

KANNATUSKOALITIOT JA POLICY-USKOMUKSET  
KRUUNUVUORENRANNAN JOUKKOLIIKENNEHANKKEESSA

Heikki Juhani Terävä

Helsingin yliopisto

Valtiotieteellinen tiedekunta

Yleinen valtio-oppi: hallinnon ja  
organisaatioiden tutkimus

Pro gradu -tutkielma

Huhtikuu 2018



Tiedekunta/Osasto Fakultet/Sektion – Faculty Valtiotieteellinen tiedekunta		Laitos/Institution– Department Politiikan ja talouden tutkimuksen laitos	
Tekijä/Författare – Author Heikki Juhani Terävä			
Työn nimi / Arbetets titel – Title Kannatuskoalitiot ja policy-uskomukset Kruunuvuorenrannan joukkoliikennehankkeessa			
Oppiaine / Läroämne – Subject Yleinen valtio-oppi: hallinnon ja organisaatioiden tutkimus			
Työn laji/Arbetets art – Level Pro gradu -tutkielma		Aika/Datum – Month and year huhtikuu 2018	Sivumäärä/ Sidoantal – Number of pages 80
Tiivistelmä/Referat – Abstract			
<p>Helsingin kaupunginvaltuusto teki vuonna 2016 päätöksen niin sanottujen Kruunusilttojen rakentamisesta. Tässä pro gradu -tutkielmassa tarkastellaan Helsingin Kruunuvuorenrannan joukkoliikennejärjestelyjen ympärille muodostuneita kannatuskoalitiota käyttäen lähtökohtana Sabatierin ja Jenkins-Smithin kehittämää ja viime vuosina suuresti suosiotaan kasvattanutta kannatuskoalitiioviitekehystä. Tutkimuksessa selvitetään, mitä kannatuskoalitiioita policy-kysymyksen ympärille on muodostunut ja mitkä ovat näitä koossa pitäviä uskomuksia. Tutkimuksen tavoitteena on lisätä tietämystä varsinkin Helsingin alueella ajankohtaisiin suuriin joukkoliikennehankkeisiin liittyvän päätöksenteon taustoista.</p> <p>Kruunuvuorenrannan joukkoliikennetarkistamiseen liittyvää keskustelua tutkitaan laadullista sisällönanalyysiä hyödyntäen. Tutkimusaineiston muodostavat Helsingin Sanomissa vuosina 2002–2016 julkaistut hankkeeseen liittyvät lehtikirjoitukset. Kannatuskoalitiioita ja niitä yhdessä pitäviä uskomuksia tutkitaan Sabatierin policy-ydinuskomusten tunnusmerkistöistä aineiston perusteella johdetuissa ratkaisumalliin, arvopriorisointeihin ja ongelmankuvauksiin liittyvissä kategorioissa, joista ensimmäisellä haetaan vastausta koalitioiden koostumukseen, ja jälkimmäisillä niitä koossa pitävään uskomusjärjestelmään liittyvään kysymykseen.</p> <p>Tutkimusaineistosta käy ilmi, että Kruunuvuorenrannan joukkoliikennehankkeen ympärille muodostui vuosista 2007–2008 alkaen dominoiva siltatarkistava kannatuskoalitiio, joka kattaa lähes koko toimijakentän. Siihen kuuluu poliittisia ryhmiä, kaupunginjohtajia, kaupungin virastoja ja muita julkisia yksiköitä, asukasyhdistys sekä maan suurin päivälehti. Vastapuolena toimiva silttaa vastustava ja lauttavaihtoehtoa kannattava koalitiio muodostuu käytännössä muutamasta ranta-alueiden asukasyhdistyksestä ja näiden jatkeena toimivasta asukasyhdistysten yhteenliittymästä. Siltavaihtoehtoon kannatus liittyy aineistossa ennen muuta kaupunkirakenteeseen ja liikenteeseen liittyviin arvopriorisointeihin sekä kaupungin maineeseen ja velvollisuuksiin liittyviin arvopriorisointeihin. Siltavaihtoehtoon vastustus liittyy puolestaan taloudellisten sekä luonto-, ympäristö- ja maisema-arvojen priorisointiin.</p> <p>Tutkimusaineiston analyysin perusteella ongelmankuvaukset näyttäisivät olevan arvopriorisointeja uskottavampi vaikuttava tekijä lopputuloksen kannalta: analyysin perusteella päädytään esittämään, että siltakoalitiota pitää yllä sen jäsenten jakama uskomus siitä, että vallitsevan asiointilan jatkuminen ei ole toivottavana tai edes mahdollisena pidettävä vaihtoehto. Mahdollisessa jatkotutkimuksessa olisi kuitenkin hyvä vielä syventää tässä työssä tehtyä koalitioiden uskumusten kartoitusta.</p>			
Avainsanat – Nyckelord – Keywords liikennesuunnittelu, kaupunkisuunnittelu, joukkoliikenne, policy-uskomukset, advocacy coalition framework, kannatuskoalitiiokehys			

## SISÄLLYSLUETTELO

Tiivistelmä	1
1 Johdanto	4
2 Tutkielman teoreettinen lähtökohta – Kannatuskoalitioviitekehys	8
2.1 Kannatuskoalitiokehysten sovellutuksia	10
2.1.1 Soveltamisesta Suomessa ja Pohjoismaissa	10
2.1.2 Soveltamisesta liikennehankkeisiin ja kaupunkisuunnitteluun	11
2.2 Tutkielman kannalta keskeistä käsitteistöä	13
2.2.1 Policy-alajärjestelmä (policy subsystem)	13
2.2.2 Policy-ydinuskomukset (policy core beliefs)	13
2.2.3 Kannatuskoalitiot (advocacy coalitions)	17
3 Aineisto ja menetelmät	20
3.1 Laadullinen sisällönanalyysi	21
3.2 Laadullinen sisällönanalyysi ja kannatuskoalitioviitekehys	22
3.3 Tutkimusaineisto	23
3.3.1 Aineistonkeruun lähtökohdat ja tutkimusaineiston kuvaus	23
3.3.2 Aineistonkeruun ensimmäinen vaihe	25
3.3.3 Tutkimusaineiston rajaaminen ja analyysin pilottivaihe	28
3.4 Tutkimusasetelman rajoitteet sekä tutkimuseettinen arviointi	33
3.4.1 Menetelmään ja tulkitsijaan liittyvät rajoitteet	33
3.4.2 Lähteen osallisuus alajärjestelmään	34
3.4.3 Ulkopuolelle jäävät toimijat ja näkemykset	35

3.4.4 Tutkimuseettinen arviointi	36
3.5 Yhteenveto	39
4 Analyysi	41
4.1 Ratkaisumalliin liittyvät uskomukset	44
4.2 Arvot, joita ratkaisun tulisi edistää	52
4.3 Kruunuvuorenrannan joukkoliikennekysymykseen liittyvät ongelmankuvaukset	63
4.4 Analyysin rajoituksista	72
4.5 Analyysituloksiin liittyvä pohdinta	75
4.5.1 Siitä, miksi 2008 toimi vedenjakajana koalitioiden syntymisessä alajärjestelmään	75
4.5.2 Siitä, miksi siltakoalitiota ei saatu haastettua ja mitä seurauksia tällä oli	76
5 Päätelmät	79
Lähteet	81
Liite 1. Tutkimusaineisto	86

## 1 Johdanto

Tämä opinnäytetyö käsittelee Helsingissä suunnitteilla olevaa Kruunusillat-joukkoliikennesiltahanketta kannatuskoalitiioviitekehystä apuna käyttäen. Tässä johdantoluvussa käsittelen ensin hieman itse tutkimuskohdetta, josta jatkan tutkimuskysymysten esittelemiseen.

Kruunusillat-hanke on suunnitelma perustaa kolmen uuden sillan rakennuttamista edellyttävä raitiotieyhteys Helsingin keskustasta Laajasaloon. Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi siltojen ja raitiotieyhteyden rakennuttamisen elokuussa 2016 (Kaupunginvaltuusto 2016). Sillat on suunniteltu siten, että raitiovaunujen lisäksi ainoastaan kevyt liikenne sekä hälytysajossa olevat hälytysajoneuvot saavat käyttää siltoja. Sillat yhdistävät valmistuessaan toisiinsa Hakaniemen ja Nihdin Sompasaaren kärjessä, Nihdin ja Korkeasaaren sekä Korkeasaaren ja Kruunuvuorenrannan Laajasalossa. Kruunuvuorenrantaan on suunniteltu 11 000 asukkaan kaupunginosa ja Laajasaloon suunnitellaan tiivistämiskäytöstä siten, että asuntoja voidaan rakentaa 10 000 uudelle asukkaalle. (Helsingin kaupunki 2016a, 5) Kruunusillat-hankkeen on sanottu mahdollistavan Laajasalon kaupunginosan asukasluvun kasvun nykyisestä 17 000:stä 40 000:ään vuoteen 2050 mennessä (Kaupunginhallitus 2016, 4). Hankkeen rakennuskustannusarvio on itsessään 259 miljoonaa euroa ja raitiovaunukaluston ja -varikon kustannukset mukaan lukien 354–364 miljoonaa euroa (Helsingin kaupunki 2016b, 28), joskaan uuden raitiovaunuvälikon kustannuksia ei voida laskea kokonaisuudessaan osaksi hankkeen kustannuksia (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2008, 9).

Pikaraitioteiden rakentaminen osana kaupunkien väestönkasvun mahdollistamista ja siihen sopeutumista on kaupunkisuunnittelun nykypäivää, ja vastaavia hankkeita on toteutettu myös muualla. Näistä maantieteellisesti lähin esimerkki lienee Tukholman alueella kulkeva Tvärbanan-pikaraitiotie, jota on kehitetty Tukholman kaupungin käytetyn tilan ja kuljetuskapasiteetin kannalta tehokkaita liikennöintimuotoja korostavan tulevaisuusstrategian mukaisesti (Westerlund 2016, 30). Kokonaiskuvan kannalta lähimpänä oleva vertailukohta lienee kuitenkin Yhdysvaltojen Oregonissa sijaitsevaan Portlandin kaupunkiin vuonna 2015 käyttöön otettu Tilikum Crossing -silta, joka suunniteltiin niin ikään pelkästään joukko- ja kevyen liikenteen käyttöön (Legacy ja Leshinsky 2016, 4). Kyseessä on ensimmäinen yksityisautot kieltävä joukkoliiken-

teelle ja kevyelle liikenteelle varattu silta Yhdysalioissa (Libby 2014). Tämän tutkimuksen kannalta on merkillepantavaa, että kyseisen projektin puolesta puhuttaessa käytettiin hyvin samanlaista retoriikkaa kuin Kruunusiltojenkin kohdalla. Tausta-aineiston keräämisen kannalta on kuitenkin valitettavaa, että kyseessä on näin tuore projekti, sillä siitäkään ei ole toistaiseksi tieteellistä tutkimusta mainittavasti tuotettu.

Kruunusillat on niin kutsutun Raide-jokerin ohella ensimmäinen suuren mittakaavan liikennehanke, jolla toteutetaan vuonna 2015 hyväksytyn, kaupungin liikennesuunnittelun periaatteet määrittävän Helsingin liikkumisen kehittämissuunnitelman lähtökohtaa, jonka mukaan ”[Liikenne]suunnittelun yleisenä periaatteena on huolehtia ensimmäisenä liikenteen heikoimman osapuolen eli kävelijöiden tarpeista. Tämän jälkeen huomioidaan järjestyksessä pyöräliikenteen, joukkoliikenteen, elinkeinoelämän kuljetusten ja henkilöautoilun tarpeet.” (Kaupunkisuunnitteluvirasto 2015, 20).

Kruunuvuorenrannan joukkoliikennehankkeen tutkimiselle voidaan katsoa olevan yhteiskunnallinen tilaus. Ensinnäkin, hankkeen laajuus ja sen mukanaan tuomat julkisista varoista katettavat kustannukset, sekä vastaavankaltaisten suurten joukkoliikennehankkeiden (ja näistä etenkin länsimetron) kohtaamat vaikeudet kannustavat kaikkien aihetta koskevaan tutkimukseen, jotta saataisiin selkeämpi kuva päätöksenteon taustoista, seurauksista ja osallistujista. Tällä voi olla merkitystä osaltaan vastuullisten tahojen toiminnan arvioinnissa. Kannatuskoalitiokehityksen voi nimenomaan tästä syystä katsoa olevan oiva lähestymistapa aihepiiriin: sen kautta saadaan näkyväksi päätöksenteon todellisten osallistujien joukko, rajoittumatta ainoastaan muodolliseen päätöksentekoon.

Toiseksi, hankkeen vaikutukset ulottuvat vuosikymmenten, jopa vuosisatojen päähän; tehdyistä päätöksistä ja valinnoista seuraavien ongelmien ja rajoitusten kanssa painittaessa on tärkeää nähdä yhtymäkohdat päätöstä tehtäessä ja valmisteltaessa tehtyihin mahdollisiin virhearviointeihin. Kun osoitetaan, millä tavalla uskomukset ja ideologiat vaikuttavat teknisenä pidettävään päätöksentekoon, voidaan mahdollisesti tulevaisuuden suurten projektien valmistelun ja päätöksenteon avuksi tarjota ymmärrystä siitä, millaisia piileviä esteitä ja suodattimia toimijoiden ja ”parhaan mahdollisen” päätöksen välissä on. Tässä mielessä tutkimus voi toimia apuna pitkän aikavälin seurausten arvioinnissa.

Aiempi yhteiskuntatieteellinen liikennesuunnittelun perusteita käsittelevä tutkimus on vähäistä niin Suomessa kuin kansainvälisestikin (Lampinen 2015, 17). Kaupunkien liikennesuunnittelun tutkiminen myös yhteiskunnallisesta lähtökohdasta on kuitenkin tärkeää, sillä liikennesuunnittelu vaikuttaa olennaisesti kaupunkirakenteen muodostumiseen. Lampisen (2015) mukaan liikennesuunnittelun tutkimuksen rajoittuminen lähinnä teknisille aloille on aiheuttanut kyvyttömyyttä ymmärtää kaupunkien muutosta, etenkin siirtymää moderneista kaupungeista niin kutsuttuun jälkimoderniin verkostokaupunkiin, minkä seurauksena puhtaasti teknisistä lähtökohdista johdetut ratkaisut voivat johtaa tavoitteisiin nähden päinvastaisiin tuloksiin. Liikennesuunnittelun yhteiskuntatieteellinen tutkimus on tarpeen, jotta voidaan luoda laajempialaista teoreettista näkökulmaa liikennesuunnittelun ongelmien ratkaisemiselle. Toisaalta yhteiskuntatieteellisen kaupunkitutkimuksen kannalta liikennesuunnittelu on aihepiiri, jonka jättäminen huomiotta voi jättää vakavia puutteita moniin tutkimuksiin. Tämän tutkielman tarkoituksena on olla omalta osaltaan mukana käynnistämässä yhteiskuntatieteellistä keskustelua liikenne- ja laajemmin yhdyskuntasuunnittelusta.

Tämä tutkielma liittyy laajemmin suomalaisen (ja kansainvälisen) kaupunkisuunnittelun muutosvaiheeseen, jossa yksityisautoiluun nojaavasta liikennesuunnittelusta ollaan siirtymässä kevyeen liikenteeseen ja joukkoliikenteeseen nojaavaan kaupunki- ja liikennesuunnitteluun. Kestävän kaupunkisuunnittelun kysymyksiä ovat nostaneet esille esimerkiksi Legacy ja Leshinsky (2016).

Tämän tutkielman tavoitteena on löytää vastaukset kahteen tutkimuskysymykseen kannatuskoalitiokohyistä teoreettisena viitekehystenä ja laadullista sisällönanalyysiä menetelmänä soveltaen. Aineistona käytetään hankkeeseen liittyvää sanomalehtikirjoittelua Helsingin Sanomissa. Tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

1. Millaisia uskomuskoalitioita on havaittavissa Kruunuvuorenrannan joukkoliikennehankkeesta Helsingin Sanomissa käydyssä keskustelussa ja
2. Mitkä ovat näitä koalitioita kasassa pitävät policy-ydinuskomukset kolmessa tutkimuskohteen kannalta olennaisessa uskomusryhmässä: ratkaisukeinoon, edistettäviin arvoihin ja ongelmankuvauksiin liittyvissä uskomuksissa?

Tutkimuskysymyksiin haetaan vastausta etsimällä tutkimusaineistosta niin sanottuja kannatuskoalitioita ja näitä koossa pitäviä uskomuksia, toisin sanottuna toimijakenttää pyritään jäsentämään tiettyjen jaettujen uskomusten perusteella toimijaryhmiin. Ryhmitelyn perusteena toimivat Kruunuvuorenrannan joukkoliikennehankkeeseen liittyvät perustavanlaatuiset, policy-spesifit näkemykset, joita voidaan pitää Sabatierin (1998, 112–113) tarkoittamina policy-ydinuskomuksina. Tarkastelluista uskomuskategorioista ratkaisukeinoon liittyvä kategoria sitoutuu pääosin ensimmäiseen tutkimuskysymyseen, sillä koalitiot ryhmittyvät tässä tapauksessa tiettyjen ratkaisumallien taakse. Toimijoiden arvopriorisointeja ja ongelmankuvauksia tarkastelemalla on tarkoituksena saada tietoa ennen muuta koalitioita koossa pitävistä arvoista.



## 2 Tutkielman teoreettinen lähtökohta – Kannatuskoalitiiviitekehys

Kannatuskoalitiiokehys (advocacy coalition framework, ACF) on ”suosiotaan kasvattava teoreettinen viitekehys, joka pyrkii yksinkertaistamaan julkisten policyjen kompleksisuutta” (Nohrstedt ja Olofsson 2016, 19). Sen kehittivät Paul Sabatier ja Hank Jenkins-Smith pyrkimyksenään selittää policy-muutosta ja kiivaita policy-kysymyksiin liittyviä konflikteja (Olsson 2009, 171; Weible 2005, 462). Kannatuskoalitiiokehys pyrkii selittämään ja kuvaamaan policy-muutosta tietyllä policy-alalla sen sisällä toimivien toimija- eli kannatuskoalitioiden uskomusjärjestelmien sekä niiden koordinoitun toiminnan kautta. Tutkimuksissa (esim. Leifeld 2013) on pystytty osoittamaan policy-ratkaisujen perustuvan enemmän policy-uskomuksiin kuin mittaamiseen. ACF-viitekehykselle ei ole vielä vakiintunutta, laajalle levinnyttä suomenkielistä termistöä, mutta tässä tutkielmassa käytän muun muassa Salon (2014) ja Kojon (2014) väitöskirjoissaan sekä Alasuutarin (2018) pro gradu -tutkielmassaan käyttämää termistöä, ja viittaan viitekehukseen kannatuskoalitiiokehysten tai kannatuskoalitiiviitekehystenä. Lisäksi käytän englanninkielistä ACF-lyhennettä siellä missä tekstin sujuvuus sitä edellyttää.

Kannatuskoalitiiokehysten alkuperäisten kehittäjien (Sabatier 1988, 131–132; Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 118–120) mukaan sen lähtökohtia ovat:

1. Policy-prosessin tai policy-muutoksen teorioiden tulee huomioida teknisen informaation rooli policy-prosessissa. Tämä tekninen tieto tulee esille etenkin julkisten virastojen poliittisen päätöksenteon avuksi ja lähtökohdiksi tuottamassa tiedossa. Poliittiset päättäjät tarvitsevat lukuja ja ongelmankuvauksia päätöksentekoa varten.
2. Pitkän (vähintään 10 vuoden) aikavälin tarkastelu policy-muutoksen ymmärtämisen edellytyksenä: ajan on annettava kulu, jotta muutoksen kuvaaminen voisi olla todenmukaisempaa. (Tämä ei luonnollisestikaan tarkoita, että ACF:n nimissä tehtävässä tutkimuksessa tätä aikaväliä aina toteutettaisiin, vaan sen sovellettavuus määräytyy tutkimuskysymyksen mukaan (Weible ym. 2011, 354))
3. Policy-alajärjestelmä hyödyllisimpänä analyysiyksikkönä policy-muutoksen tutkimuksessa. Policy-alajärjestelmällä tarkoitetaan tietyllä policy-alalla toimivien tai tiettyyn policy-kysymykseen sitoutuneiden organisaatioiden joukkoa, joita

yhdistää aktiivinen toiminta erilaisten tavoitteiden saavuttamiseksi tällä policy-alalla.

4. Policy-alajärjestelmän tulee kattaa analyysiyksikkönä perinteisten yhdellä hallinnontasolla toimivien policy-toimijoiden (poliitikkojen, virastojen ja eturyhmien) ohella myös lehdistön edustajat, tutkijat ja policy-analyttikot sekä kaikki policyn muotoiluun ja toteuttamiseen osallistuvat ryhmät kaikilla hallinnontasoilla.
5. Julkiset policyt/ohjelmat sisältävät implisiittisiä teorioita siitä, kuinka ne saavuttavat tavoitteensa. Niihin kuuluu arvojen välisiä priorisointeja sekä oletuksia kausaalisuhteista ja asiainloista ja ne ovat siksi havainnollistettavissa samalla tavalla kuin uskomusjärjestelmät.

Kannatuskoalitiiokehys jakautuu kolmeen pääasialliseen teoreettiseen tutkimussuuntaan (major theoretical lines of inquiry). Näitä ovat 1) kannatuskoalitiot, niiden muodostuminen, rakenne ja stabiilisuus ajan kuluessa, 2) policy-orientoitunut oppiminen sekä 3) policy-muutos. (Weible ym. 2011, 351–352) Käsillä olevassa tutkielmassa keskitytään ensimmäiseen linjaan, kannatuskoalitiioihin, ja tarkemmin sanottuna niiden rakenteeseen ja erityisesti niitä kasassa pitäviin policy-ydinuskomuksiin. Tässä tutkimuksessa pääasiallinen huomio keskittyy kannatuskoalitiioihin, mutta myös policy-muutosta sivutaan ikään kuin ohimennen, tutkimusaineiston jakautuessa 14 vuoden ajalle.

Kannatuskoalitiiokehys sopii lähtökohtaisesti hyvin teoreettiseksi viitekehyyksi valitun kaltaisen suuren liikennehankkeen tarkasteluun. Ensinnäkin, ACF keskittyy policy-prosessiin kompleksisena käytännön toimintana. Näin ollen, sitä noudattaen policy-vaikuttamista voidaan etsiä koko policy-syklin matkalta, rajoittumatta pelkästään viralliseen päätöksentekoon. Toiseksi, keskittyessään alajärjestelmiin hallinnonalojen tai sektorien asemesta, viitekehys auttaa hahmottamaan toimijoiden paljoutta tietyn alajärjestelmän puitteissa, mitä organisaatioita nämä ikinä edustavatkin, samoin toimijoiden käyttämien vaikutuskeinojen moninaisuutta. Kolmanneksi, se korostaa uskomusten ja arvojen merkitystä policy-prosessin panoksina (input) rajoittumatta vain muodollisiin päätöksiin. Neljänneksi, policy-alajärjestelmien toimija- ja uskomusrakenteet ovat siinä määrin stabiileja ja institutionalisoituneita, ettei policy-muutosta voida pitää ainoastaan rationaalisen päätöksenteon seurauksena, vaan sen syytä tulee etsiä alajärjestelmässä ja siihen vaikuttavilla alueilla tapahtuvan muutoksen seurauksista. Olsson (2009, 170–171)

Tärkeänä tutkimuksellisen lisäarvon tuojana käytettäessä kannatuskoalitiiokehystä teoreettisena viitekehyksenä voidaan pitää sitä, että se nostaa tarkastelun kohteeksi vaikutusvallan eri muodot. Seuraavassa alaluvussa käsitellään hieman tarkemmin ACF:n sovellutuksia toisaalta Suomessa ja lähialueilla ja toisaalta liikennehankkeisiin. Siitä etenen esittelemään tämän tutkimuksen kannalta olennaista termistöä.

## 2.1 Kannatuskoalitiiokehysten sovellutuksia

Cairney (2015, 484–485) kuvaa kannatuskoalitiiokehystä ”yhdeksi vaikutusvaltaisimmista 1990-luvulla syntyneistä lähestymistavoista public policyssä”, jota ei ole pelkästään sovellettu laajasti, vaan myös päivitetty tiuhaan tahtiin. ACF:iä on käytetty yli sadassa julkaistussa tutkimuksessa (Sabatier ja Weible 2007, 207). Näistä tutkimuksista on pidetty kirjaa ja niitä on käytetty hyväksi viitekehyksen jatkuvassa uudelleentarkastelussa ja päivittämisessä.

Valtaosa tutkimuksesta on tehty Yhdysvalloissa, Australiassa, Kanadassa ja Euroopassa, mutta kannatuskoalitiiokehystä on sovellettu jonkin verran myös muualla. Toistuvia tutkimusalueita ovat olleet luonnonvarojen käyttö, maankäyttö, energiapolitiikka ja ympäristöpolitiikka, mutta ACF:iä on sovellettu laajalti myös muihin kohteisiin. Julkaistua tutkimusta vuosivälillä 1987–1998 ovat luetelleet Sabatier ja Jenkins-Smith (1998, 126). Sabatier ja Weible (2007, 217–219) listaavat vuosina 1998–2007 julkaistuja tutkimuksia ja Pierce ym. (2017) esittelevät julkaisuja vuodesta 2007 vuoteen 2014. Tarkempaa erittelyä sovellutusten sisällöstä ja ACF:n eri osa-alueiden soveltamisesta, ks. Weible ym. 2009.

### 2.1.1 Soveltamisesta Suomessa ja Pohjoismaissa

Huolimatta kritiikistä, jonka mukaan yhdysvaltalaisesta poliittisesta järjestelmästä lähtöisin olevan kannatuskoalitiiokehysten soveltuvuus demokraattisen korporatistisen perinteen omaavissa maissa olisi rajallista (Sabatier ja Weible 2007, 190), ACF:iä on sovellettu melko laajasti myös Pohjois-Euroopassa. ACF:n soveltumista myös perinteisesti korporatistisiin järjestelmiin on perusteltu toteamalla korporatistimin ja pluralismin

olevan vain ideaalityyppisiä ja todellisen policynteen (policymaking) sijaitsevan tapauskohtaisesti näiden välimaastossa, ja että policy-prosessit ovat tulleet perinteisesti korporatistisissa maissa avoimemmiksi ja konfliktuaalisemmiksi (Nohrstedt ja Olofsson 2016). Tämän lisäksi ACF:n selitysvoimaa on jatkuvan päivittämisen kautta pyritty laajentamaan Yhdysvalloissa tapahtuvan policynteen ulkopuolelle (Cairney 2015, 485).

Nohrstedt ja Olofsson (2016) esittelevät 25 sovellutusta Ruotsissa, joista valtaosa (16 tutkimusta) sisältää tapauksia luonnonvarojen hallinnasta, pääosin metsätaloudesta, tai energiapolitiikasta (Nohrstedt ja Olofsson 2016, 26). Suomessa Harrinkari ym. (2017) ovat pyrkineet hahmottamaan kansallisen metsäsektorin kannatuskoalitioita ja niiden jatkuvuutta metsälain uudistamisen kontekstissa. Gronow ja Ylä-Anttila (2016) ovat soveltaneet viitekehystä kannatuskoalitioiden tarkastelemiseen suomalaisessa ilmastonmuutospolitiikassa. Salo (2014) on väitöskirjassaan eritellyt suomalaisen biopolttoainepolitiikan kannatuskoalitioita ja näitä ylläpitäviä uskomuksia.

### 2.1.2 Soveltamisesta liikennehankkeisiin ja kaupunkisuunnitteluun

Kannatuskoalitioketystä on sovellettu melko niukasti liikennehankkeiden tutkimiseen. Henry ym. (2011) testaavat tilastollisesti alueellisen maankäytön ja liikennesuunnittelun eliiteille tehdyn survey-kyselytutkimuksen pohjalta koalitioiden rakentumista jaettujen uskomusten ympärille. Tässä tutkimuksessa ei kuitenkaan sitouduta mihinkään policy-kysymykseen, vaan vastaajilta yksinkertaisesti on kysytty, kenen kanssa he ovat tekemisissä sekä millaisia kantoja heillä on omaan policy-alaansa liittyen. Esiitettyjen analyysitulosten pohjalta ehdotetaan, etteivät koalitioita vedä yhteen jaetut uskomukset, vaan ennemminkin vastakkaisten uskomusten omaavien toimijoiden välttely. Tähän tulokseen on syytä suhtautua kuitenkin varauksella, sillä policy-spesifien uskomusten arvioiminen Likertin asteikolle aseteltujen standardoitujen vastausten perusteella vaikuttaa turhan yksinkertaistetulta menettelytavalta. Edellä mainituista syistä en näe kyseisen tutkimuksen tarjoavan juurikaan työkaluja tätä tutkimusta ajatellen, vaikka se liikennesuunnittelua sivuaakin.

Olsson (2009) käsittelee tutkimuksessaan policy-muutosta eräässä Örebro kaupungin maankäyttötapauksessa, jossa tie- ja rakennussuunnitelmat haudattiin luonnonsuojelu- ja virkistysalueen tieltä. Olsson tekee muutaman erittäin mielenkiin-

toista löydöstä, jotka ovat hyvin kiinnostavia myös tämän tutkimuksen kannalta. Ensinnäkin, kannatuskoalitio voi syntyä hyvinkin nopeasti olemassa olevan arvoverkoston pohjalta, mikäli sen arvoja uhataan tai niiden edistämiseen ilmenee mahdollisuus. Toiseksi, niin sanotuilla sisäpiirin aktivisteilla voi olla sangen keskeinen vaikuttajarooli policy-prosessissa, kuten Olssonin tutkimuksesta käy ilmi. Sisäpiirin aktivisti kuvataan virkamieheksi, joka on jonkin järjestön aktiivinen jäsen ja joka pyrkii asemastaan käsin strategiseen toimintaan saavuttaakseen henkilökohtaisiin arvositoumuksiinsa perustuvan tavoitteen. Erikoistumisalansa osalta hänellä on ”pääsy niin julkisiin kuin kansalaisyhteiskunnankin resursseihin ja melko suuri vapaus ja asiantuntijuuteen perustuva auktoriteetti käyttää näitä resursseja”. (Olsson 2009, 176; Hysing ja Olsson 2011, 697) Sisäpiirin aktivistin käsitteen huomioiminen olennaista, sillä Olsson (2009) tarjoaa sitä teoreettiseksi korjaukseksi tai lisäykseksi ACF:n käytännössä epäselväksi jäävän ja jopa ongelmallisen policy-välittäjän käsitteen tilalle. Policy-välittäjällä tarkoitetaan ”alajärjestelmän toimijoita, jotka pyrkivät minimoimaan konfliktia ja tuottamaan kompromisseja kilpailevien kannatuskoalitioiden välille” (Cairney 2012, 201). Olssonin (2009, 179) mukaan tutkitussa tapauksessa policy-välittäjän käsitteeseen tyytyminen olisi voinut johtaa jopa väärin johtopäätöksiin.

Weber ym. (2013) tarjoavat Alankomaiden melupolitiikkaa käsittelevässä tutkimuksessaan hyvän havainnollistuksen Sabatierin (1998, 112–113) policy-ydinuskomuskehikon soveltamisesta policy-ydinuskomusten vertailemiseen. Tätä tutkimusta sivutaan myöhemmin hieman lisää.

Stich ja Miller (2008) soveltavat kannatuskoalitiekehystä policy-muutoksen ja policy-orientoituneen oppimisen tutkimiseen Yhdysvaltojen rahtiliikenneinfrastruktuurissa. Kyseinen tutkimus tarjoaa tämän työn kannalta jossain määrin mielenkiintoista näkökulmaa policy-orientoituneeseen oppimiseen, mutta koska kannatuskoalitioiden erottelu tutkitussa tapauksessa (metsäteollisuuden kuljetustarpeet) jää hieman epäselväksi, sen suora soveltaminen ei voi tulla kysymykseen. Toisaalta, myöskään policy-orientoitunut oppiminen ei kuulu tämän tutkimuksen teemoihin, sillä jo aineistovalinnasta johtuen sen tutkiminen ei ole tässä yhteydessä tarkoituksenmukaista saati mahdollista.

## 2.2 Tutkielman kannalta keskeistä käsitteistöä

Seuraavaan olen eritellyt käsillä olevan tutkielman kannalta keskeisimpiä ACF:n käsitteitä, joiden huomioiminen on tarpeellista tutkimuksen tavoitteiden ymmärtämiseksi. Näitä ovat policy-alajärjestelmät, kannatuskoalitiot ja policy-ydinuskomukset.

### 2.2.1 Policy-alajärjestelmä (policy subsystem)

Kannatuskoalitiekehys (ACF) lähtee monilta osin siitä olettamuksesta, että voimme ymmärtää paremmin policy-muutosta ja policyjen rakentumista ylipäänsä, on perinteisten jakojen (esimerkiksi jaon hallinnonaloihin) asemesta hedelmällisempää havainnollistaa toimijakenttää ja sen keskinäisvaikutuksia tarkastelemalla koko policy-alajärjestelmää (policy subsystem). Policy-alajärjestelmään kuuluvat kaikki eri sektoreiden ja alojen toimijat, joita jokin nimenomainen policy-alue tai -ongelma merkittävästi koskettaa ja jotka pyrkivät vaikuttamaan julkiseen päätöksentekoon kyseisellä policy-alueella (toisin sanoen, kyseisessä policy-alajärjestelmässä). (Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 119) ACF:iin kuuluvan useiden aktiivisten toimijoiden erottelun mahdollistaa se viitekehyksen lähtökohta, ettei policyn vaihemallia (suunnittelun, päätöksenteon, implementoinnin ja seurannan erottamista analyysikohteina) ole tarkoituksenmukaista soveltaa, vaan policyä tulisi tarkastella syklinä, jossa useat toimijat osallistuvat siihen sen eri vaiheissa. Kun laajempi toimijakenttä saadaan mahdutettua policy-yksikön sisälle, voidaan arvioida toimijoiden vuorovaikutuksen tiheyttä ja keskinäissuhteiden vahvuutta. (Cairney 2012, 203)

### 2.2.2 Policy-ydinuskomukset (Policy core beliefs)

Policy-ydinuskomukset ovat kannatuskoalitiekehysten mukaan keskeisin kannatuskoalitiehoita kokoava ja yhdessä pitävä tekijä. On siis kohdallaan mainita muutama sana liittyen ACF:ssä esitettyyn malliin uskomusjärjestelmien luonteesta tämän tutkielman kannalta soveltuvin osin. (ACF:n kolmiportaisen uskomusjärjestelmän sisäisestä jaottelusta tarkemmin, ks. Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 130–135; Sabatier ja Weible 2007, 194–196)

ACF järjestää policyosallistujien uskomusjärjestelmän kolmeen keskenään hierarkkiseen tasoon, joista ylimpänä on jaetun uskomusjärjestelmän syvä ydin (deep core), keskellä policy-ydin (policy core) ja alimpana toissijaiset aspektit (secondary aspects) eli toissijaiset uskomukset (secondary beliefs) (Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 121–122). Uskomushierarkia perustuu uskomusten laajuuteen, siihen kuinka vahvasti niitä noudatetaan, kuinka ne vaikuttavat oppimiseen ja kuinka todennäköistä niiden muuttuminen on uusien kokemusten ja tapahtumien seurauksena (Cairney 2012, 205). Hierarkkisuus perustuu ennen kaikkea suuremmasta pienempään tasojen välillä vaihtelevaan uskomuksen laajuuteen suhteessa tarkasteltavaan alajärjestelmään sekä epätodennäköisestä todennäköisempään vaihtelevassa uskomusten suhteessa oletettavaan muutoksen todennäköisyyteen (Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 132–133).

Uskomusjärjestelmän tasojen suhteen kuvaamiseen hierarkkiseksi tulee suhtautua tällä ehdollisuudella, sillä ACF:n oletamus on, että syvän ytimen ja policy-ytimen uskomuksien ollessa ristiriidassa policy-alajärjestelmän kannalta olennaisessa kysymyksessä, policy-ydinuskomus on vahvempi, sillä se esiintyy policy-osallistujan kannalta olennaisimmalla alueella (Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 155). Tätä ajatusta on täydennetty sen toiselta puolelta toteamalla, että ”hyvin vaikeasti muutettavissa olevilla uskomuksilla on suuri vaikutus verkostorakenteeseen, mutta ainoastaan jos ne ovat olennaisia policy-debattien kannalta ja näin ollen jatkuvan keskustelun kohteena” (Henry ym. 2011, 427). Jo tästä voidaan päätellä, että policy-alajärjestelmän tutkimuksessa on keskeistä keskittyä policy-spesifeihin uskomuksiin.

Muiden muassa Matti ja Sandström (2013, 241–242) ovat saaneet tapaus-tutkimuksessa tuloksia, jotka osaltaan vahvistavat, että policy-koalitioiden koordinaatio-ta voidaan selittää paremmin toimijoiden kokemilla jaetuilla uskomuksilla kuin koetulla vaikutusvallalla, ja että nimenomaan alajärjestelmäkohtaiset policy-ydinuskomukset ovat näitä jaettuja uskomuksia, syvätason uskomusten selitysvoinan jäädessä merkityksettömäksi.

Olsson (2009, 182) puolestaan kyseenalaistaa uskomusjärjestelmien kolmijaon johdonmukaisuuden ja tarpeellisuuden, pitäen olennaisempana kysymyksenä, ”kuinka eri toimijat koalitioiden sisällä tulkitsevat policy-ongelmia ja -kysymyksiä käsitteellistäen niitä suhteessa erilaisiin diskursseihin”. Tämä puoltaa niin ikään sitä ajatusta, että ACF:n jaotteluakin noudattamalla nimenomaan policy-spesifit uskomukset

ovat keskiössä, sillä jokapäiväisessä keskustelussa ja päätöksenteossa syvätasonkin uskomukset sitoutuvat johonkin tiettyyn policy-kysymykseen tai -ongelmaan, ja saavat tulkintansa sen kautta.

**Syvä ydin** sisältää perustavanlaatuisia ontologisia ja normatiivisia uskomuksia, kuten yksilönvapauden ja sosiaalisen yhdenvertaisuuden vastakkainasettelun, eri ryhmien hyvinvoinnin tärkeyden suhteessa toisiinsa sekä näkemyksen valtion ja markkinoiden rooleista (Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 121; Sabatier ja Weible 2007, 194). Merkille pantavaa on, että aiemmassa versiossa puhutaan vielä syvän ytimen uskomuksista kullakin koalitiolla (Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 121), mutta päivitetysversiossa (Sabatier ja Weible 2007, 194) tätä ei enää mainita kunkin koalition ominaisuudeksi, vaan se liitetään yksilön henkilökohtaiseen historiaan. Ottaen huomioon ACF:n oletuksen ja samansuuntaisen näytön policy-ydinuskomuksista koalitioita yhdistävänä tekijänä (Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 122; Matti ja Sandström 2013) sekä sen, ettei syvien ydinuskomusten ja policy-ydinuskomusten välillä ole aina alisteisuussuhdetta (eli alemmaa ei ole johdettu ylemmästä) (Sabatier ja Weible 2007, 195) ei syvän ytimen uskomusten näkemistä selkeästi koalition ominaisuutena voitaisi ainakaan kovin ongelmattomasti pitää ACF:n logiikan mukaisena. Cairneyn (2015, 486) tiivistys syvistä ydinuskomuksista toimijan ”perimmäisenä (underlying) henkilökohtaisena filosofiana” auttaa osaltaan hahmottamaan niiden luonnetta.

Syvien ydinuskomusten määritelmän voidaan katsoa jäävän osittain hie- man epätarkaksi, mutta tämän tutkielman kannalta kysymykseen ei liene tarpeen puretua sen tarkemmin. Syvien ydinuskomusten määrittelemisestä ja operationalisoinnista tutkimustarpeisiin ovat kirjoittaneet Ripberger ym. (2014).

Uskomushierarkian keskeisimmällä tasolla ovat kannatuskoalitioiden kan- nalta olennaisimmat **policy-ydinuskomukset** (policy core beliefs). ACF näkee policy-ydinuskomukset keskeisimpänä koalitioita yhdessä pitävänä voimana, koska ne edusta- vat ”keskeisimpiä normatiivisia ja empiirisiä näkemyksiä policy-eliittien erikoistu- misalalla” (Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 122). Sabatier (1998, 112) tiivistää policy-ydinuskomusten olevan ”perustavanlaatuisia policy-näkemyksiä, jotka liittyvät perus- strategioihin ydinarvojen saavuttamiseksi alajärjestelmässä”. Yksinkertaistettuna, ky- seessä ovat koalitioiden (ja toimijoiden) näkemykset liittyen siihen, millaisia alajärjes- telmäspesifejä arvoja kyseisen alajärjestelmän sisällä tulisi toteuttaa. Koska policy-



ydinuskomukset eivät ole ensisijaisen tärkeitä pelkästään kannatuskoalitioiden ymmärtämiseksi, vaan myös (ja näin ollen) tämän tutkielman kannalta, koen tarpeelliseksi lainata tähän seuraavan listauksen, joka havainnollistaa policy-ydinuskomuksiksi luokiteltavien näkemysten tunnuspiirteitä.

1. *Suhtautuminen perustaviin arvoprioriteetteihin*
2. *Niiden ryhmien tai muiden yksiköiden tunnistaminen, joiden hyvinvointi on ensisijaista*  
- -
3. *Ongelman kokonaisvakavuus*
4. *Ongelman perussyyt*
5. *Tarkoituksenmukainen vastuunjako valtion (tai hallinnon) ja markkinoiden välillä*
6. *Tarkoituksenmukainen vastuunjako eri hallinnontasojen välillä*
7. *Erilaisten policy-instrumenttien keskinäinen priorisointi - -*
8. *Yhteiskunnan kyky ratkaista ongelma - -*
9. *Kansalaisten vs. asiantuntijoiden vs. valittujen virkamiesten osallistuminen*
10. *Policy-ytimen policypreferenssit.*

(Sabatier 1998, 112–113)

Alimmalla tasolla vaikuttavat **toissijaiset uskomukset** (secondary beliefs), jotka ovat kapeampia, eli eivät kata koko alajärjestelmää vaan keskittyvät johonkin tiettyyn alajärjestelmän yksittäiseen osaan, esimerkiksi jonkin ohjelman rahoitusjärjestelyihin tai johonkin tiettyyn kysymykseen jollain nimenomaisella maantieteellisellä alueella. Koska toissijaiset uskomukset eivät kata koko alajärjestelmää ja ovat lähimpänä konkreettisia käytännön päätöksiä, niiden muuttaminen on lähtökohtaisesti helpompaa uuden informaation, kokemuksen tai strategisten päätösten pohjalta. (Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 122; Sabatier ja Weible 2007, 196) Niiden käytännönläheisyys ja usein kytkeytyminen konkreettisten päätösten tekemiseen edesauttaa niiden muutettavuutta. Toissijaisia uskomuksia voidaan havainnollistaa kuvaamalla niitä uskomuksiksi siitä, mikä on oikea tapa viedä päätös tai ohjelma täytäntöön. Siinä missä syvien ydinuskomusten kohdalla voidaan katsoa olevan käsitteellisiä ongelmia, sama pätee myös toissijaisiin policyuskomuksiin, ja ACF:n harjoittajat ovat peräänkuuluttaneet policy-ytimen ja toissijaisten uskomusten suhteen tarkentamista (Kukkonen ym 2017, 715).

### 2.2.3 Kannatuskoalitiot

Sabatier (1988, 139) näkee parhaaksi toimijoiden ryhmittelyksi policymuutoksen ymmärtämiseksi ryhmittelyn niin kutsuttuihin kannatuskoalitioihin (advocacy coalition), jotka muodostuvat eri asemassa olevista ihmisistä, jotka jakavat tietyn uskomusjärjestelmän, eli perusarvoja, kausaaliollettamuksia ja ongelmakuvauksia liittyen tiettyyn policy-alaan tai -kysymykseen, ja jotka ovat mainittavan laajuisessa jatkuvassa tai toistuvassa yhteistoiminnassa. Tämä yhteistoiminta, tai koordinointi, voi olla vahvaa (yhteisten toimintasuunnitelmien laatimista ja toteuttamista) tai heikkoa (käyttäytymisen muuttamista yhteisten päämäärien tai tietojen vaihdon saavuttamiseksi) (Weible ja Nohrstedt 2013, 128). Schlager (1995, 480) on kuvannut heikkoa koordinaatioita toimijoiden väliseksi toisten toimijoiden käyttäytymisen seuraamiseksi, jonka perusteella toimijat muokkaavat omia toimintastrategioitaan. Tällaiseen koordinointiin riittää siis, että ”potentiaaliset koalitiiojäseneet seuraavat toistensa toimintaa ja muokkaavat omaa toimintaansa tätä täydentäväksi” (Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 140) ja siksi aktiivinen yhteisen toimintastrategian muotoilu ei ole tarpeen. Nimenomaan tämä heikon koordinoinnin käsite mahdollistaa tässä tutkielmassa omaksutun lähestymistavan, jossa etsitään valmiista sanomalehtiaineistosta uskomus- eli diskurssikoalitioita, joiden sisällä toimijoiden argumentoinnin päälinjat ovat keskenään samansuuntaiset.

Policy-alajärjestelmän sisäiset toimijat voidaan jakaa kussakin yksittäisessä tapauksessa tiettyyn määrään kannatuskoalitioita, joihin kuuluu ihmisiä useista organisaatioista, niin julkisista kuin yksityisistäkin. Näitä koalitioita määrittävinä tekijöinä pidetään jaettuja normatiivisia ja kausaalisia uskomuksia sekä jatkuvaa koordinoitua toimintaa. Kannatuskoalitioiden jäseninä voi olla kyseiseen policy-kysymykseen sitoutuneita eturyhmien jäseniä, virkamiehiä, poliitikkoja, tutkijoita ja lehtimiehiä. (Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 120) Toimijakaartin laajentaminen myös muodollista valtaa omaavien toimijoiden ulkopuolelle korostaa ideoiden merkitystä policyjen tekemisessä: toimijat voivat olla vaikutusvaltaisia, koska heillä on esittää tärkeitä ajatuksia, riippumatta siitä onko heillä muodollista valtaa vai ei (Cairney 2015, 285).

Äärimmäisen olennaista kannatuskoalitioiden muodostumisen ymmärtämisessä on sen kannatuskoalitiokehityksen lähtökohdan sisäistäminen, että policy-alajärjestelmän toimijoiden oletetaan osallistuvan policyn tekemiseen konkretisoidak-

seen uskomuksiaan (eikä siis materiaalisia etujaan) policy-tuotoksiksi, ohjelmiksi ja päätöksiksi (Cairney 2015, 485). Sen sijaan, että toimijat pyrkisivät vaikuttamaan poliisiin maksimoidakseen omakseen kokemiaan materiaalisia tai muita intressejä, toimijoiden tavoitteena on konkretisoida omia uskomuksiaan (esimerkiksi siitä, mihin ongelmaan policy-alajärjestelmän sisällä tulisi tarttua, ja millä keinoin tämä olisi parasta tehdä) ennen kuin heidän vastustajansa ehtivät tekemään saman. Näin ollen toimijat pyrkivätkin hakemaan liittolaisia niistä kentän toimijoista, joiden katsovat jakavan kanssaan samat policy-ydinuskomukset. (Sabatier ja Weible 2007, 196; Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 133) Samanhenkisten kumppanien kanssa liittoutuminen myös vähentää koordinoinnin transaktiokustannuksia (Weible ja Nohrstedt 2013, 128).

Edellä sanottu ei kuitenkaan tarkoita, etteivät toimijat voisi toimia välinerationaalisesti intressejään edistäen, vaan kannatuskoalitiokehukseen omaksuttu yksilömalli ennemminkin täydentää välinerationaalista yksilömallia kuin on sen korvaaja. Paitsi että intressien ohelle toiminnan selittämiseksi nostetaan toimijan uskomukset oikeasta/toivottavasta toiminnasta, otetaan myös huomioon, etteivät intressit ja uskomukset ole muuttumattomia ja että niiden tulkitseminen on seurausta yksilöiden omista kognitiivisista prosesseista. Niin ikään toimijoiden tavoitteet ovat usein monimutkaisia ja yksilöiden havainnointi- ja tiedonkäsittelykyky rajoittuneita. (Schlager 1995, 253–254; Sabatier ja Jenkins-Smith 1999, 130–131)

Koalitioiden sisäisen koheesion ja etäisyyden muihin koalitioihin voidaan olettaa kasvavan ajan myötä, koska samaan koalitioon kuuluvilla toimijoilla on tapana tulkita relevanttia informaatiota yhteisten linssien läpi, kerätä informaatiovirrasta lähinnä omia uskomuksiaan vahvistavaa tietoa sekä nähdä vastustajat epäluotettavampina, pahempina ja vahvempina kuin mitä nämä todellisuudessa ovat. (Sabatier ja Weible 2007, 194)

Policy-alajärjestelmät ovat usein osa jotain laajempaa alajärjestelmää ja toisaalta voivat pitää sisällään pienempiä alajärjestelmiä. Tässä tutkielmassa policy-alajärjestelmänä toimii melko rajattu Kruunuvuorenrannan joukkoliikennehanke, joka pitää sisällään monia toimijoita, jotka ovat sitoutuneet toimintaan juuri kyseisen policy-kysymyksen kohdalla. Tutkimuksen kohteena oleva alajärjestelmä on mitä ilmeisimmin osa suurempaa Helsingin kaupunkisuunnittelun alajärjestelmää, mutta erottuu omana alajärjestelmänään nimenomaan siksi, että osa toimijoista on sitoutunut nimenomaan

tähän policy-kysymykseen ja pyrkii vaikuttamaan nimenomaan siihen, mutta ei välttämättä jonkin tätä laajemman alajärjestelmän kokonaisuuteen.

### 3 Aineisto ja menetelmät

Tämän tutkimuksen aineisto koostuu kokonaisuudessaan valmiista sanomalehtiaineistosta, jota tulkitaan laadullisen sisällönanalyysin keinoin. Valmista julkista aineistoa käytettäessä on huomioitava se yleinen kannatuskoalitiokehityksen soveltamisen rajoitus, ettei valmiin tekstiaineiston pohjalta voida olettaa saatavan kuvaa koalitioiden välisestä koordinoitusta toiminnasta. (Kukkonen ym. 2017, 716) Näin ollen, on hyväksyttävä rajoittunut tavoite erotella aineistosta koalitioita vain yhteneväisten uskomusten (ja tarkemmin policy-ydinuskomusten) kautta. Toisaalta, kuten olen aiemmin todennut, ns. heikon koordinoinnin käsite mahdollistaa kannatuskoalitiokehityksen soveltamisen ja koalitioiden hahmottamisen myös pelkkien kannanottojen ja niistä pääteltävissä olevien uskomusten perusteella.

On ilmeistä, että esimerkiksi haastattelumenetelmää, esimerkiksi niin sanottuja puolistrukturoituja haastatteluja (esim. Mykkänen 2001, 111) käyttäen olisi mahdollista saada kerättyä sovelias aineisto koalitioiden sisäisen koordinoinnin tutkimiseen. Tämän aspektin puuttuminen luonnollisestikin vähentää tutkimuksen kattavuutta, mutta jokaisessa tutkimuksessa on tehtävä rajauksia. Itse päädyin rajaukseen, jossa aloitetaan tiedonkeruun alkupäästä: sanomalehtiaineistoon keskittyminen mahdollistaa alajärjestelmässä vallitsevien uskomusjärjestelmien yleisempää havainnointia muutamaan keskeiseksi oletettuun toimijaan keskittymisen sijasta. Tämän työn tavoite onkin tarjota mahdollisimman tarkka toimijakentän ja kannatuskoalitorakenteen kuvaus. Tällainen perusteellinen taustatutkimus on onnistuessaan myös hyvä lähtökohta jatkotutkimukselle aiheesta.

Tässä luvussa käsittelen ensin laadullista sisällönanalyysiä valittuna menetelmänä sekä sen soveltuvuutta kannatuskoalitiokehitykseen teoreettisena lähtökohtana. Siitä etenen kuvaamaan aineistonkeruuprosessia: sen lähtökohtia sekä aineiston varsinasta keräämistä ja rajaamista. Lopuksi käsittelen valittuun aineistoon ja lähestymistapaan mahdollisesti liittyviä rajoituksia.

### 3.1 Laadullinen sisällönanalyysi

Aineistonkeruussa ja analysoinnissa olen soveltanut laadullisen sisällönanalyysin periaatteita. Laadullisen sisällönanalyysin tavoitteena on kuvata systemaattisesti aineiston merkitystä. Tämä merkityksen etsiminen kohdistuu nimenomaan tutkimuskysymyksen kannalta olennaisiin merkityksiin, eikä tavoitteena ole, tai edes voisi olla, koko tutkimusaineiston ”kokonaismerkityksen” hahmottaminen. Tutkimuskysymyksen kannalta olennaisia merkityksiä haetaan rakentamalla niin sanottu koodauskehikko, jonka kautta aineistoa tulkitaan. (Schreier 2012)

Tämän tutkielman kannalta laadullinen sisällönanalyysi on sovelias menetelmä etenkin kahdesta syystä, joista molemmat liittyvät aineiston luonteeseen. Ensinnäkin, laajojen tekstiaineistojen analysointi täytyy käytännön syistä toteuttaa sillä ajatuksella, että pyritään etsimään vastauksia ainakin jossain määrin ennalta määritettyihin kysymyksiin/kategorioihin. Lukuisia aineistokappaleita ei ole tarkoituksenmukaista tarkastella kaikista mahdollisista lähtökohdista käsin, vaan niitä on tarkasteltava mahdollisimman keskitetysti, jotta niistä voitaisiin olettaa saatavan irti jotain käyttökelpoista. Laadullinen sisällönanalyysi mahdollistaa tämän menetelmänä, sillä se on omiaan pienentämään datan määrää, nostaa aineistosta esille vain tutkimuskysymyksen kannalta olennaista tietoa (Schreier 2012).

Toiseksi, huolimatta siitä vaatimuksesta, että laadullisen sisällönanalyysin tutkimusprosessi tulisi toteuttaa validiteetin takaamiseksi aina tietyssä järjestyksessä ja tutkimuskysymyksestä lähtien, on tutkimusstrategian ja kysymysten muuttaminen sitä mukaa, kun uutta tietoa ilmenee, mahdollista ja jopa toivottavaa. Keskeistä on nimittäin tutkimusvälineen muokkaaminen niin, että se soveltuu mahdollisimman hyvin käytetyn materiaalin merkitysten ymmärtämiseen. (Schreier 2012, 5, 24) Tämä mahdollisuus on tärkeä valitsemani tutkimussuunnitelman kannalta, sillä aineistoon perehtymisen ja analyysin yhteydessä siitä saattaa ilmetä uusia huomiota vaativia seikkoja, mikä puolestaan vaatii muokattavissa olevaa koodauskehikkoa. Tämä tilanne tuli vastaan myös tämän tutkimuksen kohdalla. Sanomalehtiaineiston analyysin lähtökohdaksi valitsin Sabatierin (1998, 112–113) kymmenkohtaisen policy-ydinuskomusten tunnusmerkkien luettelon, joka on täten johdettu suoraan kannatuskoalitiokehyksestä teoreettisena viitekehyksenä, mutta varsinainen koodauskehikko on muodostettu näitä lähtökohtia mukaillen aineis-

toon tutustumisen ja sen analyysin aikana esiin nousseiden tekijöiden pohjalta. Aineistonkeruun aikana koodauskehikkoa muutettiin ja tarkennettiin kaksi kertaa siten, että lopulta kannatuskoalitioiden rakennetta ja uskomuksia tarkasteltiin kolmella ulottuvuudella.

### 3.2 Laadullinen sisällönanalyysi ja kannatuskoalitioviitekehys

Sisällönanalyysiä on käytetty laajalti kannatuskoalitioviitekehystä hyödyntävissä tutkimuksissa. (Weible ym. 2009, 126–127; Pierce ym. 2017, S26). Kukkonen ym. (2017) käyttävät tutkimuksessaan tiedonkeruussa neljän kategorian koodausta, jossa sanomalehtikirjoituksista etsitään policy-ydinuskomuksia ja toissijaisia uskomuksia. Nämä kategoriat ovat kannanoton esittänyt henkilö, tämän edustama organisaatio, kannanoton mukainen uskomuskategoria sekä organisaation sijoittuminen puolesta/vastaan suhteessa uskomuskategoriaan. Näitä tietoja käytetään tilastollisen analyysin pohjana, mikä poikkeaa tässä tutkielmassa omaksutusta analyysitavasta, mutta mainitusta kategorisoinnista on hyvä ammentaa myös tähän tutkielmaan. Ensinnäkin, on hyvä pyrkiä ryhmittelemään toimijoita heidän edustamansa organisaation mukaan, sillä voidaan olettaa, että organisaatiot pyrkivät toimimaan yhtenäisesti. Tämä lienee myös hyödyllistä havainnollistavista syistä: mikäli organisaation huomataan edustavan sisäisesti yhdenmukaisia uskomuksia, ei ole tarpeen erotella yksilöitä sen sisällä. Toiseksi, koodauskehikon rakentamisen kannalta on hyödyllistä erotella positiiviset ja negatiiviset uskomukset (eli tietyn asian puoltaminen tai sen vastustaminen), sillä negatiiviset uskomukset auttavat koalitioiden vastakkainasettelun hahmottamisessa ja niiden uskomusjärjestelmien rajojen piirtämisessä.

Schreierin (2012, 91) mukaan laadullisessa sisällönanalyysissä ei ole mitään ennalta määrättyä suositusta tutkimusaineiston koolle, vaan analysoitavan aineiston laajuus voi olla mitä tahansa niukan ja laajan väliltä. Toisaalta, ennakoita oli tehtävä suunnitelma siitä, mitä tietoja tekstistä etsitään, jotta analysoitava datamassa ei kasva liian suureksi, mikä on todellinen vaara, kun tutkitaan aineistoa joka jakautuu yli kymmenen vuoden aikavälille. Siinä missä Kukkonen ym. (2017) ovat valinneet 648 sanomalehtiartikkeliä satunnaisotannalla viisinkertaisesta määrästä ja koodanneet mukaan

kaikki kolmiportaisen uskomushierarkian osat, on selvää, että tämän tutkielman kohdalla on mahdollista keskittyä vain policy-ydinuskomuksiin. Tässä tutkimuksessa alkupe-  
räisen aineiston koko nousi reiluun kolmeensataan, joista tutkimuksen kannalta käyttö-  
kelpoiseksi osoittautui jatkokäsittelyssä reilu neljäsosa.

### 3.3 Tutkimusaineisto

Tässä tutkielmassa tarkastellaan Kruunuvuorenrannan joukkoliikennehankkeen ympäril-  
lä käytyä julkista keskustelua Helsingin Sanomissa vuosina 2002–2016. Tavoitteena on  
tunnistaa jaettujen policy-ydinuskomusten ympärille muodostuneita kannatuskoalitioita  
kolmea aineistossa korostunutta ja tämän tutkielman tarpeita varten räätälöityä ydinka-  
tegoriaa käyttäen. Tässä luvussa käsittelen ensin aineistonkeruun lähtökohtia, josta siir-  
ryn tutkimusaineiston kuvaamisen kautta sen lopulliseen rajaamiseen ja analyysin niin  
sanottuun pilottivaiheeseen.

#### 3.3.1 Aineistonkeruun lähtökohdat ja tutkimusaineiston kuvaus

Julkiseen keskusteluun osallistuvien diskurssikoalitioiden merkitys policy-prosessissa  
on tutkimuksissa todettu merkitykseltään suureksi, ja sanomalehtiaineiston käyttäminen  
kannatuskoalitiiviitekehystä lähtökohtanaan käyttävässä tutkimuksessa on viime vuosi-  
na lisääntynyt keinona kannatuskoalitioiden tunnistamisessa (Kukkonen ym. 2018, 56).  
Kukkonen ym. (2018) ovat käyttäneet sanomalehtiaineistoa diskurssikoalitioiden tun-  
nistamiseen ilmastonmuutoskeskustelussa, keskittyen toimijoiden asemaan diskurssi-  
verkostoissa. Tässä työssä otetaan samankaltainen lähtökohta: sanomalehtiaineiston  
analyysissä selvitetään toimijoiden näkemyksiä suhteessa Kruunuvuorenrannan joukko-  
liikenteen järjestämiseen kolmella kannatuskoalitiiviitekehystä ja aineiston sisällös-  
tä johdetulla ulottuvuudella.

Sanomalehtiaineistoa voidaan pitää toimivana aineistona kannatuskoaliti-  
oiden tunnistamisessa, sillä huolimatta kannatuskoalitiiviitekehysten kehitykseen liit-  
tyvästä painotuksesta ryhmien koordinointiin, uskomusjärjestelmät ovat edelleen kes-  
keisin koalitiiojäsenyyttä jäsentävä teoreettinen tekijä ja kannatuskoalitiiokehysten kes-



keisin erottava tunnuspiirre (Leifeld 2013, 172). Nämä uskomukset tulevat näkyville myös sanomalehdissä esiintyvistä kommenteista. Kruunuvuorenrannan joukkoliikennekysymyksen yhteydessä sanomalehtiaineiston käyttöön kannustavat myös hankesuunnittelun sisäpiiriin kuuluvien virastojen viestinnän erityispiirteet. Kruunusillat-hankkeen viestintäsuunnitelmasta käy ilmi, että hankkeeseen liittyvän ulkoisen viestinnän lähtökohtana on reagoiminen tarpeen mukaan aktiivista ulkoista viestintää välttäen (Rakennusvirasto 2015, 4). Tällaisen tarpeen muodostuminen on epäilemättä yhteydessä aiheesta käytävään keskusteluun sanomalehdissä.

Kukkonen ym. (2017, 717) ovat keränneet sanomalehdistä kannanottoja ja koodanneet ne diskurssiverkostoanalyysiä (DNA) varten neljään kategoriaan: kannanoton esittävä henkilö, kannanoton esittävä organisaatio, uskomuskategoria ja organisaation puoltava/kielteinen suhtautuminen kyseiseen kategoriaan. Kukkonen ym. tilastollista analyysiä varten tekemä koodaus ei sellaisenaan sovellu tämän tutkielman tarpeisiin erilaisesta analyysimenetelmästä johtuen. Laadullisessa analyysissä ei voida käsitellä yhtä laajoja datamassoja kuin tilastollisessa analyysissä, mutta se mahdollistaa tilastollista analyysiä yksityiskohtaisemman luokittelun. Olen kuitenkin käyttänyt samankaltaista pohjaa kerätyn tiedon varastoimisessa ja toimijakentän hahmottamisessa: ensi vaiheessa koodattiin kannanottoja esittäneiden henkilöiden ja organisaatioiden/ryhmien nimet, minkä jälkeen muita lähteitä käytettiin tarpeen mukaan henkilöiden yhdistämiseksi tiettyyn organisaatioon.

Lodge ja Matus (2014) ovat soveltaneet omassa kannatuskoalitiekehystä hyödyntävässä tutkimuksessaan sanomalehtiaineiston analysoinnissa ja tiedonkeruussa kaksiportaista koodausta, jossa toimijat jaettiin ensin puolesta/vastaan -skaalalla, minkä jälkeen eritellään perusteluja tälle kannalle. Vaikka samankaltainen kaksivaiheisuus toteutuu tämän tutkimusraportin analyysiosiossa siinä mielessä, että ensin esitellään kannatuskoalitiot ja sitten arvioidaan niiden uskomusjärjestelmiä arvoprioriteettien ja ongelmankuvausten valossa, itse aineistonkeruun ja analyysissä käytetyn koodauskehikon kaksivaiheisuus toteutui toisella tavalla. Ensimmäisessä aineistonkeruuvaiheessa kerättiin kaikki Kruunuvuorenrannan joukkoliikennehanketta sivunnut materiaali Helsingin Sanomien arkistosta. Samassa yhteydessä tulkitsin materiaalia ohjenuoraksi valitun Sabatierin (1998, 112–113) policy-ydinuskomusten tunnusmerkistön, ja arvioin eri tunnusmerkkien olennaisuutta tutkitun alajärjestelmän kannalta. Seuraavassa vaiheessa rajasin aineiston jäljelle jääneiden kategorioiden osalta merkittäviin kirjoituksiin, ja

muokkasin edelleen näitä kategorioita paremmin tutkimuskohdetta kuvaavaan muotoon. Avaan tätä prosessia seuraavassa osiossa tarkemmin.

Aineistonkeruun ensimmäisessä vaiheessa kerättiin Helsingin Sanomien internet-arkistosta aineistomassaksi kaikki Kruunuvuorenrannan joukkoliikennehankkeeseen liittyvät kirjoitukset, joista sitten kerättiin pohjatietoa hankkeen kannalta keskeisistä henkilöistä, organisaatioista ja muista toimijoista. Helsingin Sanomien arkisto valikoitui lähteeksi ennen kaikkea siksi, että suurimpana kaupungin tapahtumista uutisoivana julkaisuna sen arkistosta saattoi olettaa löytyvän kattavasti kirjoituksia asian tiimoilta. Tämän lisäksi toimijakentän kartoituksen osalta Helsingin Sanomien arkisto on hyvä aineistolähde, sillä kunkin aktiivisesti vaikuttamaan pyrkivän ryhmän voi olettaa pyrkivän saamaan mielipiteensä kuuluville nimenomaan Helsingin Sanomissa.

Lisäksi sitä, että jokin toimija on mainittu tai päässyt kommentoimaan asiaa Helsingin Sanomissa, voidaan pitää ainakin jonkinlaisena indikaattorina toimijan osallistumisaktiivisuudesta. Siinä missä Kukkonen ym. (2017, 716) ovat perustelleet kolmen levikiltään suurimman yhdysvaltalaisanomalien valintaa sanomalehtiaineiston lähteeksi näiden koosta johtuvalla olettamuksella merkittävästä vaikutusroolista yleiseen mielipiteeseen ja policy-eliitteihin, voidaan Suomen kohdalla mielestäni perustellusti vedota samaan Helsingin Sanomia valittaessa. Lisäksi valintaa puoltaa entisestään se, että tutkimuskohteena oleva policy-kysymys on kokonaisuudessaan Helsingin sisäinen asia, ja näin ollen olennaista on nimenomaan yleinen mielipide Helsingissä ja kaupungin policy-eliitin näkemykset.

### 3.3.2 Aineistonkeruun ensimmäinen vaihe

Aineistonkeruun ensimmäisessä vaiheessa Helsingin Sanomien internet-arkistosta suoritettiin kaksi hakuja. Hakusanalla ”kruunusil” (lyhennetty termistä ”Kruunusillat” eri tavutusmuotojen mukaantulon varmistamiseksi) haettiin kaikista arkiston teksteistä ilman aikarajoitusta. Asiaan kiinteästi liittyviä kirjoituksia löytyi noin 120. Nämä kirjoitukset on julkaistu aikavälillä 23.11.2010–2.9.2016. Kirjoitusten läpikäyminen päätettiin siltojen rakentamispäätöstä seuranneeseen uutisointiin.

Koska termi ”kruunusillat” vakiintui kielenkäyttöön vasta nimen valitsemisen jälkeen marraskuussa 2010, piti haku suorittaa tätä edeltäneeltä ajalta toisella

hakutermillä. Koska siltahanke perustuu tarpeeseen järjestää joukkoliikenneyhteys Laajasalon länsiosiin rakentuvalle Kruunuvuorenrannaksi nimetylle asuinalueelle, jonka rakentamispäätöksestä joukkoliikenneyhteys on seurausta, ja koska kantakaupunkia ja Laajasaloa erottava merialue on nimeltään Kruunuvuorenselkä, hakutermit valikoitui ”kruunuvuor” ja haun päättymisajaksi 23.11.2010, jolloin kruunusillat-nimen käyttöön otosta oli uutisoitu. Edellä sivutuista syistä haun esimerkiksi termillä ”Laajasalo” ei olisi voinut olettaa tuovan parempia osumia. Joukkoliikenneyhteyden länsipäähän sijoituvien kaupunginosien nimillä hakeminen olisi niin ikään ollut hankalaa, sillä Hakaniemi/Merihaka valikoitui siltojen alkupääksi verrattain myöhäisessä vaiheessa. Haun ”silta” käyttäminen olisi niin ikään ollut epätarkoituksenmukaista, koska kirjoituksissa joukkoliikennetarkoituksi tarjottiin niin siltaa, tunnelia, lauttayhteyttä, köysirataa ja linja-autoja kuin näistä muodostettuja erilaisia yhdistelmiä ja rinnakkaisratkaisuja. Hakutermin ”joukkoliikenne” käyttämisenkään ei voinut olettaa tuovan parempia hakutuloksia, sillä vaikka se onkin kaikkien edellä mainittujen yleisnimike, sen esiintymisestä läheskään kaikissa teksteissä ei ollut takeita. Lisäksi esille nostettujen autokaistavaihtoehtojen kohdalla se ei olisi välttämättä edes pätenyt. Pelkkä hakutermin ”liikenne” olisi puolestaan arvatenkin ollut liian ylimalkainen ja vaikeuttanut hakutulosten seulontaa. Valitulla termillä löydettiin noin 90 asiaa sivuavaa juttua aikavälillä 16.5.2001–23.11.2010. Lisäksi aikavälille 23.11.2010–2.9.2016 suoritettiin haku samalla hakutermillä ”kruunuvuor”, jotta mukaan saatiin ne kirjoitukset, jossa ei käytetty nimeä ”Kruunusillat”. Tämän haun seurauksena käytiin läpi vielä noin 95 juttua, joista tämän työn kannalta käyttökelpoisiksi osoittautui lopulta 24.

Kuten aiemmin mainitsin, aineiston käsittelemisen lähtökohdaksi otin koko Sabatierin (1998, 112–113) kymmenkohtaisen policy-ydinuskomusten tunnusmerkkejä kuvaavan luettelon, pitäen kuitenkin mielessä sen, että Sabatierin ja Weiblen (2007, 195) mukaan jo kahden tai kolmen policy-ydinuskomuksen operationalisointi riittää vähintään kahden kannatuskoalition tunnistamiseen. Alla on esiteltyä vielä uudemman kerran koodauskehikon lähtökohtana toimiva Sabatierin policy-ydinuskomusten tunnusmerkistö.

1. *Suhtautuminen perustaviin arvoprioriteetteihin*
2. *Niiden ryhmien tai muiden yksiköiden tunnistaminen, joiden hyvinvointi on ensisijaista*

- -

3. *Ongelman kokonaisvakavuus*
4. *Ongelman perussyöt*
5. *Tarkoituksenmukainen vastuunjako valtion (tai hallinnon) ja markkinoiden välillä*
6. *Tarkoituksenmukainen vastuunjako eri hallinnontasojen välillä*
7. *Erilaisten policy-instrumenttien keskinäinen priorisointi - -*
8. *Yhteiskunnan kyky ratkaista ongelma - -*
9. *Kansalaisten vs. asiantuntijoiden vs. valittujen virkamiesten osallistuminen*
10. *Policy-ytimen policypreferenssit.*

(Sabatier 1998, 112–113)

Aineistonkeruun ensimmäisen vaiheen yhteydessä oli tarkoitus samalla selvittää, millaisia teoreettiseen viitekehykseen soveltuvia tunnusmerkkejä Kruunuvuorenrannan joukkoliikennehankkeeseen liittyvästä argumentoinnista ilmenee. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että aineistomassaa kerätessä kaikki yllä luetteloidut tunnusmerkit otettiin tasaveroisesti huomioon siten, että käydessäni läpi aineistomassaan kuuluvia Kruunuvuoren joukkoliikennehanketta koskevia lehtikirjoituksia arvioin samalla, mitkä näistä tunnusmerkeistä kuvaavat kerätyssä aineistossa ilmeneviä argumentteja parhaiten. Tarkastellun sanomalehtiaineiston pohjalta päätin keskittyä viiteen uskomuskategoriaan (Sabatierin luettelon kohdat 1–4 ja 7), joita muokkasin ja tiivistin tapaukseen soveliaammiksi neljäksi kategoriaksi. Vertailuna, esimerkiksi Weber ym. (2013, 958) rajoittavat tutkimuksensa kuuteen policy-ydinuskomuskategoriaan (perusarvoprioriteetit, ryhmät joiden hyvinvointi on keskiössä, ongelman vakavuus, toimivallan jakautuminen ja policy-preferenssit).

Sanomalehtiaineiston tutustumisvaiheessa käytiin siis läpi hankkeen tiimoilta kommentoineiden henkilöiden näkemyksiä Sabatierin listaa apuna käyttäen. Samanaikaisesti kerättiin henkilöiden ja organisaatioiden/ryhmien nimet ylös, samoin kuin näiden esittämät kannanotot Kruunuvuorenrannan joukkoliikennekysymykseen. Vastaavankaltaista aineistonrajaustapaa toteuttaa Saksan eläkepolitiikkaa koskeneessa kannatuskoalitiokehystä hyödyntävässä tutkimuksessaan Leitner (2013, 177). Poliittiset puolueet –ryhmään luettiin tässä työssä käytetyssä jäsentelyssä kaupunginvaltuuston jäsenet, sillä näiden voitiin katsoa edustavan oman valtuustoryhmänsä näkemyksiä. Sel-

laiset jonkin puolueen edustajina esiintyneet henkilöt, jotka eivät olleet kaupunginvaltuutettuja, luettiin tässä jaottelussa yksityishenkilöiksi.

Jäsentelemisen helpottamiseksi keräsin toimijoita ryhmiin alla esitellyllä tavalla. Mikäli henkilön tai toimijan kommentti voitiin sijoittaa useampaan toimijakategoriaan, valittiin se rooli, joka kustakin aineistokappaleesta kävi ilmi.

1. Poliittiset puolueet
2. Kaupunginjohtajat
3. Kaupungin virastot
4. Muut julkishallinnolliset toimijat
  - Muiden kuin kaupungin alaiset virastot ja toimijat
  - Kuntayhtymät
  - Kaupungin liikelaitokset
5. Kansalaisjärjestöt
6. Tiedemiehet
7. Tiedotusvälineet
8. Yksityishenkilöt

Vaikka Kruunusillat on olemassa myös omana, oman koordinoitun viestintänsä omaavana hankkeena, päädyin yllä esitettyyn jaotteluun, jossa hankkeen osallistujat edustavat kommentteissaan omaa lähtöorganisaatiotaan. Tähän ratkaisuun kannustaa myös Kruunusilltojen viestintäsuunnitelman kirjaus, jossa määritellään kunkin osapuolen vastaavan omaan organisaatioonsa liittyvien aiheiden ulkoisesta viestinnästä (Rakennusvirasto 2015, 21). Hankkeeseen kuuluvat toimijat esiintyivätkin aineistossa pääsääntöisesti oman virastonsa tai muun organisaation edustajina.

### 3.3.3 Tutkimusaineiston rajaaminen ja analyysin pilottivaihe.

Seuraavaksi aloitin tutkimusaineiston rajaamisen tutkimuskysymysten ja niihin vastaamisen kannalta olennaisten valittujen neljän policy-ydinuskomuskategorian perusteella. Paitsi vastaavuus näihin policy-ydinuskomusten tunnusmerkkeihin, rajauksessa merkittävä tekijä oli myös se, mitä toimijaa kannanoton esittänyt henkilö edustaa.

Noin 300 läpikäydyn kirjoituksen joukosta (noin-arvion perusteena on juttujen osittainen päällekkäisyys ja joidenkin samojen tekstien esiintyminen kahdesti hakutuloksissa) seuloutui kirjoituksia jatkokäsittelyyn 139 kappaletta, joista valtaosa ”tavallisia uutisia” ja loput pääkirjoituksia ja kolumneja sekä mielipidekirjoituksia. Jatkokäsittelyyn valittiin tiettyä tekstiä varten haastateltujen henkilöiden kannanotot, viittaukset heidän kannanottoihinsa sekä pääkirjoitukset edustamassa Helsingin Sanomien kantaa. Helsingin Sanomien toimittajien kirjoittamat kolumnit (5 kpl) jätettiin niin ikään ulos, sillä niiden ei voinut katsoa edustavan yhtä selkeästi lehden kantaa kuin pääkirjoitusten. (Aineistokeruun ja myöhemmin analyysin yhteydessä kävi tosin ilmi, että nämä kaikki olivat melko selkeässä linjassa Helsingin Sanomien viestimien uskomusten kanssa, etenkin siltamyönteisyytensä osalta). Aineiston tuottaneen Helsingin Sanomien laskeeminen mukaan toimijakenttään on loogista kannatuskoalitiioviitekehyksenkin kanalta: sitä ei voi pitää vain neutraalina raportoijana, tai edes pelkkänä keskustelunohjaajana, vaan oletuksena tulee olla, että myös se pyrkii aktiivisesti vaikuttamaan politiikkaan siinä alajärjestelmässä, josta se kirjoittaa.

Mielipidekirjoitukset jätettiin niin ikään tässä vaiheessa ulos, pois lukien hankkeeseen liittyvien organisaatioiden edustajina esiintyvien henkilöiden kirjoittamat mielipidekirjoitukset. Tässä linjanvetona oli, että kirjoittajan allekirjoituksesta tai tekstistä tuli käydä ilmi tämän edustama järjestö tai organisaatio. Näin ollen mahdollisten järjestöaktiivien ilman tällaista allekirjoitusta julkaistut mielipidekirjoitukset jätettiin analyysin ulkopuolelle. Kannatuskoalitiioviitekehyksen lähtökohtiin kuuluu tutkia jonkin policy-alajärjestelmän sisäiseen päätöksentekoon jatkuvasti ja kunnolla vaikuttamaan pyrkiviä toimijoita, minkä vuoksi yksityishenkilöiden satunnaiset kannanotot eivät ole olennaisia valitun tutkimusasetelman kannalta. Samoin ulos jätettiin aktiivien sellaiset kirjoitukset, joissa liikennehanke oli ainoastaan mainittu, mutta siihen ei otettu kantaa.

Aineiston ulkopuolelle linjattiin myös merihakalaisen asunto-osakeyhtiön hallituksen varapuheenjohtajan kommentit, sillä asunto-osakeyhtiön kategorisoiminen kansalaisjärjestöksi ei ole samalla tavalla perusteltua kuin asukas yhdistysten, jotka pyrkivät edustamaan kokonaista maantieteellistä aluetta tai ainakin esiintymään sellaisen edustajana. Toisaalta, kyseenomaiset kommentit koskivat ns. toissijaisiin aspekteihin liittyviä tekijöitä eivätkä täten liittyneet tutkimuskysymyksiin, kannatuskoalitiioihin koko alajärjestelmän laajuudella tai näihin kuuluviin policy-ydinuskomuksiin.

Yksityishenkilöiden ohella toinen pois jätetty toimijakategoria ovat toimijat, joiden toimijuudesta ei ole selvyyttä. Aineistossa nousivat esille Lisää kaupunkia Helsinkiin -Facebook-ryhmä ja Pro Kruunuvuorenselkä -ryhmä. Näiden ryhmien jättäminen ulos ei tämän tutkimuksen kohdalla ole kovinkaan ongelmallista, sillä niiden edustajille ei laskettu aineistossa juurikaan kommentteja. Laajemmin ajateltuna asia ei ole kuitenkaan yhtä yksioikoinen, ja ottaen huomioon puheet siitä, että mainittujen kaltaiset vertaisverkot ovat kasvattaneet ja tulevat jatkossa entisestään kasvattamaan rooliaan kaupunkisuunnittelussa (Heinonen ym. 2017), tulisi myös kannatuskoalitiokeryksessä teoreettisena viitekehyksenä pyrkiä luomaan keinoja, joilla tällaiset toimijat saataisiin mukaan analyysin piiriin. Perinteinen jaottelu antaa melko heikosti mahdollisuuksia tällaisten omaehtoisesti ja epähierarkkisesti organisoituneiden kollektiivien policy-vaikutuksen arviointiin. Tämänhetkisen kannatuskoalitiokeryksymallin perusteella olisin kategorisoinut nämä ryhmät foorumeiksi ennemmin kuin kollektiivisiksi toimijoiksi (ja näin ollen ulos toimijakentästä), vaikka tämäkin jaottelu on kaikkea muuta kuin ongelmaton.

Ensimmäistä analyysivaihetta, eli niin sanottua pilottivaihetta (Schreier 2012, 147) varten muokkasin sanomalehtiaineistosta ilmenneiden seikkojen perusteella Sabatierin kohdat 1, 2, 3-4 ja 7 tutkimuskohteen kannalta käyttökelpoisemmiksi kategorioiksi. Nämä kategoriat havainnolistuvat seuraavin kysymyksin.

1. Miten, jos mitenkään, Kruunuvuorenrannan liikennekysymys tulisi ratkaista?
2. Minkä arvojen toteuttamiseen on toimijan silmissä olennaisinta?
  - Mitä arvoja hankkeen tiimoilta tulee edistää ja ottaa huomioon?
  - Mitkä arvot ovat mahdollisesti uhattuna?
3. Minkä ryhmän tai muun yksikön hyvinvointi on etusijalla (vastaa täysin Sabatierin vastaavaa)
4. Ongelman luonne. Mikä ongelma esitetyn liikenneratkaisun on määrä ratkaista ja kuinka vakava tämä ongelma on?
  - Mihin esitetty toimenpide on ratkaisu?
  - Onko ratkaistavaa ongelmaa ylipäänsä olemassa?

- Kuinka pikaisesti toimiin mahdollisen ongelman tai epäkohdan korjaamiseksi on ryhdyttävä?

Ensimmäinen kohta noudattaa täysin Sabatierin (1998, 112-113) policy-ydinuskomuksia kuvaavan listan kohtaa 7 erilaisten policy-instrumenttien keskinäisestä priorisoinnista. Vastaus siihen voi olla esimerkiksi siltayhteys, lauttayhteys tai ei-toimenpiteitä. Joissain tapauksissa toimijan esittämän väitteen kannalta voi olla olennaista myös se, millainen linjausvaihtoehto siinä esitetään.

Toinen kohta vastaa Sabatierin kohtaa 1 suhtautumisesta perustaviin arvoprioriteetteihin. Tähän vastauksena voi olla esimerkiksi olemassa olevan kaupunkikuvan säilyttämisen, johdonmukaisen päätöksenteon tai taloudellisten tekijöiden ensisijaisuus. Olennaista on myös se, mitä toimija katsoo päätöksenteon kohteen edustavan: onko kyseessä mahdollisesti vain yksi joukkoliikennehanke, vai katsooko puhuja sen olevan osa jotain suurempaa kokonaisuutta, esimerkiksi vastuullista kaupunkisuunnittelua.

Kolmas kohta pitää sisällään puhujan näkemyksen siitä, mikä ryhmä on joukkoliikennekysymyksen kannalta keskeisimmässä asemassa. Eli kenen kokema hyöty tai haitta on olennaisinta. Vastauksena voivat olla muun muassa Laajasalon asukkaat, merellisten urheilulajien harrastajat, tulevat sukupolvet tai alueen eläimistö.

Neljänteen kohtaan on yhdistetty Sabatierin listalta ongelman perussyitä ja sen kokonaisvakavuutta koskevat näkemykset. Ongelman luonteesta puhuminen tuntuu sanomalehtiaineiston valossa loogisemmalta, sillä etenkin puhuminen ongelman syistä yksin ei ole olennaista, vaan olennaisempaa on ongelman kuvaus. Toisin sanottuna, mielipiteitä jakaa se, mitä ongelmaa ollaan ratkaisemassa eikä se, miten ongelma on syntynyt. Koska ongelmasta ei vallitse yksimielisyyttä, ei ole tarkoituksenmukaista eritellä näkemyksiä ongelman syistä. Tämän puhujan itse määrittelemän ongelman vakavuus on olennainen osa ongelmankuvausta, siksi tuntuu luonnolliselta asettaa nämä kaksi ulottuvuutta samaan kategoriaan.

Lisäksi ongelman vakavuuden kuvaaminen toimii yksinään vain niissä tapauksissa, joissa itse ongelma on ”positiivinen” eli puhuja tunnistaa olemassa olevan ongelman. Havainnollistan tätä esimerkkivastauksin. Kuvaavia vastauksia ovat muun muassa ”Kruunuvuorenrannan asukkaiden kulkuyhteydet on ratkaistava viipymättä” tai ”Liikenne Laajasalosta keskustaan ei ole olennaisin kysymys”. Ensimmäisessä tapauk-



sessä on havainnollistettu ongelma, joka on Kruunuvuorenrannan asukkaiden olemattomat tai puutteelliset liikenneyhteydet, joihin ainoana ratkaisuna kyseisessä kommentissa esitetään Kruunuvuorenselän ylittävää siltaa ja ongelma on siinä mielessä vakava, että se vaatii välitöntä ratkaisua. Toisessa esimerkissä puhujan näkemyksen mukaan uuden kiinteän joukkoliikenneyhteyden rakentaminen Laajasalosta Helsingin keskustaan ei ole suotavaa, sillä ongelmaa ei ole olemassa tai se on merkitykseltään pieni (puhujalla esittää suoraksi joukkoliikenneyhteydeksi lauttaa ja painottaa vain murto-osan Laajasalon asukkaiden matkoista suuntautuvan kantakaupunkiin). Ongelmankuvaus on potentiaalisesti neutraali, eli ratkaistavaa ongelmaa ei välttämättä ole. Tällaiset epäongelmankuvaukset ovat kuitenkin tutkimuksen keskiössä, sillä toimijakentän kuvaaminen pelkääntään yhteisesti kuvattun ongelman ratkaisumalleista kiistelevinä ryhminä antaisi rajoitetun ja valheellisen kuvan näkemysten vaihtelevuudesta. Ongelman määrittäminen on niin ikään olennainen osa ratkaisuehdotuksia. Näin ollen myös kohdan 1 vastaus voi olla ”ei toimenpiteitä”.

Yllä esitetty neljän kysymyksen koodauskehikkopohja muodostaa niin sanotun koodauksen pilottivaiheen (Schreier 2012, 146-165). Se on aineistoon tutustumisen perusteella muodostettu koodauskehikko, jota ei kuitenkaan vielä lyöty lukkoon siinä mielessä, että lopullinen analyysi tehtäisiin välttämättä sen perusteella. Sitä voi pitää ennemminkin aineistoon tutustumiseen perustuvana parhaana mahdollisena oletuksena merkittävimmistä tekijöistä aineistossa. Tarkoituksena oli tehdä analyysiä, mutta samalla testata kategorioiden toimivuutta ja osuvuutta aineiston tulkinnan kannalta. Tässä mielessä valittu lähestymistapa erosi Schreierin suosituksesta tehdä erillinen koodaus 10–20 prosentille tutkimusaineistosta. Johtuen toimijakentän laajuudesta ja pitkästä aikavälistä, samalla aineiston koon jäädessä kohtuulliseksi tätä lähestymistapaa varten, otin harkitun riskin ja etenin suoraan analysoimaan kokonaisaineistoa. Tässä päätöksessä auttoi huolellisesti tehty aineistoon tutustuminen ja Sabatierin listauksen (1998, 112–113) käyttäminen ohjenuorana alusta alkaen.

### 3.4 Tutkimusasetelman rajoitteet sekä tutkimuseettinen arviointi

Tässä alaluvussa käsittelem tämän tutkimuksen kannalta merkittävimpiä rajoitteita, jotka liittyvät mielestäni menetelmään ja tutkimuksen suorittajaan, lähdeaineiston tuottajan rooliin aktiivisena koalitiotoimijana, sekä aineistosta kumpuavaan mahdollisuuteen toimijoiden rajallisesta edustuksesta. Lisäksi kommentoin tutkielman tutkimuseettisiä kysymyksiä.

#### 3.4.1 Menetelmään ja tulkitsijaan liittyvät rajoitteet

Tämän tutkimuksen löydökset ovat loppujen lopuksi henkilökohtainen tulkintani, joka on riippuvainen paitsi omista taustoistani, myös esimerkiksi kielen rakenteista, joiden logiikka ohjaa päättelyä tiettyä polkua myöten. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa objektiivisuus ei toteudu, koska merkitys on aina kontekstisidonnaista ja tällaisen merkityksen kuvaamisessa myös tutkijalla on aktiivinen, merkitystä synnyttävä rooli. On myös huomioitava, että kvalitatiivinen tutkimus on tapausorientoitunutta ja näin ollen sitä ei voi erottaa tutkimuksen osallistujien elämästä. Tällöin tutkittavaan tapaukseen perehdytään perinpohjaisesti, mutta resurssien rajallisuudesta johtuen voidaan perehtyä vain jonkin kokonaisuuden tiettyihin osiin. Tämän takia tutkimuksen ansioita arvioitaessa ei tule pyrkiä johtopäätösten yleistettävyyteen, vaan johtopäätöksiä tulisi arvioida sen mukaan, miten näitä tavoiteltuja aspekteja on kyetty kuvaamaan. (Schreier 2012, 26) Tämän vuoksi olen analyysiosuudessa käyttänyt paljon tekstikatkelmia esimerkkeinä, jotta päättelyni logiikka olisi mahdollisimman selkeästi arvioitavissa.

Schreierin (2012) mukaan siinä missä validiteetilla tarkoitetaan kvantitatiivisessa tutkimuksessa sitä, kuinka hyvin sovelletut mittarit onnistuvat mittaamaan sitä mitä niillä pyritään mittaamaan, kvalitatiivisessa tutkimuksessa puolestaan ei luonnollisestikaan pyritä mittaamiseen, mutta sama validiteettikäsite pätee myös siinä. Kysymys on siitä, onnistuvatko sovelletut analyysin välineet kuvaamaan tutkimuskohdetta totuudenmukaisesti (tai ehkä ennemminkin uskottavasti ja systemaattisesti, ottaen huomioon ”totuuden” ja objektiivisuuden rinnasteisuuden). Aineiston on oltava riittävän kattava, jotta ilmiötä pystytään kuvaamaan. Aineiston analyysimenetelmän on oltava asianmukainen ja johtopäätösten perusteltavissa aineiston pohjalta. Laajemmassa käsityksessä

validiteetti sisältää myös reliabiliteetin. Siinä tarkastelun alla ovat koko tutkimuksen systemaattisuus, prosessin ja tulkinnan läpinäkyvyys, suunnitelman ja metodin tarkoituksenmukaisuus tutkimuskysymyksen kannalta, sekä oman tutkimuksen kriittinen arviointi ja vaihtoehtoisten tulkintojen huomioon ottaminen. Huolimatta vilpittömästä pyrkimyksestäni kuvata aineistoa puolueettomasti ja johdonmukaisesti, sisältyy tulkintaprosessiin sellaisia tiedostamattomia ajattelumalleja ja muita tekijöitä, jotka ovat voineet ohjata tulkintaa sellaiseen suuntaan, johon se ei olisi mennyt, jos joku toinen olisi suorittanut analyysin.

### 3.4.2 Lähteen osallisuus alajärjestelmään

Helsingin Sanomien käyttäminen lähteenä velvoittaa ottamaan tiettyjä asioita huomioon arvioitaessa aineistosta johdettuja analyysituloksia. Keskeisin kysymys liittyy siihen, että Helsingin Sanomat on, kuten analyysiosasta käy ilmi, aktiivinen keskusteluun osallistuja ja siltakoalition jäsen, joka ei peittele valinneensa puolensa, mikä kävi epäilyksettä ilmi alla olevan kaltaisesta kommentoinnista:

*Tarvitaan silta. Turha vehtaaminen on lopetettava, ja köysiradat, vesibussit sun muut riippukeinut kannattaa realistien unohtaa.* (Helsingin Sanomat 2012)

Tämä tuo luonnollisesti mukanaan kysymyksen siitä, kuinka edustavan kuvan lähde antaa toimijakentän ”todellisesta” luonteesta. Aktiivisesti vaikuttamaan pyrkivänä toimijana sanomalehdellä on käytettävissään resursseja vastustajien mielipiteiden uudelleenkehystämiseksi ja koalitiokumppanien kommenttien korostamiseksi omassa uutisoinnissaan. Tästä vastapuolen trivialisoinnista on jossain määrin näyttöäkin, kuten seuraavasta käy ilmi. Huomioitavaa on kommentin vuosi 2012, jolloin asukasyhdistysten argumentointi oli perustunut jo useamman vuoden kustannustehokkuus-tekijöihin maisemakysymysten asemesta.

*Siltaa on vastustettu muun muassa esteettisistä syistä. Sen on pelätty rumentavan kaupunkikuvaa ja peittävän muutamilta kaupunkilaisilta – käytännössä muutamilta kulosaarelaisilta – merinäköalat.* (Helsingin Sanomat 2012)

Voidaan kuitenkin esittää kysymys siitä, mikä olisi vaihtoehtoinen lähde. Varsinkin puolueettomuuden edellyttäminen lähteeltä voisi johtaa lähteiden puuttumi-

seen tyystin: jos jotain asiaa ei pidetä merkittävänä, ei siitä myöskään puhuta. Ja kun puhutaan, puolueettomanakin itseään pitävä toimija tuo omista lähtökohdistaan ja historiastaan riippuvaiset uskomuksensa ja tulkintansa mukaan. Tietysti useamman lähdemateriaalin tuottajan käyttäminen olisi uskottava vaihtoehto, sitä ei käy kiistäminen. Aineistonrajaus on kuitenkin sovitettava niihin ennakkoehtoihin, mitä kullekin tutkimukselle on annettu. Tämän pro gradu -tutkielman kohdalla useampien lähteiden mukaan ottaminen olisi ollut mahdotonta vähentämättä kunkin aineistokohdan analyysin tarkkuutta, jolloin pahimmassa tapauksessa koko analyysiltä olisi mennyt pohja.

Tämä välitetty tieto on toki ongelmallista myös siinä mielessä, että se ei tule suoraan koalitiijäseniltä. Siihen tutustuminen on kuitenkin tärkeää, jotta saadaan ylipäänsä selville, keitä koalitiijäsenet ovat. Tämä kannustaisi mielestäni tekemään kaksiosaista tutkimusta, jossa ensimmäisen vaiheen aineisto on valmista sanomalehtiaineistoa, kuten tässä tutkimuksessa, ja seuraavassa osassa toteutettaisiin esimerkiksi strukturoituja teemahaastatteluja koalitioiden merkittävälle toimijoille ja miksei muillekin osallistujille. Ihmisiltä suoraan kysymällä saa paremman kuvan näiden uskomuksista, se lienee päivänselvää. Tässä mielessä totean käyttämäni aineiston ”keskeneräisyyden” kuitenkin vakuuttuneena siitä, että tämän tutkimuksen pohjalta on mahdollista toteuttaa täydentävää jatkotutkimusta aiheesta. Nähdäkseni se, että tutkielman pohjalta on mahdollista ja suotavaakin tehdä täydentävää tutkimusta ei sinällään vähennä valitun lähestymistavan arvoa: loppujen lopuksi tieteellinen tutkimus on kuitenkin kollektiivinen prosessi, johon optimaalisessa tilanteessa osallistuu suuri määrä asiaan vihkiytyneitä tutkijoita.

### 3.4.3 Ulkopuolelle jäävät toimijat ja näkemykset

Valmista, julkisesti saatavilla olevaa asiakirja-aineistoa, ja varsinkin sanomalehtiaineistoa käytettäessä tietoa jää analyysin ulottumattomiin etenkin kahdella tekijällä mitattuna. Nämä ovat aineiston ulkopuolelle jäävät toimijat ja aineiston ulkopuolelle jäävät uskomukset. Aineiston ulkopuolelle mahdollisesti jääviä uskomuksia olen lisäksi käsitellyt hieman tarkemmin analyysiosioon liittyvässä keskustelussa.

Kannatuskoalitioketkijää hyödyntävään tutkimukseen liittyvä laajan aikavälin tarkastelu tuo mukanaan aineistonrajausten ongelman: koska tutkimusaineisto

voi kattaa kymmenten vuosien aikavälin, täytyy aineiston määrää kohtuullistaa kaventamalla sen kattavuutta, tai oikeammin, tarkentamalla se johonkin tiettyyn perusteltavissa olevaan joukkoon kuitenkin säilyttämällä sen edustavuus suhteessa tutkimuskysymykseen. Tässä työssä valittu tutkimusaineisto, joka koostuu ainoastaan yhdessä sanomalehdessä julkaistuista kirjoituksista, jättää tavallaan toimijakentän kuvauksen lähdeaineiston tuottajan yksinoikeudeksi. Tässä on kuitenkin otettava huomioon, että kyseessä ei ole vain esimerkiksi kaupunkisuunnitteluun keskittynyt lehti ja että uutisointi tutkimuskohteesta on aikaväliin suhteutettuna ollut esiintymistiheydeltään melko harvaa. Lisäksi lehtikirjoitukset ovat useampien toimittajien käsialaa, joten voidaan olettaa, että lehdellä ei ole ollut yhtenäistä strategiaa aiheesta uutisoimiselle. Joka tapauksessa ollaan jossain määrin tilanteessa, jossa on vaikeaa arvioida aukottomasti, tarjoaako aineisto kattavan kuvauksen alajärjestelmän toimijoista. Olen aiemmin jo sivunnut kysymystä epähierarkkisista, vapaaehtoisuuteen perustuvista kansalaisten verkostoista, jotka ruumiillistuvat erilaisina keskustelufoorumeina.

Toinen selkeä katvealue on aika ennen asiakysymyksen tai uuden tiedon nousemista julkisen keskustelun kohteeksi. Kun ottaa huomioon virkamiesvalmistelun roolin päätöksenteon valmistelussa, etenkin erilaisten selvitysten ja arviointien kohdalla, olisi koko toimijakentän arvioinnin kannalta olennaista nähdä myös näiden prosessien sisälle. Varsinkin teknistä erikoisosaamista vaativissa tehtävissä virastot voivat turvautua ulkopuolisiin asiantuntijapalveluihin. Törmäsin taustatutkimusta tehdessäni erääseenkin yksityiseen muun muassa liikenne- ja maankäyttöaloilla toimivaan liikenne- ja konsultointiyritykseen, joka ei ainoastaan ollut mukana Kruunusillat-hankkeen hankekoordinoinnissa, vaan myös koosti hankkeen kustannusraportin vuonna 2016 ennen rakentamispäätöstä (Kruunusillat 2016). Huolimatta yrityksen ilmeisen merkittäväsistä roolista osana päätöksentekoprosessia, tämän tutkimuksen varsinaisessa aineistossa kyseistä yritystä tai sen edustajia ei ollut edustettuina.

#### 3.4.4 Tutkimuseettinen arviointi

Olen pyrkinyt noudattamaan tässä tutkimuksessa ja tutkimustulosten raportoinnissa parhaan kykyni mukaan tutkimuseettisen neuvottelukunnan (TENK) asettamia yhteiskuntatieteellisiä tutkimuseettisiä vaatimuksia ja hyvää tieteellistä käytäntöä koskevia ohjeita (Tutkimuseettinen neuvottelukunta; Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2013). Tässä

osiossa käyn läpi sitä, kuinka tutkimuseettiset kysymykset on huomioitu tähän tutkielmaan liittyvässä tutkimusprosessissa.

Tutkimuseettisen neuvottelukunnan humanistisen, yhteiskuntatieteellisen ja käyttäytymistieteellisen tutkimuksen suorittamista varten antaman eettistä arviointia ihmistieteissä koskeva ohjeistus (Tutkimuseettinen neuvottelukunta) ensimmäisessä luvussa säädetään tutkittavien itsemääräämisoikeudesta. Tämän tutkielman osalta kohdat 1.1 osallistumisen vapaaehtoisuudesta ja 1.4 tutkittavien informoinnista ovat sellaisia, jotka vaativat maininnan tässä raportissa. Tässä tutkielmassa käytetty aineisto on kuitenkin luonteeltaan sellaista, että nämä kohdat eivät aiheuta toimenpiteitä. Kuten ohjeistuksen kohdassa 1.1 todetaan, julkisia tietoja tutkittaessa tutkittavilta (tässä tapauksessa tutkittavan policy-alajärjestelmän toimijoilta) ei ole pakollista pyytää suostumusta heitä koskevan julkisen tiedon käyttämiseen tutkimustarkoituksessa. Lisäksi on huomioitavaa, että tutkimuksessa ei tutkita henkilöiden toimintaa yksityishenkilöinä, vaan kaikki käytetty tieto liittyy heidän virka-asemassaan, luottamustoimessaan, ammatissaan tai jonkin organisaation edustajana yleisesti julkaistavaksi antamiinsa lausuntoihin. Aineistonkeruu- tai ryhmittelytarkoituksessa ei ole käytetty mitään sellaista tietoa, joka ei olisi julkisesti saatavilla. Tutkimusaineistossa esiintyviä henkilöitä tai muita toimijoita ei ole lähestytty tutkimukseen liittyen. Näistä syistä johtuen katson, ettei tässä tutkimusraportissa ole tarvetta tutkimusaineiston tai sen kuvauksen anonymisoinnille, eikä aineistossa esiintyvien henkilöiden nimien käyttämiselle tässä tutkimusraportissa ole esteitä. Tämä ratkaisu myös helpottaa raportin luettavuutta ja tutkimustulosten arviointia huomattavasti.

Ohjeistuksen toisessa luvussa kuvattujen tutkimuskohteille aiheutuvien haittojen välttämiseksi olen pyrkinyt raportoimaan tiedonkeruun ja analyysin vaiheet mahdollisimman aukottomasti ja argumentoimaan perustellusti niin johtopäätökset kuin esittämäni mahdolliset selitykset analyysin tuloksin kuvatuille ilmiöille. Yrittäen huomioida ne mahdolliset haasteet, joita omat henkilökohtaiset lähtökohtani ja toisaalta aineiston mahdollinen puolueellisuus voivat tuoda analyysiin ja raportointiin, olen pyrkinyt tasapuoliseen, reiluun ja kunnioittavaan toimijoiden näkemysten esittämiseen tässä tutkimusraportissa. Tämä kysymys on erityisen tärkeä tämän tutkimusraportin neljännessä luvussa esitettyjen analyysitulosten niistä johdettujen mahdollisten selitysmallien osalta. Huolimatta siitä, että aineiston analyysitulokset eivät ole ristiriidassa näiden pohdintojen kanssa, ne ovat luonteeltaan sellaisia, että ne eivät ole todennettavissa pel-

kästään käytetyn aineiston perusteella, vaan niiden vahvistamiseksi olisi mitä ilmeisimmin tarpeen tuottaa niiden todentamisvaatimuksen pohjalta tuotettua uutta tutkimusaineistoa. Huomiodakseni toisaalta mahdollisen tutkimuskohteille koituvaa haittaan ja mahdolliseen asenteellisuuteen tai leimaavuuteen liittyvän kritiikin, perustelen kyseisen keskustelun tarpeellisuutta ja asianmukaisuutta muutamalla lauseella.

Ensinnäkin, olen kyseisessä keskustelussa pyrkinyt liittämään kyseiset ehdotukset aiemmin ACF-viitekehyksessä käytyyn keskusteluun ja tämän pohjalta esittämään mahdollisia yhteneväisyyksiä. Toiseksi, keskusteluosio liittyy kiinteästi tutkimuksen yhteen tavoitteeseen tarjota työkaluja mahdollista jatkotutkimusta varten, minkä takia mielestäni on tarkoituksenmukaista tarjota tulkintamalleja, kunhan pitäytyy esittämästä näitä tutkimustuloksina. Kolmanneksi, ohjeistuksen kohdan 2.2 mukaisesti tutkittaville mahdollisesti koituva haitta ei ole ehdoton kriteeri tutkittaessa vallankäyttöä ja yhteiskunnallisten instituutioiden toimintaa, joista molemmat kriteerit täyttyvät tutkimuskohteessa. Tämä luonnollisestikaan ei oikeuta aiheuttamaan haittaa, joka johtuu esimerkiksi rehellisyyden, huolellisuuden ja tarkkuuden vaatimusten (Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2013, 6) laiminlyönnistä. Näiden ja muiden hyvän tieteellisen käytännön vaatimusten toteutumista tarkastelen alempana lisää.

Ohjeistuksen kolmannessa luvussa todetaan, että ”yksityisyyden suojaa ei sovelleta yleisesti saatavilla oleviin julkisiin aineistoihin ja julkistettuihin tietoihin, jotka voivat koskea yksittäisiä henkilöitä ja heidän toimiaan politiikan, elinkeinoelämän, viranomaistoiminnan ja kulttuurin parissa” (Tutkimuseettinen neuvottelukunta). Näin ollen yksityisyyden suojaa koskevia tekijöitä ei ole tarkoituksenmukaista eritellä tässä sen tarkemmin. Itse tutkimusaineiston säilyttäminen on tämän tutkimuksen tapauksessa julkisesti saatavilla olevan sanomalehtiaineiston ylläpitäjistä riippuva tekijä. Tässä raportissa käytetyn tutkimusaineiston tiedot on eritelty liitteessä 1, minkä tietojen lisäksi en ole arkistoinut niitä erikseen.

Yhteiskuntatieteitä koskevan eettisen ennakoarvioinnin ohella on otettava huomioon myös TENK:n antama kaikkia tutkimusaloja koskeva hyvän tieteellisen käytännön ohjeistus, jonka noudattamiseen myös Helsingin yliopisto on sitoutunut. Siinä listataan ennen muuta tutkijan tutkimustyössään osoittaman rehdin ja rehellisen käytöksen tunnusmerkkejä (Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2013). Aiemmin mainitun täydennykseksi käsittelen nyt tätä ohjeistusta siltä osin kuin kysymykset ovat relevantteja

tämän tutkimuksen kannalta. Luonnollisestikaan tämä ei tarkoita, ettei ohjeistusta olisi otettu tutkimusprosessissa kokonaisuudessaan huomioon.

Kuten aiemmassa on jo todettu, olen pyrkinyt varmistamaan ohjeistuksen lähtökohdan 1 mukaisten rehellisyyden, yleisen huolellisuuden ja tarkkuuden periaatteiden (Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2013, 6) toteutumisen tutkimusprosessin mahdollisimman tarkalla kuvaamisella, jotta aineistonkeruun, analyysin ja päättelyn johdonmukaisuus olisi näkyvillä. Tieteellisen tutkimuksen kriteerien mukaiset ja eettisesti kestävien tiedonhankinta- ja tutkimusmenetelmien toteutumista olen pyrkinyt varmistamaan johtamalla sovelletut tiedonkeruu- ja tutkimuskäytännöt julkaistusta aiemmasta tutkimuksesta. Viittauskäytännöissä olen noudattanut osaamiseni ja kokemukseni puitteissa mahdollisimman suurta tarkkuutta ja huolellisuutta tekemällä viittaukset välittömästi kirjoitusprosessin yhteydessä, jotta viittausten puutteellisuuden mahdollisuus jäisi mahdollisimman pieneksi. Mikäli viittauksissa ilmenee puutteita, toivon tässä tutkimusraportissa kokonaisuutena esiintyvän viittaustarkkuuden toimivan vakuutena siitä, ettei kyseessä ole hyvästä tieteellisestä käytännöstä piittaamattomuudeksi luokiteltava muiden tutkijoiden osuuden vähättely (Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2013, 9).

Tutkimuksen suunnittelun ja toteutuksen vastaavuutta tieteelliselle tiedolle asetetuille vaatimuksille on osaltaan varmistanut tutkimusprosessin käynnistänyt seminaarityöskentely ja neuvonpidot tutkimusohjaajan kanssa työn edetessä. Lähtökohdissa 5-9 tarkoitettujen tutkimuslupia, useampien osallistujien tilannetta, rahoitusta ja sidonnaisuuksia, esteellisyyttä sekä tutkimusorganisaation hallintoa koskevien kysymysten (Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2013, 6–7) käsittely tässä tutkimusraportissa ei liene tarpeellista, sillä niihin liittyvät riskit ovat tämän tutkimuksen kannalta olemattomat.

### 3.5 Yhteenveto

Olen tässä luvussa käsitellyt analyysimenetelmää ja tutkimusaineistoa. Olen todennut laadullisen sisällönanalyysin soveltuvan valitun teoreettisen viitekehyksen ja tutkimuskysymyksen vaatimukseen sekä kuvannut tutkimusaineiston valinta- ja rajausprosessia. Kahteen tutkimuskysymykseen vastatakseni valitsin lähestymistavan, jossa ensinnäkin kerättiin laaja aineistomassa, jota sitten rajattiin tutkimuskysymysten ja niitä varten



muokattujen kuvaajien mukaan. Jotta aineistosta ei rajautuisi liian varhaisessa vaiheessa olennaista tietoa ulos, tutkailin laajaa aineistoa ensi vaiheessa Sabatierin (1998, 112–113) policy-ydinuskomusten tunnusmerkistön kautta selvittääkseni, mitkä kuvaajat ovat olennaisia tutkimuskysymyksen ja aineiston kuvaaman todellisuuden kannalta. Aineiston rajausta varten muodostin koodauskehikon, jossa tutkimuskysymyksiin pyritään löytämään vastausta neljän kuvaajan kautta. Kuten analyysiä kuvaavasta seuraavasta luvusta käy ilmi, analyysivaiheessa jouduin tarkentamaan koodauskehikkoa vielä kertaalleen, kun tarkempi rajattuun aineistoon pureutuminen osoitti tarpeen sulauttaa yksi kategoria osaksi muita. Lopuksi pyrin valottamaan niitä rajoituksia, joita tähän tutkimukseen valittu lähestymistapa mahdollisesti tuo mukanaan, samalla perustellen tutkimuksellisia valintoja.

Tällä yhteenvedolla ja näillä saatesanoilla etenen kohti analyysiosiota, joka ei ole niin selkeästi erillään aineistonrajausten ja tutkimusasetelman kysymyksistä, etteikö olisi tarpeellista pitää näitä kahta peräkkäistä päälukua toisiaan täydentävänä kokonaisuutena.

## 4 Analyysi

Tutkimuskysymyksen kannalta käyttökelpoista materiaalia löytyi 83 lehtikirjoituksesta. Käyttökelpoiseksi materiaaliksi tämän tutkimuksen kannalta laskin sellaiset lehtikirjoitukset, joissa esitetty kannanotto on kuvattavissa niiden kolmen kuvaajan avulla, jotka lopulliseen analyysiosioon valittiin. Olen avannut kategorioita tarkemmin alla, mutta käytännössä tarkoitan, että jäljelle jääneet aineistokappaleet sisältävät kannanottoja liittyen esitettyyn ratkaisumalliin, policy-kysymyksen kannalta olennaisiin arvovalintoihin tai policy-kysymyksen kannalta olennaisiin ongelmankuvauksiin, yhdessä tai erikseen. Käytetty tutkimusaineisto on lueteltu liitteessä 1.

Ainakin yhdessä kolmesta kategoriasta uskomuksiaan esittäneitä ryhmiä oli aineistossa 30, mukaan lukien niin suorat kommenttien lainaukset kuin tekstiviittaukset toimijoiden mielipiteisiin. Toimijat on jaoteltu poliittisten puolueiden valtuustoryhmiin, kaupungin virastoihin, muihin julkishallinnollisiin toimijoihin ja kansalaisjärjestöihin. Lisäksi Helsingin Sanomat osoittautui pääkirjoituksissaan kantaa ottaneena tiedotusvälineiden edustajana policy-kysymykseen aktiivisesti vaikuttamaan pyrkiväksi toimijaksi ja näin ollen mukana on myös yksi tiedotusväline. Tämä ei ollut siinä mielessä lainkaan yllättävää, että Helsingin Sanomien julkaisemat lehtikirjoitukset valittiin aineistolähteeksi osin siksi, että tätä kautta uskoin saavani kuvan lehden roolista policy-alajärjestelmässä vaikuttavana toimijana. Tutkijat eivät osallistuneet merkittävällä tavalla keskusteluun satunnaisia mielipidekirjoituksia lukuun ottamatta. Lopullisen rajauksen piiriin jääneet toimijat on eritelty suppean kuvauksen kera taulukossa 4.1. Valtuustoryhmien suunnalta kannanottoja tuli seitsemästä ryhmästä, tutkimusaineiston aikavälillä virassa olleita asiaa kommentoineita kaupunginjohtajia oli viisi: kaupunginjohtaja, rakennus- ja ympäristötoimen apulaiskaupunginjohtaja sekä kolme toisiaan seurannutta kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötoimen apulaiskaupunginjohtajaa. Keskeisimmät kantaa ottaneet virastot olivat kaupunkisuunnitteluvirasto ja rakennusvirasto, joiden lisäksi kommentteja tuli myös kaupungin kiinteistövirastosta sekä talous- ja suunnittelukeskuksesta. Kuuden muun julkisen toimijan ryhmään kuuluviksi luetaan kaksi kaupungin liikelaitosta, Korkeasaari kaupungin itsenäisenä virastona, Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymä sekä kaksi valtionhallintoon kuuluvaa virastoa. Kansalaisjärjestöjen ryhmässä aineistossa on edustettuna neljä

kategoria	ryhmä tai organisaatio	lisätieto
poliittiset puolueet	Kansallinen Kokoomus (Kokoomus)	Valtuustopaikat: 2004: 25, 2008: 26, 2012: 23
	Vihreä liitto (Vihreät)	Valtuustopaikat: 2004: 17, 2008: 21, 2012: 19
	Suomen Sosialidemokratinen puolue (SDP)	Valtuustopaikat: 2004: 21, 2008: 16, 2012: 15
	Vasemmistoliitto	Valtuustopaikat: 2004: 8, 2008: 7, 2012: 9
	Suomen ruotsalainen kansanpuolue (RKP)	Valtuustopaikat: 2004: 6, 2008: 5, 2012: 5
	Perussuomalaiset	Valtuustopaikat: 2004: 1, 2008: 4, 2012: 8
	Suomen Kommunistinen Puolue (SKP)	Valtuustopaikat: 2004: 1, 2008: 1, 2012: 1
kaupunginjohtajat	Pajunen, Jussi	Kaupunginjohtaja. Toimessa 2005–2017.
	Sauri, Pekka	Apulaiskaupunginjohtaja, rakennus- ja ympäristötoimi. Toimessa 2003–2016.
	Korpela, Pekka	Apulaiskaupunginjohtaja, kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötoimi. Toimessa 1991–2007.
	Penttilä, Hannu	Apulaiskaupunginjohtaja, kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötoimi. Toimessa 2008–2015.
	Sinnemäki, Anni	Apulaiskaupunginjohtaja, kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötoimi. Toimessa 2015–.
kaupungin virastot	Kaupunkisuunnitteluvirasto	
	Rakennusvirasto	
	Kiinteistövirasto	
	Talous- ja suunnittelukeskus	
muut julkiset toimijat	Helsingin Energia	Helsingin kaupungin liikelaitos, jonka toimialana oli energiantuotanto. Vuodesta 2015 kaupungin omistama Helen Oy.
	Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL)	Helsingin kaupungin liikelaitos, jonka vastuulla ovat raitiovaunu- ja metroliikenteen toteuttaminen
	Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymä (HSL)	Helsingin seudun kuntien muodostama kuntayhtymä, joka vastaa pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmästä. Jäsenkunnat tutkimuksen aikavälillä: Helsinki, Espoo, Vantaa, Kirkkonummi, Kerava, Kauniainen ja Sipoo.
	Korkeasaaren eläintarha (Korkeasaari)	Saari ja eläintarha Kruunusiltojen suunnitellulla reitillä. Helsingin kaupungin itsenäinen virasto.

	Museovirasto	Opetus- ja kulttuuriministeriön alainen virasto.
	Uudenmaan ympäristökeskus	Ympäristöalalla valtion aluehallintoon kuuluvia viranomaistehtäviä hoitanut laitos. Vuodesta 2010 Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
kansalaisjärjestöt	Helsingin lintutieteellinen yhdistys Tringa	
	Kruununhaan asukasyhdistys	
	Kulosaarelaiset ry	Kulosaaren asukasyhdistys
	Laajasalo-Degerö Seura r.y.	Laajasalon asukasyhdistys
	Stadin Rantaryhmä	Helsingin ranta-alueiden asukasyhdistyksistä muodostuva eturyhmä
	Stansvikin kyläyhdistys	
	Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri	
tiedotusvälineet	Helsingin Sanomat	Helsingissä ilmestyvä, levikiltään Suomen suurin päivälehti.

**Taulukko 4.1, toimijat**

asukasyhdistystä, yksi asukasyhdistysten yhteenliittymä sekä luonnonsuojeluliiton alueyhdistys ja lintutieteellinen yhdistys.

Olen esittänyt edellisessä pääluvussa, että aineistonkeruun ja siihen liittyvän aineistoon tutustumisen yhteydessä päädyin muodostamaan niin sanotun koodauskehikon neljän muuttujan ympärille. Analyysivaiheessa kävi kuitenkin ilmi, että ensi vaiheen tutustumisessa tekemäni oletamus kategorian 3 (ryhmä, jonka hyvinvointi on etusijalla) merkittävästä roolista aineistossa ei enää pitänyt paikkaansa rajatun aineiston kohdalla. Kategoriaan sopivia kommentteja oli vain kourallinen. Tähän oli ilmeisesti syynä yksittäisten henkilöiden mielipidekirjoitusten rajaaminen analyysin ulkopuolelle tai mahdollinen alustavassa aineistoon tutustumisessa tekemäni virhearvio. Tämän seurauksena päädyin sulauttamaan kyseiseen kohtaan sopivat vastaukset mahdollisuuksien mukaan toteutettavia arvoja ja ongelmankuvauksia koskeviin kategorioihin. Kommentit tiettyjen alueiden virkistysmahdollisuuksien paranemisesta sillan myötä siirrettiin tiettyjen ryhmien hyvinvoinnin ajamisen kategoriasta kaupunkilaisten virkistysmahdollisuuksien parantamista koskeväksi kannanotoksi arvopriorisointeja käsittävään ryhmään. Laajasalossa asuvien joukkoliikenteen käyttäjien etuja puolustava kommentti mahtui vai-vatta edistettävien arvojen liikenne-alakategoriaan. Lintujen, sammakoiden, matelijoiden, lepakoiden ja lahopuiden hyvinvoinnin olennaisuutta korostava kannanotto voidaan

tiivittää luontoarvoiksi. Edellä mainituista syistä analyysi toteutettiin lopulta sellaista koodauskehikkoa soveltaen, jossa tutkittiin 1) esitettyä ratkaisumallia, tarkoituksena vastata ensimmäiseen tutkimuskysymykseen itse kannatuskoalitioiden rakenteesta, 2) kannanottoja esittäneiden toimijoiden ilmaisemia arvoprioriteetteja sekä 3) toimijoiden ilmaisemia ongelmankuvauksia. Kahdella jälkimmäisellä kuvaajalla pyritään vastaamaan toiseen tutkimuskysymykseen koalitioiden uskomusjärjestelmiin liittyen.

Seuraavassa avaan näillä kolmella ulottuvuudella uskomusten jakautumista ja diskurssikoalitioiden rakennetta. Ensin käydään läpi ratkaisumalliin liittyvät uskomukset, seuraavaksi edistettäviin arvoihin liittyvät uskomukset ja viimeisenä ongelmankuvauksiin liittyvät uskomukset (eli esitetty ratkaisumalli). Pyrin tekstissä valottamaan päätelmiä esimerkein, mutta tarkoituksena ei ole avata jokaista päätelmää lainaamalla jokaista asiayhteyden sopivaa katkelmaa.

#### 4.1 Ratkaisumalliin liittyvät uskomukset

Aineistosta kerätyt ratkaisumalliin liittyvät uskomukset on kirjattu kannanoton vuosiluvun mukaan kuviossa 4.1, jossa termillä ”silta” on kirjattu kaikki sellaiset vaihtoehdot, joissa Kruunuvuorenselän ylittävä osuus hoidetaan rakentamalla silta. Vaikka välille on ehdotettu tutkimusaineiston aikavälillä niin kahden tai kolmen sillan sarjaa kuin siltojen ja tunnelin yhdistelmää, keskeisin erimielisyys on liittynyt (sillan tai tunnelin) rakentamisratkaisun kannalta Kruunuvuorenselän osuuteen ja rakentamatta jättämisen kannalta koko siltahankkeeseen. Näin ollen siltojen määrä ei ole noussut olennaiseksi kysymykseksi. Toinen täsmentämistä vaativa kohta kuviossa on termi ”raitiotiesilta”. Ellei termiä ole täsmennetty, viitataan sillä näkemykseen, että sillat tulisi rakentaa ainoastaan raitiotie- ja kevyttä liikennettä varten. Termillä ”raitiotie- ja autosilta” tarkoitetaan sellaisen sillan rakentamista, jolla raitiovaunujen ja kevyen liikenteen lisäksi saavat kulkea myös yksityisautot. Lisäksi totean teknisenä huomautuksena, että kaikissa tämän tutkimusraportin kuvioissa (4.1, 4.2, 4.3) on merkitty tummennetulla se osa tutkimusjaksosta, jolloin kullakin rivillä esitetty kaupunginjohtaja ei ole ollut virassa ja HSL:n kohdalla kuntayhtymän toiminnan aloitusvuotta 2010 edeltävä ajanjakso.

RATKAISU	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Kokoomus							silta				lautta mahdollisena vaihtokais- ratkaisuna	raitioite- ja autoasilta		raitioite- ja autoasilta, ei tekoautoja linjalle	raitioite- ja autoasilta
Vihreät				Raitioite-tunneli							silta; ei lauttaa	raitioitesilta (ei autoja)	tekoautoja linjalle	Kraunnonhaan linjaus	Hekaniemen linjaus
SDP				(kõysradan selvittäminen)		raitioitesilta tai - tunneli	raitioitesilta + täydentävä lautaliikenne					raitioitesilta		Hekaniemen linjaus	
Vasemmistolitto														ei siltaa	raitioitesilta
RKP														ei siltaa	ei siltaa
Perussuomalaiset														ei siltaa	ei siltaa
SKP														plakaraitioite Herttoniemeen + lautta	
Kaupunginjohtaja Jussi Pajunen															
Apulaiskaupunginjohtaja, rakennus- ja ympäristötoimi: 2003-2016. Pekka Sauri						silta									
Apulaiskaupunginjohtaja, kaupunki- suunnittelu- ja kiinteistötoimi: 1991-2007. Pekka Korpela						silta									silta
Apulaiskaupunginjohtaja, kaupunki- suunnittelu- ja kiinteistötoimi: 2008-2015. Hannu Penttilä															
Apulaiskaupunginjohtaja, kaupunki- suunnittelu- ja kiinteistötoimi: 2015- Anni Sinnemäki														silta	
Kaupunkisuunnitteluvirasto	metrosilta tai - tunneli	metrotunneli	metrotunneli	metrotunneli		tunneli	silta		silta tai lautta			raitioitesilta	raitioitesilta	Hekaniemen linjaus, ei tekoautoja linjalle	raitioitesilta; Hekaniemen linjaus
Rakennusvirasto															
Kiinteistövirasto															
Talous- ja suunnittelukeskus															
HelSingin Energia												raitioitesilta	raitioitesilta		
HKL															
HSL															
Korkeasaari															
Museovirasto															
Uudenmaan ympäristökeskus															
HelSingin Tietuteeellinen Yhdistys T'inga															
Kraunnonhaan asukasyhdistys								lautta			busilautta				
Kulosaarelaivat ry											lautta				
Laajasalo-Dejero Seura ry															
Stadin rantaryhmä															
Stansvikin kyläyhdistys									lautta; tunneli metro siltaa parempi vaihtoehto						
Stansvikin kyläyhdistys												asukasmaاران vähentäminen; kevymmat liikennejärjestelyt			
Suomen Luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri											silta		silta		silta
HelSingin Senonmat					raideyhteys		silta				silta	silta	silta		silta

Kuvio 4.1, ratkaisumallit

Aineistosta käy ilmi, että ennen vuotta 2007 keskusteluun otti osaa niin pieni määrä toimijoita, että koalitioiden muodostumisesta ei aineiston perusteella voi puhua. Keskustelu pyöri tässä vaiheessa vielä uuden metrolinjan avaamisen ympärillä. Ensimmäinen erimielisten osapuolten muodostuminen tapahtui tunnelin kannalle kääntyneen kaupunkisuunnitteluviraston ja selvityksissään siltaa kannattaneen HKL:n välillä, kun jälkimmäisen toteuttamassa selvityksessä oli otettu liian jyrkästi kantaa siltavaihtoehdon puolesta, mikä närkästytti kaupunkisuunnitteluviraston, kuten alla esitetyistä aineistokatkelmasta käy ilmi.

*”Yhteistyökumppanien raportissa puolletaan sillan rakentamista Katajanokalta Laajasaloon heti, kun Kruunuvuorenrannan asuntoalue Laajasalossa lähtee liikkeelle.*

*Ennen kuin metro olisi valmis, bussit tai ratikat huristaisivat siltaa pitkin keskustaan.*

*Sillan puolesta hehkutetaan täysillä. ”Sillat eivät ole vain insinööritaidon supertähtiä, vaan ne ovat myös vaikuttaneet kulttuurien kehittymiseen, ympäristöönsä ja elämään enemmän kuin voimme kuvitellakaan”, raportti ylistää. Havainnekuvissa silta kaartaa auringonlaskussa kauniisti yli Kruunuvuorenselän, ja tukena on kuva San Franciscon Golden Gatesta.*

*Siltapuheet määrättiin kaupunkisuunnitteluvirastossa haudattaviksi.*

*”Siltajuttu oli idea, jolla ei ole kantavuutta”, liikennesuunnittelupäällikkö Olli-Pekka Poutanen sanoo. Hänen mukaansa silta ei sovi maisemaan, ja jatkosuunnittelu koskee enää maanalaista metroa.*

*”Tämä on viraston kanta.” Viimeinen pisara oli, kun uuden metrolinjan esitteeseen lipsahti teksti ”toinen metrolinja viedään Katajanokalta tunnelissa, tai ehkäpä Euroopan kauneinta siltaa Laajasaloon”.*

*”Työtapaturma”, tunnustaa liikennelaitoksen suunnittelujohtaja Seppo Vepsäläinen. (Pohjanpalo 2014)*

Jonkinlaista varhaista koalitioiden muodostumista on havaittavissa aineistossa vuodelta 2007, kun molemmat hankkeen kannalta tärkeät apulaiskaupunginjohtajat ilmoittautuivat siltahankkeen kannattajiksi, vastapuolenaan tunnelivaihtoehtoa vuodesta 2004 kannattanut kaupunkisuunnitteluvirasto. Poiketen kaupunkisuunnitteluviraston selvityksiinsä perustamista suosituksista, rakennus- ja ympäristötoimen apulaiskau-

punginjohtaja otti kantaa sillan puolesta. Kaupunkisuunnitteluviraston kannattama tunnelivaihtoehto oli saanut kannatusta jo aiemmin myös vihreiden valtuustoryhmästä, kuten kuviosta 4.1 käy ilmi.

*"Ehdottomasti mieluummin silta kuin tunneli", liikenteestä vastaava apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri sanoo. Hän ei ole vielä tutustunut uusimpaan suunnitelmaan. "Siitä pitää suunnitella sellainen, että sitä kestää katsoa vuosisatojen saatossa." Kaupunkisuunnitteluvirastossa siltaan suhtaudutaan nihkeämmin.*

*"Niistä on tehty arviot vaikutuksista maisemaan ja veneliikenteeseen", kertoo Kruunuvuorenranta-projektin projektipäällikkö Riitta Jalkanen.*

*Jalkasen mukaan kaikki suunnitelmat esitellään kaupunkisuunnittelulautakunnalle. Viraston sisällä on kuitenkin päädytty esittämään, että valitaan pohjoinen reitti ja että yhteys Korkeasaaresta Kruunuvuorenrantaan kulkisi tunnelissa. (Jokinen ja Keppo 2007)*

Tässä vaiheessa koko hankkeeseen liittyvä toimijakenttä ei kuitenkaan ollut vielä aktivoitunut Kruunuvuorenrannan joukkoliikennehankkeen suhteen. Aineistosta ei myöskään käy ilmi, kuinka näiden mahdollisten kannatuskoalitioiden ”kohtaaminen” tapahtui, vaan asiaan liittyvät keskustelut käytiin nähtävästi muualla kuin Helsingin Sanomien sivuilla. Joka tapauksessa, keskustelu tunnelivaihtoehdosta loppui seuraavana vuonna, kun useampi taho, kaupunkisuunnitteluvirasto mukaan lukien, ryhtyi siltavaihtoehdon puolestapuhujaksi.

Vuonna 2008 siltoja kannattava kannatuskoalitio laajeni kattamaan jokaisesta alakategoriaa, kun siihen liittyi edellä mainittujen lisäksi edustajia kokoomuksen ja sosialidemokraattien valtuustoryhmistä, HKL, Laajasalon asukas yhdistys sekä Helsingin Sanomat. Alla esitellyistä tekstikatkelmista käy hyvin ilmi myönteinen suhtautuminen siltoihin.

*"Silta tuo Kruunuvuorenrannan asuinalueen ja Laajasalon hyvin lähelle keskustaa. Suora joukkoliikennedyhteys on asukkaille tärkeä", Suvi Rihtniemi (kok) sanoo. (Grönholm 2008)*



*"Raitiovaununlinja siltoineen saadaan Laajasaloon 125 miljoonalla eurolla, kun tunnelimetro Kamppiin olisi maksanut yli 500 miljoonaa euroa", [kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelupäällikkö] Poutanen sanoo. (Huhta 2008)*

*"Tämä [raitiotiesilta] on ainoa järkevä vaihtoehto. Kaikki muut ratkaisut olisivat maksaneet moninkertaisesti enemmän", HKL:n suunnittelujohtaja Ville Lehmuskoski perustelee.*

*Muut vaihtoehdot ovat siltaa tai tunnelia pitkin kulkeva metro tai raitiotielinjaus tunnelissa. - - "Kustannukset nousevat metron osalta niin korkeiksi, että se ei ole enää järkevää. Todennäköisesti metrolinja tulee tulevaisuudessa päättymään Katajanokalle", Lehmuskoski arvioi. (Salonen 2008)*

*Laajasalon kaupunginosayhdistyksen sihteeri Merja Eskola sen sijaan puolsi raitiotiesiltaa. "Raitiotiesilta on hyvä ratkaisu, kunhan suunnittelussa otetaan huomioon ympäristö. Metro ei näillä suunnitelluilla asukasmäärillä olisi kannattava." (Grönholm 2008)*

Vastareaktionä näyttää syntyneen sillan vastustajien kannatuskoalitio. Vuosina 2008–2012 Kruununhaan ja Kulosaaren asukasyhdistykset ja Stadin rantaryhmä, jossa edellä mainitut toimivat aktiivisesti, nousivat esille sillan vastustajina, kannattaen lauttayhteyden avaamista sillan rakentamisen sijaan. Myös Stansvikin kyläyhdistys oli vuonna 2013 siltoja vastaan, mutta tämä liittyi laajemmin Kruunuvuorenrannan asuinrakentamissuunnitelmia vastustavaan argumentointiin. Näin ollen kannatuskoalitio rajautuu tältä osin ensin mainittuihin asukasyhdistyksiin ja Stadin rantaryhmään näiden jatkeena ja välineenä.

*Helsingin ranta-alueiden kaupunginosayhdistysten Rantaryhmä on vastustanut silta-hanketta. Kruununhaan asukasyhdistyksen puheenjohtaja Veli-Heikki Klemetti toivoi ennen valtuuston kokousta esityksen jäävän pöydälle.*

*"Siltaa on suunniteltu harkitsemattomasti, eikä siinä ole tarpeeksi otettu huomioon ympäristövaikutuksia", Klemetti sanoi.*

*Hänen mukaansa sillan hyödyt eivät ole riittävät sen kustannuksiin nähden. (Grönholm 2008)*

*Lauttayhteyttä on ajanut erityisesti asukasyhdistysten ja kansalaisjärjestöjen muodostama Rantaryhmä. Rantaryhmän tekemien selvitysten mukaan lauttayhteys olisi muita vaihtoehtoja huomattavasti edullisempi ratkaisu yhdessä jo hylätyn köysirautayhteyden kanssa.*

*"Lauttayhteys maksaisi noin 10 miljoonaa euroa", kertoo Rantaryhmää edustava Kuloosaarelaiset ry:n puheenjohtaja Heikki Kukkonen. Kukkosen mukaan kustannuksia tulisi tämän lisäksi lautan liittämistä joukkoliikennejärjestelmään. (Kärki 2010)*

Lauttaratkaisua kannattava koalitiio sai varovaista vastakaikua siltakoalition suunnalta, mutta itse koalitiiojäsenten ohella kukaan muu ei pitänyt sitä ensisijaisena vaihtoehtona missään vaiheessa. Sen sijaan väliaikaisratkaisuksi sitä pidettiin mahdollisena varsinkin kokoomuksessa. Toisaalta lauttakeskustelu näyttää saaneen myös siltakoalition jäsenet aktivoitumaan uudestaan näkemyksensä edistämiseksi, mitä voidaan viimeistäänkin pitää merkinä kannatuskoalitioiden muodostumisesta. Kuten altakin käy ilmi, monien siltakoalition jäsenten mukaan sillat olisi syytä rakentaa ”kaikesta huolimatta”.

*Yhtä epäileväinen on kaupunkisuunnittelulautakunnan varapuheenjohtaja Osmo Soininvaara (vihr).*

*"Lautta on liian hidas. Sen lastaaminen ja purkaminen vie paljon aikaa", Soininvaara sanoo.*

*Hitaus arveluttaa myös lautakunnan puheenjohtajaa Lasse Männistöä (kok). - -*

*"Liikenteen pyörittäminen on kallista. Siksi lautta voisi harkita väliaikaisena ratkaisuna, sillä 200 miljoonaa euron siltaan voi olla vaikea löytää rahaa", Männistö sanoo. (Salmela 2012)*

*"Totta kai se [raitiotiesilta] on iso investointi ja siitä tulee kustannuksia, mutta sen hyödyt ovat myös isot", liikennesuunnittelupäällikkö Ville Lehmuskoski sanoo. (Laitinen 2013a)*

*Tarvitaan silta. Turha vehtaaminen on lopetettava, ja köysiradat, vesibussit sun muut riippukeinut kannattaa realistien unohtaa. (Helsingin Sanomat 2012)*

Vuodesta 2013 eteenpäin siltaa kannattava laaja koalitio dominoi vastustamattomasti keskustelua. Sen sijaan, että itse siltahanketta olisi enää mainittavasti vastustettu, koalition sisällä tapahtui ainakin näennäisesti pienimuotoinen jakautuminen, kun kokoomus avasi keskustelun yksityisautoilun tuomiseksi silloille. Autojen tuomista silloille vastustivat vahvimmin vihreät, SDP, kaupunkisuunnitteluvirasto ja Korkeasaari. Tämä keskustelu jatkui hankepäätökseen asti ilman, että autokaistoja kannattavaa koalitiota olisi varsinaisesti syntynyt: kokoomus jäi tämän näkemyksen kanssa yksin ja oli aineistosta päätellen myös sisäisesti jakautunut asian suhteen. Lisäksi koko autokaistakeskustelun rooli osana alajärjestelmää ei ole kiistaton, ja olenkin päätenyt pohdintaosiossa esittämään, että kyseessä ei olisi ”todellinen” kannatuskoalition jakautuminen kahdella. Kaikesta huolimatta kokoomuksen valtuutetut harmittelevat aineistossa useampaan otteeseen päätöstä henkilöautojen jättämistä pois silloilta.

[Kokoomuksen valtuustoryhmän puheenjohtaja Lasse] *Männistön mielestä 200 miljoonaa euroa maksavaa siltahanketta pitäisi lykätä. Siltasuunnitelmaa olisi muutettava myös siten, että autot voisivat kulkea sillä, Männistö sanoo.* (Mannila 2013)

*Valtuustoryhmien puheenjohtajat Osku Pajamäki (sd) ja Emma Kari (vihr) tyrmäävät autollisen siltavaihtoehdon. Pajamäen mielestä yva-selvityksen laajentaminenkin on rahan tuhlausta.*

*"Ajatusta on väläytetty valtuustossa ennenkin, mutta meidän ryhmä on pitänyt vaihtoehtoa läpikotaisin järjestettömänä", kuittaa Kari.* (Salomaa 2013a)

Vuonna 2015 ja hankepäätöksen valtuustokäsittelyn yhteydessä siltojen vastustajakoalitioon liittyi aineistossa edustajia kolmesta valtuuston pienpuolueesta: Suomen kommunistisesta puolueesta, Ruotsalaisesta kansanpuolueesta ja Perussuomalaisista. Kahdesta ensin mainitusta ehdotettiin vaihtoehdoksi lauttayhteyttä Kruunuvuorenrannan ja keskustan välille sekä pikaraitiotietä Herttoniemeen. Olen arvioinut myös näiden kannanottojen roolia suhteessa alajärjestelmään myöhemmin tässä raportissa.

*Skp:n Hakanen esitti arvion, jonka mukaan koko yhteys maksaisi 320 miljoonaa. Hänen mielestään järkevämpää olisi tehdä pikaraitiotie Herttoniemen metroasemalle ja lauttayhteys Kruunuvuorenrannasta keskustaan.*

*"Tämä on turhan kallis tilanteessa, jossa rahaa puuttuu esimerkiksi homekoulujen korjaamisesta", Hakanen sanoi.* (Helsingin Sanomat 2015b)

Toisena siltakoalition ”voiton” seurauksena olivat liikennekysymyksen pienempiin osiin liittyvät vastakommentit. Tästä esimerkkeinä olivat kysymys siltalinjauksesta kantakaupungin päässä vuosina 2015–2016, kun keskustelun kohteena oli, sijoittaako sillan alkupää Kruununhakaan vai Hakaniemeen sekä vuoden 2014 loppukysymys. Lintutieteellinen yhdistys Tringa ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri vaativat siltalinjauksen muuttamista, koska suunniteltu linjaus häiritsisi lokkien pesintää Kruunuvuorenselän Emäntä- ja Nimismies-luodoilla. Nämä saivat jonkin asteista tukea vihreiden riveistä, kun muutama vihreiden valtuustoryhmän jäsen nousi ehdottamaan keinotekoisien pesimäluotojen rakentamista korvaavaksi ratkaisuksi. Aiemmin mainitut lokkien puolesta huolta kantaneet toimijat eivät siirtyneet keinoluotoajatuksen taakse, jolloin myöskään tietyn keinon (siltalinjauksen siirtämisen/tekoluodot) taakse ei syntynyt koalitiota. Selvityksen jälkeen päätettiin olla rakentamatta tekoluotoja. Näitä teemoja on pidettävä niin sanottuina toissijaisina uskomuksina, sillä ne eivät pyri vaikuttamaan koko alajärjestelmään (liikennehankkeen kokonaisuuteen), vaan yksittäisiin ratkaisuihin sen sisällä. Kuviossa 4.1 toissijaisiin uskomuksiin liittyvät kannanotot on ilmaistu kursiivilla.

*SLL:n Veistola toteaa, että "eikö olisi yksinkertaisinta pitää linnut siellä, missä ne viihtyvät. Ei ole mitään takuuta, että ne hyväksyivät keinotekoisien luodon."*

*Veistola ihmettelee, ettei kaavoituksessa ole otettu huomioon lintuselvityksen suositusta, että linjaus olisi hyvä siirtää etelämmäksi.*

*"Kaikki selviäisivät helpommalla, kun siirrettäisiin. Jos silta ylipäätään aiotaan rakentaa." (Laita 2014)*

Tiivistäen voidaan todeta, että ennen vuotta 2007 joukkoliikennekysymykseen liittyneet kannanotot olivat melko harvassa ja tätä vähäistä keskustelua hallitsivat kannanotot tunnelissa tai sillalla kulkevan metron puolesta ja siihen liittyen. Vuonna 2007 metro alkoi korvautua kommenteissa raitiotiellä ja siltaratkaisun kannatus suhteessa tunneliin kasvaa. Vuodesta 2008 eteenpäin siltavaihtoehdon takana oli valtaosa toimijakentästä, eli siltaa kannattava kannatuskoalitio oli sangen dominoiva. Tämä siitäkin huolimatta, että pian vuoden 2008 jälkeen näyttää syntyneen muutaman kaupungin-osayhdistyksen muodostama siltavastainen, lauttaratkaisua kannattava koalitio. Vuoden 2012 jälkeen keskustelua näyttää ohjanneen uskomus, että silta tullaan rakentamaan, minkä takia vastakkainasettelut ovat syntyneet siltaan liittyviin ratkaisuihin. Nämä vas-

takkaiset mielipiteet eivät kuitenkaan vaikuta johtaneen raitiotiesiltaratkaisua toden teolla haastamaan pyrkivien koalitioiden syntymiseen. Myöskään siltojen linjaukseen liittyen ei muodostunut vastakkaisia koalitioita.

Toinen huomionarvoinen seikka on se, että silta ei osoittautunut sellaiseksi itsessään kannatettavaksi keinoksi, jota Sabatier (1998, 112–113) tarkoittaa (eli että silta olisi keinona jotenkin itseisarvoinen). Sen sijaan sen kannattaminen perustui siihen, että se on keino muiden arvojen tai tavoitteiden saavuttamiseksi ja vastaus tiettyihin ongelmakuvauksiin. Näin ollen tämän kategorian löydösten voidaan katsoa olevan vastaus ensimmäiseen tutkimuskysymykseen siitä, millaisia koalitioita Kruunuvuorenrannan joukkoliikennekysymyksen ympärille on kehittynyt, ja vastaavasti toteutettavien arvojen ja toisaalta ongelmankuvausten tarjoavan vastauksia siihen, millaiset uskomukset pitävät näitä koalitioita yhdessä. Kuitenkin, vaikka Sabatierin tarkoittama ajatus keinoihin liittyvästä policy-uskomuskategoriasta ei tässä tapauksessa toteudu, antoi sen mukana pitäminen analyysissä tutkimuksen kannalta äärimmäisen keskeisen tiedon siitä, millaisia vaihtoehtoja koalitiot pyrkivät edistämään.

#### 4.2 Arvot, joita ratkaisun tulisi edistää

Edistettävät arvot ovat policy-ydinuskomuksina keskeisessä roolissa, sillä pelkästään keinojen priorisointimieltymykset antavat sangen rajoitetun kuvan siitä, millaiset uskomukset toimijoita ohjaavat. Tämä lienee tilanne etenkin rakentamishankkeiden kaltaisissa ”teknisissä” kysymyksissä, joissa väline ei vielä itsessään sisällä samalla tavalla sisäänrakennettuja arvovalintoja kuin esimerkiksi sosiaalipoliittisissa ohjelmissa. Tässä osuudessa eritellään niitä arvoja, joita koalitioissa on liitetty esitettyihin ratkaisuihin ja pyritään kartoittamaan koalitioita yhdistäviä ja erottavia arvoja. Edellä käytettyä kuvaamistapaa noudattaen argumentoinnin päälinjat on esitetty kuviossa 4.2, johon on kirjattu kunkin toimijan esittämä kommentti esittämisen vuoden mukaisesti kohtiin. Poikkeuksena tähän kaavaan on asteriskilla (\*) merkattu kaupunkisuunnitteluviraston kohdalle merkattu kommentti vuoden 2012 kohdalla, joka on otettu vuonna 2016 julkaistusta lehtijutusta (Malmberg 2016a), jossa tuolloinen HKL:n toimitusjohtaja Ville Lehmoskoski viittaa vuonna 2012 tehtyihin päätöksiin, jolloin hän toimi vielä

ARVOT	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Kokoomus															
Vihreät				Metroon varautuminen; Laajasalon liikenneyhteyksi en varmistaminen; maiseman suojeleminen; tehokas maankäyttö							Joukkoliikenteen toteutettavuus	Joukkoliikenteen suostuminen suhteessa arvoluun; Joukkoliikenteen edistäminen	kaupungin maanomaisuuden arvomousu	Ptkänsillan ruuhkautumisen estäminen; lokkien pesintätoimet	liikennehyötyjen maksimointi; ratkaisu- ja tehoisuus; tulevaisuuden helisnihtäisten etu; edullisuus muihin vaihtoehtoihin verrattuna
SDP															
Vasemmistoliitto															
RKP															
Perussuomalaiset															
SKP															
Kaupunginjohtaja, Jussi Pajunen Apulaiskaupunginjohtaja, rakennus- ja ympäristötoimi, 2003-2016, Pekka Saari						suunnittelun esteettisyys; pyöräilyn edistäminen									
Apulaiskaupunginjohtaja, kaupunki- suunnittelu- ja kiinteistötoimi, 1991-2007, Pekka Korpela						tilaisuuden hyväksikäyttö; käytäminen; pyöräilyn edistäminen; kaupungin kokonaisuus									
Apulaiskaupunginjohtaja, kaupunki- suunnittelu- ja kiinteistötoimi, 2008-2015, Hannu Penttilä															
Apulaiskaupunginjohtaja, kaupunki- suunnittelu- ja kiinteistötoimi, 2015-, Anni Strömängi															
Kaupunkisuunnitteluvirasto			maiseman säilyttäminen	maiseman säilyttäminen		autoliikenteen kasvun hillitseminen; Laajasalon liikenneyhteyksi en parantaminen; keskustavaihteyde n nopeus; kustannustehok kuus					suurten ruuhkien estäminen tulevaisuudessa *	Joukkoliikenteen edistäminen; kevyen liikenteen edistäminen; tarkan mukainen resurssien käyttö	ruuhkien helpottaminen; kaupunkilisten ohjajamien raitiovaunun ja polkupyörän käyttöön	olemassa olevan kaupunkirakenteen suojaaminen; joukkoliikennekeinien tehokkuus	erit liikenneväylien tsaavoistaminen; kevyen ja jalkien liikenteen houkuttelevuuden kasvattaminen



kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelupäällikkönä. Tämä linjaus johtui siitä, että kommentti ei koskenut julkaisuvuotta eikä sitä organisaatiota, jonka edustajana kommentti annettiin lehtijutun julkaisuhetkellä. Lisäksi kommentti oli linjassa Lehmus-kosken argumentoinnin kanssa läpi tutkimusjakson, joten oli syytä olettaa että kuvaus on todenmukainen vuoden 2012 tilanteesta. Sama tilanne on myös kuvion 4.3 kohdalla.

Kuviossa 4.2 (kuten myös kuvioissa 4.1 ja 4.3) käytetyn kuvaamistavan, jossa esitetään vuositason hieman kategorisointia tarkempi kommentoinnin sisältö, tarkoituksena on toisaalta toimia tarkentavana tietona tekstissä ilmeneville kategorisoinnin perusteille ja toisaalta antaa käsitys keskustelun intensiteetistä tutkimusjakson eri vaiheissa. Toimijoiden priorisoimat arvot näyttävät jakautuvan argumentoinnin päälinjoissa kuuteen osin päällekkäiseen kategoriaan, joita ovat luonto-, ympäristö- ja maisemalliset arvot, kaupunkirakenteeseen liittyvät arvot, liikenteeseen ja liikennemuotojen priorisointiin liittyvät arvot, taloudelliset arvot, kaupungin maineeseen liittyvät arvot sekä kaupungin velvollisuuksiin liittyvät arvot. Seuraavassa erittelen näitä tarkemmin.

### **Luonto-, ympäristö- ja maisemalliset arvot**

Mahdollisilla vaikutuksilla luontoon, maisemaan ja ympäristöön on pääasiallisesti perusteltu sillalle vaihtoehtoisia ratkaisumalleja. Näitä arvoja esiintyi tutkimusaineistossa 12 toimijalla. Kaupunkisuunnitteluviraston ja vihreiden vuosien 2004 ja 2005 tunneli-ratkaisuja puoltavissa kommentteissa keskitytään paljolti siihen, kuinka kielteiset vaikutukset sillalla olisi maisemaan Kruunuvuorenselällä. Alla olevasta lainauksesta käy ilmi, että ensin mainittu on päätyneet selvityksen jälkeen siihen näkemykseen, että mahdollisen sillan maisemallinen haitta olisi niin suuri, ettei siltaratkaisua voitaisi pitää toivottavana.

*Sillan rakentamista ei selvitysten perusteella pidetä järkevänä ja sen suunnittelu ollaan lopettamassa. Selvityksen mukaan kaikki siltavaihtoehdot olisivat mittasuhteiltaan ja linjauksiltaan paikkaan erittäin huonosti sopivia.*

*"Sillan vaikutukset maisemaan koko Kruunuvuorenselän ympäristössä olisivat varsin dramaattiset ja kielteiset", Helsingin kaupungin Kruunuvuorenranta-projektin projektipäällikkö Riitta Jalkanen toteaa. (Tyysteri 2005)*

Samoin kansalaisyhdistykset ovat nostaneet vuodesta 2008 lähtien ympäristö- ja maisemakysymykset esille. Näistä Kruununhaan asukasyhdistyksen, Stadin



rantaryhmän ja Stansvikin kyläyhdistyksen osalta kyseisiä perusteluja käytettiin koko siltahankkeen vastustamiseen ja lintutieteellisen yhdistyksen ja luonnonsuojeluliiton kohdalla vastustus liittyi sillalle valittuun linjaukseen. Alle kerätyistä lainauksista käy ilmi, että Kruununhaan asukasyhdistyksen ja Stadin rantaryhmän edustaja piti vuonna 2008 ongelmana ympäristönäkökulmasta harkitsematonta etenemistä siltahankkeessa, kun taas Stansvikin kyläyhdistyksen edustaja ehdottaa Kruunuvuorenrannan tielinjausten muuttamista eläinten elinalueiden turvaamiseksi. Lokkien pesintäluotojen puolesta huolestuneet luonnonsuojeluliiton alueyhdistys ja lintutieteellinen yhdistys puolestaan painottavat linjauksen lähistölle jäävien luotojen merkitystä Kruunuvuorenselän naurulokkiyhdistykselle.

*Helsingin ranta-alueiden kaupunginosayhdistysten Rantaryhmä on vastustanut siltahanketta. Kruununhaan asukasyhdistyksen puheenjohtaja Veli-Heikki Klemetti toivoi ennen valtuuston kokousta esityksen jäävän pöydälle.*

*"Siltaa on suunniteltu harkitsemattomasti, eikä siinä ole tarpeeksi otettu huomioon ympäristövaikutuksia", Klemetti sanoi. (Grönholm 2008)*

*Kruunuvuorenrannan liikenne voitaisiin jakaa kulkemaan nykyisten Päätien ja Koiraasaarentien kautta, jolloin säästettäisiin Tahvonlahden arvokas lintualue sekä sammakko- ja matelijayhdistykset. (Viheriälä 2013)*

*Järjestöt muistuttavat, että kaavoitusta varten tehty linnustoselvitys suositteli linjauksen siirtämistä luotojen eteläpuolelle.*

*Luodot ovat kansallisesti tärkeitä linnustonsuojelualueita ja niillä sijaitsee muun muassa naurulokki- ja tiirayhdistyksiä.*

*"Kyseessä on Helsingin toiseksi suurin naurulokkiyhdistyskunta. Suomessa laji on lähes uhanalainen", korostaa luonnonsuojeluasiantuntija Tapani Veistola SLL:n Uudenmaan piiristä. Yhdessä Tringan suojelutoimikunnan puheenjohtajan Aili Jukaraisen kanssa hän toteaa, että luotojen naurulokkiyhdistykset liittyvät Vanhankaupunginlahden Natura-alueeseen. "Ne ruokailevat siellä, mutta pesivät kallioisilla luodoilla." (Laita 2012)*

Toisaalta myös siltaa puoltaneet tahot ovat korostaneet luonto-, ympäristö- ja maisematekijöitä. Laajasalon asukasyhdistys nosti ympäristökysymykset esiin huo-

mioon otettavana seikkana siltaa suunniteltaessa. Apulaiskaupunginjohtaja Sauri kiitti arkkitehtuurikilpailun voittanutta siltaehdotusta siitä, että se häiritsee maisemaa mahdollisimman vähän. Näiden kahden kohdalla merkille pantavaa ja edellä esitellyistä kommentoijista erottava tekijä on kuitenkin se, että kummankaan kommenttien kohdalla luonto-, ympäristö- ja maisemalliset syyt eivät olleet keskeisin tai ainoa toteutettava arvo (tai ainakaan sellainen, joka estäisi siltojen rakentamisen). Tämän voi päätellä varsinkin Saurin kohdalla siitä, että hänen kommentissaan edellytettiin pienintä mahdollista haittaa maisemalle: jos arvo olisi ollut ensisijainen, hän olisi todennäköisesti kannattanut jotain muuta vaihtoehtoa. Laajasalon asukasyhdistys puolestaan ei asettanut siltaa ja ympäristöarvojen kunnioittamista toistensa vastakohdiksi. Korkeasaari ei vastustanut itse siltayhteyttä, mutta vetosi eläinten hyvinvointiin kritisoidessaan ajatusta autojen tuomisesta silloille. Museovirasto ja Uudenmaan ympäristökeskus puolestaan vaativat siltahankkeelle ympäristövaikutusten arviointia vedoten ympäristö- ja maisemasiyihin ottamatta aineistossa kuitenkaan kantaa itse hankkeeseen.

*"Ehdotuksen kiistaton ansio on sillan alapuolen avoimuus, mikä vähentää maisemaa katkaisevaa vaikutusta. Siltalinja kaartaa kauniisti ja kepeän tuntuisesti Kruunuvuorenselän yli", sanoo tuomariston puheenjohtaja apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri. (Salomaa ja Salmela 2013)*

*Laajasalon raidevaihtoehtoista on järjestettävä ympäristövaikutusten arviointi, vaatii Museovirasto. - - Museoviraston mukaan kyseessä on näkyvä liikennejärjestelmien muutos. Yli-intendentti Mikko Rämön mukaan siltaratkaisut muuttavat ympäristöä ja maisemaa voimakkaasti, joten arviointi on erittäin tärkeä. (Kopteff 2009)*

### **Kaupunkirakenteeseen liittyvät arvot**

Kaupunkirakenteeseen liittyvillä arvoilla viitataan kannanottoihin, joissa esitettyä vaihtoehtoa perustellaan kaupunginosien tuomisella lähemmäs toisiaan tai kaupungin rakentamisella kokonaisuutena. Koska keinona on esitetty joukkoliikenneyhteyttä, kuuluu tähän ryhmään Laajasalon joukkoliikenneyhteyksien parantaminen osana kaupunkirakenteen parantamista ja kaupungin kasvun mahdollistamista. Tähän kategoriaan kuuluvat myös kaupunkilaisten virkistysmahdollisuudet.

Kaupunkirakenteeseen liittyvät perustelut ovat kuuluneet vuodesta 2007 alkaen ainoastaan siltaa kannattavien toimijoiden puheeseen. Apulaiskaupunginjohtaja

Korpela peräsi kaupungin kokonaisuutta. Kokoomuksen riveistä korostettiin Kruunuvuorenrannan lähentämistä keskustaan, kaupunkisuunnitteluvirastossa mainittiin Laajasalon liikenneyhteyksien parantamisesta. Alla lainatussa katkelmassa Laajasalon asukas-yhdistys toivoi alueen joukkoliikenneyhteyksien parantamista kokonaisuutena.

*Laajasalo-seuran puheenjohtaja Anna-Riitta Summanen ei tyrmää siltavaihtoehtoa. "Toivottavasti sillan myötä laajasalolaisten joukkoliikenneyhteydet lisääntyvät, eikä yhteyksiä Herttoniemen suuntaan karsita", Summanen toivoo. Lauttaratkaisussa huolehtaa kapasiteetti, silta- ja raitiovaunuratkaisussa taas mietityttää raitiovaunun mahdollinen päätepysäkki Yliskylässä. "Raitiovaunu ei parantaisi yhteyksiä muualle kuin alueelle, jonka yhteydet ovat jo nyt hyvät", Summanen sanoo. (Penttinen 2012)*

Tästä huolimatta ainoa toimija, jonka arvopriorisointien voidaan tulkita perustuvan hallitsevissa määrin kaupunkirakenteen parantamiseen, on sosialidemokraattisen puolueen valtuustoryhmä. Tämä näkyy argumentoinnissa kannanottoina eri kaupunginosien asukkaiden parempien virkistysmahdollisuuksien puolesta. Lasken virkistysmahdollisuudet tähän kategoriaan kuuluviksi, sillä argumentoinnin lähtökohtana vaikuttaisi olevan se, että raitiotiesillan rakentamisella saarten tarjoamat ulkoilumahdollisuudet saadaan paremmin kaupunkilaisten käyttöön. Eli kaupunginosat ”tuodaan lähemmäksi toisiaan”. Alla olevassa lainauksessa virkistysnäkökulma käy ilmi siitä, että kolmen Kruunuvuorenselän länsipuolisen kaupunginosan asukkaiden yhteydet kahdelle kaupunkilaisten ulkoilualueina tunnetulle saarelle paranisivat sillan myötä. SDP:n ohella myös Helsingin Sanomat antoi argumentoinnissaan merkittävän, joskaan ei keskeisimmän, aseman kaupunkirakenteen parantamista koskevalle argumentoinnille. Alla olevassa esimerkissä lehti esittää Kruunuvuorenselän ylittävän tai alittavan joukkoliikennetarkaisun kaupunkirakenteellisesti tarkoituksenmukaiseksi, sillä etäisyys keskustaan on pieni ja nykyinen yhteys mantereelle riittämätön.

*Silloilla on Pajamäen mielestä valtava merkitys Vallilan, Kalasataman ja Laajasalon asukkaille, kun Mustikkamaa ja Vartiosaari avautuvat paremmin kaupunkilaisten käytettäviksi. (Mannila 2013)*

*Kruunuvuorenrannan uusi asuntoalue kasvattaa Laajasalon asukaslukea 10000 hengellä noin 28000:een. Jo nykyisin saaren katuyhteys Herttoniemen kautta on ruuhkainen. Linnuntietä uudelta asuntoalueelta on Kauppatorille suoraan vain kolmisen*

*kilometriä, mutta teitä pitkin viisi kertaa pidempi matka. Se perustelee uutta joukkoliikennereittiä. (Helsingin Sanomat 2008)*

### **Liikenteeseen ja liikennemuotojen priorisointiin liittyvät arvot**

Liikenteeseen liittyviin arvoihin luetaan arvopriorisoinnit, joissa esitetyn ratkaisun on määrä tuoda lisäarvoa joko liikenteelle kokonaisuutena tai tietyille liikennemuodolle. Tämän kategorian kohdalla on hyvä huomioida tämä monimerkityksellisyys. Näitä kah- ta ei voi kuitenkaan erottaa omiksi kategorioikseen, sillä ne esiintyvät moneen otteeseen toistensa kiinteinä osina: liikennevälineiden välisen priorisoinnin uudelleenjako tuottaa hyötyjä kaikille liikennemuodoille. Yhtä poikkeusta lukuun ottamatta, jossa Stadin ran- taryhmä perustelee lauttaa liikennehyötyjen näkökulmasta, kaikki liikennearvoja koros- tava argumentointi liittyy sillan puolustamiseen.

Liikenteeseen liittyvät arvot muodostavat argumentoinnin päälinjan vih- reiden ja vasemmistoliiton valtuustoryhmissä ja kaupunkisuunnitteluvirastossa siltako- alitioon liittymisen jälkeen. Alta käy ilmi vihreiden periaatteellinen joukkoliikenteen kannatus kaikissa liikenneratkaisuissa. Vasemmistoliiton edustajan kommentissa koros- tuu myös kevyen liikenteen merkitys. Rakennusviraston kaikki kommentointi liittyy niin ikään liikennearvoihin, alla olevassa lainauksessa painotetaan siltaratkaisun kann- tettavuutta sen liikenneteknisten ansioiden vuoksi. Myös HKL:n kommentoinnissa lii- kennearvot ovat merkittävässä roolissa, tähän valitussa tekstikatkelmassa HKL:n toimi- tusjohtaja korostaa siltojen merkitystä liikennejärjestelmän kokonaisuuden kannalta.

*"Edelle on aina pantava hankkeet, jotka siirtävät painoa autoilusta joukkoliikentee- seen. Se on suurin muutos", näkee vihreiden valtuustovetäjä Emma Kari. (Kuokka- nen 2013)*

*Paavo Arhinmäen (vas) mukaan raitiovaunusilta parantaa oleellisesti myös kevyen liikenteen yhteyksiä Laajasalosta. (Grönholm 2008)*

*Laajasalon ratikkasillalla on Lehmuskosken mukaan autoruuhkia helpottava vaiku- tus, sillä keskustaan oikaiseva silta houkuttelee osan autoilijoista vaihtamaan ratik- kaan tai polkupyörään. (Silfverberg 2014a)*

*"Tämä vaihtoehto näyttää liikenneteknisesti parhaalta, joten tulemme esittelemään sen yleissuunnitelmassa", Helsingin rakennusviraston projektinjohtaja Ville Alajoki*

*kertoo. - - ALAJOEN mukaan Kruunuvuorenrannasta Merihakaan ja Hakaniemeen kulkeva pikaraitiotieyhteys houkuttelisi ennusteiden mukaan kyytiinsä enemmän asukkaita kuin muut selvityksen alla olleet reittivaihtoehdot. (Malmberg 2016b)*

### **Taloudellisiin tekijöihin liittyvät arvot**

Taloudelliset arvot nousevat aineistossa esille ennen muuta siltahanketta vastustavien toimijoiden puheessa. Kruununhaan ja Kulosaaren asukasyhdistykset mainostavat lautahanketta kustannustehokkaimpana ratkaisuna ja pyrkivät omiin kustannuslaskelmiinsa vedoten estämään sillan rakentamisen, kuten seuraavasta käy ilmi.

*Yli 20 yhdistyksen muodostama Stadin Rantaryhmä haluaa sillan sijasta lauttalinjan Katajanokan kärjestä Kruunuvuorenrannan tulevalle asuinalueelle.*

*Stadin Rantaryhmä perustelee kansalaisaloitettaan sillä, että lauttayhteys maksaa murto-osan korkean ja pitkän sillan rakentamiskuluista. Kahden lautan hankinta, laiturit ja odotustilat maksaisivat arviolta 10-12 miljoonaa euroa. (Salmela 2009)*

Toisaalta taloudellisen kannattavuuden argumentteja käytetään aineistossa myös sillan puolustajien riveissä. Toimijoiden kääntyminen metrovaihtoehdon puolelta raitiotiesillan kannattajiksi vaikuttaisi olleen ainakin osittain sen seurausta, että raitiotiesilta nähtiin metrovaihtoehtoja ja tunneliraitiotietä edullisemmaksi vaihtoehdoksi. Kuten jo aiemmasta kävi ilmi, HKL ja kaupunkisuunnitteluvirasto esittivät vuonna 2008 sillan maksavan vain murto-osan verrattuna kilpaileviin vaihtoehtoihin (Salonen 2008; Poutanen 2008).

Vuodesta 2012 eteenpäin talousperustelut nousivat osaksi sillan kannattajienkin argumentaatiota. Tässä argumentoinnissa olennaisinta ei ollut niinkään itse silta, vaan mitä sillan toisessa päässä tulisi olemaan: kokoomuksen riveistä esitettiin toistuvasti, että sillasta tulisi tehdä taloudellisesti kannattavampi, mikä edellyttäisi Vartiosaaren kaavoittamista asumiskäyttöön. Tästä esimerkkinä toimii alle valittu lainaus. Siltaa vastustanut SKP:n ainoa edustaja oli samoilla linjoilla sillan kannattavuuden suhteen. Toinen yhtymäkohta näiden kahden välillä olivat pohdinnat siitä, salliiko vallitseva taloustilanne sillan rakentamisen.

*Myös Rautavan mielestä Vartiosaaren asuinrakentaminen parantaisi siltahankkeen kannattavuutta selvästi.*

*”Saaren rakentaminen toisi sillalle 14 prosenttia enemmän käyttäjiä. On selvää, että Vartiosaaren rakentaminen tekisi myös sillasta taloudellisesti kannattavamman”, Rautava sanoo. (Laitinen 2015c)*

Myös raitiotiesillan kannattajat käyttivät taloudellisiin arvoihin liittyvää argumentointia, mutta kustannustehokkuus ei ollut keskiössä varsinkaan suppeassa merkityksessään. Samalla kun jotkut siltaa kannattavat toimijat totesivat, ettei taloudellinen kannattavuus ole keskeisintä (tai oikeammin, ettei taloudellinen kannattamattomuus ole riittävä peruste olla rakentamatta siltaa), toiset keskittyivät painottamaan siltaa investointina. Tämän ajattelun mukaan kaupunki pääsisi kattamaan osan sillan rakentamiskustannuksista rakentamispäätöstä seuraavan tonttimaan arvonnousun realisoinnissa tonttikaupoissa, mistä esimerkkinä voidaan pitää alla lainattua katkelmaa Helsingin Sanomien pääkirjoituksesta, jossa silta esitetään kaupungin investointina.

*Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri (vihr) esitteli kokouksen aluksi Kruunusiltoja videon kera. Hän totesi, ettei 259 miljoonan euron siltoja voi perustella taloudellisilla syillä. Ne perustelevat kaupunkirakenne ja liikenne. Samaa sanoi demarien ryhmäpuheenjohtaja Osku Pajamäki. (Malmberg ja Oksanen 2016)*

*Kruunuvuorenranta on esimerkki hyvästä kaupunkisuunnittelusta: siinä vaiheessa kun merkittävä osa asukkaista muuttaa alueelle, sieltä on jo valmiiksi olemassa hyvä joukkoliikenneyhteys. Samalla maan arvo alueella nousee, joten kaupunki pääsee aikanaan hyötymään siltainvestoinnistaan. (Helsingin Sanomat 2013b)*

### **Kaupungin maineeseen liittyvät arvot**

Mahdollisen sillan kaupungin imagoa ja kansainvälistä mainetta kohottava arvo tuli esille useaan otteeseen, mutta painottui varsinkin poliitikkojen osalta vuosien 2008 ja 2016 paikkeille. Näinä vuosina tehtiin tärkeimmät valtuustopäätökset. Kaupungin maineeseen liittyvien arvojen ilmentymiksi lasketaan tässä työssä myös vaatimukset mahdollisten siltojen arkkitehtuurillisesta laadukkuudesta. Kaupungin maineeseen liittyvä argumentointi oli (raitiotie)siltaa puolustavien toimijoiden käytössä, puhuttaessa niin sillan puolesta kuin autojen sillalle päästämistä vastaan. Se ei kuitenkaan ollut sellainen jatkuva teema, jonka voisi sanoa pitäneen koalitiota kasassa tämän aineiston valossa. Alla olevista lainauksista ensimmäisessä kaupungin maine esiintyy paikallisena ja

kansainvälisenä imagona, jota silta kohottaisi, toisessa mahdollista henkilöautoliikenteen laskemista silloille pidetään uhkana kaupungin maineelle.

*Valtuuston puheenjohtaja Rakel Hiltunen (sd) ei pidä suurtakaan siltaa mahdottomana. "Hulpeea pitkä silta, joka vaatisi mahdollisimman vähän maapengerrystä, ei vaikuttaisi veden virtauksiin yhtä paljon kuin matalampi." Hiltunen ei usko, että korkeakaan silta muuttaisi Helsingin profiilia. "Siitä voisi tulla yksi Helsingin maa-merkki." Samoilla linjoilla on myös vihreiden Mari Puoskari. "Sillat voivat olla myös kauniita ja maailmalla ne ovat suuria nähtävyyksiä. Jos silta rakennetaan, siitä on tehtävä korkeatasoinen." Puoskari korostaa, ettei sillan suunnittelussa saa säästellä.* (Grönholm 2008)

*Iltapäiväruuhka Kruunusilloilla on samalla iltapäiväruuhka Korkeasaarella. Se ei ole hyväksi Helsingin maineelle eikä Korkeasaaren asukkaille.* (Saarinen 2013)

### **Kaupungin velvollisuuksiin liittyvät arvot**

Vahvaksi sillan puolestapuhujaksi profiloituva Helsingin Sanomat omaksui argumentointinsa päälinjaksi kaupungin vastuiden ja velvollisuuksien korostamisen. Tässä puheessa keskeisessä asemassa oli sen painottaminen, että kaupungin tulee viedä johdonmukaisesti eteenpäin aloittamaansa siltaprojektia, priorisoitava kaupunkilaisten vastakkaisia etuja ja kantaa vastuunsa Kruunuvuorenrannan uusien asuntojen ostajille. Eräät Helsingin kaupungin alaiset organisaatiot viittasivat kyllä riippuvuuteen aiemmista valtuustopäätöksistä, mutta näiden argumentoinnin päälinjat olivat kuitenkin toisenlaiset. Olen valinnut alle kaksi tekstikatkelmaa, joista ensimmäisessä Helsingin Sanomat peräänkuuluttaa kaupungin velvollisuutta edistää asukkaiden kokonaisuutta ja toisessa vaatii pitämään huolta Kruunuvuorenrannan tulevien asukkaiden kulkuyhteyksistä.

*Julkisen vallan käyttäjiltä sopii odottaa, että heillä on rohkeutta asettaa kansalaisten ristikkäiset vaatimukset tärkeysjärjestykseen.*

*Ei ole sekään pahitteeksi, jos toimii loogisesti ja vie maaliin jo aloittamansa projektin.* (Helsingin Sanomat 2012)

*Kaupungin alueella on paljon kiemuraista rantaa ja runsaasti saaria. Helsinki voi myydä rakennuttajille maa-alueita, joille voi rakentaa kerrostaloja merinäköaloilla.*

*Mutta jos näin tekee, kaupungin pitää tuntea vastuunsa asuntojen ostajia kohtaan. Kulku uusille asuntoalueille ja niiltä pois on turvattava. (Helsingin Sanomat 2016b)*

Tiivistäen voidaan sanoa, että (raitiotie)sillan vastustaminen perustuu aineistossa lähinnä luonto-, ympäristö- ja maisemallisiin arvoihin sekä taloudellisiin arvoihin. Taloudellisten arvojen korostaminen tuntui niin ikään lisäävän sillan kannattajien epäluuloisuutta siltahanketta kohtaan. Kaupunkirakenteeseen ja liikenteeseen liittyvät arvot puolestaan pohjustavat siltahankkeen kannatusta. Raitiotiesiltaa puoltava kannatuskoalitio teki niin ikään melko selväksi kommentoinnissaan, että nämä arvot ovat vastakkaisia taloudelliselle kannattavuudelle, mutta samalla sitä tärkeämpiä arvoja. Velvollisuuksiin liittyviin arvoihin pohjaava sillan kannattaminen oli ominaista yhdelle siltaa kannattavalle toimijalle. Kaupungin imagoon liittyvät arvot liittyivät keskusteluun päätöksenteon välittömässä yhteydessä ja pääosin sillan puolesta, mutta näillä arvoilla ei ollut samanlaista jatkuvuutta ja asemaa keskustelussa kuin muihin kategorioihin kuuluvilla arvoilla.

#### 4.3 Kruunuvuorenrannan joukkoliikennekysymykseen liittyvät ongelmankuvaukset

Ongelmankuvauksiin liittyvät kommentit on kerätty kuvioon 4.3. Kuviosta käy ilmi, että ongelmankuvausten esiintyminen oli merkittävää tutkimusjakson aikana, mutta ei kuitenkaan kommenttien määrällä mitattuna yhtä yleistä kuin arvopriorisointien kohdalla. Toisaalta joidenkin toimijoiden kommentointi painottuu ongelmankuvauksiin; esimerkiksi kaupunginjohtajan kannanotoissa ongelmankuvaukset olivat merkittävässä roolissa, kun taas edellisessä osiossa esiteltäisiin arvopriorisointeihin luettavia kannanottoja hän ei tutkimusaineistossa esittänyt. Ongelmankuvaukset voidaan jakaa seurauksiin, toimintamahdollisuuksiin ja vallitseviin faktoihin ja uskomuksiin liittyviin kategorioihin, joista kaksi ensin mainittua jakautuvat edelleen alaryhmiin.

**Seurauksiin liittyvät ongelmankuvaukset: toiminnan huonot seuraukset, toimimattomuuden huonot seuraukset ja toimimattomuuden mahdottomuus**





	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ONGELMANKUVAUKSET															
Rakennusvirasto															Bussiliikenne ei ole vaihtoehto silleillä, sillä katujen kapasiteetti ei riitä.
Kiinteistövirasto															Siltahankkeen venyminen heikentää kaupungin mahdollisuuksia realisoida Kruunuvooren rannan tonttien arvonmuutusta.
Talous- ja suunnittelukeskus															
Helsingin Energia										Laivayhtiöt eivät hyväksy polttoaineen yhtiömituksia.					
HKL							keskustan raitiotieliikenteen palvelutaso on turvattava.							Joukkoliikenteen kapasiteetti uhkaa loppua. Metron kapasiteetti uhkaa loppua automaation lykkäyksen myötä. Ruuhkautumisen uhkaa 2020-luvun työmatkaliikennettä. Hidaslelu johtaa tappioihin tonttikaupassa.	
HSL															Muut vaihtoehtot ovat vähemmän kannattavia kuin siltä.
Korkeasaari															
Museovirasto															
Uudenmaan ympäristökeskus															
Helsingin lintutieteellinen yhdistys Tringa															
Kruununhaan asukasyhdistys															
Kulosaarelaiset ry											Metron kapasiteettiongelmaa ei ole.				
Laajasalo-Degerö Seura ry															
Stadin rantaryhmä							Silta on liian kallias hyötyihin nähden.		Kaupungin matkustajajenno- steet ovat yllimitettuja.						
Stansvikin kyläyhdistys												Asukasäärä on liian suuri. Nykyiset liikennejärjestelyt ovat häiritseviä luonnolle.			
Suomen Luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri															
Helsingin Sanomat									Vaaraa sillan rumuudesta ei ole.			Sillan rakentaminen on välttämätöntä, koska Kruunuvooren ranta on rakennettu sen varaan.	Kaupungin budjetointikäytäntö on väärä.	Hansaaren voimalapäätös on ehtona siltöjen hankepäätökselle.	Siltäyhteyden tarpeen tulevaisuutta ajatellen. Siltöjen rakentamiselle ei ole vaihtoehtoja.

Kuvio 4.3, ongelmankuvaukset

Ongelmankuvaukset, joissa huomio kiinnittyy erilaisten mahdollisten päätösten tai toimien seurauksiin, esiintyvät aineistossa ennen muuta siltaa kannattavan uskomuskoalition puheessa. Olen jakanut ne edelleen kolmeen alakategoriaan aineistossa esitettyjen toimintamallien mukaisesti. Toinen ja kolmas ryhmä ovat osin päällekkäisiä ja liittyvät sillan kannattamiseen, mutta mielestäni näitä ei voi perustellusti sulauttaa yhteen, sillä jälkimmäinen on lähtökohdiltaan sellainen, ettei siinä ole sijaa vaihtoehtoisille tulevaisuudenkuville.

Ensimmäinen ja pienin ryhmä ovat uskomukset, jotka korostavat kommentissa esitetyn mahdollisen ratkaisun kielteisiä seurauksia. Tällaisia kommentteja oli aineistossa vain muutama, molemmilta puolilta toimijakenttää: Stansvikin kyläyhdistyksen puheenjohtaja viittasi kirjoituksessaan, että liikenneratkaisuista koituu haittaa luonnolle, ja toisaalla vihreissä suhtauduttiin huolestuneina siihen, että mahdollinen siltapäätös sulkisi metrovaihtoehdon pois tulevaisuuden liikennevaihtoehtona.

*Joukkoliikennelautakunnan puheenjohtaja Jessica Karhu (vihr) arvelee, että raitiolinjaus jää ensimmäisessä käsittelyssä pöydälle. - -*

*"Tämä on kuitenkin iso asia. Ahdistusta tuottaa myös tehdä päätös, joka sulkee metron pois tulevaisuuden vaihtoehtona", Karhu huokaa. (Salonen 2008)*

Toisessa alakategoriassa ovat uskomukset siitä, että vallitsevan tilanteen jatkumisella olisi kielteisiä seurauksia. Tähän on laskettu mukaan myös väitteet, joissa todetaan, että ratkaisu on joko yksiselitteisesti tehtävä, tai tarpeen sellaisesta syystä että se tuo parannuksen vallitsevaan asiointilaan. Kielteisinä vaikutuksina esitettiin niin liikenteen ruuhkaantuminen, joukkoliikenteen kapasiteetin loppuminen lähitulevaisuudessa, kaupungin kasvun estyminen kuin tappiot Kruunuvuorenrannan tonttikaupassa. Alueista esimerkeistä ensimmäisessä todetaan Herttoniemen olevan jo nyt niin ruuhkautunut, että olisi vastuutonta lisätä ruuhkautumista olemalla rakentamatta siltoja. HKL:n toimitusjohtaja, entinen kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelupäällikkö kertoo yhdessä katkelmassa vuoden 2012 tilanteesta, jolloin senhetkisen liikennekehityksen jatkumisen seurauksia pidettiin surkeina ja toisessa kommentissaan siitä, kuinka joukkoliikennejärjestelmän kapasiteetin varmistamiseksi on tehtävä ratkaisuja. Kiinteistöviraston kannanotossa kaivataan siltapäätöstä, jotta tonttikaupassa voitaisiin realisoida tulevan sillan tuomaa lisäarvoa.

*Kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Emma Kari (vihr) vastustaa ehdottomasti siltarakentamisen lykkäystä ja Männistön autokaistaehdotusta. "Olisi vastuutonta olla rakentamatta, sillä ilman raitiovaunuyhteyttä Herttoniemi ruuhkautuu vielä pahemmin", hän muistuttaa. (Mannila 2013)*

*"Me ei vain haluttu tämän näköistä tulevaisuutta. Se olisi ollut surkea tulevaisuuskuva kaikkien kaupunkilaisten kannalta liikennemuodosta riippumatta", Lehmuskoski sanoo ja osoittaa edessään olevaa paperia.*

*Kaupunkisuunnitteluviraston vuonna 2012 julkaisema selvitys ennustaa sitä, miten Helsingin liikenne sujuisi vuonna 2035 ilman radikaalia liikennepoliittista käännettä. Ennusteen mukaan asukkaiden ja autojen määrän kasvu johtaa siihen, että Länsiväylällä, Itäväylällä, Pasilassa sekä Lahdentien että Turuntien aluissa liikenne puuroutuu ennustekuviossa mustaksi.*

*Tie ei siis enää yksinkertaisesti vedä. (Malmberg 2016a)*

*Kritiikkiin siitä, että kiinteistövirastossa olisi hötkyilty tontinluovutusten kanssa, Haapanen vastaa vetoamalla kaupungin koviin asuntotuotantotavoitteisiin. "Tässä pitää myös kysyä, että mikä olisi ollut vaihtoehto? Olisiko meidän pitänyt jäädä odottelemaan, että josko se siltapäätös sieltä joskus tulee?" hän kysyy. - - Kiinteistöviraston Sami Haapanen myöntää, että virastossa on jouduttu odottelemaan siltapäätöstä. Päätöstä on odotettu, jotta sen tuottama arvonnousu saataisiin realisoitua kovan rahan asuntotuotantoon tarkoitettujen tonttien kaupoissa. (Malmberg 2016d)*

*Helsinki ja Siemens yrittivät muuttaa metron ilman kuljettajia kulkeväksi vuosien ajan. Ensimmäinen hanke lopetettiin alkuvuodesta 2015, mutta sen kustannuksia selvitetään vielä oikeudessa.*

*Uusi käänne tarkoittaa HKL:n toimitusjohtajan Ville Lehmuskosken mukaan sitä, että HKL:n on nyt mietittävä yhdessä Helsingin seudun liikenteen (HSL) kanssa, voidaanko joukkoliikenteen kapasiteettia kasvattaa jollain muulla tavoin metroradan varrella.*

*"Varsinkin Kruunusiltojen rakentamisesta pitäisi saada mahdollisimman pian sitova päätös", Lehmuskoski sanoo.*

*Kruunuvuorenrannan kantakaupunkiin yhdistävä silta ja joukkoliikenneyhteys vähentäisi metron käyttöä. (Jokinen J 2015a)*

Viimeinen alakategoria kattaa uskomukset, joissa kannatettu ratkaisu esitetään vaihtoehdottomana. Mielestäni on loogista tulkita, että tähän väitteeseen sisältyy automaattisesti oletamus siitä, että asiointilan pysyminen ennallaan tai toiseen ratkaisuun päätyminen aiheuttaisi kielteisempiä seurauksia kuin esitetty ratkaisu. Näin ollen tämä on edellisen kanssa rinnakkainen kategoria. Se liittyy aineistossa perusteluihin, joiden mukaan aiempi päätöksenteko on johtanut tilanteeseen, jossa siltojen rakentamiselle ei ole vaihtoehtoja. Tässä korostuivat muun muassa se, että katujen kapasiteetti ei riitä bussivaihtoehdolle Herttoniemen kautta, samoin se, kuinka jo rakenteilla oleva Kruunuvuorenrannan kaupunginosa oli alun alkaenkin suunniteltu suoran raideyhteyden varaan. Esimerkeissä SDP:n valtuustoryhmän puheenjohtaja sanoo suoraan ja Helsingin Sanomat viittaa siihen, että Kruunuvuorenrannan kaupunginosan rakentamispäätös on johtanut siihen, että myös silta on rakennettava.

*Osku Pajamäki (sd) muistuttaa, että kahden ison uuden asuinalueen Kalasataman ja Kruunuvuorenrannan kaavoitus on tehty sillä oletuksella, että niiden välillä on silta. (Salomaa 2013b)*

*Yksi varoittava esimerkki on Kruunuvuorenranta, joka on loistava ja kalliilla myytävä alue merenrannalla. Sieltä on linnuntietä lyhyt matka keskustaan, mutta asukkaat eivät pääse sinne linnuntietä.*

*Jotta alue toimisi kuten haluttiin, tarvitaan ilmeisesti silta. Sen rakentaminen on edelleen vahvistamatta. Jotta nähdään, toimiiko Kruunuvuorenranta tulevaisuudessa kunnolla, on jätävä odottamaan vahvistusta ja rahoitusta. (Helsingin Sanomat 2013c)*

### **Siltojen toteuttamismahdollisuuksiin liittyvät ongelman kuvaukset: ylitsepääsemättömät ja ratkaisua vaativat ongelmat**

Siltojen toteutettavuuteen liitettiin aineistossa kahdenlaisia ongelmia. Sellaisia, jotka estävät siltojen rakentamisen ja sellaisia, jotka pitää ratkaista ennen kuin sillat voidaan rakentaa. Ylitsepääsemättömiksi (ja näin ollen siis sillan estäviksi) ongelmiksi esitettiin ennen muuta sitä, ettei siltoihin ole rahaa. Tästä esimerkkinä toimii ensimmäinen alla esitetty lainaus. Toisaalta ylitsepääsemättömiksi koetut ongelmat näyttävät olleen osal-

taan vaikuttamassa siltahankkeen nousemiseen vallitsevaksi ratkaisumalliksi, kun metron koettiin olevan mahdoton vaihtoehto niin kauan kun Santahamina pysyy puolustusvoimien käytössä. Kaupunkisuunnitteluviraston päällikön kommentista alla käy ilmi, että ongelma on siinä mielessä ylitsepääsemätön, että Santahaminan päätymistä puolustusvoimilta asuinrakentamiseen ei ole odotettavissa lähitulevaisuudessa.

*Samaa mieltä oli myös Rkp:n Björn Månsson.*

*”Ei meillä kerta kaikkiaan ole näitä varoja. Tämä otetaan Helsingin lippuhinnoissa meidän asukkailta.” (Helsingin Sanomat 2015b)*

*Laajasaloon on myös kaavailtu meren alittavaa metrolinjaa, mutta sen taloudellisuus vaatisi [kaupunkisuunnitteluviraston päällikkö Tuomas] Rajajärven mukaan paljon enemmän uutta asutusta kuin nykyisissä suunnitelmissa on, eli myös Santahaminan rakentamista. Saari on kuitenkin päätetty pitää sotilaskäytössä pitkälle tulevaisuuteen. (Manninen 2006)*

Ratkaisukeskeisessä kategoriassa ratkaisuksi kannattavuus- ja toteutettavuusongelmiin esitettiin siltahankkeen lykkäämistä parempaan taloustilanteeseen tai uusien alueiden ottamista asuinrakentamiskaavoituksen kohteeksi. Samoin kysymys Hanasaaren voimalan tulevaisuudesta nähtiin kysymyksenä joka tulee (ja näin ollen, on mahdollinen) ratkaista, jotta silloista voidaan päättää. Kaupunginjohtaja piti mahdollisena, että heikossa taloustilanteessa päätöstä voidaan lykätä (eikä ainoastaan perua), kokoomuksen edustajat halusivat hakea ratkaisua kannattavuusongelmaan Vartiosaaren kaavoituksesta asuinkäyttöön. Helsingin Sanomilta otettu lainaus havainnollistaa niin ikään Hanasaaren voimalaratkaisun roolia ratkaistavissa olevana ongelmana.

*”Kaupungin rahoituksen näkymät ovat sellaiset, että joudumme etsimään investointeja, joita lykätään tai jopa jätetään toteuttamatta”, sanoo kaupunginjohtaja Jussi Pajunen.*

*Pajusen mukaan on jo selvää, ettei siltaa voida toteuttaa niin nopeasti kuin oli toivottu.*

*”Aikataulu, että silta olisi valmis 2014-2015, ei tule toteutumaan”, hän sanoo. (Seuri 2010)*

*Kaupunginhallitusta johtava Tatu Rauhamäki (kok) ja kokoomuksen ryhmää johtava Lasse Männistö sanovat, että tärkeää on löytää liikenteen ja talouden kannalta paras ratkaisu. Molempien mielestä Vartiosaarella on keskeinen rooli sillan rakentamisen kannalta.*

*"Olisin toivonut, että silta olisi avattu myös autoille", Rauhamäki sanoo.*

*"Mielestäni sillan toteuttaminen on suurissa määrin kytköksissä siihen, rakennetaan-ko Vartiosaareen asuntoja vai ei." (Laitinen 2015a)*

*Lisäksi päätös Hanasaaren voimalasta tuuppaa eteenpäin keskustasta Laajasalon Kruunuvuorenrantaan kulkevaa joukkoliikennesiltaa. Kruunusiltojen hankepäätöstä ei voi tehdä ennen kuin Hanasaaren voimalan kohtalo on selvillä.*

*Jos Hanasaaren voimala päätetään ajaa alas, vahvoilla on vaihtoehto, jossa silta kulkisi Sompasaaresta eteenpäin Hakaniemeen. Siltaa ei voi rakentaa siihen, jos Hanasaaren voimala jatkaa toimintaansa, sillä väylä pitää jättää vapaaksi Hanasaareen meneviä hiililaivoja varten. (Helsingin Sanomat 2015a)*

### **Vallitseviin uskomuksiin ja faktoihin liittyvät ongelman kuvaukset**

Siltojen vastustajat esittivät useaan otteeseen joko vallitsevien suunnittelua ohjaavien ongelman kuvausten tai sen taustalla olevien faktojen olevan virheellisiä. Näistä esimerkkeinä toimivat alle valikoidut väitteet kaupungin matkustajaennusteiden liioittelevuudesta tai metron kapasiteettiongelmiensa paikkansapitämättömyydestä sekä siitä, ettei Kruunuvuorenrannan liikenteen kannalta keskeisin yhteys olisi Helsingin keskustaan vaan pohjoiseen päin. Myös kaupungin kasvun toivottavuus tai siihen valmistautumisen tarve kyseenalaistettiin Stansvikin kyläyhdistyksen edustajan toimesta.

*Kulosaaren kaupunginosayhdistyksen puheenjohtajan Heikki Kukkosen mukaan siltaratkaisu merkitsee askelta taaksepäin kaupunkisuunnittelussa.*

*"Helsinki on suunnittelussa tähän asti nojannut metrolienteeseen. En pidä hyvänä ratkaisuna, että sen rinnalle ollaan luomassa toista kokonaan erilaista järjestelmää, kun metrossa on vielä paljon käyttämätöntä kapasiteettia." (Grönholm 2008)*

*KAUPUNGIN arvioiden mukaan siltaa käyttäisi päivittäin jopa yli 20000 matkustajaa. Rantaryhmän mukaan arvio on yläkanttiin tehty.*

*"Hyvin suuri osa Laajasalosta tehdyistä matkoista suuntautuu muualle kuin keskustaan", perustelee kulosaarelainen Kristian Järnefelt. (Seuri 2010)*

*Yrjö Hakanen (skp) totesi, että Kruunusillat on kallis hanke, jolle on parempia ja halvempia vaihtoehtoja. "Se perustuu vanhalle ajattelulle kaupunkirakenteesta, että kaikki tiet vievät Helsinginniemielle ja rannat vallataan rakentamiselle. Tosiasiassa suurin osa Laajasalon liikenteestä suuntautuu aivan muualle", Hakanen sanoi.*

*"Onko kohtuullista maksaa yhteensä noin 375 miljoonaa euroa silta- ja raitiotie-hankkeesta, joka tuo joidenkin minuuttien matka-aikaedun Aleksanterinkadulle, mutta ei mitään etua Itikseen tai pohjoisen suuntaan liikkuville", Hakanen kysyi. (Malmberg ja Oksanen 2016)*

*Lukuisat kansalaisjärjestöt ovat jo vuosia sitten ehdottaneet asukasmäärän pienentämistä. Olisiko nyt realismin paikka? Vähäisempi asukasmäärä mahdollistaisi yksinkertaisemmat ja edullisemmat liikennejärjestelyt. (Viheriälä 2013)*

Ongelmankuvauksilla näyttäisi tässä tapauksessa olevan yhteys sillan kannattajakaoalition ja sen vastustajien erottelussa. Ensinnäkin, kaikkien siltaa kannattaneiden ja ongelman kuvauksia esittäneiden toimijoiden kommentoissa esiintyy ongelman kuvauksia, joissa vallitsevan asiointilan jatkuminen nähdään kielteisenä tai mahdottomana. Tätä tulkintaa tukee myös se havainto, että nämä toimijat esittivät muut silta-hankkeeseen mahdollisesti kielteisesti vaikuttavat tekijät käytännössä poikkeuksetta ongelmina, jotka tulee ratkaista, sen sijaan että olisivat kokeneet siltojen rakentamisen mahdottomaksi näistä tekijöistä johtuen. Käyttämäni jaottelua noudattaen, käytetty ongelman kuvaus oli, että siltaratkaisun tekeminen edellyttää muiden ongelmien ratkaisua ensin, sen sijaan että ongelman kuvaus olisi ollut "sillalle ei ole edellytyksiä". Siinä missä eräät toimijat kuvasivat ennen siltahankkeen nousemista keskiöön, ettei metrolle ole edellytyksiä niin kauan kuin Santahamina säilyy sotilaskäytössä ja asuinrakentamisen ulkopuolella, Kruunusiltojen kohdalla sen kannattavuuteen epäilevästi suhtautuvat toimijat esittivät kannattavuuden parantamista mm. Vartiosaaren kaavoittamisella asuinrakentamiselle sen sijaan että olisivat vastustaneet itse siltoja.

Toinen tätä päätelmää puoltava seikka on se, että lisäehtoja niin keino- kuin arvokategorioissa esittänyt suurin valtuustopuolue kokoomus ei tehnyt näistä kynnyskysymyksiä siltapäätöksen kannattamiselle. Mikäli se olisi katsonut vallitsevan tilan-



teen jatkumisen hyväksyttäväksi vaihtoehdoksi, sen voisi olettaa ilmenneen vahvempaan näiden vaihtoehtojen puolesta kampanjoimisena aineistossa, varsinkaan kun aineiston julkaisseella Helsingin Sanomilla ei näyttäisi olleen ainakaan julkista kantaa yksityisautojen sillalle päästämisen puolesta tai vastaan, mikä olisi voinut olla vaikuttava tekijä automyönteisen kommentoinnin uutisoinnin kannalta.

Lisäksi, ongelmankuvauksien vertailu tarjoaa mahdollisen selityksen sille, miksi siltahanketta hyvinkin koordinoitusti vastustaneet asukasyhdistykset ja toisaalta siltaa vastustaneet poliitikot eivät tuntuneet löytäneen yhteistä argumentoinnin linjaa. Siinä missä asukasyhdistykset keskittyivät kyseenalaistamaan kaupungin päätöksenteon taustaksi tuottamaa tietoa ja uskomuksia, sillan poliittisten vastustajien argumentoinnin päälinja oli pragmaattisempi heidän vedotessaan sillan liiallisiin kustannuksiin ja niistä johtuvaan toteuttamiskelvottomuuteen. Itä-Helsingin joukkoliikenteen kehittämistarve myönnettiin, samoin se, että Vartiosaaren asuinrakentaminen tekisi sillasta kannattavan.

#### 4.4 Analyysin rajoituksista

Ennen päätelmiin siirtymistä haluan nostaa esille analyysin kannalta olennaisen kysymyksen, joka liittyy aineiston ulkopuolelle jäävään tietoon ja teoreettisen viitekehyksen ulkopuolelle jäävään tulkintaan. Olisi epärehellistä väittää, että toisen tutkimuskysymyksen kannalta olennainen tieto siitä, mitkä uskomukset tosiasiallisesti pitävät kannatuskoalitioita kasassa olisi ongelmitta saatavilla käytetystä aineistosta. Aineiston perusteella voidaan tehdä päätelmiä siitä, mitä nämä uskomukset voivat olla, mutta aukottomasti voidaan vain todeta ilmiselvää: siltaa vastustava koalitio ei halunnut siltaa. Siinä missä voidaan sanoa argumentoinnin päälinjojen keskittyneen kustannustehokkuuteen liittyviin seikkoihin ja vallitsevien uskomusten perusteiden kyseenalaistamiseen, voidaan nostaa toisaalta esille että siltaa vastustanut lauttakoalitio vaikuttaa tarttuneen kaikkiin käytettävissä olleisiin keinoihin. Tarvittaessa myös metro olisi ollut siltaa parempi vaihtoehto. Vaikka kaupungin virkakoneiston selvityksissä metro arvioitiin huomattavasti kalliimmaksi vaihtoehdoksi, lauttakoalitio tuotti uusia lukuja jotka tekisivät tämän itse määrittelemästä metrolinjauksesta siltaa halvemmän. Siltojen suosiosta tilattiin lisäksi gallup josta haettiin siltojen vastaista tulosta ”virallisia” lukuja selkeästi kor-

keampia hinta-arvioita esittämällä, tässä kuitenkin onnistumatta. Tähän liittyviä katkelmia on koottu alle.

*Rantaryhmän mukaan olisi jopa viisaampaa rakentaa tunnelissa kulkeva metro Herttoniemestä Laajasaloon.*

*Ryhmä laskee, että Länsimetron hintatasolla kolme asemaa käsittävä, Stansvikiin päättyvä haara maksaisi 250 miljoonaa euroa. (Seuri 2010)*

*Noin puolet helsinkiläisistä kannattaa Laajasalon ja Hakaniemen yhdistävien Kruunusiltojen rakentamista. Asia käy ilmi Kulosaarelaiset ry -kaupunginosayhdistyksen TNS Gallupilla teettämästä mielipidekyselystä.*

*Hankkeen vastustajien leiriin kuuluu 30 prosenttia kaupunkilaisista. 24 prosentilla ei ole asiasta mielipidettä. TNS Gallupin mukaan aineisto edustaa 15–74-vuotiaita helsinkiläisiä. - -*

*Kruunusiltojen kustannusarvio on 259 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi hanke vaatii noin sadan miljoonan euron investointeja raitiovaunuihin ja raitiovaunuvarikkoon. Kyselyssä hankkeen kustannuksiksi kerrottiin ”vähintään 400 miljoonaa” (Malmberg 2016f)*

Lauttakoalition johdonmukaisuus sillan vastustamisessa yhdistettynä pieniin epäjohdonmukaisuuksiin argumentoinnissa (joista vahvimpana ehdottomasti ylempi lainaus), voidaan perustellusti esittää kaksi kysymystä liittyen koalitiota yllä pitäneisiin uskomuksiin. Ensinnäkin, voidaanko sittenkään esittää nimenomaan kustannustehokkuuteen ja faktoihin liittyvien uskomusten yhdistelmän pitäneen yllä lauttakoalitiota? Vai pitikö sitä yllä uskomus siitä, että Kulosaaren ja Kruununhaan asukkaiden maisemat uhkaavat mennä pilalle tai asuntojen arvot laskea? Tämän kysymyksen nostivat esille myös ne sillan kannattajat, jotka huomioivat argumentoinnissaan vastapuolen näkemykset. Tämän kysymyksen osalta vastaus ei ole niin oleellinen kuin siitä johdettavissa oleva jatkokysymys, joka on tämän tutkimuksen tulosten arvioinnin kannalta hyvin keskeinen: voidaanko valmista dokumenttiaineistoa käyttämällä saada selville ne uskomukset, jotka pitävät kannatuskoalitiota kasassa vai onko tällainen aineistopohja riittämätön tällaiseen kysymyksen vastaamiseksi?

Nähdäkseni vastaus on tilannekohtainen ja ehdollinen: uskomukset voidaan saada selville, mutta esitettyjen uskomusten oikeellisuuden varmentaminen vaatii sellaista varmistusta, jota tutkitun kaltaisesta valmiista aineistosta on hankalaa tai mahdotonta saada. Mikäli tutkimuskysymystä ei rajata oikein ja aineiston tulkinnessa ei oteta huomioon sen asettamia rajoituksia, voi tällainen aineistonrajaus jopa tuottaa vääriä johtopäätöksiä, etenkin jos ei oteta huomioon sitä, että valmiista aineistosta tehtävä analyysi on loppujen lopuksi vain argumentaation analyysiä. Toimijat voivat pitkälläkin aikavälillä valita sellaisen argumentointilinjan, joka ei vastaa tavoiteltavia arvoja ja päämääriä todellisuudessa ylläpitäviä uskomuksia: nämä arvot eivät välttämättä kestä päivänvaloa, tai ainakin toimijat katsovat, ettei niiden paljastaminen edistä päämäärään pääsemistä.

Edellä sanottu vastaa niitä ennakkoehjoja, jotka nousivat esille jo tutkimusasetelmaa rakennettaessa: tämän tutkimuksen tavoitteena on tuottaa kuvaus koalitiorakenteesta ja aineiston kannalta perusteltu arvio koalitioita mahdollisesti kasassa pitävistä uskomuksista. Tämä ennakkoehjo oikeuttaa mielestäni valitun lähestymistavan: tutkimuksen tulosten on tarkoitus olla ”tosia” suhteessa käytettyyn aineistoon, mutta niiden ”todenmukaisuus” suhteessa toimijoiden ”todellisiin uskomuksiin” on osoitettavissa vain toisenlaista lähestymistapaa käyttämällä: tutkijan on luotava tutkimusaineisto itse esimerkiksi haastatteluja käyttämällä. Samoin kuin koalitioden rakenne jäsenten osalta kattaa ainoastaan aineistossa olevat toimijat, ja koko toimijakentän havainnointiin ”todellisessa maailmassa” vaaditaan huomattavasti monipuolisempaa lähdäaineistoa yhdistelevää aineistonkeruuta.

Toisaalta, liittyen edellä sanottuun, on myös suhtauduttava realistisesti tutkittuihin toimijoihin. Se, että toimijoilla on mahdollisuus suunnitella pitkän aikavälin strategia tavoitteidensa saavuttamiseksi ei tarkoita sitä, että tällaisen strategian tekeminen ja noudattaminen olisi helppoa. Päinvastoin. Kun tutkitaan yli kymmenen vuoden aikavälille jakautuvaa aineistoa ja huomioidaan muun muassa organisaatioiden henkilöstön vaihtuvuus etenkin johdon osalta, ulkoisten olosuhteiden muutokset sekä se, että melko harva ryhmä keskittyy päivästä toiseen vain yhteen policy-kysymykseen, voidaan olettaa että koalitioden uskomusrakenteet tulevat melko hyvin esille valmiista aineistosta.

## 4.5 Analyysituloksiin liittyvä pohdinta

Tässä osiossa nostan esille kaksi aineiston analyysistä esiin noussutta kysymystä, joita pohtimalla tutkielma kytkeytyy tiukemmin kannatuskoalitiekehukseen teoreettisena lähtökohtana. Ensimmäinen kysymys liittyy vuoteen 2008 koalitorakenteen syntymävuotena ja seuraavaksi pohdin siltakoalition vuosien 2008–2016 horjumattoman dominsanssin syitä.

### 4.5.1 Siitä, miksi 2008 toimi vedenjakajana koalitioiden syntymisessä alajärjestelmään

Kuten todettua, aineistosta kävi ilmi että keskustelu aktivoitui vuonna 2008, jolloin siltaratkaisua kannattava koalitio laajeni kattamaan useita toimijakategorioita. Tässä aluvussa yritän löytää kannatuskoalitioviekehysten avulla mahdollisia syitä alajärjestelmän aktivoitumiseen koalitioiden muodostumisen muodossa.

Sabatier ja Jenkins-Smith (1999, 136) kirjoittavat, että uudehkojen asioiden ja kysymysten ympärille muodostuvat alajärjestelmät voivat alkuaikoinaan olla melko epämääräinen mielipideryhmiön joukko, jossa jokainen osallistuja perustaa mielipiteensä johonkin perusideaaliin. Vasta siinä vaiheessa kun kysymykseen liittyvän tiedon määrä alkaa kasvaa, esimerkiksi ongelman vakavuuden ja syiden sekä ratkaisuvaihtoehtojen kustannusten osalta, koalitiot alkavat muodostua.

Kruunuvuorenrannan joukkoliikennehankkeen tapauksessa tällaisena vedenjakajana voitaneen pitää käytettävissä olevan tiedon lisääntymistä ja päätöksenteon aktivoitumista vuonna 2008, jolloin kaupunkisuunnitteluvirasto julkaisi laajan raportin eri vaihtoehtojen vaikutuksista ja kannattavuudesta (kaupunkisuunnitteluvirasto 2008) ja kaupungin lautakunnissa ja sittemmin kaupunginhallituksessa ja -valtuustossa käsiteltiin raideyhteyden periaatepäätöksen hyväksymistä. Samassa yhteydessä on toisaalta todettava, että tämän tutkimuksen aineistopohja on luonteeltaan sellainen, että suorien yhtäläisyysmerkkien vetäminen olisi hätiköityä, sillä lehtien uutisointi liittyy useimmiten ajankohtaisiin tapahtumiin, minkä takia mahdollinen edeltävä koalitioiden vakiintuminen ei välttämättä ole näkyvillä.

Toinen mahdollinen vedenjakajatapahtuma on vuonna 2008 alkanut kansainvälinen finanssikriisi, jonka voidaan katsoa korostaneen taloudellisia seikkoja osallistujien mielipiteenmuodostuksessa. Kaupunkisuunnitteluviraston (2008, 7–9) selvityksessä raitiotievaihtoehdon arvioitiin maksavan vain murto-osan metron rakennuskustannuksista, minkä perusteella päädyttiin suosittelemaan ensin mainittua ratkaisua. ACF-terminologiassa tällaista tapahtumaa kuvataan ulkoiseksi häiriöksi tai ulkoiseksi shokiksi, jollaisiksi lasketaan ”sosioekonomisten olosuhteiden muutokset, vallanvaihdokset, muiden alajärjestelmien tuotokset ja katastrofit”, jotka voivat vaikuttaa osaltaan alajärjestelmän sisäisten olosuhteiden muutokseen (Sabatier ja Weible 2007, 198–199). Siinä missä Sabatier ja Weible puhuvat ulkoisesta shokista suuren policy-muutoksen mahdollisena käynnistäjänä, en näe ristiriitaa myöskään käsitteen soveltamisessa alajärjestelmän koalitorakennetta synnyttävänä vedenjakajatapahtumana.

Riippumatta siitä, pidetäänkö preferenssien siirtymistä metron kannatuksesta ja maisemallisten tekijöiden pohtimisesta halvemman raitiotievaihtoehdon kannattamiseen ja taloudellisen toteutettavuuden peräämiseen policy-muutoksena vai koalitorakenteen syntyhetkeä tarkoittaneena vedenjakajatapahtumana, tosiasia on että aineistossa tämä muutos näkyi selvästi. Ja mikäli finanssikriisiä itsessään ei voitaisi pitää alajärjestelmään vaikuttavana ulkoisena shokkina, tällainen oli viimeistään kaupunginjohdajan aloitteesta ja muuttuneen taloustilanteen seurauksena vuonna 2013 käyttöön otettu kaupungin vuosittainen investointikatto, jonka tavoitteena oli kaupungin velkaantumisen hillitseminen. Investointikatton käyttöönotto oli niin ikään omiaan muuttamaan suuria liikenneinvestoinneista käytävää keskustelua.

#### 4.5.2 Siitä, miksi siltakoalitiota ei saatu haastettua ja mitä seurauksia tällä oli

Kuten todettua, siltaratkaisua kannattava koalitio oli tutkimusaineiston perusteella vuosina 2007–2008 tapahtuneesta muodostumisestaan lähtien dominoiva koalitio Kruunuvoorenrannan joukkoliikennehankkeeseen liittyvässä keskustelussa. Se ei kuitenkaan ollut ainoa koalitio, vaan aineistosta on selkeästi havaittavissa myös siltaa vastustanut asukasyhdistysten muodostama koalitio sekä siltavaihtoehtoa vastustaneita toimijoita, joita ei voi pitää tähän koalitioon kuuluneina toimijoina etenkin siitä syystä, että ne eivät olleet aktiivisina samaan aikaan mainitun koalition kanssa.

Miksi siltaratkaisun vastustajat eivät löytäneet toisiaan? Tähän ei varmastikaan ole vain yhtä yleispätevää syytä, mutta yhtenä selityksenä voidaan kannatuskoalitiioviitekehityksen kannalta katsottuna pitää koalitioiden resursseja. Sabatier ja Weible (2007, 201-204) kirjoittavat, että koalitioiden ainoa käytettävissä oleva voimavara eivät ole uskomukset, vaan koalitiolla on käytettävissään myös muita resursseja, joita ovat 1) muodollinen laillinen valta tehdä policy-päätöksiä, 2) niiden policy-näkemyksille myönteinen yleinen mielipide, 3) informaatio, 4) mobilisoitavissa olevat joukot, eli aktiiviset myötämieliset kansalaiset, jotka ovat valmiita edistämään asiaa esimerkiksi mielenosoituksin, 5) taloudelliset resurssit sekä 6) taitava johtaminen/johtajuus. Kun tarkastellaan koalitioiden jäseniä, voidaan todeta dominoivalla siltakoalitiolla olleen vastustamaton resurssien ylivoima. Tätä ylivoimaa siltaa vastustaneet asukasyhdistykset eivät pystyneet tasoittamaan, huolimatta resurssinäkökulmasta katsottuna tarkoituksenmukaisesta strategisesta toiminnasta. Yleiseen mielipiteeseen vaikuttaminen tapahtui ajankohtaisesta kustannusten näkökulmasta käsin perustellen ja siten, että Kulosaaren ja Kruununhaan asukasyhdistykset pyrkivät aktiivisesti esittämään näkökantansa suuremman joukon mielipiteinä näennäisesti kymmeniä kaupunginosayhdistyksiä kattavan Stadin rantaryhmän kautta. Lisäksi tuotettiin esitettyjä kannanottoja tukevaa informaatiota. Silta-koalition yleiseen mielipiteeseen ja informaatioon liittyvät resurssit olivat kuitenkin niin ylivertaiset, että siltakoalitio saattoi kyseenalaistaa sillan vastustajien tuottaman tiedon omiin selvityksiinsä vedoten ja trivialisoidaan heidän argumenttinsa muun muassa kyseenalaistamalla näiden tarkoitukset (toteamalla, että sillan vastustajat ovat vain maisemiensa puolesta huolestuneita merenranta-asukkaita).

Vaikuttaisi, että resurssien merkittävä epätasapaino on vaikuttanut osaltaan siihen, että vastakoalitio ei saanut puolelleen muodollista valtaa omaavia toimijoita. Poliittisissa puolueissa oli aineiston perusteella vastarintaa hankkeelle, mutta vastustajat eivät vaikuta aktivoituneen ennen kuin oli suoraan sanottuna liian myöhäistä (rakentamispäätöksen käsittely oli edennyt jo niin pitkälle). Sabatier ja Jenkins-Smith (1999, 138) ovat huomauttaneet, että policy-kysymyksiensä kohdalla intressiryhmät eivät kilpaile keskenään ainoastaan resursseista ja jäsenistä, vaan myös policy-onnistumisiin liittyvästä poliittisesta pääomasta. Tämä pätee myös poliittisiin puolueisiin. On mahdollista, että siltaa vastustaneet poliittiset ryhmät arvioivat, ettei aktiivisella vastustuksella ole mahdollista saada muutosta aikaan, ja siksi toivat vastustuksensa esille vasta muodollisen päätöksenteon hetkellä, ikään kuin pestäkseen kätensä päätöksestä.

Uskoakseni edellä sanottu voi olla toimiva selitys myös jo analyysiosiossa sivutulle kysymykselle siitä, miksi resursseiltaan merkittävä kaupungin suurin puoluekokoomus siirtyi nimellisesti kannattamaan henkilöauto- ja raitiotieliikenteen yhdistävää vaihtoehtoa prosessin loppuvaiheessa, kuitenkin panostamatta merkittävästi sen eteenpäin viemiseen. Lienee perusteltua nostaa esille se vaihtoehto, että kokoomuksen riveissä olisi tunnistettu tilanne, ja autovaihtoehdon näennäisen edistämisen tavoitteena ei niinkään olisi ollut tuoda autoja silloille, vaan kerätä poliittisia resursseja jatkoa ajatellen. Nämä resurssit voivat olla ainakin kahdenlaisia. Poliittisten ryhmien välisissä neuvotteluissa tulevista liikennehankkeista puolue voi saada mahdollisuuden käyttää tekemäänsä ”myönnytystä” neuvottelukeinona, esimerkiksi liittyen puolueen vuosia ajamaan hankkeeseen keskustan alittavasta autotunnelista. Toisaalta puolue saattoi näin toimiessaan pestä kasvonsa niiden äänestäjien silmissä, jotka olisivat toivoneet auto-kaistoja silloille. Näin ollessa kyseessä ei olisi minkäänlainen sisäinen jakautuminen, vaan yhden koalitiijäsenen hyväkseen käyttämä tilaisuus vapaamatkustukseen.

## 5 Päätelmät

Tämän tutkimuksen tavoitteena on ollut vastata seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

1. Millaisia uskomuskoalitioita on havaittavissa Kruunuvuorenrannan joukkoliikennehankkeesta Helsingin Sanomissa käydyssä keskustelussa ja
2. Mitkä ovat näitä koalitioita kasassa pitävät policy-ydinuskomukset kolmessa tutkimuskohteen kannalta olennaisessa uskomusryhmässä: ratkaisukeinon, edistettäviin arvoihin ja ongelmankuvauksiin liittyvissä uskomuksissa?

Laajempialainen kannan ottaminen Kruunuvuorenrannan joukkoliikennekysymykseen alkoi vuosina 2007–2008. Vuodesta 2008 vuoteen 2016 tultaessa käytännössä koko toimijakenttä muutamaa asukasyhdistystä ja pientä valtuustopuoluetta lukuun ottamatta kuului siltaa kannattavaan kannatuskoalitioon. Ennen vuotta 2008 keskustelu eteni metroratkaisulähtöisesti, mutta keskustelun osallistujakunta oli siinä määrin kapea-alainen, ettei ole nähdäkseeni perusteltua puhua koalitioista. Tämä päätelmä on linjassa sen kanssa, mitä Sabatier (1999, 114) on kirjoittanut policy-alajärjestelmien kypsymisestä ja siitä, että koalitioden välisen konfliktin puhkeaminen ei tapahdu samaan aikaan alajärjestelmän syntyminen kanssa. Toisin sanottuna, koalitioden muodostuminen jonkin kiistakapulan ympärille voi viedä vuosia siitä hetkestä, kun jonkin policy-kysymys nousee esille. Tässä tapauksessa se vei viidestä kuuteen vuotta: ensimmäinen aineistossa oleva kannanotto osuu vuodelle 2002, mutta keskustelu aktivoitui ja konflikti alkoi muotoutua vasta vuosina 2007–2008.

Kuten edellä mainitsin, vuodesta 2008 vuonna 2016 tehtyyn rakentamispäätökseen raitiotiesiltaa kannattava koalitio oli dominoiva. Arvopriorisointien osalta siltakoalitiota pitivät yhdessä ennen muuta kaupunkirakenteeseen ja liikenteeseen liittyvät arvopriorisoinnit, mutta myös taloudellista kannattavuutta ja kustannustehokkuutta korostaneita toimijoita oli mukana siltakoalitiossa, vaikka nämä arvopriorisoinnit olivat keskeinen osa sillan vastustajien argumentaatiota. Näin ollen ei voida päätellä yksiselitteisesti, että jotkin tietyt arvot tai arvopriorisoinnit olisivat lopulta pitäneet siltakoalitiota yhdessä. Sen sijaan näyttäisi, että siltakoalitiota olisi pitänyt yhdessä kollektiivinen uskomus siitä, että vallitsevan asiointilan jatkuminen ei ole toivottava tai mahdollinen



vaihtoehto, minkä takia myös taloudellisia seikkoja korostaneet koalitiijäsenet pysyivät siltavaihtoehdon takana.

Vastakoalitiona oli muutaman asukasyhdistyksen muodostama, siltaa vastustava ja lauttaratkaisua kannattava koalitio, joka oli aineistossa aktiivisena vuodesta 2008 vuoteen 2012. Alkuvaiheessa uskomuskoalitiota pitivät kasassa ympäristö- ja etenkin maisemallisten arvojen korostaminen, mutta huomio kääntyi nopeasti taloudellisiin arvoihin. Koalitiota piti yhdessä myös dominoivan siltakoalition esittämien ongelmanasettelujen ja niihin liittyvän faktatiedon kyseenalaistaminen ja uudelleenmuotoilu. Vuosina 2015–2016 myös muutama pieni kaupunginvaltuustopaikoiltaan pieni puolue vastusti siltaa. Näiden voidaan sanoa kannatettujen arvojen osalta tietyssä määrin kuuluneen samaan uskomuskoalitioon asukasyhdistysten kanssa, sillä kaikkien puheessa korostui sillan taloudellinen kannattamattomuus ja hinnasta johtuva toteuttamiskelvottomuus. Toisaalta, vaikka eriaikaisuus ei sinällään poistane mahdollisuutta lukea sillan vastustajat yhdeksi koalitioksi, tulee tämä tekijä ottaa huomioon sen arvioinnissa, kuuluvatko kaikki sillan vastustajat samaan uskomuskoalitioon. Käytetyn aineiston valossaa tätä päätelmää ei voi mielestäni tehdä kumpaankaan suuntaan, vaan aineistoa tulisi laajentaa kattamaan sanomalehtiaineiston ”katvealueet” etenkin aikavälillä 2012–2015.

Huolimatta siitä, että siltakoalition sisällä nousi tutkimusjakson loppuvaiheessa erimielisyyttä joistain siltahankkeeseen liittyvistä kysymyksistä, kuten siltojen linjauksesta ja siitä, mitkä liikennemuodot silloille tulisi laskea, en pidä aineiston valossaa perusteltuna väittää, että siltakoalitio olisi jakautunut edelleen useammaksi uskomuskoalitioksi. Sen sijaan kyseessä on ollut keskustelu niin sanotuista toissijaisista uskomuksista tai aspekteista, eli tavanomaisista koko alajärjestelmän kattavia policy-ydinuskomuksia kapeammista käytännön kysymyksistä.

## Lähteet

Alasuutari, Noora. 2018. *Suomen energiapolitiikan kannatuskoalitiot – Kaksi totuutta energiapolitiikan vaatimuksista 2020-luvulle*. Helsingin yliopisto, valtiotieteellinen tiedekunta. Pro gradu -tutkielma.

Cairney, Paul. 2015. Paul A. Sabatier, “An advocacy coalition framework of policy change and the role of policy-oriented learning therein”. Teoksessa Lodge, Martin, Page, Edward C. ja Balla, Steven J. (toim.), *The Oxford handbook of classics in public policy and administration*. Oxford: Oxford University Press, 484–497.

Cairney, Paul. 2012. *Understanding public policy: Theories and issues*. Lontoo: Palgrave Macmillan.

Gronow, Antti ja Ylä-Anttila, Tuomas. 2016. Cooptation of ENGOs or treadmill of production? Advocacy coalitions and climate change policy in Finland: Advocacy coalitions and climate change policy in Finland. *Policy Studies Journal* 10/2016.

Harrinkari, Teemu, Katila, Pia ja Karppinen, Heimo. 2017. International influences in the revision of Finnish Forest Act. *Scandinavian Journal of Forest Research*, 32:1, 6–18.

Heinonen, Sirkka, Parkkinen, Marjukka, Karjalainen, Jonji ja Ruotsalainen, Juho. 2017. Energising peer-to-peer urban futures – Challenges for urban governance. *Procedia Engineering*, 198 (2017), 267–282.

Henry, Adam Douglas, Lubell, Mark, McCoy, Michael. 2011. Belief systems and social capital as drivers of policy network structure: the case of California regional planning. *Journal of public administration research and theory* 21:3, 419–444.

Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto. 2015. Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma.

Helsingin kaupunki. 2016a. Kruunusillat – Raitiotieyhteys Laajasaloon – yleissuunnitelma.

Helsingin kaupunki. 2016b. Kruunusillat – Raitiotieyhteys Laajasaloon – hankesuunnitelma.

Helsingin kaupunki, kaupunginhallitus. 2016. Esityslista 28/2016, 22.8.2016.

Helsingin kaupunki, kaupunginvaltuusto. 2016. Päätöstiedote nro 14, 31.8.2016.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. 2008. Laajasalon raidevaihtoehtojen järjestelmätarkastelu 2008. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja*, 2008:10.

Helsingin kaupunki. Rakennusvirasto. 2015. Kruunusillat: Viestintäsuunnitelma 2014. 20.4.2015. <http://docplayer.fi/6908809-Kruunusillat-viestintäsuunnitelma-2014-helmikuu-2015.html>, haettu 8.3.2018.

Hysing, Erik, Olsson, Jan. 2011. Who greens the northern light? Green inside activists in local environmental governing in Sweden. *Environment and planning C: Government and policy* 29:4, 693–708.

Kojo, Matti. 2014. Ydinjätöpolitiikan osallistava käänne. Tampere: Suomen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print.

Kruunusillat, Helsingin kaupunki. 2016. Kruunusillat – Raitiotieyhteys Laajasaloon. Kustannusraportti.

[https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/kruunusillat/tietoahankkeesta/2016\\_yleissuunnitelma\\_kustannusraportti.pdf](https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/kruunusillat/tietoahankkeesta/2016_yleissuunnitelma_kustannusraportti.pdf), haettu 30.3.2018.

Kukkonen, Anna, Ylä-Anttila, Tuomas ja Broadbent, Jeffrey. 2017. Advocacy coalitions, beliefs and climate change policy in the United States. *Public administration*, 95:3, 713–729.

Kukkonen, Anna, Ylä-Anttila, Tuomas, Swarnakar, Pradip, Broadbent, Jeffrey, Lahsen, Myanna ja Stoddart, Mark C.J. 2018. International organizations, advocacy coalitions, and domestication of global norms: Debates on climate change in Canada, the US, Brazil, and India. *Environmental science and policy* 81, 54–62.

Lampinen, Seppo. 2015. *Tässä tie, missä kaupunki? Liikennesuunnittelu ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen*. Tampere: Suomen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print.

- Legacy, Crystal ja Leshinsky, Rebecca (toim.). 2016. Instruments of planning. Tensions and challenges for more equitable and sustainable cities. New York: Routledge.
- Leifeld, Philip. 2013. Reconceptualizing Major Policy Change in the Advocacy Coalition Framework: A Discourse Network Analysis of German Pension Politics. *The Policy Studies Journal* 41:1, 169-198.
- Libby, Brian. Why Portland is building a multi-modal bridge that bans cars'. *The Atlantic City Lab*, julkaistu 19.8.2014. <https://www.citylab.com/transportation/2014/08/why-portland-is-building-a-multi-modal-bridge-that-bans-cars/378665/>, haettu 26.2.2018.
- Lodge, Martin ja Matus, Kira. 2014. Science, Badgers, Politics: Advocacy Coalitions and Policy Change in Bovine Tuberculosis Policy in Britain. *The Policy Studies Journal*, 42:3, 367-390.
- Matti, Simon ja Sandström, Annica. 2013. The defining elements of advocacy coalitions: continuing the search for explanations for coordination and coalition structures. *Review of policy research* 30:2, 240–257.
- Mykkänen, Juri. 2001. Eliittihaastattelu. *Politiikka* 43:2, 108-127.
- Nohrstedt, Daniel ja Olofsson, Kristin 2016. A review of applications of the advocacy coalition framework in Swedish policy processes. *European Policy Analysis* 2:2, 18–42
- Olsson, Jan. 2009. The Power of the Inside Activist: Understanding Policy Change by Empowering the Advocacy coalition framework (ACF). *Planning Theory & Practice* 10:2, 167-187.
- Pierce, Jonathan J., Peterson, Holly L., Jones, Michael D., Garrard, Samantha P. ja Vu, Teresa. 2017. There and back again: A tale of the advocacy coalition framework. *Policy studies journal* 45:S1, S13–S46.
- Ripberger, Joseph T., Gupta, Kuhika, Silva, Carol L. ja Jenkins-Smith, Hank. 2014. Cultural theory and the measurement of deep core beliefs within the advocacy coalition framework. *The policy studies journal* 42:4, 509–527.
- Sabatier, Paul A. 1988. An advocacy coalition framework of policy change and the role of policy-oriented learning therein. *Policy sciences* 21:2–3, 129–168.

- Sabatier, Paul A. 1998. The advocacy coalition framework: revisions and relevance for Europe. *Journal of European public policy* 5:1, 98–130.
- Sabatier, Paul A. ja Jenkins-Smith, Hank C. 1999. The advocacy coalition framework: an assessment. Teoksessa Sabatier, Paul A. (toim.), *Theories of the policy process*. Boulder: Westview Press, 117–166.
- Sabatier, Paul A. ja Weible, Christopher M. 2007. The advocacy coalition framework: innovations and classifications. Teoksessa Sabatier, Paul A. (toim.), *Theories of the policy process*. Boulder: Westview Press, 189–220.
- Salo, Miikka. 2014. *Uusiutuva energia ja energiajärjestelmän konsensus – Mekanisminen näkökulma liikenteen biopolttoaineiden ja syöttötariffin käyttöönottoon Suomessa*. Jyväskylä: Jyväskylä University Printing House.
- Schlager, Edella. 1995. Policy making and collective action: defining coalitions within the advocacy coalition framework. *Policy sciences* 28:3, 243–270.
- Schreier, Margrit. 2012. *Qualitative content analysis in practice*. Lontoo: SAGE.
- Stich, Bethany ja Miller, Chad R. 2008. Using the advocacy coalition framework to understand freight transportation policy change. *Public Works Management & Policy* 13:1, 62–74.
- Tutkimuseettinen neuvottelukunta. Ei päivätty. Eettinen ennakoarviointi ihmistieteissä. <http://www.tenk.fi/fi/eettinen-ennakoarviointi-ihmistieteissa>, haettu 2.4.2018.
- Tutkimuseettinen neuvottelukunta. 2013. *Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. Tutkimuseettisen neuvottelukunnan ohje 2012*. Helsinki: Tutkimuseettinen neuvottelukunta.
- Weber, Miriam, Driessen, Peter P.J., Schueler, Ben J. ja Runhaar, Hens A.C. 2013. Variation and stability in Dutch noise policy: An analysis of dominant advocacy coalitions. *Journal of environmental planning and management* 56:7, 953–981.
- Weible, Christopher M. 2005. Beliefs and perceived influence in a natural resource conflict: An advocacy coalition framework approach to policy networks. *Political Research Quarterly* 58, 461–475.

Weible, Christopher M. ja Nohrstedt, Daniel. 2013. The advocacy coalition framework: Coalitions, learning, and policy change. Teoksessa Araral, Eduardo Jr., Fitzen, Scott, Howlett, Michael, Ramesh, M, Wu, Xun (toim.), *Routledge handbook of public policy*. Abingdon: Routledge, 123-137.

Weible, Christopher M., Sabatier, Paul A., Jenkins-Smith, Hank C., Nohrstedt, Daniel, Henry, Adam Douglas ja deLeon, Peter. 2011. A quarter century of advocacy coalition framework: An introduction to the special issue. *The policy studies journal* 39:3, 349–360.

Weible, Christopher M., Sabatier Paul A. ja McQueen, Kelly. 2009. Themes and variations: taking stock of the advocacy coalition framework. *The Policy Studies Journal*, 37:1, 121–140.

Westerlund, Vanja. 2016. På spåret. Vart är vi på väg? En studie av Tvärbanans förlängningar i Stockholm. Opinnäyte, Tukholma: Kungliga Tekniska Högskolan, Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad.

## LIITE 1. Tutkimusaineisto

Alajoki, Ville ja Hänninen, Lauri. 2016a. Bussit eivät pärjäisi pikaraitiotielle. *Helsingin Sanomat* 8.6.2016. <https://www.hs.fi/mielipide/art-2000002905084.html>, haettu 11.3.2018.

Alajoki, Ville ja Hänninen, Lauri. 2016b. Kruunusillat on suunniteltu ammattitaitoisesti. *Helsingin Sanomat* 31.8.2016. <https://www.hs.fi/mielipide/art-2000002918525.html>, haettu 18.2.2018.

Grönholm, Pauliina. 2016. Kaupunginvaltuusto hyväksyi Kruunuvuorenselän raitiotiesillan. *Helsingin Sanomat* 13.11.2008. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004612221.html>, haettu 18.2.2018.

Hakkarainen, Kaisa. 2015. Metroriidat kärjistyvät: HKL ja Länsimetro haastoivat Siemensin oikeuteen. *Helsingin Sanomat* 15.8.2015. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002845156.html>, haettu 9.3.2018.

Helsingin Sanomat, pääkirjoitus. 2006. Katajanokan ja Laajasalon välille tarvitaan rai-  
deyhteys. *Helsingin Sanomat* 9.10.2006. <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000004431252.html>, haettu 18.2.2018.

Helsingin Sanomat, pääkirjoitus. 2008. Merikaupunki ansaitsee kauniin sillan. *Helsingin Sanomat* 12.11.2008. <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000004612047.html>, haettu 18.2.2018.

Helsingin Sanomat, pääkirjoitus. 2009. Laajasalon raitiotiesilta kerralla selväksi *Helsingin Sanomat* 9.7.2009. <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000004664663.html>, haettu 18.2.2018.

Helsingin Sanomat, pääkirjoitus. 2012. Kruunuvuorenranta tarvitsee sillan. *Helsingin Sanomat* 5.11.2012. <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000002577642.html>, haettu 18.2.2018.

Helsingin Sanomat, pääkirjoitus. 2013a. Kruunuvuorta pussitetaan. *Helsingin Sanomat* 27.8.2013. <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000002669973.html>, haettu 9.3.2018.

Helsingin Sanomat, pääkirjoitus. 2013b. Helsinki investoi tuottaviin kohteisiin. *Helsingin Sanomat* 13.9.2013. <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000002673904.html>, haettu 18.2.2018.

Helsingin Sanomat, pääkirjoitus. 2013c. Talot saisi rakentaa mieluummin pellon perälle kuin pussinperälle. *Helsingin Sanomat* 30.11.2013. <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000002692767.html>, haettu 9.3.2018.

Helsingin Sanomat, pääkirjoitus. 2014a. Kasvua toisi parempi kaupunkisuunnittelu. *Helsingin Sanomat* 20.3.2014. <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000002717916.html>, haettu 18.2.2018.

Helsingin Sanomat, pääkirjoitus. 2014b. Helsingin investoinnit tuottavat. *Helsingin Sanomat* 26.7.2014. <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000002748691.html>, haettu 9.3.2018.

Helsingin Sanomat, pääkirjoitus. 2014c. Helsinki puhkaiskoon investointikaton. *Helsingin Sanomat* 10.8.2014. <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000002752297.html>, haettu 9.3.2018.

Helsingin Sanomat, pääkirjoitus. 2015a. Siltalinjaus ja asunnot ovat keskeinen osa energiapäätöstä. *Helsingin Sanomat* 26.10.2015. <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000002862318.html>, haettu 10.3.2018.

Helsingin Sanomat. 2015b. Helsingin valtuusto hyväksyi Kruunusiltojen suunnitelman – rakentamisesta päätetään ehkä ensi vuonna. *Helsingin Sanomat* 5.11.2015. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002864342.html>, haettu 18.2.2018.

Helsingin Sanomat, pääkirjoitus. 2016a. Kaupunki ojentuisi itään. *Helsingin Sanomat* 17.2.2016. <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000002886476.html>, haettu 10.3.2018.

Helsingin Sanomat, pääkirjoitus. 2016b. Kruunusiltoja tarvitaan. *Helsingin Sanomat* 24.8.2016. <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000002917438.html>, haettu 18.2.2018.

Huhta, Matti. 2008. Pääkaupunkiseutu harkitsee jo alueellista raitiotieverkkoa. *Helsingin Sanomat* 19.10.2008. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004606356.html>, haettu 18.2.2018.



- Hänninen, Jyri. 2014. Selvitys: Kruunusilloille ei autoja. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002729234.html>, haettu 9.3.2018.
- Jokinen, Juho. 2015a. HKL:n johtokunta päätti jälleen keskeyttää metron automatisoinnin. *Helsingin Sanomat* 16.6.2015. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002832382.html>, haettu 18.2.2018.
- Jokinen, Juho. 2015b. *Helsingin Sanomat* 8.10.2015. Metrosta uhkaa loppua tila tulevaisuudessa – tungosta povataan erityisesti aamuliikenteeseen. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002858367.html>, haettu 18.2.2018.
- Jokinen, Riku. 2006. Katajanokalta Laajasaloon ehdotetaan köysirataa. *Helsingin Sanomat* 2.11.2006. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004437128.html>, haettu 18.2.2018.
- Jokinen, Riku ja Keppo, Matti. 2007. Kruunuvuorenselälle ehkä sittenkin silta. *Helsingin Sanomat* 22.4.2007. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004477396.html>, haettu 18.2.2018.
- Jokinen, Riku ja Laita, Samuli. 2008. Laajasalon raitiovaunusilta sai kaupunginhallituksen siunauksen. *Helsingin Sanomat* 4.11.2008. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004610149.html>, haettu 18.2.2018.
- Juntunen, Esa. 2011. Hanasaari sotkee Kruunusiltojen tekoa. *Helsingin Sanomat* 28.5.2011. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004809173.html>, haettu 18.2.2018.
- Kivekäs, Otso. 2014. Kruunuvuoren siltaa on valmisteltu tarpeeksi. *Helsingin Sanomat* 7.8.2014. <https://www.hs.fi/mielipide/art-2000002751425.html>, haettu 9.3.2018.
- Klemetti, Veli-Heikki. 2008. Suunnitteluhankkeet uhkaavat turmella Helsingipuiston idean. *Helsingin Sanomat* 28.4.2008. <https://www.hs.fi/mielipide/art-2000004565665.html>, haettu 18.2.2018.
- Klemetti, Veli-Heikki. 2012a. *Helsingin Sanomat* 9.11.2012. Laskelmat ovat jo vanhentuneet. <https://www.hs.fi/mielipide/art-2000002578778.html>, haettu 8.3.2018.
- Klemetti, Veli-Heikki. 2012b. *Helsingin Sanomat* 14.11.2012. Bussilautta sopisi Kruunuvuorenrantaan. <https://www.hs.fi/mielipide/art-2000002578778.html>, haettu 8.3.2018.

- Kopteff, Anna. 2009. Museovirasto haluaa Helsingiltä siltaselvityksen. *Helsingin Sanomat* 7.4.2009. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004644473.html>, viirattu 18.2.2018.
- Kuokkanen, Katja. 2013. *Helsingin Sanomat* 13.9.2013. Kruunusilta ja koulut ottivat voiton autoista. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002673819.html>, haettu 9.3.2018.
- Kärki, Eero. 2010. Helsinki hylkäsi köysiradan. *Helsingin Sanomat* 18.8.2010. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004750112.html>, haettu 18.2.2018.
- Laita, Samuli. 2014. Luontojärjestöt moittivat Kruunusiltojen linjausta. *Helsingin Sanomat* 5.11.2014. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002774950.html>, haettu 18.2.2018.
- Laitinen, Joonas. 2012. *Helsingin Sanomat* 24.5.2012. Tätä puolueet haluavat seuraavan valtuuston strategiaan. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002532516.html>, haettu 8.3.2018.
- Laitinen, Joonas. 2013a. Kruunuvuorensilta nostaisi Helsingin joukkoliikennelipun hintaa kymppillä *Helsingin Sanomat* 19.4.2013. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002633052.html>, haettu 9.3.2018.
- Laitinen, Joonas. 2013b. Helsinki leikkaa liikenteestä – yli sadan miljoonan säästöt Herttoniemestä. *Helsingin Sanomat* 25.8.2013. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002669622.html>, haettu 18.2.2018.
- Laitinen, Joonas. 2014a. Helsingin uudet alueet uhkaavat kariutua. *Helsingin Sanomat* 25.7.2014. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002748466.html>, haettu 18.2.2018.
- Laitinen, Joonas. 2014b. Helsinki ei pane palveluihin lisää rahaa, vaikka väkiluku kasvaa rajusti. *Helsingin Sanomat* 5.11.2014. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002775228.html>, haettu 18.2.2018.
- Laitinen, Joonas. 2014c. Helsinki häättää linnut Kruunusiltojen tieltä. *Helsingin Sanomat* 12.11.2014. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002776815.html>, haettu 18.2.2018.
- Laitinen, Joonas. 2015a. Hakaniemi vahvoilla Helsingin uusien jättiläisiltojen alkupisteeksi. *Helsingin Sanomat* 9.10.2015. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002858507.html>, haettu 18.2.2018.

- Laitinen, Joonas. 2015b. Hanasaari halutaan muuttaa asuinalueeksi. *Helsingin Sanomat* 23.10.2015. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002861730.html>, haettu 10.3.2018.
- Laitinen, Joonas. 2015c. Helsinki tahtoo asuttaa kokonaisen virkistysaaren – työpaikoja ja asuntoja tuhansille. *Helsingin Sanomat* 24.11.2015. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002868505.html>, haettu 18.2.2018.
- Malmberg, Lari. 2015. Kruunusilta tuo ihmiset ja säilyttää luotojen lokit – virasto ei suosittele linnuille vahingonkorvauksia. *Helsingin Sanomat* 9.5.2015. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002822802.html>, haettu 18.2.2018.
- Malmberg, Lari. 2016a. Vallankaappaus autokaupungissa – Helsinkiä suunnitellaan nyt kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla. *Helsingin Sanomat* 23.1.2016. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002881668.html>, haettu 18.2.2018.
- Malmberg, Lari. 2016b. Pikaratikalla Laajasaloon – Kruunuvuorenrantaan johtavien jättiläisiltojen alkupisteeksi ehdotetaan Merihakaa. *Helsingin Sanomat* 4.2.2016. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002884051.html>, haettu 18.2.2018.
- Malmberg, Lari. 2016c. Kruunusillat voisivat kytkeytyä Hakaniemeen – raitiovaunut tavoittaisivat eniten matkustajia. *Helsingin Sanomat* 5.2.2016. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002884230.html>, haettu 18.2.2018.
- Malmberg, Lari. 2016d. Hukkuiko sata miljoonaa? – HS selvitti, kuinka paljon Helsinki menetti viivästyneen Kruunusillan vuoksi. *Helsingin Sanomat* 3.3.2016. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002889223.html>, haettu 18.2.2018.
- Malmberg, Lari. 2016e. Anni Sinnemäki puolustaa kritisoituja kaupunkibulevardeja – ”Olisivat tärkeitä koko Suomelle”. *Helsingin Sanomat* 15.3.2016. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002891266.html>, haettu 10.3.2018.
- Malmberg, Lari. 2016f. Puolet helsinkiläisistä puoltaa Laajasalon ja Hakaniemen yhdistävien siltojen rakentamista. *Helsingin Sanomat* 7.8.2016. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002914653.html>, haettu 12.3.2018.
- Malmberg, Lari. 2016g. Hakaniemestä saattaa pian lähteä kahden kilometrin pituinen siltayhteys – kaupunginhallitus hyväksyi Kruunusillat. *Helsingin Sanomat* 22.8.2016. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002917268.html>, haettu 18.2.2018.

Malmberg, Lari. 2016h. Kruunusillat on taloudellisesti kannattamaton hanke – Miksi Helsinki suunnittelee silti jättimäistä siltayhteyttä? *Helsingin Sanomat* 28.8.2016.

<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002918123.html>, haettu 18.2.2018.

Malmberg, Lari. 2016i. 260 miljoonalla kaksi kilometriä siltaa ja raitiotie – Kopterivideo näyttää, miten Suomen pisin silta yhdistäisi Kruununvuorenrannan Helsingin keskustaan. *Helsingin Sanomat* 31.8.2016. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002918533.html>, haettu 11.3.2018.

Malmberg, Lari ja Oksanen, Kimmo. 2016. Helsingin kaupunginvaltuusto päätti: Kruununvuorenrantaan rakennetaan Suomen pisin siltayhteys. *Helsingin Sanomat* 31.8.2016. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002918629.html>, haettu 18.2.2018.

Mannila, Johanna. 2013. Helsingin poliitikot kiistelevät Kruununvuorenrannan sillasta. *Helsingin Sanomat* 27.8.2013. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002669987.html>, haettu 18.2.2018.

Manninen, Antti. 2006. Helsinki tutkii Laajasaloon uusia tunnelin ja sillan yhdistelmiä. *Helsingin Sanomat* 5.10.2006. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004430212.html>, haettu 18.2.2018.

Mansikka, Ossi. 2016. Länsimetro teettää selvityksen itsestään – miten kustannukset paisuivat miljardiin euroon? *Helsingin Sanomat* 17.3.2016.

<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002891682.html>, haettu 18.2.2018.

Oksanen, Kimmo. 2010. Raitioväylän nimeksi tulisi Kruunusillat *Helsingin Sanomat* 23.11.2010. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004771112.html>, haettu 18.2.2018

Oksanen, Kimmo. 2016a. Länsimetron kallistuminen kiukutti Helsingin poliitikkoja – ”Häpeällinen lopputulos”. *Helsingin Sanomat* 27.4.2016.

<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002898549.html>, haettu 18.2.2018.

Oksanen, Kimmo. 2016b. Helsinki rakentaa brändiään satojen miljoonien Kruunusilloilla – ja matkustaja maksaa. *Helsingin Sanomat* 2.9.2016.

<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002918927.html>, haettu 18.2.2018.

Paulavaara, Päivi. 2016. Ensimmäinen sarjatuotantona valmistettu Artic saapui Helsinkiin – liikenteeseen raitiovaunu pääsee helmikuussa. *Helsingin Sanomat* 24.1.2016. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002881789.html>, haettu 10.3.2018.

Penttinen, Noora. 2012a. *Helsingin Sanomat* 4.8.2012. Kruunuvuoren joukkoliikenne on helsinkiläisten kiistakapula. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002549122.html>, haettu 8.3.2018.

Pohjanpalo, Olli. 2002. Laajasalon metro meren päälle? *Helsingin Sanomat* 23.9.2002. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004084264.html>, haettu 18.2.2018.

Pohjanpalo, Olli. 2004. Silta Katajanokalta Laajasaloon sai tuomion. *Helsingin Sanomat* 1.3.2004. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004206360.html>, haettu 18.2.2018.

Pohjanpalo, Olli. 2007. Keskustan ja Laajasalon välille aluksi raitiotie. *Helsingin Sanomat* 23.1.2007. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004455895.html>, haettu 18.2.2018.

Poutanen Olli-Pekka. 2008. Vesiliikenne täydentää raideyhteyttä. *Helsingin Sanomat* 25.5.2008. <https://www.hs.fi/mielipide/art-2000004572184.html>, haettu 18.2.2018.

Rantanen Tuomas. *Helsingin Sanomat* 3.6.2005. Merenalainen tunneli Kruunuvuoreen. <https://www.hs.fi/mielipide/art-2000004313678.html>, haettu 18.2.2018.

Saarinen, Vesa. 2013. Kruunusillat tuovat autot myös Korkeasaareen. *Helsingin Sanomat* 3.9.2013. <https://www.hs.fi/mielipide/art-2000002671515.html>, haettu 18.2.2018.

Salmela, Marja. 2009. Kruunuvuorenselän yli havitellaan yhä 1,8 kilometrin pituista lauttalinjaa. *Helsingin Sanomat* 9.6.2009. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004658372.html>, haettu 18.2.2018.

Salmela, Marja. 2012. Bussilautta veisi Kruunuvuoreen kuudessa minuutissa. *Helsingin Sanomat* 5.7.2012. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002542486.html>, haettu 8.3.2018.

Salmela, Marja. 2013. Kruunusillat kurottaisivat 140 metriin. *Helsingin Sanomat* 19.6.2013. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002656584.html>, haettu 9.3.2018.

- Salmela, Marja. 2016. Liikenteen superhankkeet voivat Helsingissä osua samoille vuosille – rahoituspäätökset vielä auki. *Helsingin Sanomat* 3.3.2016. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002889427.html>, haettu 18.2.2018.
- Salomaa, Marja. 2013a. Kokoomus haluaa autot Helsingin Kruunusilloille. *Helsingin Sanomat* 11.1.2013. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002605196.html>, haettu 18.2.2018.
- Salomaa, Marja. 2013b. Päätäjät pitävät Kruunusiltaa selviönä. *Helsingin Sanomat* 18.6.2013. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002656513.html>, haettu 18.2.2018.
- Salomaa, Marja. 2014. HKL ottaa eron Siemensistä seitsemän vuoden jälkeen. *Helsingin Sanomat* 17.12.2014. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002786061.html>, haettu 9.3.2018.
- Salomaa, Marja ja Salmela, Marja. 2013. Vinoköysisilta voitti Kruunuvuoren sillan suunnittelukilpailun. *Helsingin Sanomat* 18.6.2013. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002656493.html>, haettu 18.2.2018.
- Salonen, Juha. 2008. Raitiovaunu vienee tulevaisuudessa meren yli keskustasta Laajasaloon. *Helsingin Sanomat* 7.6.2008. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004575300.html>, haettu 18.2.2018.
- Seuri, Ville. 2010. Kehnot talousnäkymät uhkaavat Kruunuvuorenselän siltaa. *Helsingin Sanomat* 9.6.2010. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004736298.html>, haettu 18.2.2018.
- Silfverberg, Kalle. 2014a. Helsinki tyrää Herttoniemen autotunnelin: Kulut eivät vastaisi hyötyjä. *Helsingin Sanomat* 6.3.2014. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002714732.html>, haettu 18.2.2018.
- Silfverberg, Kalle. 2014b. Kruunuvuorenranta myllää Laajasaloa uuteen uskoon. *Helsingin Sanomat* 9.5.2014. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002729848.html>, haettu 9.3.2018.
- Sippola, Jussi. 2011. Hanasaaren jatkoaika mutkistaa alueen rakentamista. *Helsingin Sanomat* 1.11.2011. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004837975.html>, haettu 18.2.2018.

Tyysteri, Tomi. 2005. Metrotunnelia pidetään parempana kuin siltaa Katajanokan ja Laajasalon välille. *Helsingin Sanomat* 19.5.2005. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000004310114.html>, haettu 18.2.2018.

Viheriälä, Sirkka-Liisa. 2013. Laajasalon luonto jää tiehankkeiden alle. *Helsingin Sanomat* 3.9.2013. <https://www.hs.fi/mielipide/art-2000002671527.html>, haettu 24.2.2018.