen kannoistaan muille päättäjille sekä laajemmalle yleisölle, ja media perustelee yleisönosastoja kansalaiskeskustelun ruokkimisella. Mutta muodostavatko tuollaiset kirjoitukset keskusteluyhteyttä eri tahojen välille?

Tutkielma tarkastelee, löytyykö vaikuttajien kirjoituksista deliberatiivisia piirteitä, esimerkkinä Tampereen kaupungin raitiotiehankeen ympärillä käyty keskustelu vuosina 2010–2015. Analyysin kohteena ovat kunnallisten vaikuttajien mielipidekirjoitukset maakuntansa johtavassa päivälehdessä Aamulehdessä. Mielipidepalstoilla päättäjät voivat käydä julkista keskustelua ilman välissä olevaa tulkitsijaa.

Poliitikkojen mielipidekirjoituksia tarkastellaan heidän luomiensa tulkintakehysten avulla. Muuttuvatko osapuolten kehukset keskustelun aikana, tai muuttavatko osapuolet ylipäätään mielipiteitään? Onko kehyksissä piirteitä, jotka estävät keskustelua?

Tutkielma käsittelee mielipidepalstoja mahdollisina deliberatiivisen keskustelun tiloina. Tutkitun esimerkin yhteydessä työ näyttää, että vaikka deliberaatio on mahdollista, lehti tarjoaa fooruminsa tätä tarkoitusta edistääkseen, eivätkä tulkintakehykset estä aitoa keskusteluyhteyttä, ei käsitellyn Tampereen raitiotiehankeen ympärillä käydystä keskustelusta löydy deliberatiivisia piirteitä, vaan osapuolet julistavat omaa agendaansa toisten kannoista välittämättä. Puhe on tyyliltään strategista, ei deliberatiivista.

Analyysi on toteutettu tekstilähtöisenä sisällönanalyysinä.

Asiasanat

poliittinen viestintä, deliberatiivinen demokratia, kehystäminen, kunnallispolitiikka, sisällönanalyysi.

Sisällys

1. Johdanto	4
2. Tutkimuskysymys.....	7
2.1. Tutkimuksen ajallinen rajausta.....	7
2.2. Kuka on kunnallinen vaikuttaja?	8
2.3. Metodeista	9
3. Keskusteleva demokratia ja media sen areenana.....	11
3.1. Deliberatiivinen demokratia	11
3.2. Media deliberaation välineenä.....	15
3.3. Aamulehti kansalaiskeskustelun areenana.....	17
4. Tulkintakehykset poliittisessa viestinnässä.....	20
4.1. Millaisia tulkintakehyksiä on?.....	21
4.2. Kehykset keskustelun osina ja rajoittajina.....	24
5. Tampereen kunnallispolitiikka ja raitiotiekeskustelun konteksti	27
5.1. Tampereen kaupunginvaltuusto 2010–2015.....	28
5.2. Tampereen ratikkakeskustelun aikajana.....	29
6. Tutkimuksen aineisto	31
6.1. Aineiston koostaminen	31
6.2. Olennaisten tekstien erittely	32
7. Tulkintakehysten määrittäminen.....	34
7.1. Artikkeleiden vuosi- ja kirjoittajakohtainen jakauma	34
7.2. Kehysten määrittäminen	39
7.3. Esiin nousseet tulkintakehykset.....	40
8. Kehykset toimittajien ja muiden kirjoittajien teksteissä	44

9. Tulkintakehykset kuntavaikuttajien mielipidekirjoituksissa.....	50
9.1. Kaupunkisuunnittelu: tärkeää kehittämistä vai yhden kortin varaan laskemista.....	51
9.1.1. Tärkeä askel kaupungin kehittämiseksi	53
9.1.2. Tärkeämpien hankkeiden jarru.....	57
9.2. Liikenne: uusi liikkumisen valtaväylä vai reittien jäykistäjä	61
9.2.1. Kaupungin yhteen liittäjä	63
9.2.2. Muilla keinoin liikkuisit helpommin	65
9.3. Talous: rahareikä vai sijoitus tulevaisuuteen.....	68
9.3.1. Rohkeutta investoida tulevaisuuteen	70
9.3.2. Rahareikä, joka on tukittava.....	72
9.4. Tampere ja muut: hyötyä kaikille vai kehyskuntien kuppaaamista	75
9.4.1. Vetovoimatekijä koko maakunnalle	76
9.4.2. Kaupunki maksattaa hankkeensa muilla	79
9.5. Ympäristö: liikennepäästöjen vähentäjä vai saasteisen kaupungin synnyttäjä.....	82
9.5.1. Puhtaamman ympäristön edistämistä.....	83
9.5.2. Betonikaupunki on saasteinen kaupunki	84
9.6. Epätäydelliset kehykset: ratikka toiveiden tynnyrinä.....	86
10. Mielipiteiden dialogi.....	89
11. Päätelmät.....	95
12. Lopuksi	99
Aineisto	100
Lähteet.....	100

Taulukot

Taulukko 1:	<i>Tampereen kaupunginvaltuuston paikkajako ja uudet valtuutetut puolueittain kuntavaalien 2008 ja 2012 tuloksen mukaan</i>	28
Taulukko 2:	<i>Aineiston kirjoitusten jakauma vuosittain</i>	35
Taulukko 3:	<i>Aineiston kymmenen aktiivisinta kirjoittajaa</i>	37
Taulukko 4:	<i>Mielipidekirjoitusten jakauma ryhmäkohtaisesti</i>	38
Taulukko 5:	<i>Kunnallisvaikuttajien tulkintakehysten yleisyys kannoittain ja yhteensä</i>	41
Taulukko 6:	<i>Toimituksellisten mielipidekirjoitusten ja muiden kirjoittajien tekstien raitiotiekannat</i>	44
Taulukko 7:	<i>Tulkintakehykset toimituksen mielipideteksteissä</i>	45
Taulukko 8:	<i>Aamulehden toimituksellisten mielipidekirjoitusten ajallinen jakauma</i>	47
Taulukko 9:	<i>Tulkintakehysten yleisyys puoluekohtaisesti</i>	50
Taulukko 10:	<i>Kaupunkisuunnittelukehyksen ajallinen jakautuminen</i>	52
Taulukko 11:	<i>Liikennekehyyksen ajallinen jakautuminen</i>	61
Taulukko 12:	<i>Talouskehyyksen ajallinen jakautuminen</i>	68
Taulukko 13:	<i>Tampere ja muut -kehyyksen ajallinen jakautuminen</i>	76
Taulukko 14:	<i>Ympäristökehyyksen ajallinen jakautuminen</i>	82
Taulukko 15:	<i>Tulkintakehysten käyttö niissä kunnallisvaikuttajien teksteissä, jotka on kirjoitettu vastauksina toiseen kirjoitukseen</i>	91

1. Johdanto

Tämän tutkielman nimi on poimittu pirkanmaalaisen keskustan kansanedustaja Mikko Alatalon mielipidekirjoituksesta. Hän vastusti Aamulehdessä julkaistussa kirjoituksessaan (AL 19.5.2015: 37) Tampereelle suunniteltua raitiotietä sanoen sen johtavan kaupungin rakentamiseen tukkoon. Alatalo toteaa:

Metropolien tiivistäminen on mennyttä aikaa. Kävin juuri Keski-Euroopassa, jossa ei rakenneta kaupunkien puistoihin betonia. Junien läheisyys on toki hyvä asia, mutta sähköautot ovat tulevaisuutta. Ei tule Mansesta Manhattania eikä tarvitse tullakaan.

Julkisen liikenteen järjestäminen ja kehittäminen ovat olennaisia kunnallispoliittisia keskustelunaiheita ja kiistakysymyksiä. Minkä verran julkista liikennettä tarvitaan, mitä se saa maksaa kunnan asukkaille ja millaiset kustannukset kaupungille voidaan katsoa kohtuullisiksi? Tampereella tämän kiistakysymyksen yhdeksi kärjeksi on vuosien ajan muodostunut keskustelu siitä, tulisiko kaupunkiin rakentaa raitiotie.

Paikallinen julkinen liikenne on Suomessa järjestetty pääasiallisesti bussien avulla. Metro ja raitiotie löytyvät vain pääkaupunki Helsingistä. Esimerkiksi Turussa raitiotie on aiemmin ollut, mutta lakkautettu, ja 2000-luvulla Turku ja Tampere ovat pohtineet omien raitioteidensä rakentamista. (Laakso 2017: 115–131) Tampere on ollut päätännässään näistä kahdesta kaupungista nopeampi: siellä raitiotie päätettiin rakentaa, ja rakentaminen aloitettiin keväällä 2017 (Tampereen kaupunki 2017).

Raitiotiehanke Tampereella on saanut osakseen niin värikästä puolustusta kuin vastustustakin. Debatti on jatkunut kauan. Poliittisten ryhmien kannat ovat vaihdelleet, osa päätöksenteossa mukana olleista poliitikoista on siirtynyt syrjään ja uusia nousut esiin. Tämä tutkielma analysoi tuon keskustelun kehitystä deliberatiivisen demokratian näkökulmasta kysymyksenään, onko kunnallisvaikuttajien mielipidekirjoituksilla käymässä keskustelussa raitiotiehankeesta havaittavissa deliberatiivisia piirteitä?

Tämän selvittämiseksi tutkielma tarkastelee, millaista argumentaatiota aiheen ympärillä harjoitetaan ja miten keskustelijat aiheensa kehystävät. Mistä puhutaan, kun puhutaan raitiotien rakentamisesta? Määrittääkö keskustelua julkinen liikenne, kunnan

kehittyminen ympäristö vai kenties kunnan talous? Kenen argumentit hallitsevat keskustelua?

Poliittisessa viestinnässä konteksti on erittäin tärkeä osa viestiä. Kun päättäjien on demokraattisessa vakuutettava kansalaiset päätösten politiikkansa hyvydestä, voi ratkaisevaa roolia näytellä se, miten erilaiset faktat kehystetään: mihin asiayhteyteen ne sijoitetaan ja miten niiden merkitystä tulkitaan. Se, missä kontekstissa tietty asia esitetään, vaikuttaa siihen, miten kuulijat sen vastaanottavat. Ilmiötä kutsutaan nimellä *framing* eli kehystäminen. (Tversky ja Kahneman 1981)

Ajallisesti työ tutkii raitiotiehankkeen puolustajien ja vastustajien tulkintakehyksiä Tampereella raitiotiehanketta koskevien valtuustopäätösten ympärillä. Keskustelusta ja sen kehityksestä piirtyy kuva siitä, mihin tulkintakehykseen eri osapuolet keskustelussa viestinsä asettavat, ja kumman argumentit päätyvät hallitsemaan keskustelua. Samalla nähdään, tapahtuuko keskustelussa deliberaatiolle tyypillistä preferenssien muuttumista tai kantojen lähenemistä.

Tutkielma käy läpi, miksi mielipidekirjoitukset ovat deliberatiiviselle keskustelulle mahdollinen tila ja miten Aamulehden tapauksessa myös lehti itse olettaa ne sellaiseksi. Tämän jälkeen osoitetaan, että vaikka vaikuttajien kirjoituksissa ei ole kehystensä puolesta elementtejä, jotka deliberaation estäisivät ja vaikka he keskustelevat tilassa, jossa pohdiskeleva keskustelu olisi mahdollista, eivät kirjoitukset silti käytännössä sisällä deliberatiivisia piirteitä, vaan edustavat enemmän strategista puhetta.

Johdannon jälkeen tutkielman toisessa luvussa määritellään tarkemmin tutkimuskysymys ja sen sisältö, käydään läpi, millainen on tutkimusaineiston tuottanut kunnallisvaikuttajien joukko, ja selvennetään, millä metodeilla heidän kirjoituksiaan analysoidaan.

Kolmannessa luvussa käydään läpi, mitä ovat keskustelusta etsittävät deliberaation piirteet, määrittämällä aluksi, mitä deliberatiivinen demokratia on ja mistä se kumpuaa, sitten pohtimalla, miksi mediaa voidaan pitää deliberaatiolle tärkeänä areenana, ja lopuksi katsotaan, miten tutkielman aineiston lähteenä toimiva Aamulehti suhtautuu kansalaiskeskusteluun.

Neljännessä luvussa määritellään tarkemmin, mitä tulkintakehykset ovat, miten niitä tässä yhteydessä tutkitaan ja miten ne voivat olla deliberaation osa tai estäjä. Tämän jälkeen viidennessä luvussa esitellään Tampereen kunnallispolitiikan voimasuhteita ja raitiotiekeskustelun kulkua päätöksenteon näkökulmasta.

Kuudennessa luvussa kerrotaan, miten tutkielman aineisto on koottu ja rajattu. Tämän jälkeen seitsemännessä luvussa käydään läpi, miten kunnallisvaikuttajien luomat tulkintakehykset on saatu nousemaan esiin aineistosta, ja vertailtu heidän tekstejään lehdessä esiintyneisiin toimituksellisten ja muiden kansalaisten kirjoittamien mielipidekirjoitusten sisältöön.

Kahdeksannessa luvussa käydään yksityiskohtaisesti läpi aineistossa ilmenevät viisi pääasiallista tulkintakehystä, ja miten ja kuka niitä käyttää. Tämän jälkeen yhdeksännessä luvussa tarkastellaan, millaisessa dialogissa mielipiteet ja tulkintakehykset ovat toistensa kanssa.

Kymmenennessä luvussa päästään tutkielman päätelmiin ja käydään läpi tutkielman tulokset: tulkintakehykset ovat selkeitä ja kattavat keskustelun suurelta osin. ne ovat myös pääosin samanlaisia sekä vaikuttajien, että kansalaisten kuin myös toimituksen teksteissä. Niistä ei ole havaittavissa piirteitä, joiden takia kehykset toimisivat esteenä deliberaatiolle. Vaikka keskustelu tapahtuu deliberaatiolle potentiaalisessa tilassa, jota Aamulehti pyrkii käyttämään kansalaiseskustelun edistämiseen, ei vaikuttajien osalta ole käytännössä nähtävissä sen paremmin preferenssien lähentymistä kuin mielipiteen muutosta, ja vain vähäisessä määrin edes toisten kirjoituksiin vastaamista. Deliberatiivisia piirteitä ei siis ilmene, vaikka edellytykset sille tarjotaan.

Tutkielman lopuksi viimeisessä luvussa pohditaan, miten tutkimusta voi viedä tästä eteenpäin.

Tutkielman nimennyt Alatalon kommentti Mansesta Manhattanina jäi elämään omaa elämäänsä siten, että se ei oikein toteutunut: tammikuussa 2018 Aamulehden toimittaja Sami Suojanen nimitti lehtijutussaan uudistuvaa keskustaa korkeine taloineen Manshattaniksi (AL 3.1.2018 ja 6.1.2018). Nimitys levisi nopeasti käyttöön lehdessä, ja lainattiin ainakin Helsingin Sanomiin (HS 7.2.2018).

2. Tutkimuskysymys

Tutkielma tarkastelee Tampereen raitiotiehanketta näkökulmanaan, miten julkinen keskustelu hankkeen ympärillä on edennyt ja kehittynyt.

Tutkimuskysymyksenä on, voidaanko kunnallisvaikuttajien mielipidekirjoituksilla käymän keskustelun sanoa sisältävän deliberatiivisia piirteitä? Vastaoletuksena on, että kuntavaikuttajien kommunikaatio on strategista, ja pyrkii vain ennalta määrätyn päämäärän edistämiseen, ei kommunikaatioon.

Tämän selvittämiseksi tutkitaan, millaisia tulkintakehyksiä Tampereen raitiotiehankkeen puolustajat ja vastustajat rakentavat Tampereen raitiotiekeskusteluissa ja tarkastellaan, keskustelevatko osapuolet toistensa kanssa, vai puhuvatko kirjoitukset toistensa ohi. Jotta kokonaisuutta voisi kutsua deliberatiivista prosessia edistäväksi, määritellään, että siinä (1) keskustelijoiden pitäisi selkeästi vastata toisilleen, eikä toistensa ohi, (2) preferensseissä ja mielipiteissä tulisi havaita muuttumista tai lähestymistä ja (3) viljellyt kehykset eivät saisi olla luonteeltaan deliberaatiota estäviä. Tutkielma osoittaa, että vaikka ehtojen kohta kolme täyttyy, ei kahta ensimmäistä ole tässä keskustelussa havaittavissa. Edellytykset deliberaatiolle siis täyttyvät, mutta puhe on tästä huolimatta strategista.

Aineistona tutkimukselle on 120 kunnallisvaikuttajien mielipidekirjoitusta, jotka on julkaistu Aamulehdessä vuosina 2010–2015. Ne on ryhmitelty ja luokiteltu niiden edustaman kannan ja käyttämien tulkintakehysten mukaan erilaisiksi kokonaisuuksiksi. Tutkimuskysymykseen on vastattu tarkastelemalla, onko aineiston tulkintakehyksissä keskustelua estäviä piirteitä, muuttavatko kirjoittajat kantojaan ja missä määrin eri tekstit viittaavat toisiinsa. Kehysten tarkastelun menetelmänä on tekstianalyysi. Sen keinoin on toteutettu kehysanalyysi, jossa aineiston tarkastelu ja litterointi on tehty NVivo-ohjelmistolla.

2.1. Tutkimuksen ajallinen rajaus

Ajallisesti tutkimuksen aineisto on rajattu Tampereen kaupunginvaltuuston käymiin raitiotiehankkeen valtuustokäsittelyihin perustuen. Olennaiset käsittelyt ovat modernin

kaupunkiraitiotien ensimmäisen vaiheen alustavan yleissuunnitelman hyväksyminen kaupunginvaltuuston kokouksessa 12.12.2011 (Tampereen kaupunki 2011), sekä valtuuston kokous 16.6.2014, jossa Tampere hyväksyi raitiotien yleissuunnitelman ja teki päätöksen raitiotien suunnittelun jatkamisesta (Tampereen kaupunginvaltuusto 2014b). Kesän 2014 kokouksessa valtuusto käytännössä lukitsi kantansa sanoen, että raitiotiehanke toteutuu, kunhan tietyt reunaehdot täyttyvät.

Jotta keskustelu saatiin mukaan kokonaisuutena, rajausta ei voinut jättää vain päätösten välittömään läheisyyteen. Paljon keskustelua herättävissä aiheissa argumentteja esitetään julkisuudessa jo kauan ennen valtuuston virallista käsittelyä. Siksi aineiston rajauksen alkukohdaksi valittiin vuoden 2010 alku. Näin saatiin mukaan myös keskustelun kehittyminen. Samoin rajauksen päätepidettä määritettäessä mukaan tahdottiin reilusti aineistoa, jossa nähtäisiin, mitä keskustelulle tapahtuu valtuuston päätöksen jälkeen. Jotta tämä keskustelu saatiin mukaan, päätettiin aineistoa kerätä vuoden 2015 loppuun saakka.

Tampereella aihe palasi valtuuston käsiteltäväksi vielä vuonna 2016, jolloin valtuusto teki lopullisen päätöksen raitiotien rakentamisen aloittamisesta (Tampereen kaupunki 2016). Varsinainen päätös tuotiin kuitenkin kaupunginvaltuustoon tilanteessa, jossa sen läpimeno oli jo käytännössä selvää. Tässä tapauksessa päätös tehtiin valtion tukien ja hankkeiden budjetin varmistuttua. Vuonna 2016 käytyjä keskusteluja ei kuitenkaan otettu mukaan tutkimukseen. Sen sijaan vuoden 2014 päätöstä käsitetään raitiotiehankeen ratkaisena, tosin ehdollisena päätöksenä, sillä valtuuston periaatteellinen puolto hankkeelle oli jo ratkaistu Tampereen kesän 2014 päätöksissä

Lopullinen aineisto koostuu siis ajallisesti vuosien 2010–2015 aikana Aamulehdessä julkaistuista mielipidekirjoituksista.

2.2. Kuka on kunnallinen vaikuttaja?

Jotta aineistosta voitiin erotella kunnalliset vaikuttajat ja muut kirjoittajat, oli määriteltävä, mitä kunnallisella vaikuttajalla tarkoitetaan. Rajanveto ei ole yksiselitteinen. Henkilö voi omata kunnallispoliittista painoarvoa ilman minkäänlaista

virallista asemaa esimerkiksi olemalla paikkakunnalla tunnettu tai muuten keskeisessä asemassa toimiva, omaamalla läheiset suhteet poliitikkoihin tai vain omaamalla tietyissä kysymyksissä asiantuntemusta, jota muilla ei ole. Samoin kunnanvaltuutettu tai varavaltuutettu voi olla poliittiselta vaikutusvallaltaan hyvin monenlaisessa asemassa.

Esimerkiksi aktiivisesti ja asiantuntevasti argumentoiva varavaltuutettu voi puheellaan lisätä painoarvoaan keskustelussa (Wiberg 2005). Tällaista vaikutusvaltaa on kuitenkin vaikea arvioida, ja joissain tapauksissa siitä on mahdoton saada varmuutta. Siksi kunnallispoliittiset vaikuttajat määriteltiin yksiselitteisemmin aseman perusteella. On mahdollista, että tämä tarkastelu voi jättää jonkun keskeisen vaikuttajan huomiotta, tai huomioida turhaan jonkun keskustelijan, jonka todellinen painoarvo esimerkiksi valtuustoryhmässään on olematon. Se riittää kuitenkin piirtämään tarkan yleiskuvan keskustelusta.

Vaikuttajat tahdottiin mukaan aineistoon laajasti. Sen tähden vaikuttajiksi katsottiin tutkimuksen ajanjaksolla (1) Tampereella ja sen ympäryskunnissa kaupungin- tai kunnanvaltuutettuna tai varavaltuutettuna toimineet henkilöt, (2) pormestari, varapormestarit sekä heidän sihteerinsä, (3) Pirkanmaan liiton maakuntavaltuutetut, (4) Pirkanmaalaiset kansanedustajat, (5) poliittisten puolueiden kunnallisjärjestöissä keskeisissä rooleissa toimivat henkilöt, eli puheenjohtajat, varapuheenjohtajat ja sihteerit sekä (6) raitiotietä läheisesti käsittelevän Tampereen Kaupunkiliikenteen TKL:n johtokunnan jäsenet. Rajaus tehtiin koskien sitä valtuustokautta, jonka aikana aineistoon poimittu teksti oli julkaistu.

Vaikka kirjoittaja olisi leimallisesti esiintynyt jonkin poliittisen ryhmän edustajana tai ollut esimerkiksi heidän ehdokkaanaan vaaleissa, ei hänen kirjoituksiaan laskettu mukaan aineistoon, ellei joku yllä olevista kriteereistä täyttynyt.

2.3. Metodeista

Tulkintakehysten tarkastelemiseksi tutkimuksen tyyliksi on valittu tekstianalyysi. Tekstianalyysi lasketaan laajemman metodologisen termin, sisällönanalyysin alle. Sisällönanalyysillä voidaan käsitteenä viitata myös yksittäiseen metodiin, mutta on

mahdollista nähdä se myös löyhempänä kokoelmana erilaisia metodologiasovelluksia. Tällöin analyysilla viitataan kirjoitettujen, kuultujen tai nähtyjen sisältöjen analyysiin laajempaa teoreettisena viitekehyksenä tutkimukselle. (Tuomi 2009: 91) Samassa merkityksessä käytetään englanniksi kattokäsitettä *documentary research*, dokumentaarinen tutkimus (May 2001: 175).

Sisällön- tai tekstianalyysi on menetelmien joukkona jaettavissa kvantitatiiviseen ja kvalitatiiviseen, eli määrälliseen ja laadulliseen sisällönanalyysiin, joista tämä tutkielma edustaa jälkimmäistä.

Kvantitatiivinen sisällönanalyysi keskittyy tekstien analysointiin tutkien muun muassa tiettyjen niissä esiintyvien sanojen lukumäärää, ja tältä pohjalta pyrkien määrittelemään kirjoituksessa esiintyviä viestejä ja teemoja sekä sanavalintojen vaikutusta. Kvalitatiivinen tekstianalyysi taas tutkii tekstejä kommunikaationa, jonka tekstin kirjoittaja on suunnannut tietylle yleisölle. Näkökulmassa korostuvat tekstin ja sisältöjen analysoiminen kokonaisuuksina, joita tulkittaessa pitää ottaa huomioon niiden tuottamiseen ja vastaanottoon liittyneet kontekstit. (May 2001: 190–195) Tutkielmassa ei tarkastella tiettyjen tarkkojen sanojen tai fraasien esiintymistä, vaan keskitytään laajemman sisällön muodostaviin tulkintakehyksiin. Jotta aineistosta saataisiin tarkempi kuva, on esimerkiksi eri teemojen esiintymistä kuitenkin kvantifioitu taulukoin.

3. Keskusteleva demokratia ja media sen areenana

Koska työssä käsitellään deliberaation ilmenemistä vaikuttajien julkisuudessa käymässä keskustelussa, on tarpeen määrittää, mitä deliberatiivisella demokratiolla tämän tutkimuksen yhteydessä tarkoitetaan. Tässä luvussa käydään läpi deliberatiivisen demokratian määritelmä, mistä käsite kumpuaa, ja mitä voidaan pitää deliberaation minimivaatimuksina.

Kun deliberatiivisuus on selitetty, luvussa pohditaan median roolia deliberaation edistäjänä ja sitä, miksi voidaan olettaa, että poliitikkojen mielipidekirjoituksissa voi nähdä deliberatiivisia piirteitä. Lopuksi esitellään tutkimuksen aineiston keruukohte Aamulehti, ja arvioidaan sen suhtautumista kansalaiskeskusteluun.

3.1. Deliberatiivinen demokratia

Deliberatiivinen eli keskustelevalle demokratia, tai englanninkielisestä termistä deliberative democracy suoraan käännettynä harkitseva demokratia (KOTUS 2015), voidaan pelkistetyssä muodossaan esittää oikeutuksen hakemisena poliittiselle päätökselle perusteluiden antamisen kautta (Gutmann ja Thompson, 2004). Toisin sanoen se on politiikkaa, jossa päätös tai linja saavuttaa oikeutuksensa, kun politiikkatoimen kohteet ovat päässeet osallistumaan siihen deliberatiivisen prosessin kautta (Dryzek 2001). Deliberaation kautta voidaan siis vahvistaa poliittisen järjestelmän legitimitettä. Pohtiva keskustelevuus ja sen kautta kulkeva päätöksenteko nähdään deliberatiivisessa teoriassa demokratian ydinkysymyksenä. (Dryzek 2000: 1–7)

Nykymuodossaan käsitteen deliberatiivinen demokratia ensimmäisenä esittäjänä pidetään yleensä Joseph Bessetteä teoksessa *Deliberative Democracy: The Majority Principle in Republican Government* vuonna 1980 (Dryzek 2000). Teoriana deliberatiivisen demokratian juuret ovat kuitenkin kauempana, jo antiikin aikaan esitetyissä ajatuksissa muun muassa julkisesta debatista, ja toisaalta esimerkiksi Jeremy Benthamin, Immanuel Kantin ja John Stuart Millin ajattelussa (Dryzek 2000, Herne ja Setälä 2005). Nykyaikaisen deliberatiivisen demokratian teorian keskeisinä muotoilijoina voidaan pitää John Rawlsia ja Jürgen Habermasia. Heidän kirjoituksensa

ovat toimineet pohjana myös teorian kahdelle pääsuuntaukselle, habermasilaiselle ja rawlsilaiselle tulkinnalle deliberatiivisesta demokratiasta (Mouffe 2000).

Rawlsin näkemystä deliberatiivisen demokratian toimialasta voi luonnehtia kapeaksi (Dryzek 2000). Rawlsin ajattelun, jota kutsutaan myös liberaaliksi konstitutionalismiksi, ydinkäsite on *public reason* eli julkinen järki. Tällä Rawls viittaa poliittisen järjestelmän kykyyn asettaa asioita tärkeysjärjestykseen ja tehdä perusteltuja päätöksiä, toisin sanoen kansalaisten kykyyn järkeillä lakien säätämiseksi (Rawls 1993: 213–215). Tässä ajattelussa deliberaatio koskee lähinnä perustuslakia tai muita poliittisen järjestelmän perustekijöitä, ja tapahtuu vain tietyillä foorumeilla, kuten oikeusistuimissa tai parlamenteissa (Dryzek 2000). Rawls nostaakin malliesimerkiksi hyvin toimivasta deliberatiivisesta elimestä Yhdysvaltain korkeimman oikeuden (Rawls 1993: 231). Tiivistettynä Rawlsia ajatuksena on, että yhteiskunnan peruspilareista pitäisi olla päätetty yhteiseen arvopohjaan nojaten ja pohtien kysymyksiä laajemmin, kuin vain äänestämällä vaihtoehtoista enemmistön tahdon mukainen.

Habermasilainen käsitys deliberatiivisesta demokratiasta nostaa keskiöön päätökseen osallistuvien toimijoiden keskustelun ja kommunikaation, ja näille annetut edellytykset (Habermas 1996: 26). Ydinkäsitteenä voidaan pitää Habermasin töissään määrittelemää julkista tilaa tai sfääriä (*public sphere*). Sitä voidaan luonnehtia areenaksi, joka mahdollistaa poliittisen päätöksen osapuolten rationaalisen keskustelun aiheesta (Fraser 1990). Rationaalinen tarkoittaa tässä yhteydessä, että voittavan kannan määrittelee paras argumentti, ei keskustelijoiden väliset voimasuhteet (Habermas 1984: 24–26). Toisin sanoen Habermasia kiinnostaa, miten yhteiskunnassa voitaisiin keskustellen saavuttaa mahdollisimman hyviä päätöksiä, ja mitkä edellytykset tämä keskustelu vaatii.

Rawlsin ja Habermasin näkemykset voivat vaikuttaa kaukaisilta toisistaan, mutta lopulta kyse on enemmän painotus- ja näkökulmaerosta (Gutmann ja Thompson 2004: 9). Niitä, kuten kaikkia näkökulmia deliberatiiviseen demokratiaan, yhdistää keskittyminen poliittisten päätösten laatuun (Setälä 2013). Rawls keskittyy tiettyjen päätösten tuloksiin ja oikeutukseen, siinä missä Habermas enemmän prosesseihin, joilla päätös ja myös oikeutus on saavutettu. Molemmat ovat kuitenkin yhtä mieltä siitä, että deliberaation kautta on saavutettavissa poliittisia päätöksiä, jotka ovat sekä rationaalisia että päätöksen kohteiden mielestä oikeutettuja. (Mouffe 2000)

Rawls ja Habermas sekä muutkin deliberatiivisen demokratian teorian varhaisemman vaiheen kehittelijät ovat painottaneet kirjoituksissaan, että deliberatiivisen prosessin tuotoksena tulisi olla konsensus. Myöhemmät arviot ovat usein perääntyneet tästä vaatimuksesta, joko hyväksyen mielipiteiden monimuotoisuuden, tai pitäen täyttä konsensusta ideaalina, jota kohti vain pyritään, sitä koskaan saavuttamatta. (Dryzek 2001, Gutmann ja Thompson 2004: 26–27) Esimerkiksi Habermas on itsekin tarkentanut näkemystään todeten, ettei äänestyksiltä tai kompromisseilta voida tavanomainen politiikan aikataulu huomioiden välttyä (Habermas 1996: 306). Jos konsensus ei olekaan se deliberaatiolta aina vaadittu lopputulos, voidaan sanoa, että keskustelu pyrkii enemmän preferenssien muuttumiseen ja kantojen lähenemiseen, jolla varmistetaan, että kaikki osapuolet pitävät lopulta päätöstä ainakin hyväksyttävänä, vaikkeivat sen puolesta olisikaan äänestäneet. Preferenssien muuttuminen tai lähentyminen keskustelun tuloksena nousee silloin prosessin onnistumista määrittäväksi tekijäksi, erityisesti jos halutaan mitata, onko jokin deliberatiivinen toimenpide toiminut käytännössä (Herne ja Setälä 2005: 171–181).

Yleisemmin deliberatiivista demokratiaa on tutkittu sitä käytäntöön soveltavien instrumenttien, kuten deliberatiivisten mielipidemittausten, kansalaiskokousten tai kansalaisoikeusistuinten avulla. Näitä deliberatiivisen demokratian käytännön kokeiluja on tehty monissa maissa, kuten Yhdysvalloissa, Australiassa, Tanskassa, Hollannissa ja Kanadassa. Varsinaisten deliberatiivisten instrumenttien lisäksi deliberatiivisia piirteitä on havaittavissa myös edustuksellisen demokratian piirissä, esimerkiksi parlamenttien keskusteluissa. (Herne ja Setälä 2005, Suoniemi 2015)

Yksi deliberatiivisen demokratian teoriaa eteenpäin vieneistä tutkijoista on John S. Dryzek, joka on työssään ollut kriittinen niin habermasilaista kriittisen teorian koulukuntaa, kuin rawlsilaista liberaalia konstitutionalismia kohtaan (Dryzek 2000). Hänen voi sanoa pyrkineen lähestymään aihetta Rawlsia tai Habermasia käytännönläheisemmin. Hän pohtii kirjoituksissaan usein, mitä deliberaatiolla voidaan saavuttaa (Dryzek 2009), millaiset arvoristiriidat deliberatiivisessa prosessissa ovat hyväksyttäviä (Dryzek 2005), tai mitä voidaan pitää yleensä deliberaation rautalankamallina tai pelkistettynä vähimmäistasona (Dryzek 2000 ja 2001).

Dryzekille deliberatiivinen demokratian ydin on, että kollektiivisen päätöksen kohteiden on annettava päätökselle refleктоiva hyväksyntänsä, ja kyettävä osallistumaan päätöstä edeltäneeseen pohdiskelemaan keskusteluun. Hän nostaa keskustelun tapahtumapaikaksi habermasilaisen julkisen sfäärin, jossa deliberatiivinen keskustelu voi omaksua monia muotoja ja käyttää monia retorisia tai muita tehokeinoja tai puheen tyyllilajeja. Olennaista on, että argumentointi on kykenevää refleктоintiin, ei-painostavaa ja kykenevää yhdistämään yksilön kokemukset laajempiin periaatteisiin. Keskustelun tulee pyrkiä tasa-arvoisuuteen, avoimuuteen, vastavuoroisuuteen ja osapuolten kunnioittamiseen. Avaintoimijoiden tulee kommunikoida toistensa ja yleisön kanssa, ja altistaa kantansa julkiselle tarkastelulle. (ks. esim. Dryzek 2001, 2005 ja 2009)

Dryzeikin kirjoitukset, yhdistettynä näkemykseen, että deliberaatio on ennemmin ideaali, jota kohti pyritään, kuin asia joka täydellisesti saavutetaan, vaikuttavat vahvasti tämän työn näkökulmaan. Tarkoitus ei ole niinkään etsiä täysin toteutunutta deliberatiivista ideaalitapahtumaa, kuin katsoa, voidaanko tietyn tilanteen sanoa sisältävän deliberatiivisia piirteitä. Dryzekia mukaillen voidaan katsoa, onko keskustelulla edellytyksiä deliberaatioon tutkimalla (1) onko se eri päätösvaihtoehdot ja perustelut julkisuuteen asettavaa, (2) päätöksen saavuttamiseen tähtäävää, (3) eri osapuolille sekä niin päättäjille kuin muille avointa ja (4) sävyltään ei-painostavaa ja muuten deliberaatiolle sopivaa. Tämän jälkeen voidaan pohtia, tapahtuuko deliberaatiota, eli muuttuvatko keskustelijoiden preferenssit, lähentyvätkö eri osapuolten kannat ja kulkeeko keskustelu kohti eri osapuolten hyväksymää päätöstä.

Deliberatiivisen puheen vastapoolina on strateginen keskustelu, jossa argumentointi on vain keino ennalta annetun päämäärän saavuttamiseksi. Tyypiesimerkki tästä on poliittinen neuvottelu, jossa arvioidaan vastapuolen luotettavuutta tai lupauksen ja uhkausten pitävyyttä. (Setälä 2009: 104–105) Tässä työssä arvioidaan, täyttääkö poliitikkojen puhe ennemmin strategisen kuin deliberatiivisen puheen määritelmän.

Deliberatiivinen demokratia vaatii keskusteluyhteyttä – tämän takia deliberatiivisen demokratian tutkijat ovat usein tuskailleet, kuinka vaikeaa deliberatiiviseen prosessiin on saada mukaan laajoja ihmisjoukkoja. Dryzek nostaa tähän rooliin, Habermasin julkista tilaa täyttämään joukkotiedotusvälineet eli median. (Dryzek 2001). Seuraavassa

alaluvussa pohditaan, miksi media tai sen piirissä julkaistut mielipidekirjoitukset täyttävät yllä annetun määritelmän keskustelusta, jossa deliberaatio voi olla mahdollista.

3.2. Media deliberaation välineenä

Joukkotiedotusvälineille eli medialle esitetään joukkoviestinnän tutkimuksessa useita tehtäviä. Niiden tarkka muotoilu vaihtelee, mutta yleisesti oletetaan, että medially on joko tarkoituksellisesti tai tahtomattaan yhteiskunnallinen rooli julkisten intressien palvelussa, ja se siten eroaa esimerkiksi muista teollisuudenaloista tai viihteestä (McQuail 1996: 68–69). Samoin medially katsotaan olevan poliittista valtaa, jolla se voi vaikuttaa joko kansalaisyhteiskunnassa käytyyn keskusteluun tai poliittisiin päätöksiin (Paloheimo ja Wiberg 1996: 251).

Yhtenä median ideaalitehtävistä mainitaan yleensä toimiminen välittäjänä ja keskustelun foorumina vaikuttajien ja kansan välillä tai näiden ryhmien kesken. Tämä tehtävä ammentaa Habermasin julkisen tilan ideaalista – media tehtäväksi nousee välittää tietoa niin, että kommunikaatio olisi mahdollista. Se tarjoaa eri tahoille äänen ja näin mahdollistaa niiden välisen keskustelun. (Nieminen ja Pantti 2004: 29–35, Kunelius 1997: 176–177)

Media toimii kuitenkin paitsi keskustelun alustana, myös sen portinvartijana: mediatekstin tekijä ja julkaisija valitsevat esimerkiksi, ketä uutisessa haastatellaan ja kuka ylipäättään pääsee ääneen. Samoin tehdystä haastattelusta valikoidaan, mikä sitaatti poimitaan ja millaiseen asiayhteyteen se asetetaan. Vaikka toimittaja pyrkisi mielestään objektiivisuuteen, niin tiedotusvälineiden toimintamekaniikka ja toimittajan mielipiteet luovat aina raameja, jotka värittävät viestejä. (Nieminen ja Pantti 2004: 102–105)

Poliitikko tai muu vaikuttaja ei toki ole aseeton median kehysten edessä, vaan voi sopeutumalla median toimituskäytäntöihin lisätä omaa näkyvyyttään (Nieminen ja Pantti 2004: 110). Muun muassa henkilön asema vaikuttaa siihen, miten mediassa pääsee viestinsä kanssa läpi. Media ei myöskään aseta omaa agendaansa tyhjiössä, vaan se seurailee esimerkiksi päättäjien asettamaa agendaa tai ulkoisia tapahtumia. Toisin sanoen median valtaa ei pidä yliarvioida. (Wiberg 2006: 246–251)

Päättäjät ja muut poliittiset toimijat pyrkivät yhtä kaikki pääsemään esiin julkisuudessa kommunikoidakseen äänestäjille ja toisilleen, ja näin antavat medialle lisää valtaa (Wiberg 2006: 249). Astuessaan viestinsä kanssa julkisuuteen, myös vaikuttaja pyrkii väistämättä kehystämään väitteensä jollain tavalla (Pan ja Kosicki 2001). Koska poliitikot ja media asettavat aiheelle molemmat omia kehyksiään (Wiio 2006: 58) voi tavanomaisessa uutistekstissä olla vaikea erottaa toisistaan toimittajan ja vaikuttajan tekemää kehystystä. Haastattelussa tarjottu kehys voi jutunteon yhteydessä vääristyä (Wiio 1994: 213–223), esimerkiksi voimistua, laimentua, värityä tai kadota.

Median piirissä on olemassa myös uutishaastattelujen kommentteja laajempi mahdollisuus saada oma kantansa ja kehyksensä kansan ja muiden vaikuttajien kuultaviin – suorat mielipidekirjoitukset. Lehdissä ne ovat osa toimituksellista sisältöä. Media toimii siksi yhä portinvartijana sikäli, että se päättää, kenen tekstejä julkaistaan. Mielipideteksti itsessään tarjoaa kuitenkin mahdollisuuden puhua julkisuuteen ilman toimittajan kysymysten tarjoamaa raamia tai huolta lehtijuttuun valikoituvasta lyhyestä kommentista. Kehystysmahdollisuudet ovat vaikuttajan kannalta laajemmat kuin uutisjutun pohjana toimivassa haastattelussa.

Media toimii viestin välittäjänä eliitin jäsenten (kuten poliitikot tai muut vaikuttajat) kesken, eliitin ulkopuolelta sen jäsenille, ja eliitiltä muille (Kunelius 1997: 176–177). Kirjoittamalla mielipidekirjoituksen poliitikko tai muu vaikuttaja voi toisin sanoen pyrkiä joko (1) vakuuttamaan äänestäjät omasta kannastaan, tai (2) vakuuttamaan muut vaikuttajat omasta kannastaan. Koska kansalaisten ääneen ilmaisema mielipide vaikuttaa julkisen keskustelun kautta muihin vaikuttajiin, voi mielipidekirjoituksen kirjoittaja pyrkiä myös vaikuttamaan toisiin vaikuttajiin kääntämällä julkista keskustelua itselleen suotuisaksi.

Aiemmin (ks. luku 3.1.) on määritelty, että ollakseen mahdollista deliberaatio vaatii julkisen keskustelutilan, jossa (1) eri päätösvaihtoehdot ja perustelut asetetaan yleisön arvioitaviksi, (2) tähdätään päätöksen saavuttamiseen, (3) osallistuminen on avointa ja (4) sävy deliberaatiolle sopivaa.

Julkinen keskustelu, jota media ideaalitehtävänsä mukaan väittää edistävänsä vastaa näihin määritelmiin. Median osana mielipidekirjoituksissa vaikuttajat altistavat väitteensä ja perustelunsa yleisön arvioitaviksi, ja itsensä alttiiksi yleisöltä tai muilta

poliitikoilta tuleviin vastaväitteisiin. Koskiessaan spesifiä poliittista päätöstä politiikan agendalla, mielipidekirjoitus tähtää jonkin päätösvaihtoehdon valitsemiseen. Mielipidetekstejä voivat tuottaa niin päättäjät, painostusryhmät, aktivistit kuin muutkin kansalaiset. Koska ne julkaistaan samalla foorumilla, niiden näkyvyys on samansuuntainen ja foorumin säännöt määrittävät kirjoitusten sävyä.

Mielipidekirjoitusten käyttämiselle aitona keskustelun tilana voi helposti esittää myös vasta-argumentteja. Poliitikot voivat käyttää mediaa lähinnä mielikuvien rakentamiseen, ja niiden kautta saavuttaa äänestäjien suosiota (Manin 1997: 193–194). Tällöin poliitikot voivat harjoittaa deliberaation sijaan mieluummin strategista puhetta, jossa pyritään tiettyyn ennalta asetettuun päämäärään, ei keskusteluun (Setälä 2009: 104–105). Koska poliitikkojen ei ole pakko keskustella, eikä keskustelulla ole veto-oikeutta itse poliittiseen päätökseen, poliitikot ennemmin vain näennäisesti ymmärtävät toisten argumentit, ja tämän jälkeen kaappaavat areenan oman kantansa julistamiseen (Wiberg 2006). Ympäristö, jossa tekstin pitää olla lehden julkaisukriteerit täyttävää ja ylipäätään muodoltaan kirjallista, myös rajaa keskustelun avoimuutta. Tässä työssä oletetaan kuitenkin, että vaikuttajien osalta nämä osallistumismahdollisuudet ovat pääsääntöisesti tasavertaiset. Nämä rajaukset huomioiden mielipidekirjoituksia voidaan tarkastella mahdollisena deliberaation tilana.

Tämä tutkimus käsittelee Tampereen raitiotiepäätöksen ympärillä Aamulehden mielipidekirjoituksissa käytyä keskustelua. Mielipidepalsta esiintyy kommunikaation foorumina, ja sinne kirjoittavat vaikuttajat osallistuvat poliittiseen julkisuuteen. Siksi on kiinnostavaa katsoa, tapahtuuko deliberaatiota, vai onko keskustelu muut ohittavaa oman argumentin julistamista – strategista puhetta deliberaation sijaan?

3.3. Aamulehti kansalaiskeskustelun areenana

Tutkimus käsittelee Aamulehdessä, julkaistuja mielipidekirjoituksia. Siksi on tarpeen lyhyesti katsoa, millainen julkaisu Aamulehti on, ja miten se määrittelee roolinsa suhteessa poliitikkojen ja yleisön pohdiskelemaan keskusteluyhteyteen.

Verrattaessa Aamulehteä julkaisuna suomalaisen mediakenttään ja sen jakolinjoihin, Aamulehti voidaan määritellä poliittisesti sitoutumattomaksi lehdeksi, päivälehdiksi ja maakunnan ykköslehdiksi. Poliittisesti sitoutumattomalla tarkoitetaan lehteä, joka ei ole julistautunut minkään tietyn aatesuunnan äänenkannattajaksi. Päivälehdellä tarkoitetaan neljästä seitsemään päivänä viikossa ilmestyvää sanomalehteä. Ja lopuksi maakunnan ykköslehdellä tarkoitetaan suurimpia maakuntalehtiä, joita kutsutaan myös valtakunnanosaliediksi. Maakuntalehti on tietyn karkeasti maakuntamaisella alueella ilmestyvä lehti, erotuksena pienempää aluetta käsittelevistä paikallislehdistä ja koko Suomen kattavista valtakunnallisista lehdistä. (Jyrkiäinen ja Savisaari 2000: 62–71)

Suomessa maakuntien ykköslehdiksi lasketaan Aamulehden lisäksi Kaleva, Karjalainen, Keski-suomalainen, Savon Sanomat ja Turun Sanomat (Jyrkiäinen ja Savisaari 2000: 67). Kaikista Suomen sanomalehdistä Aamulehti oli vuonna 2017 kolmanneksi suurin, ja sen kokonaislevikki oli 105 730 kappaletta (Media Audit Finland 2017).

Katsottaessa tiedotusvälineitä, joita asukkaat seuraavat saadakseen tietoa kunnallisista asioista, yleisimpänä ja luotetuimpana tiedonlähteenä pidetään joko paikallis- tai maakuntalehteä. Maakuntalehden merkitys kansalaisten saaman kunnallispoliittisen tiedon lähteenä korostuu suurissa kaupungeissa ja niiden lähetyvillä. (Ekholm, Jutila ja Kiljunen 2007)

Koska Tampere on Suomen kaupungeista kolmanneksi suurin ja Pirkanmaan selkeä keskuskunta (SVT 2017), Aamulehteä voidaan pitää sekä alueen selkeänä ykköslehtenä, että Tamperetta koskien selkeästi tärkeimpänä kunnallispolitiikkaa seuraavana ja käsittelevänä foorumina, jonka tiedotusvälineet alueella tarjoavat.

Tutkimuksessa käsitellään Aamulehdessä julkaistuja mielipidekirjoituksia kunnallispolitiikkaa käsittelevän julkisen keskustelun foorumina. Tampereen raitiovaunukeskustelun yhteydessä Aamulehti linjasi pääkirjoituksissaan kahdesti, mikä on lehden itsensä mielestä sen julkaisemien mielipidekirjoitusten ja uutisten suhde kunnalliseen päätöksentekoon.

Aluksi syyskuussa 2013 lehti loi anonyymissä pääkirjoituksessaan katseen edeltävien vuosien keskusteluun raitiotiestä ja sen ohella käydystä debatista Tampereelle rakennettavasta Rantaväylän tunnelista:

Aamulehti on antanut keskustelun käydä. Keskustelu on saanut tilaa vähintään riittävästi. Monen mielestä vähempikin olisi riittänyt. Keskustelu on itseisarvo, demokraattisen päätöksenteon pohja. Siksi Aamulehdessä on julkaistu niin puoltavia, vastustavia kuin pohtivia kirjoituksia.

(Pääkirjoitus, AL 15.9.2013: 2)

Tämän jälkeen lokakuussa 2013 lehti julkaisi etusivullaan lehden vastaavan päätoimittajan Jouko Jokisen linjauksen siitä, miten Aamulehti käsittelee Tampereen raitiotiehanketta ja siihen liittyviä mielipidekirjoituksia tulevaisuudessa:

”Ratikkaprojektiin liittyy myös avoin keskustelu. Aamulehti tulee uutisoimaan hanketta kaikista mahdollisista näkökulmista ja antamaan tilaa monipuoliselle kansalaiskeskustelulle.”

(Jouko Jokinen, Aamulehden vastaava päätoimittaja, AL 28.10.2013: 1)

Näillä linjauksillaan Aamulehti itse määrittelee julkaisemansa mielipidekirjoitukset tilan tarjoamiseksi julkiselle keskustelulle. Toisin sanoen se käyttää uutisjuttujensa lisäksi juuri mielipidekirjoituksia osaltaan vastaamaan median tehtävään – habermasilaisen julkisen tilan mukaisesti – tarjota ääni keskustelun eri osapuolille ja mahdollistaa heidän välisensä kommunikaatio. Siksi tämä työ tutkii näitä mielipidekirjoituksia siitä näkökulmasta, toteutuuko lehden niille varaama funktio, eli onko kirjoituksissa havaittavissa deliberaatioon viittaavia piirteitä.

4. Tulkintakehykset poliittisessa viestinnässä

Poliittista debattia tutkittaessa ajaudutaan lähes väistämättä puhumaan kehystämisestä ja sen vaikutuksesta. Poliittinen puhe ja siihen osallistuminen on itsessään aina asian kehystämistä tulkinnoilla (Pan & Kosicki 2001). Tässä luvussa määritellään, mitä tulkintakehykset ovat, käydään läpi, mistä termi kumpuaa sekä sitä, miten kehyksiä on sovellettu eri aloilla. Tämän jälkeen pohditaan, millaisin tavoin kehyksiä voi jakaa eri tyyppisiin tulkintakehyksiin. Lopuksi esitellään kehystyyppejä, jotka voivat sovellettuina estää keskustelua ja ennen kaikkea deliberaatiota.

Kehystämisen käsitteen kehittäjänä voidaan pitää sosiaalipsykologi Erving Goffmania. Hän käsitteli termiä ja sen sovelluksia teoksessaan *Frame analysis – An essay on the organisation of experience*, kuvaten kehysten tai tulkintakehysten (englanniksi *frame*) vaikutusta ihmisten päätöksiin eri tilanteissa. (Goffman 1974.) Goffmanin näkökulma oli psykologinen, mutta hänen kehittämilleen käsitteille löydettiin nopeasti sovelluksia myös politiikan tutkimuksessa (esim. Nelson ja Kinder 1986).

Framing-käsitettä on sovellettu ja tulkittu monin eri tavoin. Sosiaalipsykologian lisäksi termi on levinnyt laajasti erinäisiin yhteiskunta- ja humanistisiin tieteisiin. Näkökulmat kehystämiseen tai kehyksiin vaihtelevat. Yleisimmin tutkitaan joko vastaanottajan harjoittamaa kehystämistä (miten ihmiset vaistonvaraisesti asettavat kohtaamansa tilanteet eri kehyksiin), viestin välittäjän tuottamia kehyksiä (muun muassa median kykyä vaikuttaa siihen, miten yleisö vastaanottaa asiat), tai viestin lähettäjän harjoittamaa kehystämistä (viestin alkuperäinen lähettäjä voi yrittää eri tavoin taata, että yleisö omaksuu hänen haluamansa tulkinnan asiasta). (Entman 1993)

Goffmanin lanseeraamalle käsitteelle *frame* on kehysanalyysiin liittyvässä merkityksessään olemassa useita käännöksiä, kuten kehys tai tulkintakehikko (Karvonen 2000). Yleisimmin sanojen *frame* ja *framing* käännöksiksi ovat suomeksi vakiintuneet sanat kehys ja kehystäminen. Nuo käännökset ovat käytössä myös tässä tutkimuksessa. Näiden lisäksi käytän tässä tutkimuksessa *frame*-termistä hieman harvinaisempaa käännoä tulkintakehys, joka kuvaa paremmin sen luonnetta asioita ympäröivän kontekstin määrittäjänä (Wiio 2006). Koska tutkin sitä, millaisia tulkintakehyksiä toimijat itse asettavat, ja analysoin niiden kehysten sisältöä ja vaikutusta, olisi yhtä pätevää puhua tulkintakehysten sijaan myös esimerkiksi

mediakehyksistä (Wiio 2006: 57). Tulkintakehys on silti vaihtoehtoisista termeistä käytännöllisin käänös *frame*-sanalle. Se kuvaa pelkän kehys-termin sijaan paremmin kehystämisen tapahtuvaa kehystäjän omiin tarkoituksiin sopivan kontekstin valikoimista. Kehys on myös sanana niin yleinen, että tulkintakehys tuo siihen terminä tarkkuutta, ja estää sekoittumista muihin termeihin.

4.1. Millaisia tulkintakehyksiä on?

Tulkintakehykset kuvaavat sitä, miten ihmiset jäsentävät saamaansa informaatiota. Vastaanottaessaan tietoa ihminen asettaa sen vaistonvaraisesti mielessään johonkin tulkintakehykseen. Kehystämällä informaatiota ihmiset siis muodostavat saamastaan tiedosta järkeviä kokonaisuuksia. (Goffman 2012: 239–242) Robert Entmanin tarjoaman määritelmän mukaan kehystettäessä valitaan tiettyjä aspekteja todellisuudesta ja nostetaan ne keskeisiksi asioiksi keskustelussa, edistäen näin tiettyä tilanteen tai asian määrittelyä, kausaalista tulkintaa, moraalista arviointia ja/ tai toimintasuositusta asian suhteen (Entman 1993). Kehyksiä tutkittaessa on hyvä ottaa huomioon, että osa niistä on yleisiä, lähes tilanteessa kuin tilanteessa toimivia, ja osa tiettyyn aiheeseen rajattuja. Nuo aihekeskeiset kehykset voivat joko syntyä tietystä aiheesta keskusteltaessa, tai ovat muuten niin spesifejä, ettei niitä sellaisinaan voi siirtää toisen aiheen ympärillä käytäviin keskusteluihin. (De Vreese, 2005)

Se, mihin tulkintakehykseen tieto ihmisen mielessä asettuu, ei ole yksiselitteistä, vaan tiedon välittäjä voi vaikuttaa tähän. Lähes kaikessa informaation välittämisessä tapahtuu kehystämistä, pyrki tiedon välittäjä siihen tai ei. Kehystämistä käytetään aktiivisesti muun muassa poliittisessa viestinnässä ja yleisemmin kaikessa uutisoinnissa. (Wiio 2006: 58) Koska kehys vaikuttaa ihmisten kantoihin ja sitä kautta päätöksiin sekä toimintaan, tulkintakehyksen asettava taho käyttää valtaa.

Varsinaisesti niin kutsuttu kehystämisen ilmiö (englanniksi *framing effect*) tapahtuu, kun ihmisten voidaan sanoa muokanneen käytöstään sen perusteella, mihin tulkintakehykseen heidän saamansa tieto on asetettu (Entman 1993). Eräs tapa tutkia ilmiötä ja sen vaikutuksia käytännössä ovat kyselytutkimukset, joissa vastaajille esitetyt väitteet on muotoiltu eri tavoin. Näillä tutkimuksilla on saatu todistettua, että

tulkintakehyksen valinnalla on reaalisia vaikutuksia ihmisten päätöksiin. (Chong ja Druckman 2007) Tällaisten kokeellisten olosuhteiden ulkopuolella kehystämisen vaikutusta eri tilanteissa on kuitenkin vaikea arvioida tarkasti. Sen tähden tässäkin tutkimuksessa keskitytään analysoimaan, mihin kehykseen toimijat yrittävät viestinsä asettaa. Tutkimus ei vastaa siihen, kuinka tehokkaasti yleisö tämän kehyksen omaksuu.

Esimerkiksi politiikkaa käsittelevässä uutisoinnissa vaikuttaa useita kehystäjiä, jotka kukin muokkaavat ja kehystävät tietoa ennen kuin se päätyy yleisölle. Tiedotusvälineet ovat aktiivisia ja vaikutusvaltaisia kehystäjiä, jotka vaikuttavat muun muassa näkökulma- ja sanavalinnoillaan suuresti siihen, millaiseksi uutisen tarjoama tulkintakehys muodostuu. (Wiio 2006: 58)

Jos ihmisiin voidaan kehyksillä vaikuttaa ja heidän mielipiteitään muuttaa, avaa tämä myös mahdollisuuden manipuloinnille. Kuitenkin, vaikka tunnustetaan, että kehyksillä on mielipiteisiin vaikuttavia ominaisuuksia, kilpailevat tulkintakehykset ja niitä esittävät kilpailevat eliitit vaikuttaisivat yleensä vähentävän kehysten vaikutusta merkittävästi. (Druckman 2004) Tämä tukee viestinnän tutkimuksen piirissä yleistä havaintoa, että esimerkiksi propaganda toimii tehokkaimmin tilanteessa, jossa sille vastakkaiset viestit on suljettu pois (Wiio 1994: 229–232). Vaikutuksen väheneminen ei silti tarkoita sen poistumista: tulkintakehyksiä voidaan tästä huolimatta pitää myös käytännössä mielipiteisiin vaikuttavana asiana (Kelly 2012).

Kun kehyksiä tutkitaan, päädytään ne usein jakamaan erityyppisiin kehyksiin. Kehyminen voidaan jakaa esimerkiksi yleiseen ja spesifiin kehystämiseen. William Jacobyn mukaan yleisellä kehystämällä tarkoitetaan esimerkiksi yleisiä hallituksen linjaa ohjaavia lausemia, kuten ”Hallituksen tulisi tehdä jotain ympäristön suojelemiseksi”. Spesifi kehys taas kohdistaa mahdolliset toimet tiettyyn ihmisryhmään. Se määrittelee tarkemmin miksi jotain pitää tehdä ja kuka siitä hyötyy, todeten esimerkiksi että ”Hallituksen on suojeltava ympäristöä jätöpäästöjä vähentämällä, jotta saastuneilla alueilla asuvien ihmisten terveys paranisi saasteiden vähetessä”. (Jacoby 2000) Toinen mahdollinen luokittelu on kehysten jakaminen itseen, muihin tai ideaaleihin keskittyviin. Itseen keskittyvä kehys käyttää kehystäjiä itseään esimerkkinä siitä, miksi asia on hyvä tai huono. Klassinen esimerkki on teollisuusyritys, joka pitää sääntelyä huonona, koska se haittaa heidän alansa toimintaa. Muihin keskittyvät

kehukset taas nostavat esiin ihmisryhmiä, joiden kohdalla ei ole niin olennaista, onko kehystäjä itse ryhmän jäsen vai ei. Asia esitetään hyvänä tai huonona esimerkiksi opiskelijoiden, äitien tai työttömien kannalta. Kolmas kategoria, eli ideaaleihin keskittyvä kehys taas nostaa esiin abstraktimpia tai muuten yleisempiä kehyksiä kääntäen keskustelua arvoihin, kuten ympäristöystävällisyys, isänmaallisuus tai muu vastaava. Yleisesti oletetaan, että vaikutustilanteessa, jossa poliitikko pyrkii saamaan mahdollisimman laajaa tukea esityksilleen, hän hyötyy vetoamisesta mahdollisimman laajaa ihmisjoukkoa koskettaviin kehyksiin. Toisaalta tarkempi ja rajatumpaa joukkoa koskeva kehys voi olla juuri sen piirissä olevalle joukolle tärkeä ja siten vaikutukseltaan suurempi. (Boräng ja Naurin, 2015)

Tässä tutkimuksessa selvitetään yhden laajan asiakysymyksen kohdalla puolustajien ja vastustajien käyttämiä kehyksiä ja niiden menestystä sekä sitä, muodostuuko osapuolten välille keskustelua. Kehysten jaottelu edellä mainituin tavoin ei nouse tässä keskeiseen rooliin. Yleisesti voidaan todeta, että keskustelu sisältää sekä yleisen että spesifin kehystämisen piirteitä. Myöskään sitä, onko kehys itseen, muihin vai ideaaleihin tarttuva, ei tarkemmin pohdita. Jaottelu voi auttaa selittämään, miksi osapuolet tarttuvat juuri tiettyyn kehykseen väittelyn alkaessa, mutta ei ole olennainen, kun tutkimuskohteena on, mitä kehyksiä he kokonaisuudessaan käyttävät.

Kehystämistä on mahdollista tutkia niin viestin lähettäjän, välittäjän kuin vastaanottajankin näkökulmista. Kehystämisen teoreettisia lähtökohtia tutkinut Robert Entman toteaa, että kehystäminen tapahtuu ainakin neljässä kohtaa kommunikaation prosessia: viestijässä, tekstissä itsessään, vastaanottajassa sekä ympäröivässä kulttuurissa. Entmanin mukaan kehys on tunnistettavissa esimerkiksi tiettyjen avainsanojen, sanontojen, kielikuvien ja stereotyyppien esiintymisen tai niiden puutteen kautta. (Entman 1993: 51–52) Eryteisesti sosiaalipsykologian piirissä tutkitaan sitä, kuinka informaatio vaistonvaraisesti asetetaan erilaisiin tulkintakehyksiin (Goffman 2012: 239–242). Välittäjien harjoittamaa tahallista ja tahatonta kehystämistä on tutkittu myös valtio-opin piirissä, mutta läheisimmin siitä kiinnostunut tieteenala on mediatutkimus (Karvonen 2000).

Tämä työ keskittyy tutkimaan viestin lähettäjän luomia tulkintakehyksiä. Samalla areenalla toimivien kilpailevien poliittisten viestijöiden tuottamia tekstejä analysoimalla

saadaan nostettua esiin niitä eroja, joita tahojen viestinnässä on, sekä niitä tulkintakehyksiä, joita toimijat viesteihinsä ujuttavat. Tutkimuksessa seurataan debatin kehittymistä, ja tarkastellaan sitä, päätyvätkö jonkun tietyn tahon asettamat tulkintakehykset päätyvät keskustelussa hallitseviksi. Entmanin jakoa mukaillen näkökulma on siis tekstissä itsessään.

4.2. Kehykset keskustelun osina ja rajoittajina

Kunnallispolitiikot ovat strategisia toimijoita, joiden tarkoista motiiveista on vaikea kerätä luotettavaa tietoa. Myös vaikutuksien tutkiminen on tässä yhteydessä hankalaa: laajoille massoille suunnatun viestinnän vaikutukset ovat pitkälti yksilöllisiä, ja ihmisten käytökseen vaikuttavat näiden yksittäisten viestinten lisäksi lukuisat muutkin tahot.

Katsottaessa tulkintakehyksiä on huomattu, että kehysten painoarvo ja kyky johdatella ihmisiä vähenee tilanteessa, jossa on läsnä monia keskenään kilpailevia kehyksiä (Druckman 2001). Median vaikutusta tutkittaessa on helppo sortua ylitulkintaan: ihmiset valikoivat omaan maailmankuvaansa sopivia viestejä (Paloheimo ja Wiberg 1996: 252). Siksi yksittäisen viestijän vaikutus maailmankuvaan jää usein pieneksi.

Oletuksena aineiston tarkasteluun on, että keskustelun edetessä poliitikot reagoivat yleisön ja toisten poliitikkojen toimiin ja kirjoituksiin. Keskustelu etenee, kun väitteitä jonkin tulkintakehyksen ympärillä osoitetaan vääräksi. Vastaoletuksena keskustelijat saapuvat keskustelun areenalle vain esittämään kantansa, vailla aikomusta keskustella tai valmiutta muuttaa kantaansa.

Kehykset voivat olla myös luonteeltaan arvottavia. Toimijat valitsevat joka tapauksessa kehyksiä, joiden uskovat tukevan omaa kantaansa. Monia kehyksiä voidaan soveltaa joko positiivisesti tai negatiivisesti, mutta osa kantaa mukanaan implisiittistä positiivista tai negatiivista mielikuvaa. Kehyksellä voidaan siis sanoa olevan itsessään tunnearvoa, jonka kautta kehys vaikuttaa suoraan esitettyyn ratkaisuehdotukseen. (De Vreese, 2003) Tässä tutkimuksessa tarkastellaan myös katsoen, ovatko tietyt kehykset vain tietyn

ryhmän suosimia. Lopputuloksena työn aineistosta ei kuitenkaan löydy kehyksiä, jotka suuntaisivat keskustelun vain tiettyyn ratkaisuehdotukseen.

Tarkasteltaessa sitä, miten eri osapuolten kehykset muistuttavat toisiaan, voidaan puhua kehysten kongruenssista. Kehysten kongruenssia on selvitetty esimerkiksi tutkittaessa, ovatko poliitikkojen ja lobbareiden tarjoamat tulkintakehykset samanlaisia, tai onnistuvatko lobbarit vaikutustyössään muuttamaan poliitikkojen tulkintakehyksiä haluamansa laisiksi eli lisäämään lobattavan näkökulman painoarvoa (Boräng ja Naurin, 2015). Kehysten kongruenssin näkökulma on siinä, miten intressiryhmät saavat ääntään kuuluviin, mutta käsite on hyödyllinen myös tutkittaessa kilpailevien kehysten käyttöä keskustelussa. Mikäli keskustelu on luonteeltaan aidosti deliberatiivista ja etenee kohti yhteisymmärrystä, pitäisi osapuolten ainakin osin omaksua toistensa argumentteja ja kehyksiä.

Koska tutkimuksen lähtökohta on, havaitaanko kunnallisvaikuttajien julkisuudessa käymässä keskustelussa deliberatiivisia piirteitä, on huomattava, etteivät kaikki kehykset ole suhteessa deliberaatioon toiminnaltaan tai vaikutuksiltaan yhdenvertaisia. Aubin Calvert ja Mark E. Warren ovat jaotelleet kolme kehysten erityistapausta, joissa tulkintakehys voi olla erityisen voimakas, ja siksi ongelmallinen keskustelun kannalta. Nämä ovat dominoiva, polarisoiva ja ryhmäperustainen tulkintakehys. (Calvert ja Warren 2014)

Dominoiva kehys estää keskustelua ollen niin voimakas, ettei sitä voi ohittaa tai muita näkökulmia tuoda. Se siis asettaa keskustelulle suunnan ja raamit jo ennen kuin keskustelu on varsinaisesti alkanut. Polarisoiva kehys sen sijaan kärjistää keskustelun selkeiksi vastapuoliksi, estäen kommunikaation. Kaikki kehykset ovat työkaluja, joilla toimija tai vaikuttaja yrittää saada vaikutuskohteensa hyväksymään omat kantansa näkökulmia tarjoamalla, mutta polarisoituneilla kehyksillä näkökannat kärjistetään niin etäälle toisistaan, ettei mielekästä keskustelua tapahdu. Kolmas Calvertin ja Warren esittämä ongelmatapaus eli ryhmäperustainen kehys taas estää deliberaation luomalla tulkintakehyksiä, joissa tietyt toimet tai vaihtoehdot liitetään vahvasti tiettyyn ihmisryhmään. Asioista siirrytään ryhmäpohjaiseen ajatteluun: jos kuulut ryhmäämme, sinun tulee ajatella näin. Tai kääntäen: koska tämän idean kannattajat kuuluvat tiettyyn ryhmään, ajatus ei voi olla hyvä. (Calvert ja Warren 2014)

Tutkielman alussa määriteltiin, että tekstien deliberatiivisia piirteitä tutkitaan tarkastelemalla, missä määrin tekstit viittaavat toisiinsa, muuttavatko kirjoittajat mielipiteitään ja kolmanneksi, onko tulkintakehyksissä keskustelua estäviä piirteitä. Calvertin ja Warrenin jaottelu tarjoaa työkalun, jolla tarkastella näistä kohdista kolmatta. Niiden avulla nähdään ovatko tutkitun aineiston tekstit sävyltään deliberaation mahdollistavia vai eivät.

Tarkastelemalla, sisältävätkö aineiston artikkelit dominoivia, polarisoivia tai ryhmäperustaisia kehyksiä, voidaan vastata tuohon kolmanteen kohtaan ja nähdä, onko keskusteluyhteydelle kehyksien itsensä luomia rakenteellisia esteitä. Mikäli voimakkaita dominoivia, polarisoivia tai ryhmäperustaisia kehyksiä löytyy, on epätodennäköistä, että kirjoitukset voisivat sisältää deliberatiivisia elementtejä.

5. Tampereen kunnallispolitiikka ja raitiotiekeskustelun konteksti

Kaupunkien ja alueiden kehittäminen ei ole arvovapaata toimintaa, eikä seutujen kehittymistä ja eriytymistä tule nähdä vain vapaiden markkinoiden tuotoksena. Sen sijaan kaupunkiseutujen kehittäminen, *urban development*, kumpuaa intressiristiriidoista, kilpailevista suunnitelmista ja poliittisista arvoalinnoista. (Logan & Molotch 2007) Kunnallispolitiikka tai paikallisen tason politiikka voidaan tarkastella äänestäjille vastuullisena politiikan tekemisenä tai intressiryhmien temmelyskenttänä ja poliitikkojen erilaisten kytkösten verkkona, jossa demokraattisuus ei käytännössä hevin toteudu (Dunleavy 1980).

Kunnallispoliittinen valta ei ole pelkkää vaalien kautta saatua äänivaltaa kunnanvaltuustoissa. Puolueen asema kunnassa, poliitikon tuttavapiirit ja verkostot, suhde mediaan ja sitä kautta muodostuva mielipidevalta ja virkamiehiin sekä valmistelun vaikuttaminen ovat tärkeitä osia kunnallispoliitikon vaikutustyössä. (Wiberg 2005) Kuntapäätäjien näkökulmasta tehokkaimpia vaikuttamismuotoja ovat usein valmistelun seuraaminen ja siihen vaikuttaminen, yhteydenotot asian esittelijään sekä epäviralliset neuvottelut tahojen välillä (Helander 2003).

Koska epäviralliset vaikutuskanavat ja mielipidevaikuttaminen näyttelevät kunnallisessa päätöksenteossa suurta roolia, on päätöksien syntyä hedelmällistä analysoida niistä käydyn julkisen keskustelun pohjalta. Millaisia argumentteja puolesta ja vastaan esitetään? Miten debatti etenee ja muuttuvatko keskustelijoiden kannat? Tällainen keskustelun analyysi on näkökulmana myös tässä tutkimuksessa. Koska kaikista kunnallisten vaikuttajien keskusteluista tai toimijoiden taustamotivaatioista ei ole mahdollista saada tietoa, keskitytään siihen, miltä asiat näyttävät, eli miten kannat ja niiden muutokset perustellaan.

Tässä luvussa taustoitetaan tuota keskustelua, jotta lukijalla olisi työkalut sen ymmärtämiseen. Aluksi käydään läpi Tampereen kunnallispolitiikkaa tutkittuna ajanjaksona. Millaiset voimasuhteet valtuustossa olivat ja mitkä muut keskustelunaiheet liittyivät raitiotiepäätökseen? Tämän jälkeen toisessa alaluvussa taustoitetaan raitiotiekeskustelu siitä näkökulmasta, miten raitiotiestä on päätetty muualla Suomessa ja käydään läpi Tampereen raitiotiekeskustelun kulkua Tampereen kaupunginhallituksen ja kaupunginvaltuuston päätösten näkökulmasta.

5.1. Tampereen kaupunginvaltuusto 2010–2015

Tutkimuksen ajanjaksona 2010–2015 Tampereen kaupunginvaltuusto pysyi poliittisilta voimasuhteiltaan suhteellisen vakaana. Vuonna 2010 toimineen valtuuston paikkajako oli selvinnyt kuntavaaleissa vuonna 2008. Kuten taulukosta 1 (sivu 28) näkyy, kun valtuustokausi vaihtui kuntavaalien 2012 myötä, pysyi eri ryhmien suuruusjärjestys suurilta osin samana ja muutokset paikkamäärissä olivat maltillisia. Poikkeuksena ryhmien joukossa oli perussuomalaiset, joka saavutti vuonna 2012 peräti viisi lisäpaikkaa kaupunginvaltuustoon. Tämä näkyi kauttaaltaan muiden ryhmien joukossa pieninä paikkamenetyksinä. Taulukon 1 luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia loikkauksia ryhmästä toiseen valtuustokauden aikana.

Taulukko 1: Tampereen kaupunginvaltuuston paikkajako ja uudet valtuutetut puolueittain kuntavaalien 2008 ja 2012 tuloksen mukaan (SVT 2012).

<i>Puolue</i>	Paikkoja 2008	Paikkoja 2012	<i>Uusia valtuutettuja 2012</i>
<i>Kansallinen Kokoomus</i>	18	17	4
<i>Suomen sosialidemokraattinen puolue</i>	15	16	5
<i>Vihreät</i>	11	10	4
<i>Vasemmistoliitto</i>	8	7	4
<i>Perussuomalaiset</i>	4	9	5
<i>Keskusta</i>	4	3	0
<i>Kristillisdemokraatit</i>	3	2	0
<i>Tampereen Sitoutumattomat ry</i>	2	1	0
<i>Suomen kommunistinen puolue</i>	1	1	0
<i>Ruotsalainen kansanpuolue</i>	1	1	0
<i>Yhteensä</i>	67	67	22

Vaikka ryhmien voimasuhteet pysyivätkin pelkästään paikkajakoa tarkastellen hyvin vakaina, ei tämä kerro kaikkea vaalien tuomasta muutoksesta. Ensi kertaa valtuustoon nousseiden uusien valtuutettujen määrä oli nimittäin 2012 huomattava. Taulukkoon 1 on koostettu tiedot myös valtuuston ensikertalaisista puolueittain. Noin kolmannes valtuutetuista, eli 22 kappaletta, vuoden 2012 vaalien jälkeen oli tuoreita kasvoja valtuustosalissa. Valtuustoryhmien kokoonpanon uudistuminen on omiaan muuttamaan myös niiden sisäistä ja keskinäistä dynamiikkaa. On kuitenkin huomattava, että vaikka uudistuminen 2012 olikin voimakasta, ei se ollut mitenkään poikkeuksellista: esimerkiksi vuoden 2008 vaaleissa tuoreiden valtuutettujen määrä oli vielä hieman suurempi, 25 kappaletta (SVT 2012).

5.2. Tampereen ratikkakeskustelun aikajana

Tampereen päättäessä toteuttaa raitiotiensä, siitä tuli neljäs suomalainen kaupunki, johon raitiotie rakennettiin. Aiemmin raitiotie oli rakennettu 1800-luvun lopulla Helsinkiin ja Turkuun ja 1900-luvun alussa Viipuriin (Laakso 2017: 115–131). Näistä huomionarvoinen on erityisesti Turku, joka lakkautti raitiotieliikenteensä 1970-luvun alussa (Laaksonen 2008). Turku harkitsi tutkimusaikana raitiotien rakentamista uudestaan ja teki yhteistyötä sen suunnittelussa Tampereen kanssa (TS 3.5.2012). Turun raitiotiesuunnitelmiin viitataan aineiston mielipidekirjoituksissa usein Tampereen vertailukohtana. Vaikka Turku teetti raitiotiestä selvityksiä jo 2000-luvun alussa (ks. esim. Turun kaupunki 2002), ei siellä edetty päättämään raitiotiestä samanaikaisesti Tampereen kanssa (Turun kaupunki 2018).

Tampereella ratikkaa ei Turusta poiketen ole koskaan ollut, ja keskustelukin on sitä myöten kulkenut eri polkuja. Keskustelu raitiotien rakentamisesta on 2000-luvulla kytkeyty monessa kohdin debattiin Tampereen rantaväylän tunnelin rakentamisesta. Tunnelista saatiin päätettyä vuonna 2013, minkä jälkeen raitiotien suunnittelu on edennyt ripeästi.

Tampereen kaupunginvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 12.12.2011 modernin kaupunkiraitiotien ensimmäisen vaiheen alustavan yleissuunnitelman (Tampereen kaupunki 2011). Valmistelua jatkettiin, ja raitiotien alustava yleissuunnitelma valmistui

24.4.2014 (Tampereen kaupunki 2014). Kun suunnitelma oli valmis, se siirtyi Tampereen kaupunginvaltuuston puitavaksi. Valtuusto keskusteli asiasta julkisessa iltakoulussaan heti yleissuunnitelman valmistuttua (Tampereen kaupunginvaltuusto 2014a). Kokouksessaan 16.6.2014 Tampereen kaupunginvaltuusto hyväksyi raitiotien yleissuunnitelman ja päätti raitiotien suunnittelun jatkamisesta. Raitiotiehankkeen kehitysvaihe aloitettiin päätöksen mukaan välittömästi ja se päättyi vuonna 2016. (Tampereen kaupunginvaltuusto 2014b) Raitiotien rakentamisen aloittamisesta tehtiin vielä erillinen päätös vuonna 2016, kun vuoden 2014 päätöksessä asetetut reunaehdot olivat täyttyneet (Tampereen kaupunki 2016).

6. Tutkimuksen aineisto

Tutkimuksen aineistona toimivat Tampereen sekä sen ympäryskuntien kunnallispolitiikan vaikuttajien mielipidekirjoitukset liittyen raitiotiehankkeeseen. Tutkimusaineistoon sisällytetyt kunnallispoliittiset vaikuttajat on määritelty luvussa 2.2. ja heidän kirjoitustensa ajallinen rajausta perusteltu luvussa 2.1.

Tutkimuksen kohteena ovat valtuutettujen mielipidekirjoitukset alueen johtavassa maakuntalehdessä, eli Aamulehdessä. Kuten luvussa 2.2. on esitetty, mukaan on sisällytetty päätöksen tehneen kaupungin vaikuttajien lisäksi ympäryskuntien ja maakunnan vaikuttajien puheenvuoroja, sillä tarkentavat kuvaa puolueiden välisistä eroista kysymyksissä. Keskustelun kohteena raitiotiehanke on suuri alueellisesti vaikuttava päätös, johon ympäryskuntien päättäjillä ja asukkailla on halu kommentoida, erityisesti, kun alueella harjoitetaan myös kuntien rajat ylittävää joukkoliikennettä.

6.1. Aineiston koostaminen

Aineistona toimivat Aamulehdessä vuosina 2010–2015 julkaistut mielipidekirjoitukset, joissa käsitellään Tampereen raitiotiehanketta. Aamulehden artikkelit ovat saatavilla digitaalisina leikkeinä. Lehden verkkosivujen arkisto ylittää vuoden 2010 alkuun, eli sopii aineiston aikarajaukseen.

Aineisto on haettu Aamulehden sähköisen arkiston teksteistä hakusanoilla ”raitiotie”, ”ratikka”, ”ratika”, ”raitsikka” ja ”raitsika”. Haku tehtiin katkaisumerkein, jotta sanojen taivutusmuodot saatiin mukaan.

Uutisteksteissä muun muassa toimittajan ja haastatellun tekemä kehys sekoittuu. Mielipideteksteissä kirjoittaja itse on äänessä – julkaisufoorumi vaikuttaa kirjoituksen pituuteen tai tyyliin, mutta pääasiallisesti voi olla varma, että kehyksen, joka kirjoituksessa on läsnä, on tuottanut kirjoittaja.

Aamulehdessä tällaisia mielipidekirjoituksia, joissa kehystäjä on suhteellisen varmasti osoitettavissa, ovat erilaiset analyysit, kommentit, kolumnit, lukijoiden mielipidekirjoitukset sekä pidemmät vierailijatekstit. Näistä mielipidekirjoitukset on

koottu Lukijalta-sivun alle, toimittajien analyysyjä ja kommentteja julkaistaan läpi lehden, ja kolumneja sekä vierailijakirjoituksia lehden Artikkelit- sekä Ihmiset-osioissa. Artikkelitoimituksesta puhutaan usein myös nimellä pääkirjoitustoimitus.

Hakutulokset poimittiin Aamulehden sähköisestä arkistosta yhdeksi Word-tiedostoksi. Tekstien muotoiluista tehtiin mahdollisimman yhtenevät, esimerkiksi otsikoinnin osalta, jotta tulokset eivät sekoittuisi. Samalla jokaiseen hakutulokseen poimittiin mukaan tarkat tiedot siitä, mistä lehdestä, osastolta ja sivulta teksti oli peräisin.

Tuloksista eroteltiin tämän jälkeen uutistekstit. Aamulehden arkistohaku ei selkeästi erottele kirjoitusten tyylejä, vaan poimi mukaan myös ratikkaa käsitteleviä uutisia. Tämän takia poiminta tehtiin manuaalisesti. Monessa uutisessakin oli mukana kunnallispoliitikkojen kommentteja raitiotiehankkeeseen liittyen joko haastatteluista tai valtuustokeskusteluista poimittuina. Osassa oli myös kerätty kierroksena valtuustoryhmien johtajien kantoja tiettyyn Aamulehden esittämään kysymykseen. Aamulehti oli näissä tapauksissa osallistunut viestin muotoiluun esimerkiksi valikoimalla julkaistavat sitaatit, asettelemalla kysymykset ja päättämällä, keneltä kysymys kysytään. Tässä tutkimuksessa lähtökohtana oli kuitenkin tutkia kehysiä, joissa kehystäjä on tarkasti selvillä. Koska uutisissa toimittajien ja poliitikkojen tekemä kehystys sekoittuu, rajattiin kunnallispoliitikkojen uutisten sitaatteina lausumat mielipiteet tarkastelun ulkopuolelle.

Nyt jäljellä oli vain puhtaita mielipidekirjoituksia, joissa kirjoittaja viestii lukijalle suoraan omalla äänellään, ilman lehden väliin tuottamaa tulkintaa. Ulos jätettiin vielä liian lyhyet tai muuten tarkasteluun sopimattomat mielipidetekstit, mikä käytännössä tarkoitti nimettömät kirjoitukset mahdollistavaa lehden tekstiviestipalstaa.

6.2. Olennaisten tekstien erittely

Jäljelle jäi pitkä lista mielipidekirjoituksia, joissa raitiotie mainittiin. Haku tehtiin sähköisestä arkistosta, eikä esimerkiksi käymällä kaikki tutkimusajan Aamulehdet manuaalisesti läpi. Mikäli tässä sähköisessä tietokannassa on puutteita, tai kirjoituksia on arkistoitu väärin, on mahdollista, että joitain mielipidetekstejä on jäänyt aineiston

ulkopuolelle. Aineisto kuitenkin jakaantui tasaisesti koko tutkimusajalle, joten todennäköisesti mahdolliset puutteet koskisivat vain yksittäisiä artikkeleita, jotka eivät siten muuta tutkimuksen kokonaiskuva.

Seuraavassa vaiheessa aineisto käytiin läpi karsien sieltä tekstit, jotka eivät aidosti käsitelleet raitiotietä, vaan joissa joku hakusanoista oli mukana vain satunnaisena mainintana. Samalla jouduttiin tekemään tulkintaa aineistosta. Käytännössä joukosta karsittiin tekstit, jotka selkeästi käsitelivät jotain muuta aihetta, ja raitiotie oli mukana vain mainintana. Mikäli raitiotietä käsiteltiin edes yhden kokonaisen ja mielipiteenomaisen lauseen verran, se pidettiin yhä mukana aineistossa. Tässä kohtaa aineiston laajuus oli 208 sivua.

Tämän jälkeen aineistosta poimittiin erilliseen tiedostoon toimituksen mielipidetekstit, eli pääkirjoitukset, sekä toimittajien analyysit, kolumnit ja kommentit. Nimettöminä julkaistavien pääkirjoitusten voidaan katsoa suoraan edustavan lehden toimituksellista linjaa. Nimellä julkaistuissa teksteissä toimittajat ilmaisevat omia mielipiteitään. Niihinkin on silti toimituksellisesti vaikutettu muun muassa päättämällä kuka ja milloin saa mielipidetekstin kirjoittaa. Toimituksen mielipidetekstejä oli yhteensä 42 kappaletta, mikä tarkoitti 50 sivua. Kun tutkimuksessa on luvussa 7 kuvailtu, miten varsinaisen aineiston tekstit jaoteltiin tulkintakehyksiinsä, niin nämä toimituksen tekstit on pintapuolisesti analysoitu luvussa 7.4. Toimituksellisten kirjoitusten avulla nähdään, eroaako lehden tarjoama kehys poliitikkojen keskustelusta.

Karsinnan tuloksena aineistossa oli sekaisin kunnallisten vaikuttajien sekä muiden kirjoittajien mielipidetekstejä. Erityisesti Lukijalta-sivulla oli epäsäännöllistä, mainittiinko tekstin allekirjoituksessa kirjoittajan asemaa esimerkiksi kunnanvaltuutettuna. Kaikki artikkelit käytiin yksitellen läpi tarkistaen kirjoittajan tausta politiikassa. Mikäli kirjoittaja oli tutkimuksen määritelmän mukainen kunnallinen vaikuttaja, hänet hyväksyttiin mukaan aineistoon, mikäli ei, teksti rajattiin ”Muut kirjoittajat” -kategoriaan. Nämä muiden kirjoittajien tekstit on analysoitu luvussa 7.4, jotta nähtäisiin, eroavatko niiden painotukset selkeästi politiikan vaikuttajien teksteistä.

Lopulliseen aineistoon valikoitui karsinnan jälkeen yhteensä 120 mielipidekirjoitusta. Tekstinä aineiston pituus on 128 sivua.

7. Tulkintakehysten määrittäminen

Aineistoksi rajatut 120 mielipidekirjoitusta syötettiin analyysiä varten NVivo-ohjelmaan. Jokainen kirjoitus määritettiin julkaisuvuoden, kirjoittajan, sekä kirjoittajan edustaman poliittisen puolueen tai muun ryhmän mukaan. Mikäli tekstillä oli useampi kirjoittaja, sai jokainen heistä maininnan. Jos usean kirjoittajan tekstissä vain osa kirjoittajista täytti määritelmät vaikuttajiin lukeutumisesta, vain heidät huomioitiin.

Tässä luvussa käydään aluksi läpi, miten aineiston tekstit jakautuvat ajallisesti ja eri kantojen mukaan. Samalla esitellään aktiivisimmat kirjoittajat, sekä vertaillaan poliittisia ryhmiä kantojen ja kirjoittajien aktiivisuuden näkökulmasta.

Tämän jälkeen edetään kehyksiin, ja kerrotaan, miten kehykset löydettiin ja nimettiin. Luvun lopuksi esitellään aineistosta löytyneet tulkintakehykset.

7.1. Artikkeleiden vuosi- ja kirjoittajakohtainen jakauma

Analyysin aluksi tekstit käytiin julkaisujärjestyksessään läpi korostaen niistä argumentatiivisia lauseita. Näin saatiin kuva siitä, minkä väitteiden kautta teksti lähestyi aihettaan. Tämän yhteydessä tekstit jaoteltiin kolmeen ryhmään sen mukaan, suhtautuvatko ne Tampereen raitiotiehankeeseen positiivisesti, negatiivisesti vai onko kanta neutraali tai epäselvä. Positiivisesti aiheeseen suhtautuvia tekstejä löytyi aineistosta 58, negatiivisesti suhtautuvia 42 ja neutraalin tai muun kannan omaavia 20.

Kantojen ja julkaisuaikojen mukaan tehdyn jaottelun perusteella pystyy näkemään yleiskuvan raitiotiekeskustelun kulusta tutkimusaikana. Vuosikohtaisen jaottelun perusteella voi tarkastella, milloin keskustelu on ollut kiivastahtista, milloin hiljaisempaa.

Kirjoittaja- ja puoluekohtainen tarkastelu taas paljastaa, ketkä poliitikoista ja poliittisista ryhmistä käsittelevät aihetta mielipidesivuilla säännöllisesti, ketkä taas osallistuvat keskusteluun vain satunnaisesti. Tekstien vuosittainen lukumäärä on esitelty taulukossa 2 (sivu 35).

Taulukko 2: Aineiston kirjoitusten jakauma vuosittain

Kirjoituksia	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Yht.
<i>Positiivinen</i>	3	9	12	7	14	13	58
<i>Negatiivinen</i>	1	3	6	0	16	16	42
<i>Neutraali/ muu</i>	0	1	8	5	6	0	20
<i>Yhteensä</i>	4	13	26	12	36	29	120

Vuosikohtaisessa tarkastelussa ensimmäinen huomattava piirre on keskustelun vähäisyys tarkastelun aloitusvuonna 2010. Tällöin tarkasteluun sopivia mielipidekirjoituksia julkaistiin Aamulehdessä vain neljä kappaletta. Toimituksen tai muiden kirjoittajien tekemiä tekstejä aiheesta kyllä oli, mutta poliitikkoja keskustelu raitiotiestä ei tuona vuonna käytännössä innoittanut. Mukaan luetut tekstit ovat yhtä lukuun ottamatta marraskuulta 2010.

Vertailuna aktiivisin vuosi kirjoitusten suhteen oli vuosi 2014, jolloin poliitikkojen tekstejä kertyi tasaisesti läpi vuoden, ja yhteensä peräti 36 kappaletta. Mielipidekirjoitusten vähäisyys tutkimusajanjakson alussa ja keskustelun kiihtyminen hiljalleen viittaavat siihen, että rajaus on alkupäästään onnistunut, ja keskustelu on saatu mukaan kokonaan.

Myös muuten keskustelun aktiivisuudessa on voimakasta aaltoliikettä. Vuonna 2012 nähdään ensimmäinen suuri piikki kirjoituksissa. Tuolloin Suomessa käytiin kuntavaalit. Piikki tasaantuu vuonna 2013, mutta raitiotiekeskustelu kiihtyy uudestaan vuosina 2014–2015. Lisääntynyttä aktiivisuutta selittää, että 2014 raitiotiehanke eteni valtuustossa päätettäväksi, ja asia oli tätä myöten esillä mielipidekirjoituksissa sekä ennen kokousta, että sen jälkipuintina.

Keskustelu jatkui vilkkaana vuoden 2015 loppuun saakka. Aineistoa olisi ollut mahdollista kerätä myös vuoden 2016 puolelta, ennen kuin raitiotiepäätös saapui vielä kerran valtuuston pöydälle. Tekstien sävy kääntyy kuitenkin jo vuonna 2015 monessa kohtaa sellaiseksi, että kuntapoliitikot keskustelevat ajatellen, että asia on todellisuudessa jo päätetty, ellei jokin siihen liittyvä seikka yllättäen muutu.

Vaikka vuosi 2015 on kirjoitusten määrässä aineiston toiseksi vilkkain, ei uusia argumentteja keskustelun loppupäässä enää ilmene, ja erityisesti neutraalit tai kantaansa arpoivia tekstejä on vähän. Tästä voi päätellä aikarajauksen onnistuneen myös loppupäästään: ajanjakso on riittävä keskustelun olennaisten piirteiden vangitsemiseen.

Taulukossa 3 (sivu 37) on esitelty kymmenen aktiivisinta raitiotiestä kirjoittavaa poliitikkoa ja heidän tekstiensä kannat. Koko kuuden vuoden tarkasteltuna ajanjaksona keskusteluun osallistuneita poliittisia toimijoita on yhteensä 55 kappaletta. Vain yksi kirjoittaja – vihreiden kaupunginvaltuutettu Jaakko Stenhäll – julkaisi ajanjaksona yli kymmenen kirjoitusta.

Kymmenen aktiivisimman kirjoittajan joukkoon pääsi neljällä tarkasteluajanjakson aikana julkaistulla kirjoituksella, ja peräti 24 kirjoittajaa päätyi tarkasteltuun aineistoon vain yhden kirjoituksen voimin. Kirjoittajakohtaisia lukemia laskettaessa usean poliitikon yhdessä julkaisemat kirjoitukset laskettiin jokaisen poliitikon kohdalle erikseen yhdeksi kirjoitukseksi.

Aktiivisin kirjoittaja Stenhäll julkaisi joko yksin tai yhdessä muiden kirjoittajien kanssa yhteensä 11 kirjoitusta. Kaikki hänen tekstinsä olivat säännönmukaisesti raitiotiehankkeesta positiiviseen sävyyn puhuvia. Aktiivisimmin kirjoittavaksi raitiotiehankkeeseen säännönmukaisen negatiivisesti suhtautuvaksi kirjoittajaksi aineistossa puolestaan nousee keskustan kansanedustaja Mikko Alatalo. Hän oli yhdeksällä kirjoituksella koko aineiston toiseksi aktiivisin kirjoittaja. Hänen teksteistään kahdeksan oli raitiotiehankkeeseen negatiivisesti suhtautuvia, ja yksi kannaltaan neutraali. Siinä missä aktiivisimman kirjoittajan Stenhällin kirjoituksista neljä oli tehty yhteistyössä jonkun kirjoittajan tai kirjoittajien kanssa, Alatalo kirjoitti kaikki tekstinsä yksin.

Kuten taulukosta 3 näkyy, kymmenestä aktiivisimmasta kirjoittajasta peräti kuusi edustaa puoluekannaltaan vihreitä. Ylipäätään mukana on vain muutama puolue tai valtuustoryhmä. Tulosta vääristää se, että erityisesti vihreiden kirjoittajista osa on julkaissut monia tekstejä yhdessä toistensa kanssa.

Taulukko 3: Aineiston kymmenen aktiivisinta kirjoittajaa.

** Sitoutumaton Tampereen Puolesta -valtuustoryhmä*

Kirjoittaja <i>(puolue/ valtuustoryhmä)</i>	Kanta			Yhteensä
	positiivinen	negatiivinen	neutraali/muu	
<i>Jaakko Stenhäll (vihr)</i>	11	0	0	11
<i>Mikko Alatalo (kesk)</i>	0	8	1	9
<i>Juhana Suoniemi (vihr)</i>	8	0	0	8
<i>Sami Kallio (vihr)</i>	6	0	0	6
<i>Aarne Raevaara (ps)</i>	1	3	2	6
<i>Ossi Aho (ps)</i>	0	6	0	6
<i>Petri Siuro (vihr)</i>	5	0	0	5
<i>Olli-Poika Parviainen (vihr)</i>	4	0	0	4
<i>Yrjö Schafeitel (TaPu*)</i>	1	3	0	4
<i>Jaakko Mustakallio (vihr)</i>	4	0	0	4

Vihreät nousee aktiivisimmaksi ryhmäksi myös silloin, kun päällekkäiset tulokset kirjoittajien osalta poistetaan, ja aineistoa tarkastellaan suhteessa kirjoittajien puolue- tai valtuustoryhmätaustaan. Vihreiden edustajat julkaisivat tutkimusajanjaksona yhteensä 46 raitiotietä käsittelevää mielipidekirjoitusta, mikä on enemmän, kuin toiseksi ja kolmanneksi aktiivisimmilla kirjoittajapuolueilla eli kokoomuksella ja perussuomalaisilla yhteensä. Kokoomuksen edustajat kirjoittivat yhteensä 21 kirjoitusta ja perussuomalaiset 19. Kirjoitusten puolue- tai valtuustoryhmäkohtainen jakauma ja eri kantojen osuus ryhmien kirjoituksissa on esitelty taulukossa 4 (sivu 38).

Taulukoinnissa on laskettu, montako erillistä artikkelia kunkin ryhmittymän edustajat ovat julkaisseet. Kirjoittajien määrällä artikkelissa ei ole väliä. Mikäli yhteiskirjoituksen tekijät edustavat eri ryhmiä, on teksti luettu mukaan kummankin ryhmän saldoon.

Tällaisia ryhmärajan ylittäviä kirjoituksia oli aineistossa vain kaksi, molemmat raitiotiehen positiivisesti suhtautuvia. Toisessa kirjoittajina oli vihreiden ja perussuomalaisen edustajia, toisessa vihreiden ja vasemmistoliiton. Koska tällaisten yhteiskirjoitusten määrä oli vähäinen, ne eivät juuri vääristä taulukkoa puoluekohtaisesta jakaumasta.

Taulukko 4: Mielipidekirjoitusten jakauma ryhmäkohtaisesti.

* Kokoomus ja rkp muodostivat tarkastellulla ajanjaksolla Tampereella yhteisen valtuustoryhmän, jonka edustajat on laskettu taulukossa kokoomuksen alle. Vain rkp:ta edustavia kirjoittajia ei aineistossa ollut.

<i>Puolue tai valtuustoryhmä</i>	Kanta			Yhteensä
	positiivinen	negatiivinen	neutraali/muu	
<i>Vihreät</i>	44	1	1	46
<i>Kokoomus*</i>	9	6	6	21
<i>Perussuomalaiset</i>	1	16	2	19
<i>Keskusta</i>	0	13	2	15
<i>SDP</i>	3	3	6	12
<i>Tampereen puolesta</i>	1	3	1	5
<i>Vasemmistoliitto</i>	2	0	0	2
<i>Tampereen sitoutumattomat</i>	0	0	1	1
<i>SKP</i>	0	0	1	1

Erikoistapauksena on mainittava, että puolueista kokoomus ja rkp muodostavat Tampereella yhteisen valtuustoryhmän. Aineistossa oli kaksi tekstiä, joissa kirjoittaja mainitsee toimivansa kokoomuksen ja rkp:n valtuustoryhmässä – molemmissa tapauksissa yhteisryhmä mainittiin, koska kirjoittaja toimi sen puheenjohtajana. Tekstejä, joissa kirjoittaja profiloituisi vain rkp:n toimijaksi ei aineistossa ollut. Siksi kokoomuksen ja rkp:n edustajien tekstit on laskettu aineistossa kokoomuksen alle.

Ryhmäkohtaisessa tarkastelussa erottuu, millä ryhmistä oli kokonaisuutena mielipide raitiotiehankkeesta. Ryhmistä viisi oli sellaisia, joiden edustajat julkaisivat yhteensä yli kymmenen mielipidekirjoitusta. Näistä käytännössä kaikki vihreiden tekstit ovat hankkeeseen positiivisesti suhtautuvia ja perussuomalaisilla ja keskustalla taas käytännössä kaikki suhtautuivat hankkeeseen negatiivisesti.

Kokoomus ja sdp taas olivat ryhmiä, joiden kannat hajosivat selkeästi. Kokoomuksella jakauma oli melko tasainen niin, että positiivisia tekstejä kertyi hienoisesti eniten. Sdp:n kohdalla on sen sijaan huomionarvoista, että sen edustajien raitiotietä sivuavista kirjoituksista peräti puolet ei valinnut selkeästi kantaa hankkeen puolesta tai vastaan.

7.2. Kehysten määrittäminen

Edellä on kuvattu, miten aineiston tekstit jaoteltiin raitiotiehankeeseen positiivisesti, negatiivisesti tai muuten suhtautuviin. Positiivisia tekstejä löytyi 58, negatiivisesti suhtautuvia 42 ja neutraalin tai muun kannan omaavia 20.

Tämän ensimmäisen vaiheen jälkeen tekstejä luettiin ryhmissä, käyden ensiksi läpi kannaltaan neutraalit tai epäselvät tekstit, sitten hankeeseen negatiivisesti suhtautuvat ja lopuksi hankeeseen positiivisesti suhtautuvat. Näin teksteistä ja niiden argumenteista saatiin esiin nimenomaan eri kannan omaavien ryhmienä käyttämiä kehyksiä ja argumentaation kokonaisuuksia, ja nähtiin, miten eri osapuolten argumentointi kehittyy.

Tulkintakehysten määrittämisen toisessa vaiheessa keskityttiin argumentointiin. Eri argumentit nimettiin lukiessa tekstiä läpi, eli määritettiin niille alustavia tulkintakehyksiä. Lukemalla tekstit ryhmissä helpotettiin tietyn mielipiteen omaavien kirjoittajien käyttämien tulkintakehysten nimeämistä. Tässä vaiheessa tuli selväksi, että vaikka osa teksteistä oli rakennettu yhden kantavan argumentin ympärille, suurin osa yritti vedota moneen näkökohtaan samanaikaisesti. Tämä ei ollut kytköksissä tekstien pituuteen, vaan samaa esiintyi niin lyhyissä kuin myös pidemmissä mielipidekirjoituksissa.

Kolmannessa vaiheessa tarkasteltiin näitä alustavia luokitteluja. Teksteihin oli nyt koodattu eri nimillä alustavia tulkintakehyksiä – joihinkin yksi, toisiin useampia. Tässä kohtaa kehysten nimeäminen yhdenmukaistettiin, ja tarpeen mukaan yhdistettiin tulkintakehyksiä sellaisiksi, että niitä voi vertailla toisiinsa, ja tarkastella kehysten lähestymistä tai muuta kehittymistä.

Tuloksena tekstistä nousi esiin viisi selkeää argumentoinnin tulkintakehystä, joihin kirjoittajat vetosivat. Jotkut kehykset esiintyivät usein yhdessä, mutta olivat silti selkeän erillisiä kokonaisuuksia. Tässä kohtaa todettiin, ettei yksikään tulkintakehyksistä ollut eksklusiivisesti tietyn mielipiteen omaavien käyttämä, eli implisiittisesti positiivinen tai negatiivinen, vaan kaikkia kehyksiä esiintyi useiden kantojen teksteissä.

7.3. Esiin nousseet tulkintakehykset

Aineistosta nousi esiin viisi kehystä, joita kirjoittajat argumentoinnissaan pääasiallisesti sovelsivat. Esiin nousseet viisi pääasiallista tulkintakehystä ovat nimettyinä ja yleisyysjärjestyksessään (1) *kaupunkisuunnittelu*, (2) *liikenne*, (3) *talous*, (4) *Tampere ja muut* ja (5) *ympäristö*.

Vaikka nämä tulkintakehykset muodostavat keskustelun rungon, oli teksteistä lisäksi erotettavissa myös vähemmän käytettyjä kehyksiä. Niitä olivat yleinen kunnallista demokratiaa, esimerkiksi kansanäänestyksiä painottava kehys, joka nimettiin *demokratia*-kehukseksi ja *muu*, johon koottiin tekstejä, joiden argumentit eivät istuneet mihinkään muuhun kehykseen. Nämä kaksi kategoriaa olivat pääasiallisiin kehyksiin verraten harvoin käytettyjä. Ne on siksi niputettu yhteen ja otettu tarkasteluun pääasiallisia kehyksiä pintapuolisemmin.

Tulkintakehysten yleisyys on esitelty taulukossa 5 (sivu 41). Taulukossa kehykset on esitelty kokonaismäärältään, mutta myös jaoteltu sen mukaan, kuinka usein niitä sovelletaan hankkeeseen positiivisesti, negatiivisesti tai muuten suhtautuvissa mielipidekirjoituksissa.

Aineiston 120 tekstistä positiivisen kannan otti 58, negatiivisen 42 ja neutraalin tai määrittelemättömän 20. Vaikka kukin kirjoitus määritettiin edustamaan vain yhtä kantaa, saattoi kukin teksti samanaikaisesti vedota useaan tulkintakehykseen. Esimerkiksi kannaltaan positiivinen kirjoitus saattoi samanaikaisesti aktivoida kaupunkisuunnittelun, talouden ja julkisen liikenteen tulkintakehykset.

Kaupunkisuunnittelu oli kehyksistä yleisin ja siihen vedottiin peräti 80 mielipidekirjoituksessa, eli kehys oli läsnä kahdessa kolmasosassa teksteistä. Raitiotiekeskustelu asetettiin sen kontekstiin yleisimmin niin hankkeeseen positiivisesti kuin negatiivisestikin suhtautuvissa kirjoituksissa. Neutraalia tai muuta kantaa edustavien joukossa kehys oli toiseksi yleisin. Kaupunkisuunnittelun kehykseen laskettiin tekstit, jotka keskittyivät raitiotiehankeeseen esimerkiksi kysymyksenä kaupungin kehittämisestä, asukasmäärän ja kaupunginosien muuttumisesta, palveluiden sijainnista tai kaupungin ja sen osien viihtyisyydestä.

Taulukko 5: Kunnallisvaikuttajien tulkintakehysten yleisyys kannoittain ja yhteensä. Kukin artikkeli edusti vain yhtä kantaa, mutta saattoi nojautua useaan tulkintakehykseen.

<i>Tulkintakehys</i>	Kanta			Yhteensä
	positiivinen, 58 artikkelia	negatiivinen, 42 artikkelia	neutraali/muu, 20 artikkelia	
<i>Kaupunkisuunnittelu</i>	43	28	9	80
<i>Liikenne</i>	36	22	6	64
<i>Talous</i>	15	25	10	50
<i>Tampere ja muut</i>	11	11	5	27
<i>Ympäristö</i>	9	6	0	15
<i>Muut</i>	3	1	2	6

Toiseksi yleisin tulkintakehys, *liikenne*, oli osittain päällekkäinen kaupunkisuunnittelun kanssa, ja sitä käytettiin monesti yleisempien kaupungin kehittämistä käsittelevien argumenttien rinnalla. Liikenne kuitenkin eroaa kehyksenä kaupunkisuunnittelusta niin paljon, että se on syytä käsitellä erikseen. Liikenne-kehysten käyttäjät keskittyivät aiheeseen pohtien ihmisten liikkumista julkista liikennettä käyttäen tai muuten, eri liikennemuotojen kapasiteetteihin, liikkumistarpeeseen ja eri vaihtoehtoihin toteuttaa sama liikennemäärä.

Kehyksistä *talous* painottui jossain määrin raitiotiehankkeeseen negatiivisesti suhtautuvissa kirjoituksissa. Negatiivisen kannan ottaneista kirjoituksista talous-kehukseen viittasi lähes 60 prosenttia, kun taas positiivisen kannan ottaneista vain noin 26 prosenttia. Kehyksen puitteissa keskusteltiin raitiotiehankkeen hinnasta joko itsessään tai suhteessa kaupungin muihin hankkeisiin tai raitiotielle vaihtoehtoihin joukkoliikennemuotoihin, raitiotien tuotoista suhteessa hintaan ja ylläpitokustannuksiin sekä kaupungin taloudesta ja hankkeen vaikutuksesta siihen.

Tampere ja muut -kehysten puitteissa kirjoittajat käsitelivät Tamperetta suhteessa sen ympäryskuntiin, maakuntaan tai muuhun Suomeen. Raitiotiehanke asetettiin joko myös

muita hyödyttäväksi asiaksi tai vastakkain niiden edun kanssa tai pohdittiin raitiotiehanketta esimerkiksi suhteessa muihin liikennehankkeisiin Suomessa. Kehys oli hieman yleisempi hankkeeseen negatiivisesti suhtautuvien keskuudessa, ja ryhmistä erityisesti keskustaa edustavien suosiossa. Kokonaisuutena sen käytön yleisyys oli kuitenkin jonkin verran vähäisempää, kuin kolmen yleisimmän tulkintakehyksen.

Viimeinen kooltaan merkittävä kehys eli *ympäristö* oli kehyksistä ainoa, jonka sisältämistä artikkeleista kaikki olivat helposti jaoteltavissa raitiotiehankkeeseen positiivisesti tai negatiivisesti suhtautuviin, ilman että yksikään oli kannaltaan neutraali tai määrittelemätön. Suhteessa kummankin kannan artikkelien kokonaismäärään kehystä käytettiin hyvin tasaisesti molemmissa. Yleisyydessä se jää kuitenkin jo selvästi kolmesta suurimmasta kehyksestä. Ympäristö-kehysten puitteissa keskusteltiin muun muassa raitiotien vaikutuksista liikenteen päästöihin ja kaupungin ilmanlaatuun, sekä yleisemmin raitiotien vaikutuksista päästöihin esimerkiksi kaupunkirakenteen muuttumisen kautta.

Viisi lueteltua tulkintakehystä kattavat aineiston hyvin tehokkaasti, ja on vain hajanaisia artikkeleita, jotka nojautuvat selkeästi johonkin muuhun kehykseen tai joissa vähintään yksi kehyksistä ei olisi selkeässä roolissa. Tällä perusteella tulkintakehysten luokittelua voi pitää onnistuneena. Kehyksiä tarkastellaan yksityiskohtaisemmin luvuissa 9.1. –9.5.

On kuitenkin syytä tutkailla pikaisesti myös hännänhuippua, eli niitä aineiston artikkeleita, joiden kärki on muualla kuin viidessä pääasiallisessa kehyksessä. Nämä tulkintakehykset ovat olemassa aineistossa, mutta ovat painoarvoltaan pieniä ja sovellettuina joko harvinaisia tai jopa sattumanvaraisia.

Harvinaisemmista kehyksistä selkein on *demokratia*. Sen puitteissa keskusteltiin erityisesti kansalaisten tuesta raitiotiehankkeelle, siitä onko tukea selvitetty tarpeeksi, pitäisikö sitä selvittää esimerkiksi kansanäänestyksen keinoin vielä lisää ja onko valtuusto elimenä riittävän edustava toteuttaakseen kansalaisten tahdon tässä kysymyksessä. Keskustelu kääntyi myös siihen, onko demokratian vaatiminen vain näennäistä toimintaa, jolla pyritään viivyttämään raitiotiehanketta, tai ovatko Tampereen asukkaat jo ilmaisseet kuntavaalien kautta riittävästi tahtonsa asiassa.

Hieman epämääräisempi ja vaikeasti rajattava kehys oli *muut hankkeet*. Sen puitteissa raitiotiehanke oli joko alisteinen tai sivuseikka verrattuna johonkin muuhun alueen suurhankkeeseen. Yleisin kytkös tehtiin samanaikaisesti edenneeseen hankkeeseen Tampereen rantatunnelista. Rantatunnelin rakentamista pidettiin vuoroin ehtona ja vuoroin esteenä raitiotiehankkeen etenemiselle. Tästä ei kuitenkaan muodostunut selkeää kehystä, vaan enemmän kyse oli tilanteista, joissa kirjoituksissa puhuttiin useasta asiasta rinnakkain. Hankkeet myös usein kytkettiin yleiseen keskusteluun kaupungin kehittämisestä tai taloudesta. Nämä keskustelut taas on katettu kehysten *kaupunkisuunnittelu* ja *talous* puitteissa.

Kolmas karsittu mutta mahdollinen kehys on nimeltään *valtapolitiikka*. Se liittyi sekä *demokratia*, että *muut hankkeet* -kehysiin. Tässä keskustelussa raitiotiehanke nähtiin valtapolitiikan välineenä. Raitiotie oli koplattu yhteen muiden hankkeiden kanssa, päättäjille tai kansalle ei tarjottu oikeaa tietoa ja asioista oli sovittu kulisissa. Kehyksenä valtapolitiikkaa sovellettiin vain raitiotiehanketta vastustavissa kirjoituksissa. Puolustajien taholta taas reagoitiin syytöksiin.

Nämä viimeiset kehykset sisältöineen eivät tule täysin katettua viiden yleisimmän kehysten analyysissä. Ne ovat kuitenkin painoltaan niin vähäisiä, ettei niiden voi katsoa vakiintuneen keskustelun yleisiksi kehyksiksi. Näin ollen ne jätetään pääosin käsittelemättä, ja niitä tutkaillaan vain pintapuolisesti luvussa 9.6. Keskustelun rönsyjen ja muiden ulottuvuuksien olemassaolo on kuitenkin hyvä muistaa. Kehysanalyysi vaatii aina pelkistämistä ja vaikka yleisimpien kehysten analyysillä piiryy debatista suhteellisen tarkka kuva, on siinä silti osia, joita analyysi ei voi täysin vangita.

8. Kehykset toimittajien ja muiden kirjoittajien teksteissä

Kerätyssä aineistossa oli joukko tekstejä, jotka käsittelivät raitiotietä, mutta eivät olleet kunnallisvaikuttajien tekemiä. Kontekstina vaikuttajien keskustelulle on syytä tarkastella, noudattivatko nämä muiden tekstit samaa kaavaa kuin varsinaisena tutkimuskohteena olevat tekstit. Siksi tässä luvussa tutkitaan muiden kirjoitusten ajallista ja sisällöllistä jakaumaa ja pääpiirteitä. Tarkastelussa ovat edelleen vain kuntavaikuttajien kirjoitusten kanssa yhteismitalliset tekstit, ei uutisia tai lyhyitä, tekstiviestin kaltaisia mielipidetekstejä. Muiden kuin kunnallisvaikuttajien eli niin kutsuttujen rivikansalaisten tekemiä mielipidekirjoituksia raitiotiestä kertyi aineistoon yllättävän vähän, 16 kappaletta. Lehden toimituksellista sisältöä edustavia tekstejä, kuten pääkirjoituksia ja analyyssejä oli suurempi määrä, 42 kappaletta. Sekä toimituksen, että muiden kirjoittajien tekstit kannoittain on esitelty taulukossa 6 (sivu 44).

Koska muiden kirjoittajien tekstien määrä on sangen vähäinen, ei niitä ole järkevää analysoida erityisen yksityiskohtaisesti. Muiden kirjoittajien tekstejä oli enemmän erilaisina lyhyinä nettikommentteina, tekstiviesteinä tai muina koosteiksi poimittuina kokonaisuuksina, joita oli vaikea suhteuttaa varsinaisiin mielipidekirjoituksiin. Aineistossa oli myös paljon tekstejä, joissa raitiotietä sivuttiin, muttei varsinaisesti käsitelty, ja jotka siten karsiutuivat pois tarkastelusta. Tällaisia olivat esimerkiksi monet kirjoitukset, joissa käsiteltiin suunniteltua Tampereen Rantaväylän tunnelia. Vähäisen määrän seurauksena tarkastelu teemoittain ei ole erityisen järkevää. Lähinnä voidaan todeta, että jakauma puoltavien, vastustavien ja neutraalien tekstien välillä on aineistossa huomattavan tasainen. Muita kuin kunnallispoliitikkoja edustavat kirjoittajat erosivat täten kunnallisvaikuttajien joukosta, joiden parissa raitiotien puoltajat olivat selkeästi muita aktiivisempi kirjoittajajoukko.

Taulukko 6: Toimituksellisten mielipidekirjoitusten ja muiden kirjoittajien tekstien raitiotiekannat.

	Positiivinen	Negatiivinen	Neutraali	Yhteensä
<i>Toimituksen kannat</i>	7	10	25	42
<i>Muut kirjoittajat</i>	6	6	4	16

Toimituksellisten mielipiteiden joukko oli runsaslukuisempi, ja näin ollen paremmin soveltuva myös yksityiskohtaisempaan tarkasteluun. Toimituksellisissa mielipideteksteissä oli muun muassa pääkirjoituksia, jotka edustavat niin kutsuttua lehden virallista linjaa, eikä tarkkaa kirjoittajaa ole paljastettu, sekä toimittajien analyysyjä, kommentteja ja kolumneja, joissa toimittaja ilmaisee enemmän omaa mielipidettään. Osa teksteistä oli myös päätoimittajien omalla nimellään kirjoittamia. Näiden kohdalla liikuttiin välillä harmaalla alueella sen suhteen, puhutaanko lehden linjasta vai päätoimittajan henkilökohtaisesta mielipiteestä. Tekstit olivat kuitenkin kaikki Aamulehden toimittajien kirjoittamia eli niiden kohdalla oli toimituksessa katsottu, että on olennaista, että juuri tietty toimittaja sanoo aiheesta myös mielipiteensä, ei keskity vain uutisen kirjoittamiseen.

Tekstit jaoteltiin tulkintakehyksittäin samalla tavoin, kuin tehtiin kunnallisvaikuttajien mielipidekirjoituksille. Tässä kohtaa kehyksiä ei kuitenkaan muodostettu tekstejä lukien, vaan vertailun helpottamiseksi käytettiin täsmälleen samoja kategorioita, kuin kunnallisvaikuttajien teksteistä oli löydetty.

Toimituksen mielipidetekstit tulkintakehysten ja kantojen mukaan jaoteltuina on esitetty taulukossa 7 (sivu 45). Kuten jo taulukossa 6 näkyi, neutraalien kirjoitusten osuus toimituksellisissa mielipidekirjoituksissa on huomattavan suuri. Toimituksessa toisin sanoen usein vältetään ottamasta asiaan jyrkkää puolesta tai vastaan kantaa edes silloin, kun tarkoituksena on esittää mielipiteitä. Sen sijaan asioita punnitaan toisaalta ja toisaalta -asenteella.

Taulukko 7: Tulkintakehykset toimituksen mielipideteksteissä.

	Positiivinen	Negatiivinen	Neutraali	Yhteensä
<i>Kaupunkisuunnittelu</i>	7	8	17	32
<i>Liikenne</i>	5	8	10	23
<i>Talous</i>	2	3	9	14
<i>Tampere ja muut</i>	1	3	5	9
<i>Ympäristö</i>	0	0	1	1
<i>Muu</i>	0	4	13	17

Aineiston viisi pääkehystä noudattavat yleisyydessään toimituksellisissa kirjoituksissa pitkälti samaa kaavaa kuin kunnallisvaikuttajienkin teksteissä. *Kaupunkisuunnittelu* näyttäytyy selkeästi yleisimpänä kehystenä, ikään kuin luonnollisena lähtökohtana raitiotiekeskustelulle. Kun se kunnallisvaikuttajien teksteissä oli läsnä noin kahdessa kolmasosassa tekstejä, oli se toimituksellisissa mielipidekirjoituksissa läsnä jopa neljässä artikkelissa viidestä. Myös muut pääasialliset kehukset noudattelivat yleisyydeltään samaa järjestystä kuin kunnallisvaikuttajia koskevassa aineistossa.

Huomattava poikkeus kunnallisvaikuttajien teksteihin toimituksen kirjoittajilla löytyy kuitenkin siinä, että kategoriaan *muu* kertyy jopa 17 artikkelia. Toisin sanoen noin 40 prosenttia teksteistä käyttää merkittävästi sellaista kehystä, joka ei sisälly kunnallisvaikuttajien tekstien viiteen pääkategoriaan.

Poikkeamaa selittää ennen kaikkea tulkintakehys *demokratia*, joka kunnallispoliitikkojen kohdalla rajattiin yksityiskohtaisen tarkastelun ulkopuolelle, koska se esiintyi liian harvoin. Toimituksen teksteissä tämä kehys esiintyy toistuvasti. Erityisesti pääkirjoituksissa raitiotie kytketään usein kysymykseen kunnallisten kansanäänestysten järjestämisestä.

Aamulehti toisaalta kehui kansalaisten kuulemista raitiotien suunnittelun tietyissä vaiheissa, toisaalta moitti kuulemista liian vähäiseksi toisissa. Keskustelua käytiin myös siitä, äänestävätkö tamperelaiset tarpeeksi selkeästi raitiotien puolustajien ja vastustajien välillä kuntavaaleissa, vai pitäisikö tämä kysymys selvittää vielä erikseen. pääkirjoituksissa kanta oli, että neuvoo-antava äänestys olisi paikallaan.

Puhki toistettu lause kuuluu, että poliitikkojen pitää tavata äänestäjiä vaalien väleillä. Mahdollisuuksia on monia. (...) Suosituin ja perustelluin on neuvoo-antava kansanäänestys. Taloustutkimuksen mukaan 67 prosenttia tamperelaisista kannattaa sitä. Ratikka odottaa seuraavaksi tosiasioihin ja pitäviin talouslukuihin perustuvaa päätöstä. Aikaa äänestäjiltä neuvon kysymiseen on.

(Pääkirjoitus, AL 15.9.2013: 2)

Taulukko 8: Aamulehden toimituksellisten mielipidekirjoitusten ajallinen jakauma.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Yhteensä
<i>Positiivinen</i>	0	0	0	2	3	2	7
<i>Negatiivinen</i>	0	4	2	2	2	0	10
<i>Neutraali</i>	6	1	1	6	7	4	25
<i>Yhteensä</i>	6	5	3	10	12	6	42

Tämä kanta toistui lähes sanasta sanaan useasti vuosina 2013–2014. Vuoden sisällä äänestystä vaadittiin pääkirjoituksissa neljästi, korostaen usein, että siihen on yhä aikaa. Kansanäänestystä vaadittiin viimeistä kertaa pääkirjoituksessa kesäkuussa 2014 (pääkirjoitus, AL 16.6.2014: 2), mutta päätoimittaja Jorma Pokkisen kolumnissa siihen viitattiin vielä seuraavan vuoden puolella (Jorma Pokkinen, AL 22.2.2015: 46).

Toinen merkittävä ero suhteessa poliitikkojen teksteihin toimituksen kirjoituksissa on, että suurin osa teksteistä on kannaltaan neutraaleja. Taulukko 8 (sivu 47) näyttää, että tyyliään neutraaleja tekstejä julkaistiin tasaisesti läpi koko aineiston keruujän. Se oli kokonaisuudessaan tyylinä suositumpi kuin positiivisen tai negatiivisen kannan ottavat tekstit yhteensä ja neljänä eri vuonna kirjoitusten yleisin kanta. Taulukosta näkyy myös, että lehden toimituksellisten kirjoitusten ajallinen jakauma ei täysin noudata kunnallisvaikuttajien keskustelua, vaan vilkkaimmat vuodet kirjoituksille ovat eri kohdissa. Vuosi 2010 oli kirjoituksille huomattavan aktiivinen vuosi, samoin 2011. Kuntavaalivuonna 2012 lehti taas keskittyi enemmän muihin kysymyksiin, vaikka kunnallisvaikuttajien debatti raitiotiestä oli vilkasta. Vilkkain vuosi keskustelulle oli kuitenkin niin kunnallisvaikuttajille kuin toimituksellekin vuosi 2014.

Myöskään ne kirjoitukset, joita ei voi laskea neutraaleiksi, eivät yleensä olleet jyrkkiä kannoissaan. Vaikka neutraalius hallitsi kirjoituksia, on huomattavaa, että ne kuitenkin kallistuivat usein negatiivissävytteisiksi. Ensimmäinen raitiotiestä yksiselitteisen positiiviseen sävyyn kommentoiva teksti julkaistiin aineistossa vasta vuonna 2013.

Negatiivisuus kumpusi usein sanavalinnoista, vaikei suoraan olisikaan sanottu, ettei raitiotietä pitäisi rakentaa. Esimerkiksi vuonna 2011 Aamulehti otsikoi pääkirjoituksensa sanoilla ”Hämeenpuisto uhattuna” viitaten raitiotien tuomiin muutoksiin kaupungissa. Kun tämä muutos oli asetettu uhaksi, toivoi kirjoitus sen

jälkeen, että ”kaupunginvaltuuston on syksyllä osattava viisaasti päättää, haluaako se oikeasti katsoa koko Tampereen parasta” (pääkirjoitus, AL 19.2.2011: 2).

Negatiivisuutta voi perustella toimituksen halulla olla kriittinen, mutta terävät sanavalinnat luovat negatiivisen kuvan. Esimerkiksi 2013 pääkirjoitus otsikoitiin suoraan todeten, että ”ratikkaan ei raha riitä” (pääkirjoitus, AL 7.7.2013: 2). Jopa neutraaleissa teksteissä kuljettiin välillä negatiivisuuden reunamilla, esimerkiksi kun varoiteltiin kulujen paisumisesta ja verrattiin raitiotietä Espanjan Barcelonassa sijaitsevaan La Sagrada Familia -kirkkoon. Pääkirjoitus nosti kirkon esiin raitiotiestä puhuttaessa ja sivalsi, että ”Sagrada Familiassa kärsivällisyys petti (...) värikäs unelma on joskus toista kuin arjen harmaa” (pääkirjoitus, AL 24.10.2013: 2). Jopa silloin, kun pääkirjoitus toisessa lauseessa oli raitiotien puolella, oli se seuraavassa korostetun skeptinen:

Nyt se on todistettu oikeaksi ratkaisuksi. Tampereelle kaavailtu kaupunkiraitiotie on kannattava ainakin teoriassa. Mutta miten lienee käytäntö? (...) Todistustaakka on hankkeen ajajilla, joiden on saatava muut vakuuttuneiksi, että ratikka palvelee sekä matkustajien että veronmaksajien etuja.

(Pääkirjoitus, AL 1.9.2011: 2)

Negatiiviset kirjoitukset olivat toimituksellisista mielipidekirjoituksista yleisimpiä vuosina 2011 ja 2012. Positiiviset eivät yltäneet yleisimmäksi tyylilajiksi kertaakaan. Suoraan positiiviset tekstit kuitenkin yleistyivät vuosina 2013–2015.

Positiivisten tekstien yleistymisen vuonna 2013 ja sen jälkeen osuu yhteen sen kanssa, että lokakuussa 2013 vastaava päätoimittaja Jouko Jokinen julisti pääkirjoitussivulla, että ”Pääkirjoituksissamme olemme linjanneet, että joukkoliikenteen tulevaisuus on raiteilla. Tampereen raitiovaunu on mitä kannatettavin hanke.” Tuo Jokisen teksti oli ensimmäinen aineistoon osunut ilman varauksia raitiotien kannattavana maininnut toimituksen väen tuottama mielipideteksti. Jokinenkin toki korosti kriittisyyttä, huolellista valmistelua, tutkitun tiedon tärkeyttä ja sitä, että Aamulehti antaa tilaa eri näkökulmille. (Jouko Jokinen, AL 28.10.2013: 1) Sen paremmin ennen Jokisen kirjoitusta kuin sen jälkeenkään ei Aamulehden omien mielipidekirjoitusten voi sanoa painostaneen tai johdatelleen keskustelua voimallisesti tietyn kannan mukaan. Otetut kannat olivat tähän liian lieviä ja neutraalien tekstien määrä suhteessa muihin suuri.

Yleisesti toimituksen laatimien mielipidekirjoitusten voi tämän perusteella sanoa eroavan kuntavaikuttajien teksteistä kolmessa suhteessa. Ensiksi neutraaleilla kirjoituksilla on huomattavan suuri painoarvo, useimpien tekstien esittäessä sekä argumentteja puolesta, että vastaan. Toiseksi suoraan positiivisilla kirjoituksilla on huomattavan pieni painoarvo, erityisesti kun muistetaan, että kunnallisvaikuttajien teksteissä raitiotiehen positiivisesti suhtautuvia oli runsaasti negatiivissävytteisiä tekstejä enemmän. Kolmanneksi tulkintakehysten jakaumassa toimituksen teksteissä painottuu voimakkaasti vaatimus suorasta demokratiasta, kansalaisten kuulemisesta ja kunnallisista kansanäänestyksistä, jotka olivat kaikki kunnallisvaikuttajien teksteissä vain pienessä sivuroolissa.

9. Tulkintakehykset kuntavaikuttajien mielipidekirjoituksissa

Aineistossa esiintyvät tulkintakehykset on avattu tässä luvussa yksi kerrallaan. Tarkastelunäkökulma on keskustelun etenemisessä. Kunkin kehysten kohdalla tutkitaan, missä vaiheessa keskustelua kehys on ollut aktiivisesti käytössä, ja onko sen käyttäjissä erityisiä painotuksia. Kehysten puoluekohtainen jakauma on avattu tiivistetysti taulukossa 9 (sivu 50).

Kirjoittajaryhmistä aktiivisin eli vihreät, suosii erityisesti kaupunkisuunnittelun kehystä, soveltaen sitä yli 70 prosentissa ryhmän edustajien kirjoittamia artikkeleita. Monesti suositut kehukset ovat suurin piirtein yhtä suosittuja kaikkien ryhmien keskuudessa. Tästä on kuitenkin joitain selkeästi ryhmäkohtaisia poikkeamia.

Taulukko 9: Tulkintakehysten yleisyys puoluekohtaisesti.

Kahden puolueen edustajien yhteiskirjoitusten kehukset on laskettu molempien sarakkeisiin.

	Kaupunki- suunnittelu	Liikenne	Talous	Tampere ja muut	Ympäristö
<i>Vihreät</i>	33	29	12	12	5
<i>Kokoomus</i>	14	11	7	1	2
<i>Perussuomalaiset</i>	11	9	15	3	0
<i>Keskusta</i>	11	5	5	10	5
<i>SDP</i>	7	4	6	0	1
<i>Tampereen Puolesta</i>	4	4	3	0	2
<i>Vasemmistoliitto</i>	1	2	1	0	1
<i>Tampereen Sitoutumattomat</i>	0	1	1	1	0
<i>Skp</i>	0	0	1	0	0

Selkein poikkeamana ovat perussuomalaisten kirjoittajien artikkelit. Heillä talousnäkökulma on esillä lähes 80 prosentissa tekstejä, kun muilla se on suosioltaan keskitasoa. Muilla aktiivisilla kirjoittajaryhmillä näkyvää ympäristökehystä ei sen sijaan käytetä perussuomalaisten parissa kertaakaan.

Tampereen kaupunginvaltuustossa vaikuttavista ryhmistä kristillisten tai rkp:n edustajilta ei tutkittuna ajanjaksona julkaistu yhtään artikkelia. Rkp:n kohdalla on huomioitava, että sillä on valtuustossa vain yksi edustaja, ja että se toimii Tampereella kokoomuksen kanssa yhteisessä valtuustoryhmässä. Kahdessa kirjoituksessa kokoomuksen edustaja totesi tekstissä tai allekirjoituksessa edustavansa kokoomuksen ja rkp:n valtuustoryhmää.

Alaluvut on järjestetty kehysten yleisyyden mukaan. Kussakin alaluvussa on aluksi lyhyesti kuvailtu kehystä, sekä siihen liittyviä artikkeleita, jotka eivät selkeästi ota positiivista tai negatiivista kantaa aiheeseen. Tämän jälkeen on erikseen avattu positiivisen ja negatiivisen kannan ottaneita artikkeleita ja keskustelun kulkua.

9.1. Kaupunkisuunnittelu: tärkeää kehittämistä vai yhden kortin varaan laskemista

Yleisin aineiston teksteissä esiintynyt tulkintakehys liittyi kaupungin kehittämiseen. Raitiotiehankkeen puolustajat suosivat tätä näkökulmaa, nostoen raitiotiehankkeen tärkeimmäksi alueen vetovoimaa nostavaksi kehityshankkeeksi. Hankkeeseen negatiivisesti suhtautuvat olivat varovaisempia, todeten, että ratikan tuomia etuja on saavutettavissa muutenkin, että se on eduistaan huolimatta liikaa resursseja vievä hanke, tai että se ylipäätään kehittää kaupunkia tai seutua väärään suuntaan.

Tulkintakehyksistä yleisimpänä kaupunkisuunnittelusta keskusteltiin raitiotiestä puhuttaessa kaikkina vuosina, joilta aineistoa kerättiin. Kehyksen yleisyys noudatteli myös tunnollisesti sitä, kuinka paljon tekstejä ylipäätään julkaistiin. Taulukossa 10 (sivu 52) on esitetty, milloin eri kantoja edustavia kaupunkisuunnittelukehyksen tekstejä julkaistiin. Vuosi 2014, jolloin raitiotien rakentaminen, tai päätöskohtana suunnittelun jatkaminen, saapui kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi, erottuu keskustelun vilkkaimpana vuotena.

Taulukko 10: Kaupunkisuunnittelukehyksen ajallinen jakautuminen.

Kaupunkisuunnittelu	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Yht.
<i>Positiivinen</i>	1	7	8	5	12	10	43
<i>Negatiivinen</i>	1	2	5	0	12	8	28
<i>Neutraali/ muu</i>	0	0	5	3	1	0	9
<i>Yhteensä</i>	2	9	18	8	25	18	80

Yhteensä kehyksen tekstejä on 80 kappaletta, eli se on esillä kahdessa kolmesta raitiotietä käsitelleestä kunnallisvaikuttajan tekstistä. Se on vilkkaimmin käytetty kehys niin raitiotiehankeeseen positiivisesti suhtautuvien kuin negatiivistenkin tekstien parissa. Kannaltaan neutraalien tai vaikeasti määriteltävien tekstien osalta kehys on toiseksi suosituin.

Neutraalia tai vaikeasti määriteltävää kantaa edustavissa kirjoituksissa näkyi kehyksen osalta selvä piikki vuonna 2012, jolloin Suomessa järjestettiin kuntavaalit. Kuten taulukosta 10 näkyy, silloin julkaistiin peräti viisi kaikkiaan yhdeksästä kaupunkisuunnittelukehyksen tekstistä, joissa kirjoittaja ei määrittänyt näkökantaansa selkeästi raitiotiehankeita puoltavaksi tai vastustavaksi. Keskustelun edetessä kaupunkisuunnittelu nähtiin yhä halvemmin kehyksenä, jonka puitteista raitiotietä lähestyttäisiin kantaa ottamatta, vaan kun raitiotie saapui päätösvaiheeseensa 2014, ei tätä neutraalia tai vaikeasti määritettävää näkökantaa kehyksen piirissä enää juurikaan esiintynyt.

Neutraaleissa kirjoituksissa käsiteltiin usein monia kaupunkikehittämisen hankkeita samanaikaisesti, korostaen että useat niistä ovat tärkeitä. Selkeää kantaa esimerkiksi raitiotietä vastaan ei kuitenkaan otettu, vaan lausetta, jonka voisi nähdä raitiotiehankeita puoltavana, seurasi saman tien lause, jonka voisi hyvin tulkita sitä vastustavaksi.

Tampere vie rohkeasti eteenpäin merkittäviä infrahankkeita. On hyvä muistaa, että rakennettu ympäristö on vain yksi kaupungin kilpailukyky- ja vetovoimatekijöistä. Kestävää kaupunkiliikennettä ja rakennettua ympäristöä on kehitettävä rohkeasti, mutta niillä ei vielä erotuta kansainvälisessä kilpailussa.

(Esa Kokkonen, kok, AL 23.9.2012: 18)

Tapa, jolla useita hankkeita nostettiin yhtä tärkeinä esille, oli usein lähempänä raitiotien vastustajien tapaa argumentoida, kuin raitiotien puolustajien tyyliä, jossa ratikka nähtiin selkeänä kärkihankkeena. Neutraalit tekstit eivät kuitenkaan muotoilleet argumenttinsa kärkeä raitiotietä vastaan. Osin tämä johtui siitä, että heidän teksteissään näkyi usein joku toinen hanke, jota vastustettiin raitiotien sijaan. Näin kävi erityisesti, kun keskusteltiin rinnakkain raitiotiestä, ja Tampereelle suunnitellusta Rantaväylän tunnelista.

Nykyinen Tampereen kaupunginvaltuusto on päättänyt lähes 200 miljoonan euron hintaisesta tunnelihankkeesta. Tärkeimmiksi julkisuudessa esitetyiksi perusteluiksi hankkeelle on esitetty keskustan lähellä olevan asuntotuotannon lisäämistä ja ruuhkien helpottamista. (...) Tämän suuruudenhullun hankkeen jalkoihin jäävät jopa raitiotieliikenteen ja katetun asema-alueen hankkeet. (...) Vaihtoehtoja tunnelihankkeen toteuttamiselle on oltava muitakin.

(Ulla Kampman, sd, AL 23.9.2012: 18)

Kehyksen piirissä puhe raitiotiestä sekoittui erityisesti puheeseen tunnelihankkeesta. Aineiston rajauksessa useamman tekstin kohdalla joutui pohtimaan, sivutaanko tunnelia käsittelevässä kirjoituksessa raitiotietä ylipäättään tarpeeksi, jotta teksti olisi oikeutettua sisällyttää aineistoon.

9.1.1. Tärkeä askel kaupungin kehittämiseksi

Kaupunkisuunnittelu – tai tarkemmin yleinen kaupungin kehittäminen – oli aineistossa erityisen tärkeä kehys raitiotiehankkeen puolustajille. Se oli kehys, jonka piiriin palattiin uudestaan ja uudestaan, joka dominoi ratikkaan positiivisesti suhtautuvia tekstejä ja johon muita argumentteja usein liitettiin. Raitiotiehanketta puolustavia kunnallisvaikuttajien tekstejä oli aineistossa yhteensä 58 kappaletta. Niistä 43 kappaletta, eli noin 74 prosenttia liitti aiheen kaupunkisuunnittelun kehykseen. Tämä tekee siitä lukumääräisesti useimmin mainitun kehyksen. Jos tarkastellaan eri kehyksiä suhteessa eri kantoihin, on kaupunkisuunnittelu raitiotiehen positiivisesti suhtautuville prosentuaalisesti hallitsevampi kehys, kuin mikään muu tulkintakehys millekään kannalle. Koska raitiotiehen positiivisesti suhtautuvia tekstejä on kunnallisvaikuttajien kirjoituksissa ylipäättään negatiivisia tai neutraaleja enemmän, on

kaupunkisuunnittelukehyksen yleisyydellä hankkeen puoltajien teksteissä suuri vaikutus siihen, että se on myös ylipäätään yleisin tulkintakehys kaikista teksteistä yhteensä.

Tulkintakehyksen ytimessä oli kysymys kaupunkikeskustan kehittymisestä ja keskustan vetovoiman lisäämisestä. Kiskoja nähtiin muuttavan kaupungin toimintaa, paitsi mahdollistaen nopean liikkumisen, myös keskittäen kauppiaita ja asuntoja uudella tavalla. Kaupunkisuunnittelun piirissä raitiotien puoltajat reagoivat usein siihen, että kaupunki suunnitteli samanaikaisesti useita erilaisia kehityshankkeita. Selvimmin tämä näkyi suhteessa Tampereen Rantaväylän tunneliin, joka oli läsnä raitiotiekirjoituksissa erityisesti vuonna 2012.

Ratikka ja tunneli eivät ole vaihtoehtoja. Molemmat ovat tarpeellisia keskustan vetovoiman, kestävän liikennejärjestelmän ja ekotehokkaan kaupungin kehittämiseksi. Siinä missä tunneli mahdollistaa sujuvan ja turvallisen ohitusliikenteen, ratikka tuo ihmisiä keskustaan nopeasti ja tehokkaasti. Tunneli luo katutasolle tilaa ratikalle ja busseille, ja myös keskustaan tuleville autoille. Näin keskustan vetovoima kasvaa.

(Pauli Välimäki, vihr, AL 12.5.2012: 18)

Kaupunkisuunnittelu kytkeytyi moniin muihin kehyksiin, sillä usein kirjoittajat perustelivat raitiotiehankkeen lisäävän kaupungin vetovoimaa, koska se ratkaisisi myös yleisesti muita kysymyksiä.

Pikaratikka ei ole pelkästään joukkoliikenneasia, vaan se vaikuttaa myönteisesti koko kaupunkirakenteeseen. Yksi ratikka vie kaduilta pois 40 yksityisautoa ja kaksi bussia. Hiilidioksidipäästöt vähenevät, viihtyisyys ja ilmanlaatu paranevat.

(Auli Korhonen, sd, AL 23.9.2012: 18)

Korhosen kirjoituksen tavoin monessa muussakin artikkelissa ratikan kehittäminen kaupunkirakenne nostettiin kuitenkin erityiskysymykseksi, joka ei ole pelkistettävissä vain joukkoliikenteen kehittämiseen. Sama päti, kun puhuttiin muista liikenteeseen liittyvistä investoinneista.

Kasvava Tampereen kaupunkiseutu tarvitsee parempaa joukkoliikennettä, ja paras ratkaisu on kaikkien liikennemuotojen sujuva yhteispeli. Ratikan ja lähijunan asettaminen vastakkain ei ole maakuntamme kokonaisedun mukaista. Liitesanana niiden välissä tulee olla "ja".

(Juhana Suoniemi, vihr, AL 20.7.2011: 16)

Suoniemen tekstissä näkyy, kuinka raitiotietä kytketään muihin liikennehankkeisiin. Tässä kohtaa kaupunkisuunnittelu törmää vauhdilla aineiston toiseksi suosituimpaan kehukseen liikenteeseen, jota on esitelty tarkemmin luvussa 7.2.

Suoniemi oli kaupunkikehityksestä puhuttaessa ja yleisestikin aktiivinen kirjoittaja. Hänen tekstinsä sivusivat usein liikennekehystä, mutta kaupunkisuunnitteluun liittyen hänen argumenttinsa ytimessä oli usein kysymys siitä, mitä kaupungin keskustaahan mahtuu ja mitä sinne tulisi mahtua.

Tampere on nopeasti kehittyvä kaupunki. Koko seudulle on muuttamassa arviolta 90 000 uutta asukasta lähivuosisyntyinä. Tämä on paljon, niin paljon, että kaikki eivät enää mahdu autoilemaan keskustaahan. Eivät mahdu, vaikka tekisimme toisen parkkiloolan ja muutaman lisätunnelin. Siksi on tärkeätä panostaa kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen.

(Juhana Suoniemi, vihr, AL 20.5.2012: 17)

Raitiotie on siis osa laajempaa kokonaisuutta, jossa kaupunki muuttuu. Siksi raitiotien esittäminen muiden hankkeiden rinnalla on luonnollista. Suurimmalle osalle raitiotien puoltajista useat erilaiset kaupunkikehittämisen hankkeet näyttäytyivät hyvinä, tai ainakin toteuttamiskelpoisina, vaikka he yleensä nostivatkin raitiotien niistä ensisijaiseksi. Toki joukossa oli silti myös niitä raitiotien puoltajia, joille esimerkiksi tunneli ei näyttäytynyt hyvänä. Äänekkäin heistä oli vihreitä edustava Petri Siuro, joka aktiivisesti ja toistuvasti vastusti Tampereen rantatunnelihanketta puoltaen samalla raitiotien rakentamista:

Tunnelihanke aiheuttaa ylläpitokuluja joka vuosi, jos se toteutuu. Raitiotiehanke sen sijaan on kannattava.

(Petri Siuro, vihr, AL 18.10.2012: 17)

Siuron tapa argumentoida oli kuitenkin kehysten piirissä vähemmistössä. Suurempi osa kirjoittajista vältteli vastakkainasetteluja muihin hankkeisiin.

Kaupunkisuunnittelun kehyksessä kaikki kiertyi kuitenkin lopulta takaisin kysymykseen siitä, millaista kaupunkia Tampereelle tahdottiin rakentaa. Argumentti lähti usein liikkeelle liikenteestä, mutta päättyi perustelemaan raitiotietä siltä kannalta, että sen myötä Tampereesta kehittyisi puoltajien mielestä yksinkertaisesti parempi ja toimivampi kaupunki. Tähän kuului muun muassa kaupunkirakenteen tiivistyminen ja palveluiden sijoittuminen raitiotien varrelle. Samalla kaupungin vetovoiman nähtiin kasvavan erityisesti suhteessa Helsinkiin.

Tampereen tulevaisuus vaatii kaupunkia rakentavia investointeja. Ratikka Hervannasta Lentävänniemeeseen ja Ranta-Tampellan asuinalueen mahdollistava Rantaväylän tunneli ovat molemmat hankkeita, joilla Tampereesta saadaan nimenomaan toimivampi kaupunki. Samalla varmistetaan se, että Tampereen kilpailukyky säilyy eikä osaajien muuttovirta Helsingin seudulle koidu meille kohtalokkaaksi. (...) Fiksusti rakennettu ja tiivis kaupunki tuottaa lisäksi kiinteistöveroja yhteiseen kassaan pienemmillä investoinneilla kuin hajallaan olevien pientaloalueiden kaavoittaminen.

(Jaakko Stenhäll, vihr, AL 23.9.2012: 18)

Aineiston alkupuolella tällaiseen argumentointiin turvautuivat lähinnä vihreiden edustajat, kuten yllä siteerattu Stenhäll. Keskustelun edetessä, kun raitiotie saapui kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi sekä kun päätöstä jälkikäteen perusteltiin, myös muiden ryhmien edustajat puolsivat ratikkaa hyvin samanlaisista lähtökohdista:

Ratikka on kaupungille myös vetovoimatekijä. (...) Ratikka houkuttelee kaupunkiin myös investoijia ja sitä kautta työpaikkoja. Liike- ja toimistotilan rakentajaa kiinnostaa kohteen hyvä ja luotettava saavutettavuus. Raideliikenne takaa pysyvyyttä. (...) Tiivis kaupunkirakenne, toimiva joukkoliikenne ja palvelujen läheisyys lisäävät kaupungin vetovoimaa. Ratikassa ei ole kyse vain tekniikasta ja vetovoimasta. Joukkoliikenne on palvelu.

(Leena Kostiainen, kok/rkp, AL 13.8.2015: 37)

Kaupunkisuunnittelun kehys siis vahvistui ja levisi aineiston edetessä ajallisesti. Kun aineiston alkupuolella raitiotietä puolustivat vain hanketta kiihkeimmin ajavat, päätyivät muidenkin ryhmien edustajat, jotka olivat aiemmin pysyneet vaiti tai keskustelleet aiheesta muista näkökulmista, nyt käyttämään hankkeen puuhaajien kanssa samaa argumentointia, kun tuli aika heidänkin perustella päätöksiään.

9.1.2. Tärkeämpien hankkeiden jarru

Ratikkaan negatiivisesti suhtautuville, kuten sen puoltajillekin, kaupunkisuunnittelu oli yleiskehys, joka kytkeytyi voimakkaasti muihin kehyksiin. Kuitenkin heille kehys toimi eri tavoin kuin puoltajille, jotka usein nostivat kaupungin kehittämisen argumenttinsa kärjeksi, tukien sillä muita kehyksiä. Vastustajat sen sijaan aloittivat argumenttinsa yleisellä kaupungin kehittämisellä, mutta yrittivät monesti viedä keskustelun pois yleiseltä tasolta ja sitoa aiheen tiukemmin esimerkiksi taloudellisiin kysymyksiin. Kaupungin ja alueen vetovoiman lisääjänä raitiotien arvoa joko epäiltiin, tai todettiin sen olevan liian vähäinen taloudelliset näkökohdat huomioiden.

Ryhmistä erityisesti keskustan ja perussuomalaisten edustajien kirjoituksissa korostui ajatus siitä, että raitiotie on niin iso hanke, että sen edistäminen laskee kaiken alueen kehittämisen liaksi yhden kortin varaan. Hankkeen nähtiin hyödyttävän korkeintaan pientä joukkoa keskustassa asuvia ihmisiä ja siten liian pientä osaa väestöstä, samalla kun se kalleutensa vuoksi jätti heidän mielestään aluetta laajemmin kehittävät hankkeet jalkoihinsa.

Ajallisesti kaupunkisuunnittelun kehys näkyy vastustajien teksteissä eri tavoin kuin raitiotien puoltajilla. Vuosina 2010–2012 ratikkaan negatiivisesti suhtautuvat vetosivat teksteissään kaupunkisuunnittelun kehykseen säännöllisesti ja suhteellisen usein. Vuonna 2013 kehyksen käytössä on selkeä tauko, sillä vuoden aikana siihen ei vedottu yhdessäkään raitiotien vastustajien tekstissä. Kehys kuitenkin aktivoitui nopeasti jälleen vuonna 2014, jolloin vastustajat julistivat sitä teksteissään erittäin usein ja yhtä runsaasti kuin raitiotien puoltajat. Argumenttiin vetoaminen jatkui vilkkaana myös vuoden 2014 jälkipyykkiä pestäessä vuonna 2015.

Raitiotiehanke nähtiin teksteissä oireena laajemmasta kaupunkirakenteen murroksesta, keskittämisen ideologiasta, jossa tietoisesti painostettiin ihmisiä muuttamaan

kaupunkikeskustoihin. Tähän argumentointiin oli erityisen kiintynyt esimerkiksi keskustan Mikko Alatalo.

Liikennepolitiikkakin on cityvihreillä täydennetyssä sinipunahallituksessa valjastettu keskittämispolitiikan käyttöön. Kuvitellaan, että raiteita pitkin pääsee joka paikkaan. Ja jos ei pääse, niin ei tarvitsekaan päästä. On suoranaista tuhlausta rakentaa Suomi kahteen kertaan: kun kyläkouluja kylmenee, uusia rakennetaan metropoleihin. Hallituksella ei ole sellaista tieteislaskinta, jolla se kykenisi laskemaan mitä tämä kaikki lopulta maksaa taloudellisesti, henkisesti ja sosiaalisesti.

(Mikko Alatalo, kesk, AL 1.3.2012: 18)

Alatalolle raitiotie oli ensioire muutoksesta, joka ei lopulta hyödyttäisi sen paremmin kaupunkien kuin niiden ympäryskuntienkaan asukkaita. Ympäryskunnat kärsivät asukaskadosta ja kaupunkien asukkaat liian tiiviistä rakentamisesta, jossa betonikerrostalon ikkunasta ei siinä kuin toisen betonikerrostalon seinä. Uhkakuvana oli Alatalon mukaan suurkaupunkien jäljittely, jota hän kritisoi useissa teksteissään, kuten tällekin työlle nimen antaneessa sitaatissa, jossa Tampereen keskustaa pilkattiin yrityksestä jäljitellä New Yorkin Manhattania (Mikko Alatalo, kesk, AL 19.5.2015: 37).

Monet raitiotietä kritisoivat kirjoitukset yhtyivät Alatalon näkemykseen liiasta kaupungistamisesta ja keskittämisestä, mutta usein jatkoivat todeten, että näistä piirteistä huolimatta raitiotie ei ylipäätään sovi Tampereen tarpeisiin. Syynä oli yleensä se, että se hyödytti vastustajien mielestä liian pientä osaa väestöstä, eikä alueella ylipäätään heidän mukaansa asunut niin paljoa ihmisiä, että ratikka olisi tarpeellinen.

Pikaratikan aika tulee sitten, kun Tampereen väestömäärä on riittävän suuri. Nykyiselle väestöpohjalle suunniteltu pikaratikka ajaa tyhjäkäynnillä. Työmatkaliikennettä lukuun ottamatta joudutaan ajamaan tyhjiä tai puolityhjiä vaunuja edestakaisin.

(Ossi Aho, ps, AL 23.9.2012: 18)

Perussuomalaiset suosivat kirjoituksissaan raitiotien puolustajien väitteiden vähättelyä. Raitiotien esiin tuodut edut olivat joko suurenneltuja tai vääristeltyjä, ja tutkimusten tuloksia ja koko kaupungin toimintaa yritettiin väkisin survoa muottiin, jossa raitiotie

näyttäytyisi hyödyllisenä. Eräänlainen tämän argumentoinnin huippu saavutettiin, kun perussuomalaisia edustava Lassi Kaleva äityi tulkitsemaan, millaisia oppeja Tampereen tekninen lautakunta oli hänen mukaansa poiminut opintomatkaltaan Saksan Saarbrückeniin.

Heille kerrottiin aivan avoimesti, että ensin ratikkahanke ei millään edennyt, kunnes muuta liikkumista vaikeutettiin riittävästi. (...) Usko siihen, että ihmiset voidaan pakottaa tulemaan Tampereen keskustaan, on ilmeinen. Todellisuus on karu. Alueen nykyisistä yrittäjistä monet menettävät elinkeinonsa ja Tampere veronmaksajansa. (...) Joukkoliikennekatu ynnä muun näpertelyn sijaan kaupungin pitäisi satsata vanhusten hyvinvointiin ja peruspalvelujen kunniakkaaseen hoitamiseen sekä työpaikkojen lisäämiseen ja tuottavan yritystoiminnan ja pienen ja keskisuuren teollisuuden edistämiseen.

(Lassi Kaleva, ps, AL 7.1.2014: 14)

Kaleva oli kärkeväenä ja aktiivisena kirjoittajana usein tyyliltään hyvin lähellä keskustan Alataloa. Molempien teksteissä myös korostui, että raitiotie ei voisi tehdä kaupunkia paremmaksi, sillä se sitoi liikaa resursseja, ja sen mahdolliset hyödyt kohdistuisivat epäoikeudenmukaisesti.

Muuttoliikettä kaupunkeihin kiihdytetään. Myös Tampereella on väestön kasvuennusteet asetettu yläkanttiin olettaen, että väki ajetaan pois maakunnista. (...) Ratikka on gryndaushanke, jonka me veronmaksajat sponsoroimme. Raiteen varteen pykätään halvalla betonitekniikalla kalliita pikkuasuntoja uusköytyneille maaltamuuttajille, joiden kotien arvot ovat romahtaneet maaseudulla.

(Mikko Alatalo, kesk, AL 13.6.2014: 37)

Raiteilla kulkeva ratikka on taloudellinen riippakivi, joka sitoo yhdyskunnan kehityksen kiskoihin ja jakaa maankäytön ja liikenteen hyödyt epäoikeudenmukaisesti.

(Lassi Kaleva, ps, AL 19.6.2014: 32)

Kalevan ja Alatalon argumenteissa siis monet asiat, joilla raitiotiehen suopeasti suhtautuvat puolsivat kantaansa – kiskojen pysyvyyden tuoma uudenlainen kaavoitus,

uudenlaiset tiiviimmät ja kaupunkimaisemmat asuinalueet – käännettiin nimenomaan ratikan vastaisiksi perusteluiksi.

Tuo edellä kuvailtu argumentointi oli kiivasta juuri vuonna 2014, ennen kuin Tampereen kaupunginvaltuusto teki päätöksensä raitiotien suunnittelun jatkamisesta, mikä käytännössä tarkoitti, että raitiotie tultaisiin rakentamaan, ellei suunnitelmista ilmenisi jotain yllättävää. Päätöksen jälkeen argumentin kärki osin muuttui. Ratikan vastustajat jatkoivat kyllä niiden perusteiden luettelua, miksei päätös heidän mielestään alun perinkään ollut hyvä. Rinnalle nousi kuitenkin argumentointi, jossa etsittiin perusteita, joilla päätöksessä pitäisi vielä ottaa takapakkia. Tehty päätös oli syystä tai toisesta epärealistinen, tehty väärin perusteiden tai väärin tiedoin tai muuten jo syntyessään reunaehtojaan rikkova.

Yhden systemaattisimmista tätä argumentointia edustavista teksteistä kirjoitti keskustan Timo Hanhilahti, jonka mukaan joukkoliikennetkaisu olisi syytä palauttaa takaisin suunnittelupöydälle, koska suunnitelmissa ei oltu hänen mukaansa realistisesti huomioitu, miten suuria mullistuksia ratikkatyömaa aiheuttaisi keskustaan ja sen rakenteeseen.

Ratikan rakentamisen vaihtoehdossa on muistettava myös, että silloin kadun alla oleva tekniikka, kuten putkistot, on siirrettävä pois. Koska Tampereella ei ole ratikkahistoriaa, putkistot on pitkälti rakennettu katujen alle. Tämän lisäksi suurimmat sillat on korjattava varta vasten ratikalle.

(Timo Hanhilahti, kesk, AL 3.12.2015: 49)

Ideana oli, että vaikutukset ja muutokset heijastuisivat paljon laajemmalle kuin vain itse raitiotietyömaahan. Tämä oli myös taloudellinen argumentti, mutta samalla kaupunkisuunnittelullinen: järjestelmien, putkien ja muiden rakenteiden uudistaminen tulisi Hanhilahden mukaan tehdä niiden itsensä ehdolla, ei raitiotiehankkeen sivutuotteena. Vastaväitteeksi ei hänelle kelvannut, että uudistaminen pitäisi jossain kohtaa tehdä joka tapauksessa. Tämä oli hänen mukaansa kuin argumentoitaisiin, että on sama, mihin vaikkapa uusi lähiö rakennetaan, jos se joka tapauksessa rakennetaan.

Mielenkiintoista oli, että tätä tarvetta ottaa askel taaksepäin ja suunnitella asia uudestaan alettiin korostaa sen jälkeen, kun raitiotien vastustajat ja puolustajat olivat molemmat

kirjoituksissaan julistaneet, että vuoden 2014 päätös käytännössä tarkoittaisi ratkaisua siihen, rakennetaanko raitiotie vai ei.

9.2. Liikenne: uusi liikkumisen valtaväylä vai reittien jäykistäjä

Aineiston toiseksi yleisin tulkintakehys *liikenne* esiintyi teksteissä jonkin verran *kaupunkisuunnittelua* harvemmin, mutta oli yhä läsnä yli puolessa kaikista kirjoituksista. Kehys esiintyi melko tasaisesti läpi koko aineiston. Lukumääräisesti taulukosta 11 (sivu 61) on nähtävissä, että sen käytössä on piikit vuosien 2011–2012 sekä 2014–2015 kohdilla. Tämä noudattelee kuvaa koko keskustelun aktiivisuudesta. Kun keskustelu käy yleisesti vilkkaana, usein esiintyvä kehys kerää mainintoja.

Kehys oli sisällöltään kaupunkisuunnitteluun verrattuna usein tekninen. Sen ytimessä on kysymys, miten ihmiset kaupungissa haluavat liikkua, ja miten tämä liikkuminen tulisi järjestää? Vastauksena esitetään erilaisia arvioita liikennemääristä tai lukemia siitä, kuinka monta autoa, bussia, polkupyörää tai raitiovaunua tämän liikkumisen toteuttamiseksi tarvitaan.

Reiteistä ja alueista puhuttaessa kehys kulki usein käsi kädessä yleisemmän kaupunkisuunnittelun kanssa, mutta erosi siitä, kun kirjoittajat alkoivat eritellä milloin minkäkin mielestään ylivoimaisen liikkumismuodon etuja, ja tuoda esiin muiden vaihtoehtojen huonoja puolia. Ominaista kehyksessä oli tasapainoilu julkisen ja yksityisen liikenteen välillä: minkä verran ihmisten tulisi liikkua julkisia, minkä verran yksityisiä liikennevälineitä käyttäen, ja miten näitä liikkumismuotoja tulisi tukea?

Taulukko 11: Liikennekehysten ajallinen jakautuminen.

Liikenne	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Yht.
<i>Positiivinen</i>	3	7	9	3	7	7	36
<i>Negatiivinen</i>	1	3	2	0	7	9	22
<i>Neutraali/ muu</i>	0	1	0	1	4	0	6
<i>Yhteensä</i>	4	11	11	4	18	16	64

Liikenne-kehystä esiin nostavat kirjoitukset, joissa kanta jätetään neutraaliksi tai vaikeasti määriteltäväksi keskittyvät usein korjaamaan jotain kirjoittajan tai kirjoittajien hahmottamaa virhettä keskustelussa: jonkun liikennevaihtoehdon ominaisuutta, ratkaisun vaikutuksia tai vaikkapa liikennöinnin määrää koskevia lukuja.

Tampereen ja seutukunnan liikennöinti ei onnistu pelkillä lähijunilla ja ratikoilla. Perheissä on jo useitakin autoja, joilla päivittäinen liikkuminen hoidetaan. Ihmisten mukavuudenhalu kasvaa. (...) Rantaväylän välityskyvyn parantamisen tulee olla nyt ykkösasia, ja sen kustannukset ovat melko hyvin tiedossa. Lähijunaliikenteen ja ratikan suunnittelu elää omaa elämäänsä. Nyt on tehty kauniita piirroksia, joiden toteutumiseen on vielä pitkä aika.

(Lasse Oksanen ja Hannu Soro, TamSit, AL 23.4.2011: 22)

Kuten yllä olevassa lainauksessa, kirjoittaja usein toteaa, että aika ottaa kantaa ei ole vielä, koska asiaa vasta suunnitellaan eikä kaikkea tietoa ole. Toisaalta olennaisena usein pidetään sitä, kenen tietoon luotetaan:

Juha Joki puolustaa (raitiotie)hanketta tiukasti kertoen "sen säästävän miljoonia vuodessa". Hän ei kuitenkaan kerro vuotta, milloin ja millä volyymilla nuo säästöt näkyvät Tampereen kaupungin taloudessa. En halua ruveta asiasta miekkailemaan, mutta tosiasiat osoittavat tällä hetkellä aivan muuta, tarkastellaan asiaa millä mittareilla tahansa. (...) TKL:n toimistosta kysymällä saa muun muassa ruuhka-ajan käyttäjämääristä ja tuloista tarkkaa faktaa, johon on syytä luottaa. Toivon päättäjille asiallista tietoa ja tervettä harkintaa tässä kuten muissakin veronmaksajia koskevissa tärkeissä asioissa.

(Reijo Tamminen, TamPu, AL 10.4.2014: 34)

Näkökulma vaihteli hyvin paikallisesta laajempaan. Yhdistävänä tekijänä oli kuitenkin se, että ottamatta raitiotiehen itseensä selkeää kantaa, piti jokin asia keskustelussa saattaa oikeammalle tai selkeämmälle tolalle:

...nuoret kannattavat pääkatumme muuttamista joukkoliikennekaduksi. Samassa yhteydessä puhutaan myös "autottomasta" Hämeenkadusta. Aiheesta käytävä julkinen keskustelu menee tässä kohtaa harhaan: joukkoliikennekatu ei ole

autoton. Tietääkseni linja-autotkin ovat autoja. Joukkoliikennekatu ja autoton katu ovat siis eri asioita.

(Petri Rajala, kok, AL 8.5.2014: 38)

Ajallisesti tällaiset kommentit olivat harvalukuisia, selkeimmän piikin näkyessä vuonna 2014, jolloin julkaistiin neljä kehyksen yhteensä kuudesta neutraalia kantaa edustavasta tekstistä. Tätä voi pitää sikäli odotettuna, että tuona vuonna keskustelu oli ylipäättään kiivasta ja päätös tulossa valtuuston käsittelyyn. Hieman yllättävää sen sijaan on, ettei vuonna 2015 julkaistu yhtään neutraalia kirjoitusta tämän kehyksen piirissä. Vaikka keskustelu oli yhä aktiivista, vetosivat tähän kehykseen tuolloin enää ne, joilla oli aiheeseen selkeä kanta.

9.2.1. Kaupungin yhteen liittäjä

Raitiotiehankkeen puoltajien kannoissa liikennekehitys näkyi ennen kaikkea tilaan liittyvänä argumentointina: Raitiotie mahdollisti heidän argumenttinsa valossa tehokkaan liikkumisen luoden liikenneväylän, joka yhdistää kaupungin eri osia toisiinsa. Ylivertainen se olisi siksi, että raitiotie mahtuisi pienempään tilaan kuin esimerkiksi henkilöautoliikenne. Tätä argumentointia tehostettiin hyvin yksityiskohtaisesti luvuilla.

Keskusta-alueilla liikennetila on rajallinen; uusia autokaistoja ja parkkipaikkoja ei voi loputtomiin rakentaa. Myöskään sähköbussit eivät kaikissa paikoissa ongelmaa ratkaise. Asia lienee helppo ymmärtää seuraavan tosiasian valossa: kaupungissa yksi uusi autokaista välittää noin 1 000 ihmistä tunnissa, bussikaista 4 000–5 000 ihmistä tunnissa, mutta yhdensuuntainen raitiotie yli 20 000 ihmistä tunnissa.

(Sami Kallio, vihr, AL 11.11.2010: 24)

Vihreiden riveissä vaikuttanut Sami Kallio otti tässä suuren roolin. Hän kirjoitti tarkastellun ajanjakson aikana liikennekehukseen liittyen Aamulehteen kuusi eri tekstiä. Kirjoituksensa tittelillä diplomi-insinööri allekirjoittaneen Kallion teksteissä käyttäjämäärät olivat hyvin kantava teema, samoin se, että hän kirjoitti tekstinsä usein vastineena jonkun muun avaukseen.

Toki puolustajat lähestyivät tila-argumenttia myös pehmeämmin kuin vain lukuja toistellen. Myös yleisemmällä tasolla vakuuteltiin, ettei tila Tampereella kerta kaikkiaan riitä esimerkiksi yksityisautoilulle. Samalla kumottiin usein raitiotien vastustajien esiin nostamia vaihtoehtoja raitiotieliikenteelle, oli tuo vaihtoehto milloin mikäkin:

Jussi Tuominen (AL 8.1.) kritisoi Tampereen ratikkahanketta ja ehdotti tilalle rollikkaa. Käytetyt vertailutiedot eivät kuitenkaan kestä lähempää tarkastelua, jos otetaan huomioon katuraitiotiestä jo tehdyt selvitykset. (...) Ratikan merkittävin etu on sen uudelle tasolle nostama kuljetuskapasiteetti, jota Tuominen ei vertailussaan huomioi. Keskustan ja Hervannan välisen joukkoliikenteen toteuttaminen bussien (tai kuvitteellisten rollikoiden) vuorovälejä tihentämällä ei ole enää oikein mahdollista.

(Jaakko Stenhäll, vihr, AL 11.1.2013: 17)

Siinä missä raitiotien potentiaalisia korvaajia ammuttiin aktiivisesti alas, varoivat raitiotien puoltajat kuitenkin tarkoin rakentamasta vastakkainasettelua muun seudullisen liikenteen kanssa. Tämä päti niin lähijunaliikenteeseen kuin busseihinkin. Parhaiten asian tiivistä itsekkin Onnibus Oy:n kautta bussiyrittäjänä toimiva kokoomuksen Lauri Helke:

Valtuusto on päättämässä ratikasta. Bussiyrittäjänä en näe ratikassa uhkaa. Vastakkain eivät ole ratikka ja bussi. Vaikka moderni raitiotie ja lähijuna muodostavatkin muutamalla linjalla seudun joukkoliikenteen pääsuonet, perustuu kaikki muu joukkoliikenne busseihin. Raitiotien rakentaminen on päätös joukkoliikennemyönteisestä liikennejärjestelmästä, jossa busseillakin on nykyistä enemmän työtä.

(Lauri Helke, kok, AL 14.6.2014: 46)

Varsinkin aineiston kattaman ajanjakson ensimmäisinä vuosina vihreät hallitsivat liikennekehityksen raitiotietä puoltavaa kirjoittelua aktiivisuudellaan. Yhteensä raitiotietä puoltavaan liikennekehitykseen kuului 22 tekstiä, joista ajallisesti 12 ensimmäistä oli vihreiden kirjoittamia, ja ensimmäinen muun poliittisen ryhmän edustaja nousi tämän kehityksen kautta raitiotietä puoltamaan vasta vuonna 2012. Keskustelun ylipäättään kiihtyessä myös muiden puolueiden edustajat aktivoituivat. Vihreät pysyi silti puolustajien keskuudessa tässäkin kehityksessä aktiivisimpana puolueena. Yhteensä

puolustavien tekstien joukossa oli tässä kehyksessä kirjoituksia neljän eri valtuustoryhmän piiristä.

Vihreiden edustajat olivat muita herkempiä erityisesti kirjoittamaan vastineita. Liikennekapasiteetti pysyi liikennekehityksessä raitiotien puoltajien keskeisenä argumenttina aineiston kattaman ajanjakson loppuun asti. Asian epäilijöille ratikan todettiin paitsi saavuttavan oletetun käyttäjämääränsä, mahdollisesti jopa ylittävän sen.

Asiantuntijat ottavat huomioon kaikki ratikkaan siirtyvät matkat tulevan ratikan alueen pysäkkinousujen perusteella. Joukkoliikennetoimistolta tarkistetun tiedon mukaan vuodelle 2020 ennustettu ratikan käyttäjämäärä 40 000 matkaa päivässä toteutuu ratikkalinjojen varrella jo nyt. (...) Kokemusten perusteella bussilinjan muuttaminen ratikaksi houkuttelee huomattavasti lisää käyttäjiä, Bergenissä ja Helsingissä puolella.

(Sami Kallio, vihr, AL 18.11.2015: 34)

Ajallisesti raitiotien puolustajat pitivät liikennekehystä pinnalla huomattavan tasaisesti koko aineiston kattaman ajanjakson. Vuosina 2010 ja 2013, kun keskustelu oli muutenkin vaimeampaa, putosivat myös liikennekehystä käyttävien tekstien määrät. Noinakin vuosina kehystä silti käytettiin useissa kirjoituksissa. Muina vuosina taas kehysten käyttö oli tasaisen vilkasta, tehden aiheesta raitiotien puolustajille toiseksi suosituimman tulkintakehysten.

9.2.2. Muilla keinoin liikkuisit helpommin

Siinä missä vihreät hallitsivat positiivista liikennekehystä, kävi tässä kehyksessä – kuten monessa muussakin – ilmi, että raitiotien äänekkäät vastustajat olivat puolustajia laajemmin eri puolueisiin hajautunut joukko. Liikennekehysten piiriin kuuluvia raitiotiehankkeeseen negatiivisesti suhtautuvia tekstejä kertyi aineistoon viideltä eri valtuustoryhmältä. Aktiivisin ryhmä oli perussuomalaiset, jonka edustajat kirjoittivat kahdeksan liikennekehysten yhteensä 22:sta raitiotietä vastustavasta tekstistä.

Keskeinen teema teksteissä oli todistella, että raitiotiehankkeen puoltajien väitteet raitiotien eduista olivat yliampuvia. Perusteena käytettiin esimerkiksi sitä, että ratikasta hyötyvät vain sen reitillä asujat:

Millä tahansa reittijärjestelyllä kaupungin sisäinen raideliikenne saavuttaa korkeintaan 15–20 prosenttia kaupunkilaisista. Maksajina ovat kuitenkin kaikki veromaksajat. (...) Linja-auton etu korostuu joustavasti katuverkossa liikkuvana joukkoliikennevälineenä. Reittisuunnittelussa on kaavailtu linjaa Hervannasta keskussairaalan kautta yliopistolle, siitä edelleen keskikaupungin halki Lentävänniemeen. Hervannassakin etäisyydet lähtö-/päätepysäkille ylittävät monessa tapauksessa 500 metriä. Mikäli määränpää on muu kuin välitön raiteen varsi, on palvelun takia huolehdittava kaupungin linja-autoliikenteestäkin.

(Seppo Salminen, sdp, AL 19.3.2010: 18)

Ylipäättään raitiotien vastustajat palasivat kerta toisensa jälkeen väitteeseen, että sen hyödyt ovat saavutettavissa muilla keinoin. Ratikka ei ollut niin hyvä kuin sen puolustajat väittivät, sen paremmin ratikan kuljettaman ihmismäärän kuin ylipäättään liikennöintitarpeen kannalta.

Tampereen kaupunkiseudun kannattaisi nyt keskittyä (...) rautatieliikenteen kehittämiseen eikä hajottaa rajallisia voimavaroja uusiin joukkoliikennehankkeisiin. Kaupunkiraitiotien alkukustannukset ovat huomattavan suuret saavutettavissa oleviin etuihin nähden. Hyvin suunniteltu ja toteutettu linja-autoliikenne joukkoliikennekaistoineen ja valoetuisuuksineen on paljon edullisempi sekä joustavampi ratkaisu ja siinäkin on kehittämismahdollisuuksia.

(Raimo Sirén, kok, AL 11.7.2011: 2)

Jos kevyttä raideliikennettä kokeiltaisiin edes jonkin verran, voitaisiin mahdollisesti todeta koko ratikka ajatus turhaksi. Ei tarvitsisi tukkia keskustan katuja turhilla investoinneilla.

(Kari Lindbom, ps, AL 6.6.2014: 36)

Raitiotie esitettiin kömpelönä ja jopa vanhentuneena keinona ratkaista liikenteen tarpeet: tarjolla olisi parempia tai tulevaisuuteen suuremmin orientoituneita vaihtoehtoja. Yleisin tarjokas oli bussiliikenteen lisääminen, mutta mukana oli myös hajanaisesti muita ehdotuksia, kuten lähijunaliikenteen lisääminen, rollikat, tai vaikkapa itseajavat autot.

Ratikkahankkeen järkevyyttä pitääkin arvioida uuden tietouden perusteella. (...) OECD esittää niin sanottua TaxiBots-järjestelmää, jossa yhdistetään itseohjautuvat autot ja tehokas joukkoliikenne. Itseohjautuvat autot tulevat käyttöön väistämättä lähivuosina. (...) Tampereen pitää luopua haikailemasta vanhanaikaista, jäykkää sekä kallista ratikkaa ja katsoa avoimesti tulevaisuuteen. Tampere voi olla älyliikenteen edelläkävijä ja valita liikennejärjestelmäksi TaxiBots-tyyppisen järjestelmän, jossa joukkoliikenne hoidettaisiin tarpeelliseksi katsotuilla bussien runkoreiteillä. Päättäjät joutuvat valitsemaan vanhan ja tulevaisuuden välillä.

(Matti Höyssä, kok, AL 9.8.2015: 46)

Kun raitiotiestä tehtiin lisäselvityksiä, ei se kaikkia hankkeen vastustajia vakuuttanut. Sen sijaan pohdittiin, että hankkeen venyessä yhä useammat sille vaihtoehtoiset tavat järjestää liikennettä tulevat yhä paremmin saataville.

Raitiotien yleissuunnitelma pitää päivittää. On ilmennyt paljon uusia elementtejä. Raitiotien käyttäjämääräarviot eivät ole tästä maailmasta. Lukuja on liioiteltu ja manipuloitu. (...) Kaksi- tai kolmeosaiset sähköbussit kuljettavat lähes saman matkustajamäärän kuin ratikkakin, ovat ketteriä, eivät kolise ja saastuta.

(Yrjö Schafeitel, TaPu, AL 2.11.2015: 34)

Raitiotien vastustajat eivät kuitenkaan selkeästi ryhmittyneet minkään yksittäisen liikennevaihtoehdon taakse, vaan tyytyivät esittämään arvioita siitä, miksi ratikka olisi vaihtoehtona huono, ja toivomaan lisäselvityksiä ja vaihtoehtoja liikenteen järjestämiseksi. Raitiotiehanke puolustajat pystyivät näin ampumaan eri vaihtoehtoja alas yksitellen ja pitämään pinnalla omaa kantaansa, jossa raitiotie olisi liikenteen järjestämiseen paras vaihtoehto.

Ajallisesti liikennekehityksessä näkyi monen muun kehityksen tavoin, että raitiotien vastustajat aktivoituivat mielipidekirjoittajina voimallisesti vasta aineiston kattaman ajanjakson loppupuolella. Liikennekehityksessä selkeästi aktiivisimmat vuodet ratikan vastustajien teksteille olivat 2014 ja 2015. He siis toivat kantaansa siitä, miksi raitiotiehanke on liikennekehityksessä huono voimakkaammin esiin vasta, kun sen toteutuksesta oltiin juuri päättämässä tai jo käytännössä päätetty.

9.3. Talous: rahareikä vai sijoitus tulevaisuuteen

Talous oli raitiotiekeskustelussa vahva kehys, joka nousi vähintään sivuhuomiona esiin usein silloinkin, kun kirjoituksen pääpaino oli muualla.

Suhteellisesti kehys oli suositumpi raitiotiehankkeeseen negatiivisesti tai neutraalisti suhtautuvien keskuudessa, ja vähemmän suosittu siihen positiivisesti suhtautuvien kirjoituksissa. Neutraali tai muu -kategoriassa talous oli suositumpi kuin mikään muu kehys. Se oli läsnä puolessa ryhmän kirjoituksista, yhteensä kymmenessä tekstissä. Negatiivisesti raitiohankkeeseen suhtautuvissa teksteissä se taas oli toiseksi suosituin. Se mainittiin 25 tekstissä, mikä tarkoittaa, että sitä sivusi lähes kuusikymmentä prosenttia negatiivisiksi määritellyistä teksteistä.

Hankkeen puolustajien piirissä into käyttää kehystä oli merkittävästi laimeampaa. Positiivisesti suhtautuvien ryhmässä kehys puolestaan oli vasta kolmanneksi suosituin: 15 tekstiä, mikä tarkoitti noin 26 prosenttia kaikista positiivisesti hankkeeseen suhtautuvista teksteistä.

Taulukossa 12 (sivu 68) esitetystä vertailusta voi nähdä, että raitiotiehanketta negatiivisessa valossa käsitteleviä tekstejä oli yhtä paljon kuin positiivisia tai neutraaleja yhteensä. Negatiivisten tekstien voi siis sanoa määrältään lievästi hallitsevan kehystä. Neutraalia tai vaikeasti määriteltävää kantaa edustavien tekstien kirjoittajat edustivat yhteensä kahdeksaa eri valtuustoryhmää. Ryhmistä ainoastaan sd:n valtuustoryhmän edustajilla oli aineistossa yli yksi teksti – heiltä kirjoituksia kertyi kolme kappaletta. Teksteistä kaksi oli erinäisten sitoutumattomien ryhmien edustajien tekemiä.

Taulukko 12: Talouskehityksen ajallinen jakautuminen.

Talous	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Yht.
<i>Positiivinen</i>	0	1	2	4	3	5	15
<i>Negatiivinen</i>	1	1	3	0	9	11	25
<i>Neutraali/ muu</i>	0	1	6	1	2	0	10
<i>Yhteensä</i>	<i>1</i>	<i>3</i>	<i>11</i>	<i>5</i>	<i>14</i>	<i>16</i>	50

Kuten taulukosta 12 näkyy, kirjoitukset keskittyivät kehysten osalta voimakkaaksi piikiksi vuonna 2012. Aineiston muina vuosina kehystä esiintyi teksteissä satunnaisina tippoina, mutta vuonna 2012 julkaistiin aineiston yhteensä kymmenestä näkökantaa edustavasta tekstistä peräti kuusi kappaletta. Neutraaleja tekstejä oli tuolloin enemmän kuin puoltavia tai vastustavia yhteensä. Talousargumentti oli siis tuolloin pinnalla, mutta sitä ei uskallettu käyttää voimakkaan kannan ottamiseen.

Neutraalia tai vaikeasti määriteltävää kantaa edustavissa talous-kehysten teksteissä toistui kaksi asiaa. Raitiotiehankkeen tai yleisemmin kaupungin hankkeiden taloudellisia vaikutuksia pyydettiin selvittämään uudestaan ja paremmin, ja toisaalta ylipäättään vertailtiin raitiotiehankkeen taloudellista kokoa muihin kaupungin suunnitelmiin. Molemmissa kohdissa tämä kuitenkin tehtiin tulematta mihinkään tulokseen sen suhteen, puoltaako kokonaisuus raitiotiehankkeen kannalta sen toteuttamista vai keskeytystä.

Tampereen historian kalleimpiin kuuluvan yksittäisen julkisen hankkeen Rantaväylän tunnelin vertailu muihin investointeihin on jäänyt tekemättä. (...) Tampere aikoo toteuttaa julkisella rahoituksella tunnelin lisäksi ainakin ratikan, monitoimihallin kannen, jätevesipuhdistamon ja oikoradan. Kaikkia ei voida toteuttaa. Investoinnit tulisi asettaa yhteismitallisiksi. Hyödyt, haitat, kustannukset, välttämättömyys ja vaihtoehdot tulisi arvioida ja vertailla. Koska vertailua ei ole tehty, päätöksenteko on heikolla pohjalla.

(Aarne Raevaara, ps, AL 28.4.2012: 22)

Nykyinen Tampereen kaupunginvaltuusto on päättänyt lähes 200 miljoonan euron hintaisesta tunnelihankkeesta. (...) Tämän suuruudenhullun hankkeen jalkoihin jäävät jopa raitiotieliikenteen ja katetun asema-alueen hankkeet. Tunnelihanke on niin massiivinen, että muut suuret hankkeet tuntuvat sen rinnalla näpertelyltä ainakin veronmaksajan kukkaron mittakaavassa.

(Ulla Kampman, sdp, AL 23.9.2012: 18)

Vastapainona sekä näille, että myös raitiotiehankkeen puoltajien ja vastustajien teksteille nähtiin kommentteja, joissa huomauteltiin, miten raitiotiehanke suhtautuu kuntatalouteen kokonaisuutena.

...kirjoitus Tampereen kaupungin säästöistä on poikunut useita kirjoituksia, jossa sanotaan "ei" säästöille. (...) Säästöjä ja kehittämistoimia ei tarvita siksi, että kaupungissamme on suunnitteilla investointeja, kuten Rantaväylän tunneli, ratikka ja keskusareena. Niitä tarvitaan siksi, että me ikäännymme ja elämme aikaisempaa pidempään, tarvitsemme enemmän hoitoa ja meitä pystytään hoitamaan paremmin sekä vaadimme jatkuvasti parempia palveluja.

(Harri Airaksinen, kok, AL 13.7.2012: 13)

Vuoden 2012 dominointia kuvaa hyvin se, että kaikki kuvaavimmat kirjoitukset neutraaleista teksteistä löytyvät kyseiseltä vuodelta. Muina vuosina julkaistut tekstit eivät tuoneet neutraalin tai vaikeasti määriteltävän kannan osalta mitään kovin merkittävää lisää kehykseen, vaan toistivat samoja asioita. Erityisesti vuodesta 2013 eteenpäin on myös nähtävissä, että talousargumentteja käyttävät tekstit ryhmittyvät yhä vahvemmin joko raitiotiehanketta puoltaviksi tai vastustaviksi. Tätä puoltaa taulukon 12 esittämä tekstien jakauma.

9.3.1. Rohkeutta investoida tulevaisuuteen

Raitiotiehankkeen puolustajat eivät aineiston teksteissä suosineet talouspuhetta – pikemminkin talouskommentit olivat euromäärien osalta ympäröityjä, ja lukujen sijaan korostettiin ”rohkeutta investoida”. Koska tarkkoihin lukuihin kuitenkin osassa tekstejä käydään käsiksi, ja raitiotietä perustellaan niillä kannattavaksi, voi lukujen puuttumista monista teksteistä pitää lähinnä tyyllillisenä keinona. Raitiotien hinnan osalta viitataan yleisesti siitä tehtyihin selvityksiin, mutta sen euromäärien sijaan kiinnitetään huomiota muihin lukuihin: matkustajamääriin, hankkeen suoraan tai välillisesti tuottamien työpaikkojen määriin, asukasmääriin ratikkareitin varrella tai koko Tampereen asukasmäärän kasvuun. Taluskeskusteluun haettiin siis tukea muiden kehysten tonteilta, tai korostettiin taloudellisia vaikutuksia ylipäättään useasta näkökulmasta. Investoinnin hinta ei näyttäytynyt teksteissä tärkeänä suhteessa sen muihin vaikutuksiin.

Kaupungin investointitalous on niin suuri, etteivät meistä suurilta tuntuvat, mutta kannattavat hankkeet ole toisensa poissulkevia vaihtoehtoja. Suurilta tuntuvat 120 miljoonan tunneli ja 180 miljoonan ratikka mahtuvat molemmat kaupunkimme investointitalouteen. Asiaa voi verrata talokauppojen tekemiseen.

Talo hankitaan säästöillä ja lainalla, jonka jälkeen perheen tulee huolehtia vuosittaisista kuluista. Korot lasketaan jo taloinvestoinnin hintaan. Perheen on tärkeintä huolehtia, että jokapäiväiset menot ovat tulojen tasolla.

(Jaakko Mustakallio, vihr, AL 2.10.2013: 18)

Raitiotien yleissuunnitelma onkin suositeltavaa luettavaa niin poliitikoille kuin kansalaisillekin. Suunnitelmaan sisältyvässä selvityksessä raitiotien ja nykytilan välinen vertailu on selvä: kulkepa raitiotie sitten Paasikiventien tai Pispalan valtatie kautta, on raitiotieinvestoinnin kustannus-hyötysuhde selvästi kannattava. Ratikkaan laitettut eurot maksavat siis itsensä tamperelaisille takaisin. Kustannushyötyjä syntyy, kun bussi- ja autoruuhkaa helpotetaan suuremman kapasiteetin ratikoilla, raitiotien varrella olevat liiketilat saavat lisää asiakkaita ja vajaakäytöllä oleva maa saadaan tehokkaammin osaksi yhdyskuntarakennetta.

(Jaakko Stenhäll ja Jaakko Mustakallio, vihr, AL 26.4.2014: 61)

Yhteensä viidestätoista tekstistä peräti yksitoista on vihreitä edustavien kuntavaikuttajien tekemiä. On muistettava, että vihreitä edustavat kirjoitukset muodostavat ylipäättään suuren osan raitiotiehankkeeseen positiivisesti suhtautuvista teksteistä. Heidän suuri edustuksensa on siksi odotettavaa. Yliedustus on kuitenkin tämän kehyksen piirissä niin suurta, että muiden puolueiden voi todeta raitiotietä puolustaessaan vedonneen talousargumentteihin vain satunnaisesti.

Ajallisesti talouskehykseen vetoaminen yleistyi raitiotien puolustajien piirissä hiljalleen edettäessä kohti aineiston loppupäätä. Vuosi 2015 oli viidellä kirjoituksella kehyksen osalta hankkeeseen positiivisesti suhtautuville vilkkain, kun vuosina 2010–2011 siihen vedottiin vain kerran. Erityisesti 2015 tekstit painottuvat paitsi perustelemaan raitiotien taloudellisia etuja myös ampumaan alas raitiotien vastustajien argumentteja, liittyen muun muassa valtion tuloon mukaan raitiotien rahoitukseen ja eri liikennevaihtoehtojen hankintojen kilpailutukseen.

Kysyin eduskunnassa hiljattain ratikan tilanteesta liikenne- ja viestintäministeri Anne Berneriltä (kesk). Hän ilmoitti valtion olevan edelleen sitoutunut kaupungin ja valtion väliseen aiesopimukseen. (...) Tamperelaisten päättäjien ei

kannata sahata yhteistä oksaa spekuloidalla hankkeen kaatumisella tai julistamalla kynnyksymyksiä.

(Olli-Poika Parviainen, vihr, AL3.11.2015: 42)

Minäkin vastustan vanhanaikaista ja kallista ratikkaa perussuomalaisten tapaan. Sen sijaan kannatan nykyaikaista ja kohtuuhintaista ratikkaa ja Kiemunkille on lohdutukseksi sanottava, että Tampereelle ollaan onneksi suunnittelemassa jälkimmäistä. Kirjoittajat välillisesti kehottavat virkamiehiä rikkomaan lakia. Hankintalakia ei voi ohittaa julkisissa hankinnoissa, tuotetta ei voi valita kotimaisuuden perusteella. Muualla valmistettu tuote on valittava, jos se on hinta- ja laatukriteereillä kokonaistaloudellisesti suomalaista edullisempi.

(Sami Kallio, vihr, AL 2.11.2015: 45)

Näistä erityisesti Parviaisen yllä lainattu teksti on vastine yhdellä kertaa neljälle erilliselle raitiotiehen negatiivisesti suhtautuvalle tekstille. Merkillepantavaa on, että vaikka keskustelu vuonna 2015 vilkastui, ei esimerkiksi valtionrahoituksen tilanne aiheuttanut raitiotiehankkeen puolustajissa kovin voimakkaita reaktioita. Parviaisen teksti oli harvoja, jotka aiheita sivusivat, vaikka raitiotien vastustajat pitivät aiheesta suuresti ääntä.

9.3.2. Rahareikä, joka on tukittava

Siinä missä raitiotien puolustajat suosivat laajojen taloudellisten vaikutusten kuvailua, hankkeeseen negatiivisesti suhtautuvat rakensivat talousargumenttinsa usein raitiotien rakennusinvestoinnin kautta. Kirjoituksissa mainittiin usein, montako miljoonaa eri selvitykset arvioivat raitiotien maksavan ja miten tämä summa suhteutuu esimerkiksi Tampereen vuotuiseseen budjettiin. Yleensä ratikan hinta-arvioiden väitettiin olevan liian alhaisiksi laskettuja.

Katuraitiotien todellisista kustannuksista lienee lisääaineistoa tulossa syksyllä, mutta julkisuudessa olleet yli 200 miljoonan euron kustannusarviot pelkästään Hervanta-Lentävänniemi -välistä eivät hyvää lupaa.

(Raimo Sirén, kok, AL 28.7.2011: 18)

Suunnitellun yhden ja ainoan pikaratikkalinjan kustannukset ovat alustavien arvioiden perusteella noin 200 miljoonaa euroa. Ammattiopistoissa käytetty

sääntö on, että todelliset kustannukset ovat vähintään 1,5-kertaiset alustaviin yleissuunnitelmiin verrattuna. Helsingin metrohankkeissa kertoimet ovat vielä isommat. Varovaisesti arvioiden Hervannan ja Lielahden välisen pikaratikan rakentamiskustannukset olisivat 300 miljoonaa.

(Matti Höyssä, kok, AL 14.10.2012: 16)

Vastustajien mielissä ratikka oli usein vain rahareikä, johon ei ole varaa ja joka ei tule tuottamaan sellaisia hyötyjä kuin hankkeen puolustajat väittivät. Kun puolustajat toivat peliin muita lukuja, vastustajat kyseenalaistivat myös esimerkiksi raitiotien arvioidut matkustajamäärät. Tällainen argumentointi oli erityisesti perussuomalaisten edustajien suosiossa.

Se (raitiotie) tulisi kuluttamaan jatkuvasti enemmän kuin sillä saavutettaisiin. (...) Tässä taloustilanteessa ei ole järkeä syöksyä mielettömiin investointeihin. Nykyisetkin aiheuttavat jo liikaa menoja kaupunkilaisten hyvinvoinnin kustannuksella.

(Kari Lindbom, ps, AL 25.5.2014: 65)

Vuoden 2013 tilinpäätös saatiin erinäisillä konsteilla näyttämään 0-tulosta, tosiasiallisesti talouden alijäämä lähentelee pikkuhiljaa 100 miljoonaa euroa. Kaikesta huolimatta suuria suunnitellaan.

(Ossi Aho, ps, AL 8.6.2014: 55)

Raiteilla kulkeva ratikka on taloudellinen riippakivi, joka sitoo yhdiskunnan kehityksen kiskoihin ja jakaa maankäytön ja liikenteen hyödyt epäoikeudenmukaisesti.

(Lassi Kaleva, ps, AL 19.6.2014: 32)

Ajallisesti raitiotien vastustajien talousargumentointi oli vilkkainta aineiston loppupäässä, jolloin raitiotietä vastustavien kirjoitusten määrä yleisestikin lisääntyi. Vuosina 2010–2013 raitiotiehen talousargumentein penseästi suhtautuvia tekstejä kertyi viisi, kun taas seurannan kahtena viimeisenä vuonna 20 kappaletta. Vilkkainta argumentin käyttö oli vuonna 2015. Silloin raitiotien vastustajat puhuivat paitsi Tampereen taloudellisesta tilanteesta, myös arvelivat, että valtion panostus raitiotiehankkeeseen on uuden hallituskauden alettua vähintään epävarmaa. Tämän takia

ratikkahankkeen talous ei heidän mukaansa ollut niin vahvalla pohjalla kuin hankkeen puoltajat väittivät.

Nyt on sitten luettu lehdestä sekin, että valtiovalta pistää jarruja Tampereen ratikkahankkeelle. (...) Ennustan, että rahaa ei Tampereen ratikkaan heru tällä hallituskaudella senttiäkään. Edellisen hallituksen periaatepäätös valtion mukaantulosta 30 prosentilla Tampereen ratikkarahoitukseen lyödään näin palasiksi. (...) Ja jos valtio ei lähde Tampereen ratikkahankkeeseen, ei kaupunki sitä yksin tee, se on selvää. Tampereen on paras alkaa selvittää ratikan vaihtoehtoa.

(Jari Niemelä, sdp, AL 27.10.2015: 32)

...päätös rakentamisvaiheeseen siirtymisestä tehdään 2016, jos kehitysvaiheessa päästään ratkaisuun, jonka kustannukset eivät ylitä maanrakennuskustannusindeksiin sidottua 250 miljoonan hintaa (...) Jos valtio ei osallistu kustannuksiin 30 prosentin osuudella, kantamme on selvä: ratikkaa ei rakenneta.

(Aila Dünder-Järvinen ja Ulla Kampman, sdp, AL 28.10.2015: 36)

Sekä toimittaja Aki Taponen (23.10.) että SDP:n valtuutettu Jari Niemelä (27.10.) ennustelevat, että valtiolta ei riitä miljoonia ratikkaan. Siitä huolimatta Tampereen kaupunki esittää jälleen tulevan vuoden budjettiin 5 miljoonaa ratikan suunnitteluun. Valtuusto on tehnyt ratikkapäätöksen ehdollisena: ei valtion tukea - ei ratikkaa. Järjettömän hankkeen suunnitteluun on käytetty jo yli 5 miljoonaa. (...) On mielenkiintoista nähdä, saako Tampereen valtakolmitio pidettyä väkensä rivissä.

(Terhi Kiemunki, ps, AL 30.10.2015: 38)

Yllä olevista lainauksista sdp:n Dünder-Järvisen ja Kampmanin yhteistekstissä, mutta erityisesti ps:n Terhi Kiemungin kirjoituksessa näkyy myös toinen todennäköinen syy talousargumentoinnin kiihtymiselle juuri vuonna 2015. Tämän tutkimuksen aikarajaus on perusteltu sillä, että vaikka lopullinen raitiotien rakentamispäätös tehtiin 2016, oli asia käytännössä päätetty jo vuonna 2015. Raitiotiehen negatiivisesti suhtautuvat kirjoittajat tukevat näissä esimerkeissä rajauksen perusteluja. Päätös raitiotiestä tehtiin 2014 kuitenkin tietyn reunaehdoin: raitiotien hinnaksi tulee tulla korkeintaan 250

miljoonaa euroa, ja valtion tulee osallistua rakennuskustannuksiin 30 prosentin osuudella. Päätöksen jälkeen oli selvää, että poliittinen tahto raitiotien rakentamiseksi oli noilla reunaehdoilla löytynyt. Siksi on luonnollista, että raitiotien vastustajat päätöksen jälkipyykkiä puidessaan yrittivät saada asiaa vielä aidosti avatuksi noita reunaehtoja horjuttamalla.

9.4. Tampere ja muut: hyötyä kaikille vai kehyskuntien kuppamista

Analysoiduista kehyksistä toiseksi pienin, Tampere ja muut, on jo jossain määrin harvinaisempi kuin kolme yleisintä kehystä. Raitiotiehanke oli fyysisesti Pirkanmaan keskuskaupungin Tampereen päätös, mutta sen vaikutus ei rajautunut vain kaupungin alueelle.

Tampere ja muut -kehyksen piirissä argumentointi keskittyi siihen, onko raitiotiehanke ympäröivän alueen kannalta kokonaisuudessaan hyöty vai rasite, koituuko siitä suhteellisesti kustannuksia vai etuja ja liittyykö hanke enemmän kaupunkiin vai koko maakuntaan. Samalla raitiotiehanke peilattiin hyvässä ja pahassa maakunnan ja muun Suomen erinäisiin (pääasiassa) liikennehankkeisiin.

Ajallisesti raitiotiehanke vastustajien artikkelit painottuivat selkeästi kerätyn aineiston alkuvuosiin. Kerätyssä aineistossa näkyi yleisesti, että silloin kun keskustelu oli aktiivisimmillaan, niin kaikki kehykset olivat myös selvemmin käytössä. Taulukosta 13 (sivu 76) selviää, että näin oli myös Tampere ja muut -kehyksen kohdalla. Hankkeeseen negatiivisesti suhtautuvat toivat kuitenkin kehystä esiin selkeästi vasta kerätyn aineiston loppupuolella, kun päätös raitiotien rakentamisesta alkoi varmistua.

Puoltajilla kehyksen käyttö jakaantui selkeästi kahteen jaksoon, toinen aineiston alkupuolella ja toinen, kun puitiin kesän 2014 raitiotiepäätöksen jälkipyykkiä. Neutraalin tai vaikeasti määriteltävän kannan ottaneet artikkelit tasapainolivat purkaen vastakkainasettelua raitiotien ja muun maakunnan hankkeiden välillä, asettaen silti voimakkaita ehtoja sille, missä kohdin raitiotietä voi pitää kannatettavana hankkeena. Keskeinen vastakkainasettelu liittyi Tampereen lähijunayhteyksien kehittämiseen.

Taulukko 13: Tampere ja muut -kehysten ajallinen jakautuminen.

Tampere ja muut	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Yht.
<i>Positiivinen</i>	1	3	2	0	0	5	11
<i>Negatiivinen</i>	0	0	3	0	5	3	11
<i>Neutraali/ muu</i>	0	1	1	1	2	0	5
<i>Yhteensä</i>	<i>1</i>	<i>4</i>	<i>6</i>	<i>1</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	27

Sekä ratikka että lähijunaliikenteen kehittäminen ovat kannatettavia ajatuksia, kun vain jostakin saadaan rahat niiden toteuttamiseen. Kyse ei nimittäin ole pikkurahoista. (...) Lähijunaliikenteen ja ratikan suunnittelu elää omaa elämäänsä. Nyt on tehty kauniita piirroksia, joiden toteutumiseen on vielä pitkä aika.

(Lasse Oksanen ja Hannu Soro, TamSit, AL 23.4.2011: 22)

Toisaalta poliitikot korostivat tiettyjä maakuntatason hankkeita raitiotietä tärkeämpinä, mutta varoivat kohdistamasta kritiikkiään suoraan raitiotietä vastustavaksi. Esimerkiksi nokialainen kunnanvaltuutettu Mikko Väre korosti nimenomaan nokialaisten etua, muttei sinänsä pitänyt raitiotietäkään huonona hankkeena.

Toimiva lähijunayhteys on nokialaisille varmasti yhtä tärkeä kuin pikaratikka lentävänniemeläisille. Hyvinvointia tulee koko Pirkanmaalle, kun sillä on tarjota vetovoimainen keskuskaupunki ja omaleimaiset kehyskunnat. Tämän edistämiseksi tarvitsemme jatkossakin toimivaa yhteistyötä yli kuntarajojen ja asiallisia mielipiteitä monesta suusta.

(Mikko Väre, kok, AL 10.1.2014: 15)

Puolueista keskusta ja vihreät puhuivat vahvasti Tampere ja muut -kehystä käyttäen. Neutraalien tekstien osalta kumpikaan puolue ei silti painottunut erityisen selkeästi, vaan aineistossa oli kirjoittajia useista eri ryhmistä.

9.4.1. Vetovoimatekijä koko maakunnalle

Tampere ja muut -kehysten kautta raitiotiehankkeen puoltaminen oli vihreiden näytös, sillä aineistoon päätyneistä kirjoituksista joka ikinen oli vihreitä edustavan henkilön kirjoittama. Painotusta voidaan pitää voimakkaana, sillä tekstejä kertyi usean vuoden

aikana 11, eikä kyse siten ole esimerkiksi vain yksittäisestä keskustelusta tai kirjoittajasta. Kirjoittajia oli yhteensä kuusi. Joukossa oli yksi kolmen valtuutetun yhteiskirjoitus, mutta heistä vain yhdelle tämä oli ainoa kyseiseen kehykseen tarttuva teksti.

Kirjoituksissa korostui näkökulma siihen, että haluttiin osoittaa raitiotiehankeeseen hyödyttävän koko maakuntaa.

Ajallisesti kehyksen positiivisilla kirjoituksilla oli kaksi painopistettä. Kehys esiintyi harvakseltaan mutta säännöllisesti aineiston alkupäässä vuosina 2010–2012. Tämän jälkeen se painui täysin pimentoon 2013–2014, ennen kuin purskahti taas aktiiviseksi vuonna 2015. Toisin sanoen, siihen vedottiin debatin alkumetreillä, mutta keskustelun käydessä kuumimpana puoltajat eivät halunneet koskea siihen lainkaan. Sen sijaan, kun päätös oli käytännössä tehty ja koitti jälkipyykin pesun aika, raitiotiehanke otettiin puheissa taas vahvasti osaksi myös laajempaa maakunnan ja alueen kehittämistä, sekä alueen tai jopa koko Suomen etua.

Vuosien 2010–2012 kirjoituksissa puoltajat keskittyvät perustelemaan, miksi raitiotie pitäisi myös seudullisesti asettaa prioriteetiksi. Keskustelu voi usein olla lähtöisin jostain muusta kuin raitiotiestä, mutta hankkeen puoltajat nostavat sen yleisten alueellisten kehittämishankkeiden rinnalle. Näin tehdään esimerkiksi puhuttaessa Pirkanmaan seudun mahdollisesta nykyistä tiheimmästä lähijunaliikenteestä.

Kauppakamarin idea on hivenen pätkähullu. Ei ole muka varaa reilun sadan miljoonan ratikkalinjaan, mutta rahaa riittäisi rakentaa uusi rautatie. En minä vastusta uutta rataa, mutta joku priorisointi näissä infrahankkeissa pitää olla. Ensin rakennettakoon vaikuttavimmat ja kustannuksiltaan edullisimmat hankkeet (raitiotieverkko) ja sitten siirrytään pätkimään noita kiertoratoja.

(Sakari Kestinen, vihr, AL 11.10.2010: 18)

Huomio kiinnittyy muotoiluun ”en vastusta, mutta...” Verhotummissa muodoissa sama toistuu useissa Tampere ja muut -kehystä edustavissa raitiotietä puoltavissa teksteissä. Ei vastusteta muita hankkeita ja jopa todetaan, etteivät ne ole raitiotielle vastakkaisia, mutta samaan hengenvetoon nostetaan raitiotie kuitenkin näitä muita tärkeämmäksi ja ensisijaisesti toteutettavaksi hankkeeksi.

Linjaston rakentaminen on järkevää aloittaa sieltä, mistä jo tänään saadaan suurimmat hyödyt: Hervannan ja keskustan väliseltä osuudelta. Bussit, junat ja ratikat eivät sulje toisiaan pois. Raitiotiellä ei voi korvata kaikkia bussilinjoja. Tarkoitus on korvata ensisijaisesti ne välit, joissa bussiliikenteen kapasiteetti ei riitä. Lähijuna nykyisillä kiskoilla täydentää linjastoa tarjoten pikayhteyden erityisesti naapurikuntiin.

(Sakari Kestinen, Otto Auranen ja Jaakko Stenhäll, vihr, AL 17.10.2012: 19)

Tämä näkökulma pysyi pinnalla debatin alussa, mutta painui pimentoon, kun raitiotiehanke saapui päätäntävaiheeseensa. Kun päätös oli käytännössä tehty vuonna 2015, näkökulma palasi sävyiltään hiukan muuttuneena. Nyt raitiotien puoltajat keskittyivät muistuttamaan, että voimakkaasti Tampereelle keskittyvä hanke on myös maakunnan etu ja nimenomaan vahvasta keskustasta hyöttyy myös koko maakunta. Tämä näkyi esimerkiksi keskustelussa, joka heräsi punkalaitumelaisen Heikki Vanha-Juheen kirjoitettua Aamulehdessä, että raitiotie keskittää maakunnan tarvitsemaa rahoitusta liikaa Tampereelle, ja perussuomalaisia edustavan Ossi Ahon puollettua tätä näkemystä. Vihreiden Juhana Suoniemi vastasi kirjoituksiin voimakkaasti:

(Perussuomalaisten Ossi) Aho ja (Heikki) Vanha-Juhe ajattelevat ilmeisesti niin, että Tampereen seutu eli noin 4/5 pirkanmaalaisista ei ansaitse lainkaan panostusta valtiolta, vaan niukat rahat pitäisi käyttää kaikki tiestön kunnossapitoon haja-asutusalueella. Toki tärkeä asia, mutta herroilta unohtuu valitettavasti se, että myös haja-asutusalueet tarvitsevat vahvaa keskuskaupunkiseutua.

(Juhana Suoniemi, vihr, AL 13.2.2015: 42)

Samansuuntainen, mutta pehmeämpi kannanotto seurasi vihreiden Jaakko Stenhälliltä. Hänenkin tekstissään korostuu, että raitiotie on nyt keskustan kehittymisen hanke, josta hyöty valuu joskus suoraan mutta enemmän välillisesti myös seutukunnalle.

Kun keskustan rakenteen kehittyminen luo uudenlaista palvelutarjontaa, lisää se myös koko seudun houkuttelevuutta ja arvoa. Esimerkiksi uudet ravintolat syntyvät yhtä aikaa kaupungin keskustan ohella myös koko seudun omiksi. Tämä osaltaan lisää Tampereen houkuttelevuutta, ja lisää muussa tapauksessa Helsinkiin suuntautuvaa muuttoliikettä koko seudulle. (...) Onkin ilmeistä, että

vaikka ratikka alkuvaiheessaan kulkeekin vain yhtä reittiä, kannattaa hanke nähdä koko seudun yhteisenä etuna. Ilman ratikkaa hajautuneen yhdyskuntarakenteen kustannuksia joutuisi maksamaan koko yhteiskunta ja kaupungistumisen hyödyt jäisivät Tampereen osalta saamatta koko Suomelta. Ennen kaikkea toteutumaton investointi ei näinä aikoina olisi ainakaan kenellekään Tampereen seudulla asuvalle tai työskentelevälle eduksi.

(Jaakko Stenhäll, vihr, AL 25.11.2015: 35)

Voisi siis sanoa, että siinä missä keskustelun alkuaikoina puolustajat keskittyivät purkamaan vastakkainasettelua muihin alueellisiin hankkeisiin, siirtyivät he keskustelun loppupuolella vahvemmin kaupunkikeskustaa painottavaan puheeseen, jossa samalla vahvasti yritettiin vakuuttaa maakuntatahoja siitä, että kyllä hanke heillekin hyötyä tuo.

9.4.2. Kaupunki maksattaa hankkeensa muilla

Siinä missä vihreät valtasivat raitiotiehanketta puoltavan Tampere ja muut -kehysten käyttöön, oli kehysten hankkeeseen negatiivisesti suhtautuva osa aineistoa kehysten osalta voimakkaan keskustapainotteinen. Yhdestätoista aineiston tekstistä kahdeksan oli keskustalaisten kirjoittamia. Lisäksi yksi kirjoittajista, joka vielä tekstin julkaisuhetkellä toimi vihreiden valtuutettuna, siirtyi myöhemmin keskustan riveihin. Kirjoittajia oli yhteensä viisi, mutta on huomattavaa, että peräti kuusi kappaletta teksteistä on keskustan kansanedustaja Mikko Alatalon kynästä. Hän siis vastasi keskustan dominoinnista tässä kehyksessä suurelta osin yksin.

Ajallisesti tekstit painottuivat selkeästi keskustelun loppupäähän. Kahdeksan yhdestätoista tekstistä julkaistiin vuosina 2014–2015. Tätä ennen kehystä negatiivisesti käyttäviä tekstejä näkyi vain kolmen kirjoituksen rypäs vuonna 2012. Erityisesti vuosi 2014 on mielenkiintoinen: päätöskeskustelu kävi kuumimmillaan, ja Tampere ja muut -kehykseen vedottiin viidessä raitiotiehankkeeseen negatiivisesti suhtautuvassa kirjoituksessa. Puolustajat eivät kuitenkaan vastanneet samaan kehykseen vedoten yhtä ainoaa kertaa, vaikka olivat aiemmin nähneet hankkeessa etuja juuri tämän saman kehysten näkökulmasta.

Sovitteleva ja maakunnan kokonaisuutta korostava näkökulma palasi keskusteluun vasta, kun päätös oli jo käytännössä tehty. *Tampere ja muut* -kehystä käyttäviä hankkeeseen

negatiivisesti suhtautuvia tämä ei kuitenkaan vakuuttanut, vaan he syyttivät raitiotiehankkeen edistymistä nimenomaan muun maakunnan kustannuksella, jopa sen ”rahat vieden”.

Vuonna 2012 näkynyt kehysten aktivoituminen raitiotien vastustajien puheissa liittyi valtion päätöksiin jakaa rahaa erinäisiin liikennehankkeisiin. Tämä osoitti raitiotiehankkeen vastustajille sen olevan ristiriidassa muun maakunnan hankkeiden kanssa. Keskustan edustajat totesivat moisen edustavan ”keskittämispolitiikkaa”.

Liikenneministeri Merja Kyllönen kertoi Aamulehdessä (AL 16.2.), että valtion rahat eivät riitä uusiin investointeihin valtateillä 3 ja 9. Sen sijaan Tampereen katuratikan valtion tuki on myötätuulessa. Onko tässäkin taas yksi keskittämisen ideologiaan perustuva hallituksen valinta? Kun katsoo kahden viimeisen vaalikauden ajalta Pirkanmaalla toteutettuja suuria liikenneinvestointeja, niin ne ovat pääosin hyvin Tampere-keskeisiä.

(Ari Lamminmäki, kesk, AL 27.2.2012: 17)

Tasapuolisuuden pitäisi liikennehankkeissa toteutua paremmin koko maakunnan alueella. Jo sovitusta hankkeista, kuten kolmostie, on pidettävä kiinni. Hallitusohjelmassa on voimakas painotus suurten kaupunkien joukkoliikenteen tukemiseen ja raideliikenteeseen. (...) Pikaratikka voi olla tarpeellinen Tampereelle. Niin itsekeskeisiä ei meidän tamperelaisten pidä kuitenkaan olla, että kuvittelisimme, että pikaratikka on vastaus koko maakunnan liikennetarpeisiin. (...) Vai ollaanko sitä mieltä, ettei maaseutuun kannata satsata, koska sieltä mennään vain hautausmaalle?

(Mikko Alatalo, kesk, AL 9.3.2012: 15)

Vuonna 2012 julkaissut kirjoitukset määrittelevät kehysten sävyn. Erityisesti Alatalo palaa vuonna 2014 samaan argumentointiin, jota hän käytti jo 2012: raitiotie edustaa liiallista keskittämistä, ja on siksi vastustettava hanke.

Maan hallitus rakastaa keskittämistä. Ymmärrän kaupungistumisen, mutta pitääkö sitä kiihdyttää? Hallitus on ajanut maaseutua, sen työpaikkoja ja palveluja alas. Muuttoliikettä kaupunkeihin kiihdytetään. Myös Tampereella on

väestön kasvuennusteet asetettu yläkanttiin olettaen, että väki ajetaan pois maakunnista.

(Mikko Alatalo, kesk, AL 13.6. 2014: 37)

Tampereen ratikka on muuttunut liikennehankkeesta "kokonaisvaltaiseksi yhdyskuntarakenteen tiivistämishankkeeksi".

(Mikko Alatalo, kesk, AL 7.7.2014: 33)

Alatalon huutoon yhtyivät myös muut poliitikot:

Koko Pirkanmaan näkökulmasta Tampereen valitsevat tunneli- ja ratikkaratkaisut merkitsevät keskittämistä ja valtion liikennesurssien sitomista kantakaupungin kannaksen liikennevirtojen uudelleensijoittamiseen. Muu maakunta saa edelleen toivoa esimerkiksi rautatieasemien uudelleen järjestelyjä tai Kuru-Herranen välin korjaamista.

(Juha Kuisma, kesk, AL 16.7.2014: 35)

Tässä vaiheessa vuoden 2015 koittaessa kehukseen palasivat myös raitiotiehankkeen puoltajat. Heidän vakuuttelunsa siitä, miten raitiotie on myös maakunnan etu, eivät kuitenkaan hankkeen vastustajia jarruttaneet. Hyvä esimerkki on perussuomalaisten Ossi Ahon käymä sanasota vihreiden Juhana Suoniemen kanssa. Sanailu sai alkunsa punkalaitumelaisen Heikki Vanha-Juhen mielipidekirjoituksesta, joka myötäili raitiotien vastustajien näkemystä siitä, että hanke edustaa keskittämistä.

Juhana Suoniemi vastasi (1.2.) punkalaitumelaisen Heikki Vanha-Juhen kirjoitukseen, että "Tampereen kaupunkiseudun kehittäminen ei ole muilta pois". Väite on irti todellisuudesta. Valtiolta ei enää riitä rahaa maakunnan tiestön kunnossapitoon eikä muihinkaan hankkeisiin, koska Tampere imee kohteisiinsa merkittävät määrät valtion tukea.

(Ossi Aho, ps, AL 7.2.2015 s.54)

Olen Juhana Suoniemen kanssa samaa mieltä, että Pirkanmaa tarvitsee vahvan keskuskaupunkiseudun (13.2.). Se ei silti saa tapahtua maakunnan kustannuksella.

(Ossi Aho, ps, AL 15.2.2015: 48)

Raitiotien puoltajat eivät toisin sanoen saaneet sen vastustajia perääntymään kehysten käytössä tai tuotua kantaansa raitiotien hyödyllisyydestä koko alueelle mitenkään vallitsevaksi olotilaksi keskusteluun. Pikemminkin, koska puolustajat käyttivät aineiston alkupäässä tätä kehystä vastustajia enemmän ja vastustajat heräsivät siihen vasta päätöksen ollessa jo loppusuoralla tai tehty, voi sanoa, että tässä aineistossa raitiotiehankkeen vastustajat valtasivat kehystä itselleen keskustelun edetessä.

9.5. Ympäristö: liikennepäästöjen vähentäjä vai saasteisen kaupungin synnyttäjä

Ympäristö oli pääasiallisista kehyksistä harvinaisin, ja esiintyi aineiston 120 artikkelin joukossa vain 15 kertaa. Kirjoittajaryhmistä perussuomalaisten edustajat eivät soveltaneet ympäristökehystä artikkeleissa kertaakaan.

Erikoinen piirre kehyksessä on, ettei ympäristöä valittu kehykseksi yhdessäkään neutraalissa tai kannaltaan vaikeasti määriteltävässä artikkelissa, vaan kaikki sitä soveltavat tekstit olivat selkeästi joko raitiotiehankkeen puolesta tai sitä vastaan. Kantojen jakauma on esitetty taulukossa 14 (sivu 82).

Kehys ei kuitenkaan ollut erityisesti suositumpi puolustajien tai vastustajien keskuudessa: positiivisesti raitiotiehankkeeseen suhtautuvista kirjoituksista ympäristökehystä sovelsi yhdeksän kappaletta, ja negatiivisesti suhtautuvista kuusi. Kun lukuja tarkastellaan suhteessa positiivisen ja negatiivisen kannan ottaneiden artikkeleiden kokonaismäärään, oli kehys kummassakin melko lailla samassa määrin käytetty.

Taulukko 14: Ympäristökehysten ajallinen jakautuminen.

<i>Ympäristö</i>	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Yht.
<i>Positiivinen</i>	0	1	3	1	3	1	9
<i>Negatiivinen</i>	0	0	0	0	3	3	6
<i>Neutraali/ muu</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Yhteensä</i>	0	1	3	1	6	4	15

9.5.1. Puhtaamman ympäristön edistämistä

Yhdeksästä ympäristökehityksen raitiotietä puoltavasta artikkelista viidessä kirjoittajana ovat ryhmistä vihreiden edustajat (yhdessä tapauksessa yhteistyössä vasemmistoliiton edustajan kanssa). Ympäristökehitykseen vetoavia raitiotiehankkeen puoltajia löytyy kuitenkin useista ryhmistä. Puoltajien teksteissä kehityksellä ei ole selkeää huippua, vaan ympäristökehitys esiintyy melko tasaisesti läpi koko tutkimusaineiston. Aktiivisinta kehityksen soveltaminen on vuoden 2014 kohdalla, kun mielipidekirjoitusten julkaisutahti on ylipäätään ollut vilkkain.

Monesti ympäristökehitys ei ole artikkelin ainoa tai edes keskeisin lähestymiskulma aiheeseensa. Varsinkin aineiston alkupäässä ympäristöaiheisiin liittyviä argumentteja lähinnä todetaan tekstissä itsestäänselvyyksinä, joihin ei käytetä sen kauemmin aikaa.

On turha verrata kaupungin keskustassa autojen seassa kiemurtelevien vanhanaikaisten ratikkalinjojen ja täpötäysien usein liikennöivien lähijunien päästöjä toisiinsa. Tampereen ratikka ajaisi suoraa ja autotonta reittiä verrattuna Helsinkiin.

(Juhana Suoniemi, vihr, AL 20.7.2011: 16)

Moderni kaupunkiraitiotie vastaa väestöpohjamme kasvuun, sujuvoittaa liikennettä ja vähentää päästöjä.

(Olli-Poika Parviainen, vihr, AL 6.3.2012: 17)

Yksi ratikka vie kaduilta pois 40 yksityisautoa ja kaksi bussia. Hiilidioksidipäästöt vähenevät, viihtyisyys ja ilmanlaatu paranevat.

(Auli Korhonen, sd, AL 23.9.2012: 18)

Ensimmäinen kokonaisvaltaisemmin ympäristö kärkeenään etenevä artikkeli on julkaistu vasta vuonna 2014, vasemmistoliiton ja vihreiden edustajien yhteiskirjoituksena.

Kun Tampereella käydään keskustelua liikenneratkaisuihin, on keskeistä tarkastella myös niiden vaikutusta ilmastoon. Tuorein tieteellinen näyttö osoittaa, että ilmasto lämpenee vauhdilla ja edessä on suuria mullistuksia, elleimme toimi nopeasti päästöjen vähentämiseksi. Ilmastönäkökulma tulee huomioida kaikessa päätöksenteossa. (...) Yksi merkittävimmistä ilmastoteoista

on vähentää liikenteen hiili-dioksidipäästöjä korvaamalla yksityisautoilua joukkoliikenteellä. (...) Yhdessä kävely- ja pyöräilymahdollisuuksien jatkuvan kehittämisen kanssa se tuo liikennettä ilmasto-vastuulliselle 2010-luvulle.

(Hanna Hakko, vihr, ja Varpu Jutila, vas, AL 24.5.2014)

Teksti eroaa aiemmista siinä, että ympäristönäkökulmat eivät ole vain jotain mainittavaa ja lisätuki omalle kannalle, vaan keskeinen seikka, jonka kautta myös kytkökset muihin teemoihin perustellaan. Tuollaisenaan se jää myös ainoaksi laatuaan uutena keskustelunavauksena. Ympäristö on raitiotien puolustajien teksteissä näkökulmille ennemmin lisätuki, kuin se noja, jonka uskotaan saavan lukija vakuuttuneeksi. Ainoa toinen ratikkaa puoltava teksti, jossa ympäristö noin korostuu, löytyy vihreiden Olli-Poika Parviaiselta (AL 17.8.2015), kun hän kirjoittaa vastinetta ympäristönäkökulmaa vastaan voimakkaasti hyökkäävälle keskustan Mikko Alatalolle.

9.5.2. Betonikaupunki on saasteinen kaupunki

Raitiotiehankkeen vastustajien puheissa ympäristökehys ei aineiston alkupuolella näkynyt. Siihen tartuttiin hankkeeseen negatiivisesti suhtautuvien teksteissä vasta vuoden 2014 kohdalla. Kuudesta aineistoon poimitusta tekstistä kaksi julkaistiin lähekkäin loppukesästä 2014 ja loput tasaisesti tipoitain syksyn 2014 ja loppuvuoden 2015 välillä. Hieman yllättäen raitiotien vastustajien teksteissä ympäristönäkökulma – silloin kun siihen tartuttiin – oli kuitenkin suuremmassa ja selkeämmässä roolissa kuin monilla ratikan puolustajilla.

Ympäristökehukseen nojautuvista raitiotiehen penseästi suhtautuvista kuudesta tekstistä peräti viisi oli ryhmäkohtaisesti tarkastellen keskustan edustajien kirjoituksia. Kolme teksteistä oli kirjoittanut pirkanmaalainen kansanedustaja Mikko Alatalo ja kaksi lempääläläinen kunnanvaltuutettu, kirjoitusten julkaisuhetkellä keskustan kansanedustajaehdokkaana toiminut Juho Kuisma. Ainoa ei-keskustalaisen teksti löytyi sitoutumatonta Tampereen puolesta -ryhmää edustavalta Yrjö Schafeitelilta.

Keskeinen teema ympäristökehyksellä raitiotiehanketta vastustavilla oli, että ratikka itse asiassa aiheuttaa ympäristötuhoa ja vähentää kaupungin viihtyisyyttä, koska se tuo mukanaan liian tiivistä rakentamista. Juha Kuisma puki raitiotien, ja muutkin pinnalla olleet suuret rakennushankkeet kaupungissa ”betonikaupungin filosofiaksi”.

Kaikki nämä ovat suhteellisen raskasta ja keskittävää rakentamista. Ne ovat betonikaupungin filosofiaa. Varsinkin ratikkalinja vaatii ympärilleen raskasta ja tehokasta kerrostalorakentamista. Voi kirpeästi kysyä, tiivistääkö vai hajottaako ratikka todellisuudessa kaupunkirakennetta. (...) Biokaasubussien tuoma vaihtoehto olisi ilmastovaikutuksiltaan vähintään sama, mutta infran rakentamisen kannalta se olisi kaupunkitaloudellisesti edullisempi, koska uudet asukkaat sijoittuisivat kaikkialle kaupunkiin orgaanisen lisärakentamisen kautta.

(Juha Kuisma, kesk, AL 25.11.2014: 32)

Kuisma siis kyseenalaistaa ratikan väitetyt positiiviset vaikutukset ympäristölle. Hänen tekstissään näkyy toinenkin ympäristökehukseen liittyvä argumentti: hän kyseenalaistaa raitiotien ilmastovaikutukset sanoen, että sama tulos olisi saavutettavissa muutenkin. Vielä suuremmin asian tekee Mikko Alatalo tekstissään, joka on otsikoitu ”Kaupunkeja tiivistävä ilmastopolitiikka ei toimi”.

Tuore suomalaistutkimus kertoo, että suurin hiilijalanjälki on kaupungin keskustassa asuvalla. Uudisrakennusten asukkaiden hiilijalanjälki on kaupunkikeskustoissa jopa puolet suurempi kuin väljemmin rakennetuilla alueilla ja maaseudulla. Liikkuminen yksityisautoilla on ainoa asia, missä keskustojen ulkopuolella asuvat aiheuttavat enemmän päästöjä kuin ydinkeskustojen asukkaat. Toisaalta tämä seikka on ratkaistavissa, kun teknologia kehittyy, hybridi- tai sähköautoilla sekä sähköbussilla. (...) Tässä mielessä on syytä kysyä myös Tampereen ratikan todellista hyötyä ilmaston kannalta. Missä vaiheessa ratikkaan ja siihen liittyvään tiiviiseen kerrostalorakentamiseen kulutettu energia muuttuu ympäristön kannalta myönteiseksi saataviksi - saatikka kannattavaksi veronmaksajille? Ratikkarakentaminen edellyttää raskasta rautaa, betonia, asfalttia ja vaijeria.

(Mikko Alatalo, kesk, AL 13.8.2015: 36)

Alatalon teksti sai myös ratikan puolustajat heräämään, ja vihreiden Olli-Poika Parviaisen kirjoittamaan siihen ympäristökärkeä vahvasti korostavan vastineen.

Alatalo päättää tekstinsä todeten, että on aika lopettaa miljoonakaupunkien ihannointi. Tässä näkyy, miten ympäristökehys limittyy muualle. Pelkkä ympäristökannan toteaminen ei ole tarpeeksi, vaan asia kytetään samanaikaisesti niin kysymyksiin

joukkoliikenteestä (biokaasubussit tai sähköautot), kaupunkisuunnittelusta (kaupungin tiiviys ja viihtyisyys) kuin taloudestakin (ratikan kannattavuus veronmaksajille). Raitiotietä puoltavien kanta halutaan osoittaa vääräksi kerralla ja kokonaisvaltaisesti.

9.6. Epätäydelliset kehykset: ratikka toiveiden tynnyrinä

Viiden pääasiallisen kehyksen lisäksi teksteissä esiintyi lukuisia hajanaisia argumentteja tai sirpaleisempia kehyksiä, jotka eivät olleet niin yleisiä, että niitä olisi perusteltua nostaa tarkkaan erillistarkasteluun. On kuitenkin hyvä tarkastella suurpiirteisesti, millaista argumentointia pääasiallisten kehysten ulkopuolelle jäi.

Raitiotiehanke kytkettiin monissa kirjoituksissa muihin kaupungin suuriin hankkeisiin. Tämä keskustelu ei ollut suoranaisesti argumentointia puolesta tai vastaan. Se on silti osin analyysin kannalta olennaista, sillä kirjoituksissa luotiin mielikuvaa raitiotiestä ikään kuin muiden hankkeiden sivussa tai jopa vääjäämättä toteutuvana hankkeena. Näin ne poikkesivat sävyltään selvästi pelkkään raitiotiehankeeseen keskittyvistä teksteistä. Tämän kehyksen yleisyyden arviointi oli sikäli haasteellista, että raitiotien ollessa niissä määritelmällisesti sivuroolissa, osa tällaisista kirjoituksista putosi todennäköisesti pois aineiston rajauksen yhteydessä. Nämä puheet kuitenkin esittivät raitiotien eräänlaisena toiveiden tynnyrinä, joko niin, että sen rakentaminen mahdollistaisi monia muita asioita, tai niin että sen rakentamatta jättäminen vapauttaisi rahaa muuhun. Silloin tällöin kirjoittaja vain tyytyi luettelemaan eri asioita, joita Tampereella tai sen lähialueella voisi tai pitäisi tehdä. Tällöin joko peräänkuulutettiin priorisointia tai julistettiin, että näitä kaikkia tulisi ajaa eteenpäin.

Selkeämmin raitiotiehen liittyvä kehys on hankkeen yhdistäminen päätöksenteon demokraattisuuteen tai kunnalliseen demokratiaan yleisesti. Erityisesti hankkeeseen neutraalisti tai negatiivisesti suhtautuvat nostivat esiin vaihtoehtoa, jossa raitiotien rakentamisesta pitäisi päättää käyttäen apuna neuvoa antavaa kunnallista kansanäänestystä. Raitiotien puolustajat eivät idealle lämmenneet vaan totesivat sen olevan enemmän yritys jarruttaa raitiotiepäätöstä. Aamulehti moitti pääkirjoituksessaan vihreiden valtuutettua Irene Roivasta siitä, että hän oli valtuustopuheessaan vähätellyt kunnallista kansanäänestystä (pääkirjoitus, AL 18.6.2014: 2). Roivanen kiisti vähättelyn, mutta piti äänestystä silti huonona ideana.

Kommenttina Aamulehden 18.6. julkaisemaan "Jälkikirjoitukseen" totean, että en torjunut puheenvuorossani neuvoa antavaa kansanäänestystä, vaan totesin sen olevan "tässä vaiheessa" lähinnä pyrkimys jarruttaa hanketta.

(Irene Roivanen, vihr, AL 19.6.2014: 33)

Kysymyksessä suorasta demokratiasta näkyi, että raitiotiehen positiivisesti suhtautuvien riveistä ei kuulunut vaatimuksia uusista selvityksistä tai äänestyksistä, vaan Roivasen kanta vaikutti edustavan heidän mielipidettään tarkemmin. Raitiotien vaatijat kokivat, että selvityksiä ja kuulemisia oli jo järjestetty tarpeeksi. Esimerkiksi vuonna 2015 vihreiden Juhana Suoniemi kehui ratikkaa Tampereen parhaiten selvitetyn kehityshankkeeksi, ja unelmoi päivästä, jona ”ratikan periaatevastustajillekin on tuotettu niin paljon tuloksiltaan kiistattomia selvityksiä, ettei enää tarvitse keksiä uusia selvitettäviä” (Juhana Suoniemi, vihr, AL 12.8.2015: 31). Toisessa, aiemmin julkaistussa kirjoituksessa Suoniemi meni vieläkin pidemmälle, ja tahtoi nostaa raitiotien kokonaan erilleen poliittisesta keskustelusta.

Ratikan tarpeellisuus ei ole mielipideasia, vaan se on selkeästi laskettavissa. Jos jokin näyttää liioitellulta juuri nyt, se ei useinkaan ole sitä enää muutaman vuoden päästä.

(Juhana Suoniemi, vihr, AL 20.7.2011: 16)

Ei kansanäänestyksistä tosin puhuttu myöskään neutraalia tai negatiivista kantaa edustavissa teksteissä, sillä niissä aihe ei esiintynyt edes samalla tavoin penseässä sävyssä kuin ratikan kannattajilla. Demokratiakehystä sivuttiin neutraaleissa tai negatiivisissa lähinnä siten, että esimerkiksi toivottiin puolueiden kamppailevan julkisemmin raitiotiekannoillaan kuntavaaleissa tai muistutettiin monipuolisen keskustelun tärkeydestä valtuustosalissa. Suuri panos noissa aiheissa oli esimerkiksi perussuomalaisen Aarne Raevaaralla, joka kirjoitti Aamulehdessä 28.4.2012 (s.22) ja 12.7.2013 (s.19) tätä sivuavat kannaltaan neutraaliksi luokitellut kirjoitukset ja 4.12.2014 (s.44) raitiotietä vastustavan tekstin.

Demokratiakehysten kyljessä vaikutti myös tema valtopolitiikka, jossa esimerkiksi raitiotien kannalla olevia ryhmiä syytettiin hankkeen koplaamisesta muihin päätöksiin kulissien takana. Tällaisia väitteitä harrasti esimerkiksi perussuomalaisia edustanut Ossi Aho, joka vastusti raitiotietä ja syytti eri ryhmiä ”kassakaappisopimuksista” (AL

23.9.2012: 18) ja salailusta (AL 8.6.2014: 55). Syytökset eivät kuitenkaan aiheuttaneet suuria reaktioita raitiotien puoltajissa. Väitteet pikaisesti kiistettiin, mutta keskustelu jatkui muin argumentein. Tällaisen lyhyen kiiston tarjosivat esimerkiksi yhteiskirjoituksessaan vihreiden Juhana Suoniemi ja Olli-Poika Parviainen (AL 3.7.2013: 14). Väitteet asioiden koplauksesta ansaitsivat lyhyen vastineen, mutta muuten keskustelu ei tästä näkökulmasta jatkunut.

Kokonaisuudessaan nämä hajanaiset muut kehukset eivät muodostaneet kantavia teemoja, vaan pysyivät keskustelun sivuhuomioina. Näistä kiinnostavana voi pitää ainoastaan demokratiakehystä. Se nousee huomioitavaksi, koska toisin kuin kunnallisvaikuttajilla, kehys näkyy merkittävästi osana esimerkiksi Aamulehden raitiotieaiheisia pääkirjoituksia. Se oli siis muualta tarjottu kehys, jonka poliittisen vaikuttajat päätyivät keskustelussa käytännössä kokonaan ohittamaan. Kun muut kehukset noudattelevat lehdistön ja päättäjien teksteissä yleisyydeltään toisiaan, voidaan demokratiakehysten puuttumisesta poliitikkojen teksteissä päätellä, ettei toimituksellisilla teksteillä ollut ainakaan erityisen suurta voimaa vaikuttaa siihen, millaisista näkökulmista poliitikot omissa teksteissään raitiotietä lähestyivät.

10. Mielipiteiden dialogi

Kirjoituksissa esitetyistä argumenteista sai tarkan kuvan tutkimalla niissä esiintyviä tulkintakehyksiä. Kokonaisuuden kannalta on kuitenkin olennaista katsoa myös, missä määrin eri tekstit keskustelevat toistensa kanssa. Sen takia tässä luvussa tarkastellaan, kuinka suuri osa mielipidekirjoituksista vastasi johonkin toiseen tekstiin ja millä tavalla. Aluksi tarkastellaan vastausten määrää yleisesti, ja sen jälkeen keskustelun piirteitä kehysten ja kantojen näkökulmasta.

Moni aineiston mielipideteksti ei ollut täysin itsenäinen keskustelunavaus, vaan kumpusi jostain aiemmasta kirjoituksesta. Niissä vastattiin johonkin aiemmin esitettyyn väitteeseen, vaikka samalla olisikin tehty myös uusia avauksia.

On huomattava, että nämä jatkokirjoitukset ovat nimenomaan vastauksia, eivät esimerkiksi vastineita. Arkikielessä vastausta lehtikirjoitukseen kutsutaan silloin tällöin yleisesti vastineeksi, mutta sanan tarkka määritelmä on kapeampi. Sananvapauslain mukaan ”yksityisellä henkilöllä, jolla on perusteltu syy katsoa aikakautisessa julkaisussa, verkkojulkaisussa tai niihin rinnastettavassa, toistuvasti lähetettävässä ohjelmassa esitetyn viestin loukkaavan itseään, on oikeus saada vastine julkaistuksi samassa julkaisussa tai ohjelmassa” (Sananvapauslaki 2003/460: 8§). Journalistin ohjeissa sana vastine on korvattu sanalla puheenvuoro ja laajennettu lain tarjoama vastineoikeus koskemaan yksityishenkilöiden lisäksi myös organisaatioita (JSN 2014: kohdat 22–25). Olennaista kuitenkin on, ettei suurin osa mielipidesivujen keskustelusta ole näillä määritelmillä vastineoikeuden piirissä. Näiden kohdalla on toimituksen vallassa päättää, julkaistaanko vastaus vai ei, samoin kuin alun perin linjata, kenen mielipidekirjoitus lehdessä julkaistaan.

Aineistossa ei ole tarkasteltu, onko aiempaa tekstiä komentoiva kirjoitus varsinaisen vastineoikeuden piirissä vai ei, vaan käsitelty kaikkia samanarvoisesti vastauksina. Vastaukseksi on aineistossa laskettu mielipidekirjoitus, jossa kirjoittaja toteaa vastaavansa jossain toisessa yhteydessä esitettyyn väitteeseen, esimerkiksi lehden artikkeliin tai aiempaan mielipidekirjoitukseen. Vastaukseksi ei ole laskettu tekstiä, jossa kirjoittaja puhuu aiemmasta keskustelusta yleisellä tasolla, tuomatta esiin mihin hän vastaa, eikä tapauksia, joissa väitteeseen vastaamisen sijasta kirjoittaja puhuu esimerkiksi ympäripyöreästi aiemman lehtijutun sisällöstä.

Dialogin näkökulmasta aineiston eli kunnallisvaikuttajien kirjoittamista teksteistä 64 eli hieman yli puolet oli ainakin maininnan tasolla vastauksia johonkin toiseen tekstiin. Yhteensä 33 kirjoitusta eli kaikista teksteistä noin neljännes oli vastauksia toisten poliitikkojen omissa kirjoituksissaan, lehtijutuissa tai muussa yhteydessä esittämiin mielipiteisiin. Suurin piirtein saman verran oli yhteensä vastauksia toimituksen tai muiden tahojen kirjoituksiin. Muutama kirjoitus viittasi samanaikaisesti useampaan tekstiin, esimerkiksi sekä lehden pääkirjoitukseen ja poliitikon mielipidekirjoitukseen. Pääasiallisesti vastauksen kohteena oli kuitenkin vain yksi teksti.

Samoin kuin vastauksen kohteena oli pääasiallisesti yksi teksti, jäi keskustelu yleensä yhden vastauksen mittaiseksi. Aineistossa oli vain neljä tapausta, jossa aloitus ja vastaukset muodostivat neljän kirjoituksen sarjan, pidempiä ei yhtään. Kolmen viestin ketjuja, joissa alkuperäinen kirjoitus on siis saanut vastauksen, ja tähän puolestaan on vastattu, löytyi muutamia.

Lehdessä ei ollut mainintoja, joissa toimituksen taholta olisi tietty keskustelu julistettu päättyneeksi, mutta on mahdollista, että toimitus on jossain kohdassa päättänyt, etteivät uudet vastaukset enää mahdu sivuille. Yleisesti tämä ei kuitenkaan vaikuta syyllä vastausten tyrehtymiseen, sillä esimerkkejä yli kahden vastauksen ketjuista joka tapauksessa löytyi. On siis oletettavaa, että vähintään suurimmassa osassa tapauksia, joissa kirjoitus tuotti vain yhden vastauksen, myöskään halua jatkaa keskustelua pidemmälle ei ollut.

Koska vastauksia ja erityisesti pidempiä keskustelun ketjuja oli vain vähän, voidaan todeta, etteivät kunnallisvaikuttajien tekstit siis muodostaneet merkittävää dialogia ainakaan suhteessa toisiin poliitikkoihin. Erilaisia vastauksia on kuitenkin sen verran paljon, että on syytä katsoa, millaisiin teksteihin vastauksia kertyi.

Kaikista kunnallisvaikuttajien kirjoituksista, jotka voi määritellä vastauksiksi toiseen tekstiin, raitiotiehen positiivisesti suhtautuvia oli 32, negatiivisia 20 ja neutraalin tai vaikeasti määriteltävän kannan omaavia 12. Määrä on karkeasti samansuuntainen, kuin tekstien jakauma yleisestikin: koko aineistoa tarkasteltaessa negatiivissävytteisten kirjoitusten osuus oli noin 72 prosenttia positiivisista, ja vain vastauksia tarkasteltaessa tuo sama osuus oli noin 62 prosenttia.

Jos rajataan tekstejä edelleen, ja tarkastellaan vain toisille poliitikoille vastanneita kirjoituksia, niin niistä raitiotiehankkeen suhteen positiivisia oli 16, negatiivisia 11 ja neutraaleja tai vaikeasti määriteltäviä kuusi. Negatiivisten ja positiivisten kirjoitusten suhde ei tässäkään kohtaa poikkea merkittävästi koko aineistossa esiintyvistä suhteesta. Toimituksellisiin teksteihin vastanneista puolestaan seitsemän suhtautui raitiotiehen positiivisesti, kuusi negatiivisesti ja kuusi oli sävyltään neutraali tai vaikeasti määriteltävä. Tässä jako oli huomattavan tasainen, mutta tekstien pieni määrä tekee vaikeaksi vetää tästä johtopäätöksiä.

Kokonaisuudessaan positiivisten ja negatiivisten vastausten lukumääriä tarkasteltaessa voidaan todeta, että ne noudattelevat eri kohdissa suurelta osin kirjoitusten jakaumaa myös koko aineistossa. Ei siis ole syytä olettaa, että nimenomaan positiivista tai negatiivista kantaa omaksuvia kirjoituksia lähetettäisiin erityisesti vastauksina, vaan erot selittyvät yksinkertaisesti sillä, että positiivissävytteisten tekstien kirjoittajat ovat koko aineistossa negatiivissävytteisten tai neutraalien tekstien tekijöitä aktiivisempia tekstien tuottamisessa. Tulkintakehyksittäin vastauksissa käytettiin jossain määrin eri kehyksiä kuin aineiston teksteissä yleisesti. Kehysten jakauma vain kuntavaikuttajien vastauskirjoituksia tarkastellen on esitetty taulukossa 15 (sivu 91). Vertailtuna taulukkoon 5 (luku 7.3.) taulukosta 15 näkee, että tulkintakehysten määrät eroavat koko aineistossa verrattuna vain vastauskirjoitusten tarkasteluun.

Taulukko 15: Tulkintakehysten käyttö niissä kunnallisvaikuttajien teksteissä, jotka on kirjoitettu vastauksina toiseen kirjoitukseen.

<i>Vastausten kehykset</i>	Positiivinen	Negatiivinen	Neutraali/muu	Yhteensä
<i>Kaupunkisuunnittelu</i>	21	10	4	35
<i>Liikenne</i>	19	13	6	38
<i>Talous</i>	8	13	4	25
<i>Tampere ja muut</i>	10	5	4	19
<i>Ympäristö</i>	5	3	0	8
<i>Muu</i>	3	0	2	5

Merkittävin ero on, että koko aineistossa reilulla marginaalilla suosituin tulkintakehys *kaupunkisuunnittelu*, putoaa vain vastauksia tarkasteltaessa kärkipaikalta toiseksi suosituimmaksi. Sen sijaan *liikennekehys* on vain vastauksista tarkasteltaessa selkeästi suosituimpi kuin kirjoituksissa keskimäärin. Kaupunkisuunnittelu on kehystenä läsnä noin kahdessa kolmasosassa koko aineiston teksteistä. Vastauskirjoituksissa se on mukana noin 55 prosentissa kirjoituksista. Liikennekehystä sovelletaan koko aineistossa noin 53 prosentissa teksteistä, kun vastauskirjoituksissa sitä käytetään 59 prosentissa kirjoituksista. Kaupunkisuunnittelu on vastauskirjoituksissa positiivissävytteisten ja neutraalien tekstien osalta jonkin verran epäsuositumpi kuin koko aineistossa, ja negatiivisten tekstien osalta selvästi epäsuositumpi. Liikenne taas on positiivisten tekstien osalta lievästi epäsuositumpi kehys vastauksissa kuin aineiston positiivissävytteisissä teksteissä keskimäärin, mutta negatiivisten ja neutraalien kirjoitusten osalta selkeästi suosituimpi kuin vastaavissa teksteissä koko aineistossa.

Aineisto ei tarjoa suoraa vastausta siihen, mistä ero johtuu. Kyseisten kehysten kuvailuista luvuissa 9.1. ja 9.2. käy kuitenkin ilmi, että siinä missä kaupunkisuunnittelun kehystä hallitsee monesti visiointi ja laajempi näkemysten maalailu, keskustellaan liikennekehysten puitteissa usein teknisemmin eri tavoista toteuttaa julkinen liikenne ja kaupunkilaisten tarpeesta liikkua ylipäättään. Vastauksista puuttuu yleensä suoraan johonkin aiemman tekstin väitteeseen joko korjaten tai haastaen siinä jonkin faktan. Voidaan spekuloida, että tällainen tyyli suosii teknisempiä vastauksia, eikä siksi jätä niin paljoa tilaa kaupunkisuunnittelukehysten piirissä yleiselle visioinnille.

Talouskehys on vain vastauksia tarkasteltaessa hieman vähemmän suosittu, kuin aineistossa yleisesti. Samoin kuin koko aineistossa se on silti suosituimpi kehys raitiotiehen negatiivisesti suhtautuvien kuin positiivisesti suhtautuvien keskuudessa. Kuten *talous* myös *ympäristö* oli kehyksistä suurin piirtein yhtä suosittu vain vastauskirjoituksissa kuin koko aineistossa. *Tampere ja muut* oli kehyksistä hienoisesti suosituimpi vastauksissa kuin aineistossa yleensä. Kaiken kaikkiaan näissä kolmessa vähemmän käytetyssä kehyksessä tai luokassa *muu* kehysten käytön suosio oli kuitenkin vastauskirjoituksia tarkasteltaessa samaa tasoa kuin koko aineistossa.

Poliitikkokohtaisesti tarkasteltuna huomataan, ettei aineistossa kovin laajasti antauduta dialogiin, jossa mielipiteitä oltaisiin valmiita muuttamaan. Kaikista aineistossa yli yhden kirjoituksen julkaisseista 31 poliitikosta 13 otti eri teksteissään useamman kuin yhden kannan.

Paljon kirjoituksia julkaisseista keskustan Mikko Alatalo julkaisi kahdeksan negatiivissävytteisen tekstin joukossa yhden raitiotien suhteen neutraalia kantaa ilmaisevan. Perussuomalaisten Aarne Raevaara taas esitti ainoana kirjoittajana eri kohdissa niin negatiivis- positiivis- kuin neutraalisävytteisiäkin tekstejä. Tampereen puolesta -tyhmän Yrjö Schafeitel julkaisi yhden positiivissävytteisen tekstin ja myöhemmin kolme negatiivista, sdp:n Ulla Kampman taas siirtyi kahden neutraalin tekstin jälkeen julkaisemaan yhden negatiivissävytteisen.

Muut kannassaan häilyvät olivat vain kaksi kirjoitusta julkaisseita. Kolme siirtyi neutraalista negatiivissävytteiseksi, yksi julkaisi negatiivisen jälkeen kannaltaan neutraalin tekstin, neljä siirtyi positiivisista neutraaleiksi ja yksi neutraalisävyisen tekstin jälkeen kirjoittamaan positiivisen tekstin. Kannassaan häilyvien kolmentoista joukossa oli kaksi keskustalaista, yksi perussuomalainen, kaksi sitoutumatonta, neljä sdp:n edustajaa ja neljä kokoomuslaista.

Tässä vaiheessa on hyvä muistaa, että kategoria neutraali sisältää myös kannaltaan vaikeasti määriteltävät tekstit, eli se, että teksti on kirjattu neutraaliksi ei tarkoita, että siinä välttämättä epäröitäisiin kantaa, vaan vain, että kyseinen teksti ei kantaa ota – syynä voi olla esimerkiksi se, että tekstin pääpaino on muualla.

Kun edustajien tekstit lukee läpi yksityiskohtaisesti, kuva tarkentuu. Kahden kirjoituksen kirjoittaneista kantansa vaihtajista kaikki kolme neutraalista negatiiviseksi siirtynyttä – Lasse Oksanen (sit), Jari Niemelä (sd) ja Aila Düндar-Järvinen – ovat tapauksia, joissa ensimmäisen kirjoituksen pääpaino on ollut muualla, ja raitiotietä käsitelty sen sivussa. Negatiivinen kanta on otettu, kun raitiotietä on käsitelty tarkemmin. Sama tilanne on ainoana negatiivisesta neutraaliksi lientyneellä keskustan Ari Lamminmäellä – hänen jälkimmäinen kirjoituksensa käsittelee enimmäkseen valtiorahoitusta, eikä siksi puutu raitiotien hyvyyteen tai huonouteen sinänsä.

Positiivisista neutraaleiksi muuttuvia kahden tekstin kirjoittajia olivat kokoomuksen Harri Airaksinen, Petri Rajala ja Mikko Väre sekä sd:n Pekka Salmi. Myös heistä jokaisen kohdalla kyse oli enemmän siitä, etteivät he jälkimmäisessä kirjoituksessaan vain käsitelleet raitiotietä positiivisena tai negatiivisena asiana, ei niinkään, että he toteaisivat kantansa lieventyneen. Ainoana neutraalista positiiviseksi siirtyneellä kirjoittajalla eli rkp:n ja kokoomuksen yhteistä ryhmää edustaneella Leena Kostiaisella näkyi samoja piirteitä. Ensimmäisessä kirjoituksessa raitiotie oli sivuroolissa, myöhemmin julkaistussa se nousi pääosaan ja samalla hän kirjoitti hankkeesta positiiviseen sävyyn.

Yli kaksi kirjoitusta julkaisseista keskustan Alatalo pysyy johdonmukaisen raitiotievastaisena, vaikkei yhdessä tekstissä tätä kantaa selkeästi ilmaisekaan. Kuusi tekstiä julkaissut perussuomalainen Aarne Raevaara ailahteli kannassaan tekstistä toiseen. Tämä selittyy sillä, että raitiotie ei ollut käytännössä yhdessäkään hänen tekstissään ainoa tai edes pääaihe, vaan se kytkeytyi aina muihin asioihin. Sitoutumattoman Tampereen Puolesta -ryhmän Yrjö Schafeitel otti neljän tekstinsä aikana jyrkän käännöksen, puhuen ensin raitiotiestä tarpeellisena, mutta myöhemmin usein korostaen, että se on liian kallis ja että vaihtoehtoiset joukkoliikennetkaisu- olisivat parempia. Kolme kirjoitusta julkaisseen Ulla Kampmanin (sd) taas voi sanoa selvästi voimistaneen kantaansa neutraalista negatiiviseksi.

Yhteenvedona tekstien perusteella varsinainen siirtymä kannassa näyttäisi tapahtuneen vain kahdella kirjoittajalla: Yrjö Schafeitelilla ja Ulla Kampmanilla. Tarkkaa syytä kannan muutokselle on toki vaikea sanoa, mutta kumpikaan ei viittaa keskustelussa esiin tulleisiin argumentteihin kannanmuutoksessaan. Ulla Kampmanin tekstissä ratkaisevaan rooliin nousevat tarkentuneet talousluvut. Yrjö Schafeitelilla kannan muutosta ei oikeastaan perustella, vaan positiivissävytteisen tekstin jälkeen puhutaan raitiotiestä negatiivisesti täysin toisesta lähtökohdasta.

Kun useampia kuin yhden tekstin kirjoittaneita poliitikkoja oli aineistossa 31, ja kirjoittajia kaikkiaan 54, ei kantaansa muuttaneiden määrää voi pitää suurena. Kun tähän yhdistetään se, että aineistossa oli suhteellisen vähän toisiin poliitikkojen teksteihin vastaavia kirjoituksia ja erityisen vähän pidempiä keskusteluja voidaan todeta, että mielipiteisiin vaikuttava dialogi poliitikkojen kesken oli aineistossa vähäistä.

11. Päätelmät

Tutkielman alussa työn tavoitteeksi määritettiin selvittää, voidaanko kunnallisvaikuttajien mielipidekirjoituksissa havaita deliberaation piirteitä. Kun aineisto on nyt käyty läpi, on aika katsoa, missä määrin pohdiskelevaa keskustelua nousi esiin.

Aineiston perusteella on selvää, että keskustelussa toteutuvat edellytykset deliberaatiolle mahdolliselle tilalle. Mielipideosaston keskustelu nimenomaan raitiotiehankeeseen liittyen on selkeästi päätökseen tähtäävää. Kirjoittajat esittelevät argumenttinsa suhteessa siihen, mitä Tampereen kaupunginvaltuuston tulisi heidän mielestään asiassa päättää. Argumentit alistetaan julkiselle tarkastelulle, ja niihin voivat vastata niin aktivistit, muut vaikuttajat kuin muut kansalaisetkin. Julkaisualusta ohjaa tekstien tyyllilajia niin, että ne ovat toistensa kanssa melko samanlaisia ja kielenkäytöltään samansuuntaisia. Kieli ei siten rajoita kommunikaatiota osallistujien välillä.

Aamulehti on julistanut edistävänsä aktiivista kansalaiskeskustelua, ja sanoo tarjoavansa laajasti tilaa eri äänille ja kannoille päästä esiin keskustelussa. Aineisto ei kerro julkaisematta jätetyistä teksteistä, joten on vaikea sanoa, kuinka täysimittaisesti tämä toteutuu. Tekstien määrän ja kantojen moninaisuuden huomioiden ei kuitenkaan ole viitteitä siitä, että mitään kantaa olisi tukahdutettu keskustelussa.

Kunnallisvaikuttajat johdattelevat keskustelua itsenäisesti. Tätä puoltaa erityisesti kunnallisvaikuttajien tekstien suhde toimituksen kirjoittamiin juttuihin. Toimituksen tuottamissa mielipideteksteissä ei ollut selvää mielipidepainotusta. Negatiivissävytteisiä kirjoituksia oli hiukan positiivisia enemmän, mutta pääasiallisesti sävy oli melko neutraali. Tästä poiketen kunnallisvaikuttajien kirjoituksissa neutraaleja tekstejä oli huomattavasti vahvan kannan ottaneita vähemmän, ja positiivissävytteisiä paljon negatiivisia enemmän. Eroja oli myös kehyksissä. Siinä missä toimitukselliset kirjoitukset nostivat demokratiakehystä esille, oli sen paino kunnallisvaikuttajien kirjoituksissa hyvin vähäinen. Jos poliitikot olisivat myötäilleet toimituksen asettamia argumentteja, olisi kehyksen painoarvon tullut olla suurempi myös heillä.

Henkilöt siis keskustelevat tietyn konkreettisen politiikkapäätöksen ympärillä pyrkien ohjeistamaan tai muokkaamaan sitä. Keskustelussa ei ole uhkaavia tai pakottavia sävyjä ja kieli on eri kirjoittajilla samansuuntaista. Eri kantoja ei tukahduteta ja keskustelulle

varataan aikaa. Keskustelu käydään julkisesti ja eri tahoilla on siihen suhteellisen tasavertainen mahdollisuus osallistua. Foorumi toisin sanoen mahdollistaa deliberatiivisen kansalaiskeskustelun.

Deliberatiivisia piirteitä sisältävän keskustelun vähimmäisvaatimuksiksi määritettiin, etteivät keskustelussa käytetyt tulkintakehykset ole luonteeltaan deliberaatiota estäviä, ja että keskustelussa puhujat vastaavat toisilleen ja heidän teksteissään on nähtävissä preferenssien muutoksia.

Aineistossa esitetty kunnallisvaikuttajien mielipidekirjoitukset asettuvat suurelta osin ja selkeästi viiteen pääasialliseen tulkintakehykseen. Muut kehykset keräsivät lähinnä hajanaisia mainintoja. Kannoiltaan raitiotiehen positiivisesti suhtautuvia on huomattavasti sävyllään negatiivisia tai neutraaleja enemmän ja eri kantojen edustajat puhuvat jossain määrin eri kehyksin.

Kehyksistä ja niiden soveltamisesta ei ole havaittavissa voimakkaita keskustelua estäviä piirteitä, kuten dominoivia, polarisoivia tai ryhmäkohtaisia kehyksiä, vaikka jälkimmäistä näistä kolmesta onkin löydettyä aineistosta hyvin vähäisessä määrin.

Raitiotiekeskustelussa ei voi sanoa olleen erityistä dominanttia kehystä, jonka tuominen esiin olisi pakottanut myös muut vastaamaan tämän kehyksen puitteissa. Esimerkiksi analysoidun aineiston yleisin kehys eli kaupunkisuunnittelu ei kuitenkaan vaatinut voimakasta vastausta, vaan keskustelun sivupolut ja tai täysin muut lähestymistavat aiheeseen kaupunkisuunnittelun kehuksesta välittämättä, pysyivät koko ajan mahdollisina keskustelijoille.

Ryhmäpohjaista kehystämistä aineistossa oli nähtävissä, muttei suuressa määrin. Keskustelussa yhdistettiin ominaisuuksia vastapuoleen todeten, että he muodostavat ryhmän, joka jakaa laajemmin tiettyjä ominaisuuksia. Esimerkiksi raitiotien kannattajien todettiin olevan kaupunkien etujen tai keskittämisen puolustajia, tai ympäristöargumenttien sokaisemia. Tällainen puhe kohdistui kuitenkin pääosin tiettyä argumenttia vastaan. Aineistossa ei ollut viitteitä siitä, että ryhmäytyminen olisi määrittänyt keskustelua niin laajasti, että tämä voisi estää deliberaatiota.

Kun myöskään polarisoivia kehyksiä tekstistä ei erottunut, ei aineistossa ollut piirteitä, joissa tulkintakehykset olisivat sinänsä estäneet deliberaatiota. Kirjoitusten deliberatiivisia piirteitä tutkittaessa ensimmäinen osio siis täyttyy. Jos foorumi toimisi oman ideaalinsa mukaisesti, pitäisi sen keskustelussa siis näkyä deliberaation vaatimaa mielipiteiden lähentymistä ja preferenssien muutosta, ja keskustelijoiden pitäisi edetä kommentoiden toistensa argumentteja. Kun aineistoa katsotaan dialogin näkökulmasta, huomataan kuitenkin, ettei näin tapahdu.

Keskustelu aaltoili uusien avausten tahdissa, eivätkä kunnallisvaikuttajien kirjoitukset suurelta osin olleet vastauksia toisten poliitikkojen teksteihin. Teksteistä hieman yli puolet oli vähintään maininnan tasolla vastauksia johonkin toiseen tekstiin. Näistä noin puolet oli vastauksia toisten poliitikkojen esittämiin mielipiteisiin ja puolet toimituksen tai muiden tahojen kirjoituksiin. Kolme neljäsosaa teksteistä ei siis muodosta dialogia toisten poliitikkojen suuntaan. Aineistossa oli vain neljä tapausta, jossa aloitus ja vastaukset muodostivat neljän kirjoituksen sarjan, pidempiä ei yhtään. Vaikka teksteissä siis osin vastattiin toisiin kirjoituksiin, jäi vastaaminen pinnalliseksi, eivätkä kirjoitukset muodostaneet keskusteluketjuja, joissa eri mielipiteet olisivat lähentyneet.

Aineistossa oli vain kaksi tapausta, jossa poliitikon voi selkeästi sanoa muuttaneen kantaansa, mutta kummassakaan näistä tapauksista ei ole perusteita väittää, että muutos olisi tapahtunut toisten toimijoiden argumentoinnin taivuttelemana.

Vaikuttajille on tarjottu foorumi ja mahdollisuus käydä avointa kansalaiskeskustelua, jossa osapuolet voivat lähteä mukaan deliberaatioon. Edes nyt kuvaillussa selkeärajisessa päätöksessä, jossa on useita päätösvaihtoehtoja, sekä runsaasti aikaa käydä keskustelua, vaikuttajat tai muut osallistujat eivät silti muuta kantaansa tai sen perusteita. Kantojen lähenemistä tai muuttumista ei tapahdu. Koska esteitä deliberatiiviselle keskusteluyhteydelle ei ole, jää päätelmäksi, että keskustelijoilta puuttuu halu osallistua tällä foorumilla pohdiskelemaan keskusteluun, jossa oltaisiin valmiita myös muokkaamaan omaa kantaa.

Tulosta tukee myös kirjoitusten ajallinen jakauma: jos keskustelijat olisivat saavuttaneet jonkinasteisen yhteisymmärryksen tai heidän kantansa lähentyneet, keskustelun olisi pitänyt valtuustopäätöksen jälkeen hiipua tai siirtyä eteenpäin. Sen sijaan se pysyi kiihkeänä koko aineiston keruukauden loppuun, eikä osoittanut merkkejä hiipumisesta

tai edes kehysten yhdentymisestä. Kehysanalyysi tarjosi hyvän tavan hahmottaa keskustelua, sillä se kertoi, etteivät erilaiset kannat lähentyneet toisiaan – eri tahoilla oli siis pysyvä erimielisyys siitä, mitkä ovat niitä näkökulmia, jotka päätöksessä pitää huomioida. Edes ulkoa annetuista faktoista, kuten talousluvuihin, ei löydetty yksimielisyyttä, vaan selvityksiä kyseenalaistettiin ja oltiin erimielisiä siitä, mikä luku on olennainen ja mikä ei.

Tämän myötä mielipidekirjoitukset näyttävät foorumina, jossa poliitikot mainostavat omia kantojaan, eivät keskustelun areenana, jollaisena sitä markkinoidaan. Aineiston esimerkkitapaus vaikuttaa tilanteelta, jossa kansalaiskeskustelu on varsinaisen keskustelun sijaan mainosikkuna päättäjälle tuoda itseään esiin ja puhua lähinnä omille äänestäjilleen ja valmiiksi kanssaan samaa mieltä oleville. Keskustelu on deliberatiivisen sijaan lähempänä strategista puhetta, jota keskustelijat käyvät vain oman päämääränsä saavuttamiseksi. Vastustaja pyritään joko ohittamaan tai voittamaan.

Lehden palstoilla esiintyvät vaikuttajat eivät näin ollen olleet deliberatiivisia toimijoita, vaan strategisia keskustelijoita, jotka käyttivät poliittista julkisuutta oman kantansa mainostamiseen. Tämän voi tulkita niin, että koska kirjoitusten yleisö on koko lehden lukijakunta – tai poliitikolle ainakin sen häntä potentiaalisesti kannattava osa – niin viesti suunnataan heille, ja varsinaiset aktiivisesti keskusteluun osallistuvat tahot jäävät vähemmälle huomiolle.

Kansalaiskeskustelulle on monia foorumeita, ja poliitikot käyvät julkisten keskustelujen lisäksi paljon debattia myös yksityisemmin. On siis luonnollista, etteivät muutokset mielipiteissä aina näy yhdellä foorumilla. Yllättävää kuitenkin on, ettei merkittävällä ja aktiivisella keskustelun areenalla näy niitä juuri lainkaan. Vaikuttaa, että nyt tutkitussa tapauksessa eri tahot saapuivat julkisen keskustelun areenalle vasta, kun heidän kantansa oli jo lyöty lukkoon. Mielipidekirjoitusten rooliksi jäi strateginen peli, jolla varmistetaan, ettei kukaan hallitse julkisuutta.

12. Lopuksi

Tutkitussa tapauksessa mielipidepalstalla käyty kansalaiskeskustelu ei ollut luonteeltaan sellaista, että sen osallistajat haluaisivat etsiä parasta argumenttia tai kaikkien hyväksymää lopputulosta. Koska keskustelu ei päässyt yksimielisyyteen edes monista faktoista, on kyseenalaista, voiko se edes aidosti informoida kansalaisia? Kirjoitukset voivat kertoa äänestäjälle, onko joku poliitikko heidän kanssaan samaa vai eri mieltä, mutta eivät juuri anna työkaluja pohtia, kenen argumentti on toista parempi.

Jos kansalaiskeskustelu ei etene mielipidepalstoilla, jatkotutkimuksen olisi syytä kysyä, missä tämä keskustelu sitten etenee? Milloin eri kannat voisivat päätyä keskusteluun, eivätkä puhuisi toistensa ohi?

Tämän työn näkökulma on rajallinen ja keskittyy poliitikkojen viesteihin. Jotta esimerkiksi mielipidepalstojen kansalaiskeskustelua voitaisiin arvioida kokonaisvaltaisemmin, pitäisi tutkia, miten lukijat suhtautuvat teksteihin. Nyt käsitellystä tapauksesta jatkaen, voisi haastattelututkimuksin selvittää, miten lehden lukijat kokevat mielipidepalstan? Moniko lukee sitä aktiivisesti, ja millainen vaikutus sen kirjoituksilla on heidän mielipiteisiinsä?

Deliberatiivista demokratiaa edistetään useimmiten erilaisilla kokeiluilla ja erillisillä deliberatiivisilla instrumenteilla. Laajemmat keskustelut yhteiskunnan olemassa olevissa puitteissa ovat kuitenkin arvokkaita deliberaation näkökulmasta, mikäli halutaan, että keskusteleva demokratia leviäisi yhteiskunnan eri osa-alueille.

Myös lehdistön näkökulmasta tutkimus avaa jatkokysymyksiä. Lehdistö olettaa olevansa pohdiskelevan kansalaiskeskustelun areena ja perustelee tärkeyttään sillä, että informoi kansalaisia asioista. On syytä kysyä tarkemmin, että mikäli ihmiset muokkaavat kantojaan median perusteella, mitä osaa esimerkiksi sanomalehdestä he todennäköisimmin käyttävät uuden tiedon hakemiseen? Vaikuttavatko ihmisten mielipiteisiin vain uutiset, vai myös päättäjien laajemmissa teksteissään ilmaisemat kannat? Missä määrin keskustelu uutisjuttujen sisällä ja vapaammissa mielipideteksteissä eroaa? Ja jos mielipidepalstoilla ei ole havaittavissa aitoa keskusteluyhteyttä, mikä on se funktio, jota mielipidepalstat lehdessä palvelevat?

Aineisto

Aamulehti. Vuosikerrat 2010–2015. Numerot 1.1.2010–31.12.2015. Alma Media kustannus, Tampere.

Lähteet

Boräng, Frida ja Daniel Naurin (2015): ”Try to see it my way!” – Frame congruence between lobbyists and European Commission officials, *Journal of European Public Policy*, 22:4, s. 499–515.

Calvert, Aubin ja Mark E. Warren (2014): Deliberative Democracy and Framing Effects: Why Frames are a Problem and How Deliberative Mini-Publics Might Overcome them. Teoksessa Grönlund, Kimmo, André Bächtiger ja Maija Setälä (2014): *Deliberative Mini-Publics: Involving Citizens in the Democratic Process*, sivut 203–223. ECPR Press, Essexin yliopisto, Iso-Britannia.

Chong, Dennis ja James Druckman (2007): Framing theory. *Annual Review of Political Science*, nro. 10, s. 103–126.

Druckman, James (2001): Evaluating Framing Effects. *Journal of Economic Psychology* 22:1, s. 91–101.

Druckman, James (2004): Political Preference Formation – Competition, Deliberation and the (Ir)relevance of Framing Effects. *American Political Science Review* 98, s. 671–686.

De Vreese, Claes H. (2005): News framing: Theory and typology. *Information Design Journal and Document Design* 13: 1, 51–62.

De Vreese, Claes ja Hajo Boomgaarden (2003): Valenced news frames and public support for the EU. *Communications* 3: 4, s. 361–381.

Dryzek, John S. (2000): *Deliberative Democracy and Beyond – Liberals, Critics, Contestations*. Oxford University Press, Yhdysvallat.

- Dryzek, John S. (2001): Legitimacy and Economy in Deliberative Democracy. *Political Theory*, 29:5, s. 651–669. SAGE Publications, New York, Yhdysvallat.
- Dryzek, John S. (2005): Deliberative Democracy in Divided Societies: Alternatives to Agonism and Analgesia. *Political Theory*, 33:2, s. 218–242. SAGE Publications, New York, Yhdysvallat.
- Dryzek, John S. (2009): Democratization as Deliberative Capacity Building. *Comparative Political Studies*, 42:11, s. 1379–1402. SAGE Publications, New York, Yhdysvallat.
- Dunleavy, Patrick (1980): *Urban Political Analysis*, Macmillan Press, Lontoo, Iso-Britannia.
- Ekholm, Peter, Karina Jutila ja Pentti Kiljunen (2007): *Kunnallinen vai kunnollinen kansanvalta? – Suomalaisten käsityksiä kuntademokratiasta*. Ajatuspaja e2:n raportti 2 (2007), Nykypaino Oy, Helsinki.
- Entman, Robert M. (1993): Framing: Toward Clarification of a Fractured Paradigm. *Journal of Communication*, nro. 43(4), s. 51–58.
- Fraser, Nancy (1990): Rethinking the Public Sphere: A Contribution to the Critique of Actually Existing Democracy. *Social Text*, No. 25/26 (1990), s. 56–80, Duke University Press, Yhdysvallat.
- Goffman, Erving (1974): *Frame analysis: An essay on the organization of experience*. Harvard University Press, Cambridge, Yhdysvallat.
- Goffman, Erving (2012): *Vuorovaikutuksen sosiologia*. Vastapaino, Tampere.
- Gutmann, Amy ja Dennis Thompson (2004): *Why Deliberative Democracy?* Princeton University Press, Yhdysvallat.
- Habermas, Jürgen (1996): *Between Facts and Norms*. Saksankielisestä alkuteoksesta englanniksi kääntänyt William Rehg. The MIT Press, Yhdysvallat.

Habermas, Jürgen (1984): *The theory of communicative action vol. 1: Reason and the rationalization of society*. Saksankielisestä alkuteoksesta englanniksi kääntänyt Thomas McCarthy. Beacon Press, Boston, Yhdysvallat.

Helander, Voitto (2003): Päättäjien vallankäyttö ja vaikutuskanavat. Teoksessa Helander, Voitto, Sari Pikkala, Siv Sandber ja Sam Grönholm (2003): *Päättäjien areenat ja yhteydet*, KuntaSuomi2004-tutkimuksia nro 42, Suomen Kuntaliitto, Kuntatalon paino, Helsinki.

Helsingin Sanomat: *Tältä näyttää ”Mansehattan” – Tampereesta on tulossa vauhdilla tornitalojen kaupunki*. Uutinen. Vuosikerta 2018, numero 7.2.2018. Sanoma Media Finland, Helsinki.

Herne, Kaisa ja Maija Setälä (2005): Deliberatiivisen demokratian ihanteet ja kokeilut. *Politiikka* 47:3, 2005. Valtiotieteellinen yhdistys, Helsinki.

Jacoby, William G. (2000): Issue Framing and Public Opinion on Government Spending. *American Journal of Political Science*, nro. 44(4), s. 750–767.

Julkisen sanan neuvosto (JSN) (2014): *Journalistin ohjeet*. Hyväksytty JSN:n kannatusyhdistyksen kokouksessa 4.11.2013, voimassa 1.1.2014 alkaen. Noudettavissa: https://www.jsn.fi/journalistin_ohjeet/

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

Kelly, Jamie Terence (2012): *Framing Democracy – a behavioral approach to democratic theory*. Princeton University Press, Yhdysvallat.

KOTUS (2015): *Suositus ”deliberatiivinen demokratia” -käsitteen suomenkielisestä vastineesta*, 9.6.2015, Kotimaisten kielten keskus, Helsinki.

Kunelius, Risto (1997): *Viestinnän vallassa – johdatusta joukkoviestinnän tutkimukseen*. WSOY, Helsinki.

Laakso, Mikko (2017): *Oikeilla raiteilla – Raideammattilaisten työn historia*. Kustannusosakeyhtiö Siltala, Helsinki.

- Laaksonen, Mikko (2008): *Turun raitiotiet*, 2. painos, Kustantaja Laaksonen, Suomi.
- Logan, John R ja Harvey L. Molotch (2007): *Urban Fortunes – The Political Economy of Place*, University of California Press, Los Angeles, Yhdysvallat.
- Manin, Bernard (1997): *The Principles of Representative Government*. Cambridge University Press, Yhdysvallat.
- May, Tim (2001): *Social Research – Issues, methods and process*. 3. painos, Open University Press, Berkshire, Iso-Britannia.
- McQuail, Denis (1996): *Mass Media in the Public Interest*. Teoksessa Curran, James ja Michael Gurevitch: *Mass Media and Society*. Arnold, Lontoo, Iso-Britannia.
- Media Audit Finland (2017): *Levikkitilasto 2017*. Media Audit Finland Oyj, Helsinki.
Noudettavissa: <http://mediaauditfinland.fi/levikit/tilastot/>
- Mouffe, Chantal (2000): *Deliberative Democracy or Agonistic Pluralism*. *IHS Political Science Series, Working Paper 72*, Institut für Höhere Studien, Wien, Itävalta.
- Nelson, T. E., ja D.R. Kinder (1996): *Issue Frames and Group-Centrism in American Public Opinion*. *Journal of Politics* nro. 58 (4), s. 1055–1078.
- Nieminen, Hannu ja Mervi Pantti (2004): *Media markkinoilla – Johdatus joukkoviestintään ja sen tutkimukseen*. Loki-kirjat, Helsinki.
- Jyrkiäinen, Jyrki ja Esko Savisaari (2000): *Sanomalehdistön nykytila*. Teoksessa Nordenstreng, Kaarle ja Osmo A. Wiio (toim): *Suomen mediamaisema*. WSOY, Helsinki.
- Paloheimo, Heikki ja Matti Wiberg: *Politiikan perusteet*. WSOY, Helsinki.
- Pan, Zhongdang ja Gerald M. Kosicki (2001): *Framing as Strategic Action in Public Deliberation*. Teoksessa Reese, Stephen D, Oscar H. Gandy Jr. ja August E. Grant (2001): *Framing Public Life*, s. 35–66. Taylor & Francis, New Jersey, Yhdysvallat.
- Rawls, John (1993): *The Idea of Public Reason*. Teoksessa Bohman, James ja William Rehg (toim.) (1997): *Deliberative Democracy*. The MIT Press, Cambridge, Yhdysvallat.

Sananvapauslaki (2003/460): Annettu Helsingissä 13.6.2003. Noudettavissa:
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2003/20030460>

Setälä, Maija (2009): Puolueet ja deliberatiivinen demokratia. Teoksessa Mickelsson, Rauli (toim.): *Puolueiden tulevaisuus*. Oikeusministeriön julkaisuja 2009:6. Edita Prima Oy, Helsinki.

Setälä, Maija (2013): Rawls ja deliberatiivisen demokratian teoriat. Teoksessa Mäkinen, Jukka ja Heikki Saxén (toim.): *John Rawlsin filosofia*. Gaudeamus, Helsinki

Suomen virallinen tilasto (SVT) (2012): *Kunnallisvaalit* (verkkojulkaisu). Tilastokeskus, Helsinki. Noudettavissa:

https://tilastokeskus.fi/til/kvaa/2012/kvaa_2012_2012-10-29_tie_001_fi.html

Suomen virallinen tilasto (SVT) (2017): *Kuntien avainluvut* (verkkojulkaisu). Tilastokeskus, Helsinki. Noudettavissa:

<https://www.stat.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html>

Suoniemi, Tero (2015): *Deliberatiivinen demokratia käytännössä – Kanadalaisten kansalaiskeskustelujen tarkastelua*. Pro gradu -tutkielma, Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos, Jyväskylän yliopisto 2015.

Tampereen kaupunginvaltuusto (2014a): *Iltakoulu 24.4.2014*. Kokoustallenne kaupunginvaltuuston iltakoulusta, joka käsitteli raitiotien yleissuunnitelmaa. Tallenne kokouksesta noudettavissa: osa 1: <http://intra.mediaserver.fi/embed/tampere/2014-04-24%20Tampere-ratikkailta-osa1.mp4>, osa 2: <http://intra.mediaserver.fi/embed/tampere/2014-04-24%20Tampere-ratikkailta-osa2.mp4>

Tampereen kaupunginvaltuusto (2014b): *Kokous 16.6.2014*. Videotallenne kokouksesta. Noudettavissa: <http://www.mediaserver.fi/embed/video/tampere/10189/ijE2AA>

Tampereen kaupunki (2011): *Kaupunginvaltuuston kokouksen päätöksiä*. Tiedote 13.12.2011. Noudettavissa:
<http://www.tampere.fi/tampereinfo/viestinta/tiedotteet/2011/63ssnPrR6.html>

- Tampereen kaupunki (2014): *Raitiotien yleissuunnitelma valmistui*. Tiedote 24.04.2014.
Noudettavissa: [https://www.tampere.fi/tampereen-
kaupunki/ajankohtaista/tiedotteet/2014/04/31082015_16.html](https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/ajankohtaista/tiedotteet/2014/04/31082015_16.html)
- Tampereen kaupunki (2016): *Tampereelle rakennetaan raitiotie*. Tiedote 7.11.2016.
Noudettavissa: [https://www.tampere.fi/tampereen-
kaupunki/ajankohtaista/tiedotteet/2016/11/07112016_8.html](https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/ajankohtaista/tiedotteet/2016/11/07112016_8.html)
- Tampereen kaupunki (2017): *Raitiotien rakentaminen käyntiin useassa kohteessa*.
Tiedote 21.3.2017, noudettavissa: [https://www.tampere.fi/tampereen-
kaupunki/ajankohtaista/tiedotteet/2017/03/21032017_2.html](https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/ajankohtaista/tiedotteet/2017/03/21032017_2.html)
- Tuomi, Jouni ja Anneli Sarajärvi (2009): *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. 6. painos, Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki.
- Turun kaupunki (2002): *Pikaraitiotie Turun kaupunkiseudulla*.
- Turun kaupunki (2018): *Raitiotie*. Raitiotiehankkeen kotisivut, sähköinen.
Noudettavissa: www.turku.fi/raitiotie
- Turun Sanomat (2012): *Turku ja Tampere yhteistyöhön kaupunkiraitiotien suunnittelussa*. Uutinen. Vuosikerta 2012, numero 3.5.2012. TS-Yhtymä, Turku.
- Tversky, Amos ja Daniel Kahneman (1981): The Framing of Decisions and the Psychology of Choice. *Science*, New Series 211, nro. 4481, s. 453–458.
- Wiberg, Matti (2005): *Valta kunnassa*, Kunnallisalan kehittämissäätiön Polemia-sarjan julkaisu nro. 58, Kunnallisalan kehittämissäätiö, Vammalan kirjapaino Oy, Vammala.
- Wiberg, Matti (2006): *Politiikka Suomessa*. WSOY, Helsinki.
- Wiio, Osmo A. (1994): *Johdatus viestintään*. WSOY, Helsinki.
- Wiio, Juhani (2006): *Media uudistuvassa yhteiskunnassa: Median muuttuvat pelisäännöt*. Sitran raportteja 65, Edita Prima, Helsinki.