

Keskustan rajattu merkitys

tapaus Tampereen keskustan liikenneosayleiskaava

Markus Laine

Helena Leino

Minna Santaoja

Tampereen keskustaan laadittiin vuosina 2002–2006 uusi liikenneosayleiskaava. Analysoimme yhtäältä osallisryhmän ja toisaalta julkisen keskustelun suhdetta kaavan valmisteluprosessiin.

Kaupunkien keskustat ovat liiketoiminnan, työpaikkojen, asumisen ja vapaa-ajan alueita, joissa liikenne on vilkasta. Tampereella keskustan sijainti kapealla kannaksella kahden järven välissä aiheuttaa liikennepulman, josta on keskusteltu 1930-luvulta lähtien (Laine & Peltonen 2003, 95–122). Panokset olivatkin korkealla, kun kaupunki alkoi laatia keskustan liikenneosayleiskaavaa helmikuussa 2002. Tavoitteena oli saada kaava valmiiksi syksyllä 2003, mutta prosessi pitkittyi ja kaava hyväksyttiin alkuvuodesta 2006.

Olemme seuranneet Tampereen keskustan liikenneosayleiskaavan vaiheita vuosina 2002–2006. Kaava on tapauksena kiinnostava, koska kansalaisosallisista kootulla osallisryhmällä oli periaatteessa selkeä tehtävä kaavan valmistelussa. Lisäksi kaavaprosessi herätti vilkkaan julkisen keskustelun. Suunnittelun aikana esiintyneistä erimielisyyksistä huolimatta kaavasta ei jätetty yhtään valitusta. Jos tätä pidetään hyvän kaavoituksen kriteerinä, liikenneosayleiskaavaa voisi pitää erityisen onnistuneena. Tulos ei ole yhtä yksiselitteinen, jos tarkastellaan, miten kaavan valmistelu, kansalaisosallistuminen ja julkinen keskustelu kietoutuivat yhteen.

OSALLISTUMINEN JA INSTITUTIONAALINEN EPÄSELVYYS

Tutkimuksia kansalaisten osallistumisesta maankäytön suunnitteluun on Suomessa toteutettu runsaasti (esim. Bäcklund 2005, Kettunen 2002, Puustinen 2004, Staffans 2004). Maankäyttö-

ja rakennuslain uudistus vuonna 2000 ei muuttanut kansalaisten vaikutusmahdollisuuksia kaavoja koskevassa päätöksentekoprosessissa, mutta lain vaatimus avoimuudesta ja vuorovaikutteisuudesta on vaikuttanut kaavasuunnitteluprosessien kulkuun ja niihin osallistuvien toimijoiden asemaan tuomalla kansalaiset uudella tavalla mukaan toimintaan (ks. MRL 62§). Maankäyttö- ja rakennuslaki loi reunaehdoja myös uudelleenlaaditulle paikallislähtöiselle hallinnalle. Samalla se kasvatti kaavoittajien paineita, sillä kaupunkisuunnittelussa on reagoitava entistä laajempaan vaatimusten kirjoon (Puustinen 2004). Kansalaisten osallistumiskeinoja on lisätty sekä suunnittelu- ja valmisteluvaiheeseen että päätöksentekoon (Kettunen 2002, 19).

Samaan aikaan osallistumisen rooli on ollut epäselvä, sillä kansalaiset eivät tois-taiseksi ole saavuttaneet vakiintunutta toimija- asemaa kaavasuunnittelun kentällä. (ks. Bäcklund, Häkli & Schulman 2002, Leino 2006.) Monipuolisista uusista osallistumishankkeista huolimatta kansalaisosallistujat näyttäisivät jääneen kuntien virallisten suunnittelu- ja valmisteluprosessien ulkopuolelle, jolloin osallisten asema legitimeinä kaupungin kehittäjinä on kyseenalainen (Häikiö 2005, 112; Staffans 2004, 286). Staffansin mukaan uusia osallistumisen muotoja vaivaakin institutionaalisen statuksen puute, joka vaikuttaa keskeisesti hallinnon ja kansalaisosallisten välisiin vuorovaikutus-suhteisiin (emt.).

Osallistumistutkimuksissa nousee usein esille aktiivisten kansalaisosallisten ristiriitainen asema suhteessa edustukselliseen poliittiseen järjestelmään. Kunta vaatii usein kansalaisosallisilta tiettyä, laajemman taustaryhmän edustavuutta taakseen. Kansalaisosallistumisen asema vaihtelee kaavaprosessista toiseen, eivätkä roolit ole selviä edes aktiivisille osallistujille (Häikiö 2005, 213; Leino 2006, 148).

Kansalaisosallistumisen ohella mediavälitteisen julkisen keskustelun kasvanut rooli tekee kaavaprosesseista vaikeasti jäsentyvän kokonaisuuden, jossa erilaiset intressit sekoittuvat kaavoitusta koskevan tiedon muodostukseen (Nevalainen 2004). Valmistelun ja päätöksenteon tilanteista on tullut diskursiivisia, niiden sisältöjä luodaan entistä enemmän yhteisen harkinnan ja julkisen keskustelun tilassa (Hajer 2003, 176; Hajer & Reijndorp 2002). Mahdollisia julkisen keskustelun tiloja ovat perinteisten medioiden ja avoimesti havainnoitavien edustuksellisten elimien (esim. kunnanvaltuustot) lisäksi myös erilaiset internet-sivustot, yleisötilaisuudet ja pienemmät osallisryhmät. Muuttuneen tilanteen uudet säännöt eivät palaudu suoraan perin-teisen edustuksellisen järjestelmän sääntöihin, vaan ne virittyvät tilanteen ja käy-tettyjen instituutioiden mukaan.¹ Keskeistä on kysyä, millä ehdoilla ja millaisessa institutionaalisessa tilassa tätä keskustelua käydään. Osallistuessaan poliittisiin prosesseihin kansalainen näyttäisi joutuvan keskelle *sotkuista demokratiaa* (Peltonen

¹ Sama asia ymmärretään muutoksena hallinnosta hallintaan (Kooiman 2003). Hallinto koostuu vakiintu-neista toimijoista ja sen säännöt ovat suhteellisen stabiileja. Hallinta taas muotoutuu enemmänkin tilanne tai asiakohtaisesti ja sen säännöt sekä toiminnan tavat vaihtelevat.

2002, ks. myös Rättilä 2004), joka toteutuu monenkirjavana kokonaisuutena paikallisissa käytännöissä. Perinteiset poliittiset instituutiot, kuten kunnanhallitus tai valtuusto, eivät ole katoamassa. Niillä on edelleen merkittävästi valtaa, mutta niiden toiminnan jatkuvuudesta ja koherenssista on tullut uudelleen empirinen kysymys (esim. Hajer 2003, Heuru 2000, Majoinen 2001).

Tulkintamme mukaan aktiivinen kuntalainen näyttäisi liikkuvan eräänlaisessa institutionaalisessa ”välitilassa”, jonka luonnetta pyrimme valaisemaan soveltamalla Maarten Hajerin (2004, 2) näkökulmaa *institutionaalisesta epäselvyydestä* (institutional ambiguity). Se vallitsee tilanteessa, jossa poliittinen toiminta, kuten kunnallinen valmistelu ja päätöksenteko, tapahtuvat perinteisten instituutioiden välissä tai vieressä. Institutionaalisen epäselvyyden käsitettä ei toistaiseksi ole käytetty analyttisenä työkaluna suomalaisessa osallistumistutkimuksessa. Kysymme: ilmeneekö kunnallisessa osallistumisprosessissa sekä julkisessa keskustelussa kansalaisten näkökulmasta institutionaalisen epäselvyyden tiloja, ja jos ilmenee, niin millaisia? Vastataksemme näihin kysymyksiin analysoimme yhtäältä osallisryhmän ja toisaalta julkisuuden suhdetta Tampereen keskustan liikenneosayleiskaavan valmisteluprosessiin.

Tutkimuksen menetelmä ja aineistot

Tutkimuksen aineisto koostuu haastatteluista, lehtiaineistosta, asiakirja-aineistosta sekä kaupungin internet-keskustelusuviilla liikenteestä ja Tampereen keskustan kehittämisestä käydystä keskustelusta. Haastattelimme kolmea suunnittelevaa virkamiestä, kolmea osallisryhmän jäsentä ja kolmea kaupunginvaltuuston jäsentä. Lehtiaineisto sisältää Aamulehdessä ja ilmaisjakelulehti Tamperelaisessa 1.1.2002–31.1.2006 keskustan liikennettä käsitelleet kirjoitukset, yhteensä 399 juttua, joihin tämä artikkeli tarjoaa läpileikkauksen. Asiakirja-aineisto koostuu kaavan valmisteluaineistosta (mm. tavoitteet, työohjelma, väliraportit, selvitykset ja kaavaehdotus), kaupungin tiedotteista, kaupunginhallituksen ja kaupunginvaltuuston pöytäkirjoista, osallisryhmän kokousmuistioista sekä Tampereen ympäristönsuojeluyhdistyksen hallituksen kokouspöytäkirjoista ja kannanotoista. Internet-aineisto koostuu 484 keskusteluviestistä.

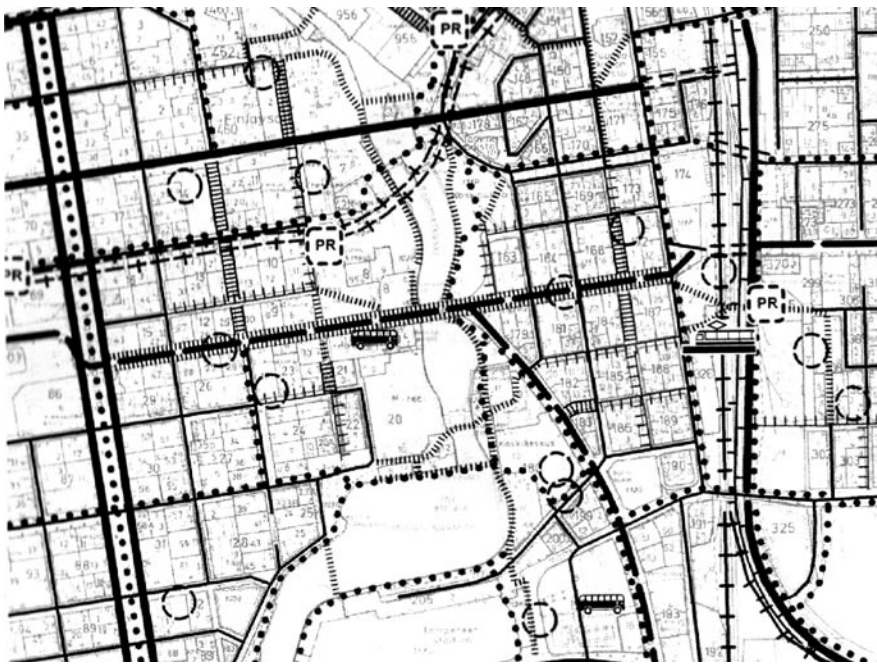
Analysoimme yhtäältä osallisryhmän dynamiikan ja toisaalta julkisuudessa esiintyneiden kattotarinoiden (vrt. Roe 1994) suhdetta kaavan valmisteluprosessiin. Kattotarinat toimivat kokoavina merkitysjärjestelminä, jotka sisältävät policy-argumentin eli tietynlaisen ratkaisun ja sen perusteet (Dunn 1994, 35). Kattotarinat ovat politiikan tekemisen työkaluja, ja argumentoijan päätavoite on omien väitteiden uskottavuuden lisääminen, ei niinkään virheetön argumentaatio. Se olisi mahdotontakin, sillä arjen argumentaatiossa joudutaan nojaamaan huonosti määritelyihin ja puutteellisesti rajattuihin alkuehtoihin. (Golden, Berquist & Coleman 1993, 311; vrt. Palonen 1997, 75–95.)

Jokaisen kattotarinan takaa löytyy toimija tai toimijaryhmä. Yhteinen poliittinen tavoite auttaa toimijoita sitomaan yksittäisen argumenttinsa osaksi suurempaa kattotarinaa. Kun tarinaa asioiden yhteyksistä ja merkityksistä toistetaan, vahvistetaan samalla kyseistä kattotarinaa ja sen toimijoiden agenda. Kiistanalaisissa tilanteissa syntyy vastatarinoita, jotka auttavat arvottamaan keskustelussa esiintyviä intressejä ja oikeuttamaan prosessin aikana tehtäviä päätöksiä (Hajer 1995, 56). Esittelemme tapauksen kattotarinat kaavaprosessin kuvauksen jälkeen.

TAPAUUS TAMPEREEN KESKUSTAN LIIKENNEOSAYLEISKAAVA

Tampereen keskustan liikenneosayleiskaava koskee keskustan liikennettä kokonaisuudessaan. Kaava ohjaa joukkoliikenteen, kevyen liikenteen ja henkilöautoliikenteen kulkua. Se sisältää suuria rakennushankkeita, kuten Paasikiven-Kekkosentien tunnelin ja pikaraitiotien, sekä rakenteellisia muutoksia, kuten keskustan kehän, kevyen liikenteen reitit ja kävelypainotteisten katujen alueet. Tulevaisuuden kannalta kaavan keskeisin sisällöllinen kysymys oli: mihin suuntaan henkilöautoliikennettä keskustassa kehitetään?

Liikenneosayleiskaavaprosessi käynnistyi, kun virkamiestyöryhmä julkaisi alkuvuodesta 2002 kaavan tavoitteet. Viesti oli selvä: enemmän kävelykatuja, paremmat pyörätieyhteydet, sujuvampi julkinen liikenne ja vähemmän henkilöautoja keskustaan. Tavoitteena oli liikenteen haitallisten ympäristövaikutuksien vähentäminen ja viih-



Tampereen ydinkeskusta rajattuna keskustan liikenneosayleiskaavan kaavakartasta.

KUVA: TAMPEREEN KAUPUNKI

tyisiä keskusta. Taustaselvityksissä pikaraitiotie nautti niin asukkaiden, päättäjien kuin yrittäjienkin enemmistön kannatusta, ja siihen otettiin myönteinen kanta joukkoliikenteen kehittämisen vaihtoehtona.

Kaavatyö sisälsi lukuisten taustaselvitysten lisäksi kolme esiraporttia sekä 18.10.2004 valmistuneen keskustan liikenneosayleiskaavaehdotuksen. Osa kaavan lähtökohtina olleista tavoitteista oli vielä jäljellä ehdotuksessa, mutta jalankulun, kevyen- ja joukkoliikenteen rooli oli aiottua pienempi ja henkilöautoliikenteen painotus oli kasvanut.

Kaupunginhallitus asetti kaavaehdotuksen nähtäville lokakuussa 2004. Vuoden kuluttua, 12.9.2005, kaava oli uudelleen kaupunginhallituksen käsittelyssä. Kaa-
valuonnosta oli muokattu vielä autoilupainotteisemmaksi: pysäköintilaitoksia sekä kadunvarsipysäköintiä oli lisätty ja kevyen liikenteen reittejä oli vähennetty. Kaupunginvaltuustossa kaava jäi kahteen otteeseen pöydälle loppuvuodesta 2005. Tammikuussa 2006 valtuusto lopulta hyväksyi kaavaehdotuksen. Kaavasta ei tehty yhtään valitusta. 2.3.2006 Tampereen keskustan liikenneosayleiskaava astui voimaan. Suunnitteleva virkamies summasi keväällä 2005 prosessin kulkua:

Tää juttu lähti siitä että me lähdettiin kysyyn, että onks tää henkilöauto se tärkein ja mielestäni vastaus on tullut, että se on tärkein.

Haastattelu: virkamies, 15.4.2005

Kunnan sisällä liikenneosayleiskaavaprosessiin osallistui neljä keskeistä toimijaryhmää, joista kullakin oli omat tehtävänsä: virkamiestyöryhmä valmisteli, kansalaisosallisista koottu osallisryhmä esitti virkamiehille mielipiteitään, kaupunginhallitus linjasi valmistelua ja kaupunginvaltuusto teki lopullisen päätöksen. Kaupunginhallituksen ja virkamiestyöryhmän vuorovaikutussuhde oli vakiintunut jo aiemmissa kaavaprosesseissa ja heidän työnjakonsa oli selvä. Osallisryhmän paikka oli periaatteessa selvä, se oli kytketty osaksi kaavan valmistelutyötä. Osallisryhmän lisäksi kansalaisosallistumisen muotoina olivat kaikille kaupunkilaisille suunnatut keskustelu- ja esittelytilaisuudet sekä aiheesta avattu internet-keskustelu. Kansalaisten osallistumismahdollisuudet olivat etenkin suunnitteluprosessin alkuvaiheessa erityisen hyvin esillä, kun kaupunki kannusti tiedotteissaan kaupunkilaisia mukaan kaavan valmistelutyöhön.

Yhteistyöryhmä osallistumisen muotona

Kansalaisosallisista koostuvan osallisryhmän kokoaminen on Tampereella ollut yleiskaavasuunnittelussa käytäntönä vuodesta 1998 lähtien, mutta ryhmien toimintatavat ovat vaihdelleet kaavakohtaisesti (esim. Leino 2000). Keskustan liikenneosayleiskaavan osallisryhmään, jota kutsuttiin yhteistyöryhmäksi, haettiin osallistujia lehti-ilmoituksella. Ryhmään kuului lopulta 12 jäsentä, se oli keski-ikäinen ja miesvaltainen:

miehiä oli 9 ja naisia 3. Ryhmässä ei ollut yhtään nuorta, eläkeläisiä sen sijaan oli useampi. Yhteistyöryhmän jäsenten valinnassa painotettiin osallisten taustaryhmien mahdollisimman laajaa edustavuutta (Haastattelu: virkamies 19.10.2005). Liike-elämän ja kansalaisjärjestöjen edustajia oli molempia neljä, ja nämä muodostivat yhteistyöryhmän valta-akselin. Vaikutusvallan painopiste kallistui liike-elämän edustajien suuntaan, koska he olivat ryhmänä yksituumaisempia. Yhteistyöryhmässä toiminut kansalaisjärjestön edustaja totesi yrittäjien edustajasta:

Taustaryhmä on niin vahva hänellä, tämä keskustan yrittäjät, heillä on semmosta kunnan henkeä siinä toiminnassa. Persoonana hän on kyllä aika isokin vaikuttaja, mun mielestä. Että jos miettii sitä äänenpainoa ja puheenvuoroa, ajassa mitaten yrittäjät varmaan käytti karhun osan siitä.

Haastattelu: Yhteistyöryhmän jäsen, 27.1.2005

Ryhmä kokoontui 17 kertaa kaavatyön eri vaiheissa. Virkamiehet koordinoivat yhteistyöryhmän työtä; he kutsuivat sen kokoon ja toimivat puheenjohtajina. Virkamiehet esittelivät ryhmälle suunnitelmiaan, yhteistyöryhmä kertoi mielipiteitään ja virkamiehet veivät ryhmän viestin kaupunginhallitukseen. Yhteistyöryhmän roolin määrittely olisi voitu tehdä hieman selvemmin:

No se on sanottava, että kun seuraavissa kaavaprosesseissa perustetaan yhteistyöryhmää, niin se täytyy aika selkeästi määritellä. Ei pelkästään työn alussa sanallisesti. Pitää tehdä kirjallinen esitys siitä, että mitä tältä odotetaan. -- Sitä on tietysti mahdotonta kirjata mihinkään suunnittelun alkuvaiheessa, että mitkä on semmoiset vaikutusmahdollisuudet.

Haastattelu: virkamies, 19.10.2005

Yhteistyöryhmää ei opastettu sisään suunnitteluprosessiin esimerkiksi keskustelemalla suunnittelun lähtökohdista, kaavoittajan työvälineistä, kaavoituksen mahdollisuuksista, työtä rajaavista seikoista tai esittelemällä kaavaa varten tehtyjen selvitysten tuloksia. Ryhmältä haluttiin mielipiteitä, jotka suunnittelijat joko ottivat tai eivät ottaneet huomioon. Yhteistyöryhmän jäsen muotoili asian seuraavasti:

Ainakin pari kertaa mä sain mielessäni aika selkeän vinkin siitä suhtautumisesta, että se on ollut enemmän sellaista, että muodollisuus on täytetty. -- Pari kertaa -- määrättiin vaan kylmästi, virkamiehet, että se tehdään silloin ja silloin, käsitellään se asia. Sitä ei oltu siinä välissä keritty meille esitellä ollenkaan.

Haastattelu: Yhteistyöryhmän jäsen, 20.4.2005

Koska yhteistyöryhmäläisille jäi epäselväksi, kuinka hyvin heidän viestinsä eteni kaavasta päättävään kaupunginhallitukseen, he päättivät laatia kaksi kirjallista kannanottoa. Yhteistyöryhmän jäsen muistelee idean syntyä:

Mä totesin: "Hei, tässä tuntuu nyt, että meitä viedään kuin pässiä narussa. Meidän pitäisi pystyä puhaltamaan yhteen hiileen ja löytää tapa työskennellä. Voitaisko me keskenään laatia jonkinlainen lausunto, muutenhan nämä meidän kommentit ovat irrallisia kommentteja, ne on helppo sivuuttaa." [Tämä idea] sai kannatusta heti, me kaikki koettiin, vaikka edustettiin eri näkökulmia. Tuntuu, ettei pääse vaikuttamaan ja nämä on vaan irrallisia pöytäkirjan kohtia. Yhteinen mielipide, konsensus, siitä se lähti. Mä koin sen hyvänä mallina toimia.

Haastattelu: Yhteistyöryhmän jäsen, 27.1.2005

Kannanotoissa esitettiin ryhmän yhteinen näkemys siitä, mihin suuntaan keskustan liikenneosayleiskaavaa tulisi viedä. Kannanottojen sisältö perustui tietynlaiseen vaihtokauppaan. Kansalaisjärjestöjen edustajat eivät halunneet Tammerkosken yli uutta autosiltaa, ja lisäksi he kannattivat keskustan pohjoispuolella kulkevan ohitustien viemistä tunneliin. Saatuaan nämä ajatukset läpi he olisivat valmiit hyväksymään liike-elämän vaatimukset siitä, että henkilöautoilulle annettaisiin vahvempi rooli kuin sillä oli ollut kaavaluonnoksissa.

Kahden yhteisen kannanoton laatiminen oli haastateltujen kansalaisosallistujien mielestä hedelmällisin toimintatapa epäselvässä tilanteessa. Kannanotot työstettiin paikallisen kauppakamarin tiloissa ilman virkamiesedustusta. Pettymys virkamiesvetoisen osallisryhmän toimintaan korvautui yhteistyönä kansalaisosalisten kesken:

Me päästiin niin pitkälle, että koko ryhmä teki yhteiset kannanotot. Siinä oli jännää vielä se, että juuri silloin alussa tämä [yhteistyöryhmän jäsen] ajoi hyvin tiukkaan näitä liike-elämän kannanottoja ja etuja, mutta hänkin tuli hyvin innokkaana mukaan. Jopa niin innokkaana, että hän otti laatiakseen nämä yhteiset kannanotot, eikä hän niissä vetänyt mitenkään kotiin päin, että ne pysty ihan hyvillä mielin allekirjoittamaan.

Haastattelu: Yhteistyöryhmän jäsen, 20.4.2005

Ensimmäinen lausunto laadittiin luonnosvaiheen kaavasta, vuosi osallisryhmän käynnistymisen jälkeen elokuussa 2003. Kannanotosta uutisoitiin paikallislehdissä. Toinen kannanotto laadittiin kaavaehdotuksen nähtävillä olon aikana marraskuussa 2004. Lausunnot jätettiin molemmilla kerroilla perinteisesti kaavan nähtävillä olon aikana ja toimitettiin tiedoksi kaupunginhallitukselle sekä paikalliselle lehdistölle. Virallisen prosessin kautta lausunnot päätyivät samoille virkamiehille, jotka olivat vastuussa myös osallisryhmän toiminnasta.

KESKUSTAN KAKSI KATTOTARINAA

Kaavan valmistelun rinnalla käytiin julkista keskustelua, jonka sisältö noudatteli suhteellisen pitkään kaavan valmistelun käännteitä. Julkisessa keskustelussa eli



Talvista liikennettä Tampereen keskustassa Hämeenkadulla.

KUVA: MINNA SANTAOJA

sanomalehdissä ja verkkokeskustelussa esiintyi kaksi kattotarinaa, jotka olemme nimenneet *viihtymiskeskustaksi* ja *autoilukeskustaksi*. Kattotarinoiden lisäksi olenaiseksi, sanomalehdissä eniten huomiota saaneeksi teemaksi nousi pikaraitiotie. Kattotarinoiden sisällön lisäksi tarkastelimme sitä, mitkä osapuolet liitettiin liikennekeskusteluun aktiivisimmin eli keille media tarjosi puheenvuoron (ks. Ridell 2000, Väliverronen 1996). Aineistomme 399 jutusta yhteistyöryhmä nousi esiin vain kolmessa. Useimmin puheenvuoron saivat poliitikot, virkamiehet, Tampereen kaupunki ja yleisesti kaupunkilaiset. Intressiryhmistä kauppiat ja yrittäjät toivat näkemyksiään esiin 39 lehtijutussa, joissa he käsittelivät keskustan liikennejärjestelyjä kokonaisuutena. Näin he olivat yhteistyöryhmän toimijajoukosta ainoa, joka pääsi lehtien palstoilla näkyvästi esille. Yhtä monessa jutussa esiintyneiden pyöräilijöiden viesti oli hajanaisempi, kirjoitukset sivusivat muun muassa liikennesääntöjä, liikenneturvallisuutta ja jalkakäytävällä ajoa.

Kattotarina 1: Viihtyisä keskusta – kaikkien kaupunkilaisten olohuone

Tässä kattotarinnassa keskustasta puhuttiin viihtymisen paikkana, kansalaisten olohuoneena, jossa ihmiset voisivat viettää aikaa, käydä kahviloissa, ostoksilla ja tavata tuttujaan. Näkemyksen kannattajien mukaan keskustaan olisi syytä rakentaa lisää kävelykatuja, suosia pyöräilyä sekä joukkoliikennettä. Samalla henkilöautokuormitusta olisi aiheellista vähentää. Yhteistyöryhmän kansalaisjärjestöjäsenet olivat tällä kannalla, samoin osa kaupunginvaltuuston jäsenistä ja useat suunnittelevista virkamiehistä. Suunnitteleva virkamies muotoili kantansa internet-keskustelussa:

Katu on monitoimitila, joka on ja jonka etenkin keskustoissa tuleekin olla paljon muuta kuin ajorata. Kadun tulisi olla paitsi kulkuväylä myös turvallisuutta, kanssaihmisten kohtaamista ja yleistä viihtyisyyttä luova arkiympäristö. Esim. lapsilla ja vanhuksilla ei ole autoa käytettävissään eikä yleensä kotiäideillä tai pitkäaikaistyöttömilläkään. He ovat jalankulkijoita tai pyöräilijöitä ja katu kuuluu myös heille. Katuratkaisujen tilavarauksineen tuleekin olla kaikille kulkumuodoille tasapuolisia ja tämän lisäksi kaikille liikkujille tasa-arvoisia.

Internet-keskustelu: apulaisliikenneinsinööri Jouni Sivenius, 26.10.2004

Paikallisten sanomalehtien uutisoinnissa keskustan viihtyisyys oli esillä, muttei yhtä vahvana kuin yksityisautoilun tärkeyttä painottanut elinkeinoelämän viesti. Keskustan yrittäjiltä kaivattiin joustavampaa suhtautumista keskustan muutokseen:

Mä sanoisin näin, -- että mitä viihtyisämpi ympäristö, niin sitä paremmin käy kauppa, sitä nautinnollisempaa se on. Ei ole sitä pakokaasua ja meteliä. -- Voi rauhassa nautiskella! Jos vertaa tätä Hämeenkatua, siinä on paljon autoliikennettä ja sun muuta. Mulla on aina hirveä kiire pois siitä Hämeenkadulta. -- Olen yrittänyt tuoda esiin, että yrittäjyys ei tule katoamaan, mutta se jalostuu täällä keskustassa. Mikä menestyy ja tulee jäämään sinne.

Haastattelu: Yhteistyöryhmän jäsen 27.1.2005

Viihtymiskeskustasta puhuttaessa esillä olivat myös erilaiset hajanaiset kansalaisryhmät, jotka eivät kuitenkaan osallistuneet keskustan liikenteestä käytyyn keskusteluun. Tällaisia näkymättömiä toimijoita olivat muun muassa skeittarit, koululaiset ja päiväkotien lapset. Näistä ryhmistä muutamia nostettiin esiin internet-keskustelussa ja osallisyöryhmän jäsenten haastatteluissa:

Koska näyttää siltä, että skeittajat ovat mieltyneet alueen graniittiramppeihin, niin olisi ollut toivottavaa, että heitä olisi kuultu, jotta alueesta olisi saatu mahdollisimman toimiva myös heidän kannaltaan.

Internet-keskustelu: nimim. Joni, 02.06.2003

Internet-keskustelussa asemoitiin muun muassa puutalojen suojeelijat, talonvaltaajat, opiskelijat, laitapuolen kulkijat, järjestöjen varainkerääjät, katusoittajat, astmaatikot, moottoripyöräilijät, maalaiset ja asuinympäristöstään huolehtimattomat vuokralaiset. Erilaiset toimijat kaipasivat viihtyisää, monenlaisiin toimintoihin suuntautuvaa keskustaa. Keskustan kehittämistä tarkasteltiin monesta eri perspektiivistä ja nykyisen tilanteen muutos nähtiin mahdollisuutena. Viimeaikaiset keskustelut kaupunkikeskustojen vetovoimasta ovat painottaneet tämän kattotarinan tapaan viihtymisen ja vapaa-ajan merkitystä sekä autoliikenteen haittojen ohjaamista keskustojen ulkopuolelle (esim. Clark 2004).

Kattotarina 2: Keskusta kuolee ilman henkilöautoilua

Toinen kattotarina oli hyvin yksituumainen sanomassaan. Keskeinen argumentti oli: ”Keskusta kuolee ilman henkilöautoja.” Yhteistyöryhmässä liike-elämän edustajat kannattivat autoilukeskustaa. Ajatuksena oli, että jos autoilua rajoitetaan, keskustan kaupat näivettyvät ja lopulta kuolevat. Tämä taas johtaisi keskustan autioitumiseen. Yrittäjähenkilön kaupunginhallituksen jäsen totesi keskustan kauppiaiden kantana:

Tätä ne kauppiaat esittää ja toivoo, että hei, jättäkää nyt edes ne parkkipaikat, että ihmiset pääsee lähelle. Ihmisethän 110% kulkee autolla, on ne lapsia, vanhuksia, ja vielä kun ne ovat kuolleet. -- Ja kun autoilijat kuitenkin maksaa kaiken.

Haastattelu: Kaupunginhallituksen jäsen, 18.4.2004

Ajatuksella oli muitakin kannattajia kaupunginhallituksessa, joka linjasi säännöllisesti suunnittelijoiden esityksiä henkilöautoystävällisempään suuntaan. Myös paikallinen lehdistö antoi palstatilaa keskustan yrittäjille. Maaliskuussa 2004 Aamulehti kirjoitti otsikolla ”Keskustan vetovoima vaatii lisää parkkitilaa ja kauppaneliöitä”:

”Ennen kuin päätöksiä kävelykaduista tai kävelypainotteisista kaduista tehdään, on oltava valmiina korvaavat pysäköintipaikat. Pysäköintipaikat keskustassa eivät saa supistua edes väliaikaisesti. Jos pysäköintikapasiteetti pienenee, on suuri riski, että elinkeinoelämä kuihtuu” sanoo Koskikeskuksen toimitusjohtaja Jari Alanen. Alasen mukaan ehdoton edellytys on, että kehäväylältä pääsee henkilöautolla aivan ydinkeskustaan. Tampereen kauppakamarin koulutusasiamies Antti Eskelinen säestää: ”Kadunvarsipysäköintiä ei voi vähentää. Jo nyt ollaan kriittisessä pisteessä. Jos pysäköintipaikat vähenevät, on keskustan erikoiskaupan kehitys vaarassa”.

Aamulehti 13.3.2004

Tämä kattotarina tukeutui keskustassa autoilun ja keskustan yrittäjien kiinteään suhteeseen. Päätelyketju on varsin samankaltainen Bent Flyvbjergin (1998) Aalborgin

keskustan liikennesuunnittelua analysoineen tutkimuksen kanssa. Sekä Aalborgissa että Tampereella keskustan yrittäjien päättely kulki liikennesuunnittelussa seuraavasti: (1) mikä on hyväksi paikalliselle talouselämälle ja yrittäjille, on hyväksi kaupungille, (2) autoilijat ovat hyväksi paikalliselle talouselämälle ja yrittäjille ja näin ollen (3) se mikä on hyväksi autoilijoille, on hyväksi kaupungille. (Emt. 147.)

Tampereella painopiste oli paitsi nykytilanteen puolustamisessa, myös toisenlaisten näkemysten kumoamisessa. Paikallislehdissä pyöräilyyn negatiivisesti suhtautuneet puheenvuorot saivat näkyvyyttä. Tamperelainen uutisoi aiheesta toukokuussa 2002:

Liikenneoloja ollaan siis kehittämässä pyöräilevän terassikansan ehdoilla. -- muun elinkeinoelämän tarpeet eivät näytä päättäjiamme juurikaan kiinnostavan. Samalla unohdetaan kaupungin asukkaiden tottumukset ja vaatimukset. -- Kyllä Tampereen keskusta tätä menoa on tyhjä ja entistä kuolleempi.

Tamperelainen 4.5.2002

Kävelykatuja vastaan hyökättiin Aamulehden mielipideosastolla:

Jokainen katuosuus, joka vielä muutetaan kävelykaduksi, on isku liikenteelle, keskustan kauppaliikkeille ja kaupungin kulttuurihistorialliselle ilmeelle. -- Jokainen uusi kävelykadunpätkä, runoraitti, keskustan värssypolku on isku liikenteelle, vanhalle kaupunkikuvalle ja sepelinheitto monen elinkeinonharjoittajan rattaisiin.

Aamulehti, Mielipide 30.8.2005, Jaakko Kivelä, yrittäjä

Keskustan kauppiat halusivat säilyttää vallitsevan tilanteen, parkkitiloja lisäten. Heidän viestinsä ei rakentunut sen varaan, miten houkuttelevan vision keskustasta he pystyivät tarjoamaan. Kattotarina perustui pitkälti toisenlaisten vaihtoehtojen torjuntaan ja uhkakuvaan keskustan kuolemasta. Kaupungin keskusta miellettiin kuluttamiseen orientoituneena tilana, jota pidetään nykyisen kaupunkikehityksen yhtenä keskeisimmistä piirteistä. (Vuolteenaho 2005, 92–96). Kulutusorientaatio näyttäytyi ensisijaisesti kiireisenä asioiden toimittamisena eikä nautiskelevana viipylynä keskustassa. Ajatus sopii hyvin tamperelaiseen teollisuuskaupungin perinteeseen, jossa on totuttu arvostamaan tehokkuutta ja nopeita tuloksia (Laine & Peltonen 2003).

Pikaraitiotie – tulevaisuuden utopia?

Tampereen keskustan liikenneosayleiskaava sisälsi myös varauksen keskustan läpi ja kaupungin reunamille liikennöivälle pikaraitiotielle. Pikaraitiotieratkaisussa oli kysymys koko kaupunkiseudun joukkoliikenteen tulevaisuudesta. Pikaraitiotie herätti keskustelua ennen kaikkea vaadittavan investoinnin suuruuden vuoksi. Tässä keskustelussa ei esiintynyt varsinaista visiota keskustasta, vaan se oli kahteen edelliseen

kattotarinaan liittyvä sivujuonne. Pikaraitiotie näyttäytyi liikenneosayleiskaavan kummajaisena. Kaavassa pikaraitiotielle on vain ohjeellinen maankäyttövaraus, eikä sen toteuttamisesta ole olemassa poliittista päätöstä. Kuitenkin kaavatavoitteiden toteutuminen riippuu monelta osin pikaraitiotiestä.

Pikaraitiotiekeskustelun voimatoimija oli paikallinen media, erityisesti Aamulehti. Aamulehti ja Tamperelainen uutisoivat kaavasta prosessin alkuvaiheessa 2002–03 yleisellä tasolla ilman, että yksittäinen teema korostui. Syksyllä 2004 keskustan liikenneosayleiskaava muuttui lehtien uutisoinnissa ”Pikaratikkakaavaksi”, jolloin uutisoinnin pääpaino oli pikaraitiotiessä:

Sanotaan että Aamulehden ja pikaraitiotien suunnittelun suhde on vähän sällailalla, että toivoisi, että ne siellä ottaisi vähän enemmän selvää asioista. -- Niillä on aika selvä kanta ja se harmittaa. Se tuntuu perustuvan siihen, ettei oikein tiedetä asiasta riittävästi.

Haastattelu, virkamies 19.10.2005

Koko lehtiaineiston 399 jutusta 139 käsitteli pikaraitiotieteemaa. Pikaraitiotiekeskustelu sai 2004–2005 enemmän palstatilaa kuin mikään muu yksittäinen keskustan liikennekorjausliikkeen liittyvä asia. Samaan aikaan kaavan käsittely alkoi hidastua. Pikaraitiotiestä tuli kaupunginvaltuustossa poliittinen kiistakapula, joka aiheutti runsasta keskustelua. Kaupunginhallituksen jäsen myönsi tarkoituksellisen kaavan pöydälle jättämisen, koska valtuutetut epäröivät suuren ja paljon julkista keskustelua synnyttäneen asian edessä:

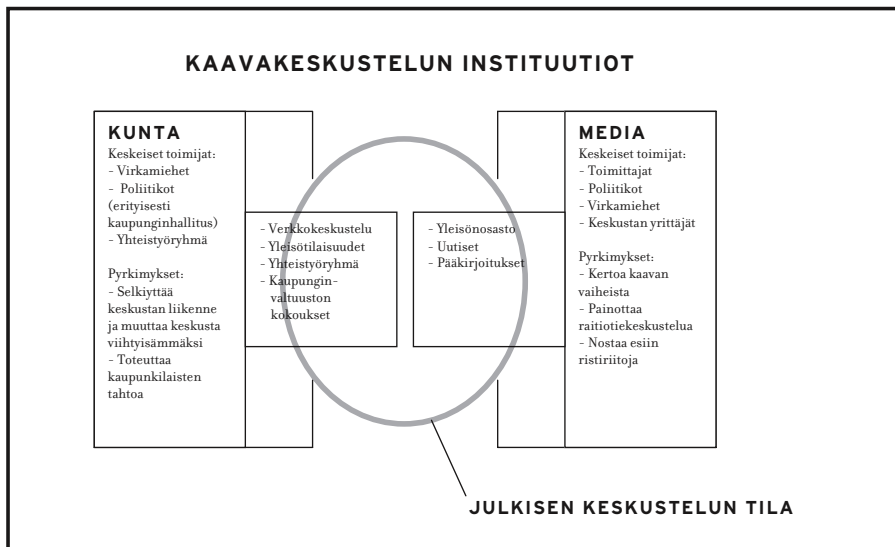
Tämä pikaraitiotie vaatii sellaisia tiettyjä aluevarauksia ja muita. Siinä ei ole päästy yksimielisyyteen, se on ihan varmasti venyttänyt tätä, enkä määkään syytön siihen ole. -- Mä olen sitä mieltä, että ei oikeen haluttais vastuuta, ei haluttais tehdä päätöksiä. Sen takia sitä on helppo lykätä eteenpäin ja vaatia aina uusia tutkimuksia ja uusia tarkastelukulmia. Henkilökohtaisesti uskon, että se on sitä vastuun pakoilua, jota itsekin kyllä käytän, että ei siinä mitään.

Haastattelu: Kaupunginhallituksen jäsen. 28.4.2005

POLITIIKAN PAIKKA INSTITUUTIOIDEN VÄLIMAASTOSSA

Keskustan liikenneosayleiskaavan muotoutumiseen vaikutti vahvasti kaksi instituutiota: kunta ja media. Nämä instituutiot loivat myös kansalaisosallistujien toiminnalle kehykset määrittellen toiminnan mahdollisuudet ja rajat. Yksinkertaistaen tulkittuna kunta hoitaa kaavan valmistelun sekä päätöksenteon ja media julkisen keskustelun. Tilannetta monimutkaistaa se, että kunnan kaavaprosessi ja julkisuusprosessi kietoutuvat usein toisiinsa, kuten myös Tampereen liikenneosayleiskaavan tapauksessa kävi. Viralliset päätökset tehtiin kuntainstituution

sisällä, mutta mediassa käyty keskustelu vaikutti kaavan käsittelyyn ja sisältöön. Keskustan liikenneosayleiskaavaa käsitellyt julkisen keskustelun tila rakentui näiden instituutioiden väliin (ks. Kaavio 1). Kunta ja media olivat jännitteisessä suhteessa etenkin kaavan käsittelyn loppuvaiheissa.



KAAVIO 1

Tampereen keskustan liikenneosayleiskaavan keskeiset instituutiot ja julkisen keskustelun tila

Kaavaprosessin aikana esiintyi kolmenlaista institutionaalista epäselvyyttä: (1) instituutioiden välistä, (2) instituutioiden sisäistä ja (3) sisällöllistä epäselvyyttä. Esimerkkinä instituutioiden välisestä epäselvyydestä toimii kaavan valmistelun ja julkisuuden välinen epätasapaino erityisesti valmistelun loppuvaiheissa. Kaavan valmisteluun liittynyt julkinen keskustelu käytiin prosessin alku- ja keskivaiheissa verkkaiseen tahtiin viihtymiskeskustan ja henkilöautopainotteisen keskustavision välillä. Julkinen keskustelu seurasi kaavan sisällöllisiä teemoja, kunnes keskustelu jäähmettyi syksyllä 2004 pikaratikkaan eikä kaupunginvaltuustossa tai lehdistössä pohdittu enää kaavan muita sisällöllisiä kysymyksiä.

Instituution sisäinen epäselvyys ilmeni vuorovaikutussuhteiden jäsentymätömyytenä. Tapauksessamme tämä näkyi kansalaisosallisista kootun yhteistyöryhmän toiminnassa. Ryhmän rooli suhteessa kunnan valmistelu- ja päätöksentekoprosesseihin jäi ryhmän jäsenille epäselväksi. He kokivat olevansa näiden prosessien vieressä, sen sivuraiteella. Instituution sisäisestä epäselvyydestä johtuen tapauksessamme toteutui mielenkiintoinen yhdistelmä ”uutta ja vanhaa” osallistumista. Osallisuusryhmän jäsenet kokoontuivat omaehtoisesti ilman virkamiehiä valmistelemaan yhteistä kannanottoa kaavaehdotuksesta ja -luonnoksesta. Uutta

oli ryhmän heterogeenisuus, jäsenten edustamien intressien kirjon moninaisuus. Ilman kaupungin kokoamaa yhteistyöryhmää nämä ihmiset eivät olisi päätyneet yhteistyöhön. Perinteistä osallistumista ilmensi se, että ryhmä laati lausuntonsa kaavan nähtävillä olon aikana. Kannanotto kulkeutui tällöin virallista tietä samaisille virkamiehille, joiden kanssa osalliset istuivat yhteistyöryhmän kokouksissa. Osallisryhmän kokouksissa käytyjen keskustelujen vaikuttavuus kaavatyon sisältöön koettiin kansalaisosallisten keskuudessa pienenä.

Sisällöllistä epäselvyyttä aiheutti julkisen keskustelun esittämistapa mediassa. Vaikka media raportoi kaavan valmistelun etenemisestä ja nosti ongelmaakohtia esiin, se myös rakensi aktiivisesti draamaa riitakehysten (Väliverronen 1996) varaan. Pikaratikan lisäksi selkeimmin piirtyi esiin keskustan kauppiaiden rakentama henkilöautoliikenteen puolustustarina hajanaisemmin perusteltua viihtymiskeskustaa vastaan. Vastakkainasettelu tarinoiden välillä korostui sen sijaan, että kilpailevien väittämien perusteluita olisi pohdittu syvällisemmin. Samalla monet muut teemat ja keskustan käyttäjäryhmät jäivät keskustelun ulkopuolelle.

Kuten alussa totesimme, Tampereen keskustan liikenneosayleiskaavasta ei sen valmistuttua jätetty yhtään valitusta. Valitusten puuttumisen voisi nähdä onnistuneen kaavaprosessin merkinä, mutta ihmisten lisääntynyt tietoisuus kaavaprosessin luonteesta voi johtaa samaan tulokseen. Jokainen kaavoitusta seurannut tietää, että kaavan sisältöjä harvemmin muutetaan valituksilla ainakaan silloin, kun valmisteluun ei sisälly ilmeisiä laittomuuksia. Osalliset voivat kokea, että tärkeimmät kysymykset on prosessin kuluessa voitettu tai hävitty, eikä valittamisen uskota muuttavan tilannetta. Lisäksi ajoituksella on oma merkityksensä. Tampereella oli hyväksytty keskustan kevyen liikenteen kehittämissuunnitelma helmikuussa 2002, juuri kun liikenneosayleiskaavatyö alkoi. On mahdollista, että kevyen liikenteen kehittämisestä kiinnostuneet panostivat osallistumisensa tähän prosessiin, ja uskoivat näin tulleen kuulluksi.

Ennen nykyisen maankäyttö- ja rakennuslain voimaantuloa kansalaisten osallistuminen painottui muistutusten ja erilaisten valitusten tekoon sekä mielipidevaikuttamiseen. Tuolloin kansalaistoimijoilla oli suhteellisen selvä käsitys omasta asemastaan: vahvin väylä alkuvaiheen vaikuttamiselle oli julkisuus. Vaikka uusi laki toi uudenlaisia osallistumisen välineitä, se ei takaa aiempaa laajempia vaikutusmahdollisuuksia eikä myöskään selkeää roolia osallistumiselle (vrt. Staffans 2004). Mikäli kansalaistoimija pystyy resurssiensa puolesta osallistumaan vain yhden instituution toimintaan, ei ole itsestään selvää, että hänen kannattaa valita kunnan organisoima virallinen osallistumisprosessi. Median kautta vaikutusmahdollisuudet saattavat olla paremmat.

Käsitteen *institutionaalinen epäselvyys* vahvuutena näyttää olevan, että se kiinnittää huomion toimintaa määritteleviin instituutioihin, prosesseihin ja niiden

sisällä sekä välillä vaikuttavien toimijoiden toimintamahdollisuuksiin. Tällöin tarkastelun kohteeksi ei valita vain yhtä toiminnan tasoa tai instituutiota, vaan tutkimus ohjautuu prosessin kannalta keskeisiin käännteisiin. Samalla käsite auttaa ymmärtämään historiallisten tapahtumien tuloksina syntyneiden instituutioiden puutteita nykyhetkessä.

Kansalaisen näkökulmasta institutionaalinen epäselvyys kietoutuu paitsi toimintamahdollisuuksiin, myös tarjolla oleviin julkisen keskustelun tiloihin ja niiden välisiin vaihtuviin suhteisiin. Kuten Kettunen (2002, 34) toteaa, osallistumisen tarpeet ovat monenlaisia, paikalliseen poliittis-hallinnolliseen prosessiin liittyviä vaiheita on useita ja osallistumiskeinoja on tarjolla runsaasti. Kokonaisuus on vain kovin hajanainen ja tapauskohtainen. Tulevaisuuden haasteena on, miten kuntalaisten, luottamushenkilöiden ja virkamiesten välistä vuorovaikutusta pystytään lähentämään ja selkiyttämään. Toimiminen useammalla institutionaalisella kentällä vaatii taitoja, joita koulussa ei opeteta, sekä toimintaresursseja, joita on vain harvoilla. Kaavoituksen pelisäännöt tulisikin tehdä niin näkyviksi kuin mahdollista. Lisäksi kuntien olisi vahvistettava omaa julkisen keskustelun tilaansa. Niiden olisi kyettävä tuottamaan edustuksellisen järjestelmän rinnalle julkisia keskustelupaikkoja ja läpinäkyviä prosesseja, joissa yhteisistä ongelmista voidaan legitimiä ja järjestyksellisesti keskustella kansalaisten, poliitikkojen ja virkamiesten kesken.

Tutkimuksen aineiston keruuseen osallistuivat myös Minna Tjäderhane, Elli Kotakorpi, Heidi Paananen, Satu Routa-Lindroos ja Teresa Teppo, joita kiitämme.

KIRJALLISUUS

- Bäcklund, Pia** (2005). Paikallisyhteisö liikkeellä. Pelastetaan Vuosaari! -kansanliike ja mediavälitteinen suunnitteluprosessi. Teoksessa: Bäcklund, P. ja Schulman H. (toim.): Suunnittelun kumppanuudet – Tapaus Vuosaari. Helsingin kaupungin tietokeskuksen erityisjulkaisu.
- Bäcklund, Pia & Häkli, Jouni & Schulman, Harry** (toim.) (2002). Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa. Gaudeamus, Helsinki.
- Clark, Terry** (2004). The City as an Entertainment Machine, Research in Urban Policy, Vol. 9, Elsevier, Amsterdam.
- Dunn, William N.** (1994). Public Policy Analysis. An Introduction. Second edition. Prentice Hall, Englewood Cliffs.
- Flyvbjerg, Bent** (1998). Rationality and Power. Chicago University Press, Chicago.
- Golden, James L. & Berquist, Goodwin F. & Coleman, William E.** (1993). The Rhetoric of Western Thought. 5th edition. Kendall / Hunt, USA.
- Hajer, Maarten** (1995). The Politics of Environmental Discourse: Ecological Modernization and the Policy Process. Clarendon Press, Oxford.
- Hajer, Maarten** (2003). "Policy without polity? Policy analysis and the institutional void." Policy Sciences 36: 175-195.
- Hajer, Maarten** (2004). Three Dimensions of Deliberative Policy Analysis. The Case of Rebuilding Ground Zero. Paper for Presentation at the 2004 Convention of the American Political Science Association, Chicago.

- Hajer, Maarten & Reijndorp, Arnold** (2002). In search of new public domain. Analysis and strategy. NAI publishers, Rotterdam.
- Heuru, Kauko** (2000). Kunnan päätösvallan siirtyminen: oikeudellinen tutkimus kunnanvaltuuston vallasta suomalaisen kunnallishallinnon demokraattisten arvojen ja tehokkuusarvojen ristipaineessa. Acta Universitatis Tamperensis ; 760. Tampere University Press.
- Hynynen, Ari** (2000). Ekomoderni suunnittelu paikallisena hallintana. Teoksessa: Kortelainen, Jarmo (toim.): Vihertyä kaupunkiseutu. Suunnittelun ja hallinnan ekomoderni käänne. SoPhi, Jyväskylä, 64–85.
- Häikiö, Liisa** (2005). Osallistumisen rajat. Valta-analyysi kestävästä kehityksen suunnittelusta Tampereella. Tampere University Press, Tampere.
- Kettunen, Pekka** (2002). Miksi osallistumisesta puhutaan? Osallistumisen kehittäminen suomalaisissa kunnissa. Teoksessa: Bäcklund, P. & Häkli, J. & Schulman, H. (toim.) (2002). Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa Gaudeamus, Helsinki, 18–35.
- Kooiman, Jan** (2003). Governing as governance. Sage, London.
- Laine, Markus & Peltonen, Lasse** (2003). Ympäristökysymys ja aseveliakseli. Ympäristön politisoituminen Tampereella vuosina 1959–1995. Tampere University Press, Tampere.
- Leino, Helena** (2000) Ranta-Tampellan ja Vuoreksen alueiden suunnittelun osallistumiskäytäntöjen kuvaus ja vertailu. Tutkimus uuden maankäyttö- ja rakennuslain soveltamisesta Tampereella. Tampereen kaupunki, Tampere.
- Leino, Helena** (2006). Kansalaisosallistuminen ja kaupunkisuunnittelun dynamiikka. Tutkimus Tampereen Vuoreksesta. Acta Universitatis Tamperensis 1134. Tampereen yliopisto, Tampere.
- Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) 5.2.1999/132. Finlex – Valtion säädöstietopankki. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>. Viitattu 1.11.2006.
- Majoinen, Kaija** (2001). Mitä virkaa valtuustolla? Kuntalailla säädetyn valtuuston perustehtävän monitahoarviointi. Suomen kuntaliitto, Helsinki.
- Nevalainen, Jaana** (2004). Tilapelin tiedonpolitiikat – kamppailu kaupunkikeskustan muutoksesta. Joensuun yliopisto yhteiskuntatieteellisiä julkaisuja, Joensuun yliopisto, Joensuu.
- Palonen, Kari** (1997). Kootut Retoriikat. Esimerkkejä politiikan luennasta. Yhteiskuntatieteiden, valtiopin ja filosofian julkaisuja 11. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä.
- Peltonen, Lasse** (2002). ”Sotkuinen demokratia” ja Tampere-foorumi – talkootoimintaa julkisen tilan puolesta. Kunnallistieteellinen aikakauskirja 2/2002, 168–183.
- Puustinen, Sari** (2004). Yhdyskuntasuunnittelu ammattina: suomalaiset kaavoittajat ja 2000-luvun haasteet. Ympäristöministeriö, Suomen ympäristö nro 715, Helsinki.
- Ridell, Seija** (2000). Kaksi katsetta journalismiin. Tampereen yliopisto, Tampere.
- Roe, Emery** (1994). Narrative Policy Analysis: Theory and Practice. Duke University Press, Durham.
- Rättilä, Tiina** (2004). Osallistuako vai ei? Poliittisen osallistumisen lähtökohtia monimutkaistuvassa demokratiassa. Kunnallistieteellinen aikakauskirja 4/2004, 308–322.
- Staffans, Aija** (2004). Vaikuttavat asukkaat. Vuorovaikutus ja paikallinen tieto kaupunkisuunnittelun haasteina. Teknillinen korkeakoulu, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus, Espoo.
- Vuolteenaho, Jani** (2005). Kaupunkitilan elävöittäminen: jälkimodernin muutoksen megatrendeistä Oulun kävelykadulle. Terra 117:2, 91–108.
- Väliveronnen, Esa** (1996). Ympäristöuhkan anatomia. Vastapaino, Tampere.