

Yhteisöllisyystyöpaja Oulussa 11.4.2015

Trafissa käynnistettiin 10.11.2014 Heli Koivun johtama harrasteilmailun turvallisuuden kehittämiprojekti. Projektin tärkeimpinä tavoitteina ovat ilmailuharrastajien yhteisöllisyyden lisääminen, turvallisuustyön toimintamallin luominen Suomen harrasteilmailuyhteisölle sekä yhteisön oman toiminnan kehittämisen tukeminen. Harrasteilmailuna käsitetään tässä kaikki harrasteilmailu eri lajeineen sekä yksityistarkoituksessa suoritettu yleisilmailu.

Projektissa kokeillaan uusia yhteistyömalleja, joista esimerkkinä on Oulussa 11.4. järjestetty työpaja. Työpajaan osallistui edustajia Trafian projektiryhmän lisäksi Finaviasta sekä Suomen Ilmailuliiton (SIL) sekä Suomen Moottorilentäjien Liiton (SMLL) hallituksista puheenjohtajineen. Mukana oli myös Trafille analyysityötä tekeviä SMLL:n henkilöitä. Työpajassa muodostettiin työryhmiä, joista jokaisessa oli osallistujia kaikista neljästä organisaatiosta. Ryhmissä tuotettiin erilaisten työskentelymenetelmien avulla ajatuksia siitä, mikä a) nyt jo toimii ja tukee yhteisöllisyyttä, b) mikä tällä hetkellä estää yhteistyön tekemistä ja c) mitä konkreettista asioille tulisi tehdä, jotta tilanne vielä paranisi.

Ryhmiä ohjasi Työterveyslaitoksen erikoistutkija, FT Anna-Maria Teperi, joka on ollut projektissa mukana asiantuntijana kartoittamassa harrasteilmailuyhteisön nykytilaa. Seuraavassa on Teperin toimittaman vastauskoosteen pohjalta tehty yhteenveto ryhmien työn tuloksista. Kooste kuvaa sitä, miten työpajassa eri toimijat antoivat organisaationsa näkökulmasta palautetta muille työpajassa edustettuina oleville toimijoille. Yhteisesti päädyttiin siihen, että tuloksia julkistettaessa uskalletaan tuoda rohkeasti esiin työpajassa annettujen kehujen lisäksi myös organisaation siellä saama kritiikki, vaikka se ei aina olekaan koko totuus tai edusta kaikkien osapuolten näkemystä.

Mikä yhteistyössä jo toimii, mikä on hyvää?

Yleisesti todettiin, että harrasteilmailun toimiala on suhteellisen pieni ja sitä yhdistää yhteinen päämäärä eli turvallinen ja elinvoimainen harrasteilmailu. Ihmiset tuntevat toisensa, jolloin on helppo kommunikoida. Yhteinen keskustelutilaisuus ja tapaaminen muuallakin kuin Helsingissä koettiin hyvänä asiana.

Trafian ja Finavian toiminnassa harrasteilmailijat kokivat hyvänä mm. sen, että asiakkaille on olemassa ohjeistuksia, saa asiakaspalvelua ja asiakaspalvelussa oli koettu henkilökohtaista venymistä ja joustavuutta. Organisaatiokohtaisesti **Trafia** kehuttiin siitä, että ilmailijoita on siellä paljon ja kun oikeat henkilöt löytyvät, kommunikaatio toimii. Kiitettiin myös sitä, että muutoksen käynnistäminen yhteistyön kehittämisen osalta tapahtui Trafian aloitteesta.

Finavian hyvinä puolina mainittiin yhteistyö, kampanjat, projektit ja koulutus (mm. Sera), hyvä lennonjohtopalvelu (ml. lennonvarmistus) sekä se, että on saatu tehtyä pohjasopimus lentonäytöksiin SIL:n kanssa. Finavian toiminnan todettiin olevan interaktiivista ja pyrkivän kehittymään yhdessä muiden toimijoiden kanssa.

SIL:n todettiin osaavan vaikuttaa Trafissa ja tuon kommunikoinnin olevan jatkuvaa. Sekä **SIL** että **SMLL** kokivat toiminnan päämäärän olevan molemmilla yhteneväinen. Lisäksi niiden todettiin antavan sidosryhmille rakentavaa kritiikkiä ja toimivan toisiaan täydentäen: suhteet **SIL:n** ja **SMLL:n** välillä toimivat. Hyvänä nähtiin myös **SMLL:n** aktiivinen toiminta ja käytännönläheiset ratkaisut sekä se, ettei **SMLL:n** ja **SIL:n** välillä ole varsinaista kilpailuasetelmaa.

Mikä yhteistyössä on hankalaa?

Haasteellisina asioina osallistujat näkivät selkeiden, kansallisten yhteistyöfoorumien puuttumisen, tietynlaisen ”kuppikuntaisuuden”, lajien osalta ajoittain kriittisen suhtautumisen muihin ilmailulajeihin sekä sen, että kentillä liikkuminen on monesti ongelmallista.

Organisaatiokohtaisesti ilmailuharrastajilta **Trafi** sai kritiikkiä palveluiden hinnoittelusta: erityisesti mainittiin korkeat maksut ja maksujen nouseminen (koulutuslupa) sekä maksuperustelain soveltaminen. Lisäksi kritisoitiin puhelinpalvelua ja sähköposteihin vastaamista: oikean henkilön löytäminen on vaikeaa asioissa, jotka eivät ole selkeästi tunnistettavissa johonkin tiettyyn yksikköön tai palveluun. Vastauksissa moitittiin jatkuvia organisaatiouudistuksia sekä todettiin, että toiminta on hidasta, koska ihmisillä on liikaa töitä, byrokratiaa on liikaa tai se on jäykkää.

Ilmailuharrastajien puolelta **Finavia** kritisoitiin maankäyttöpolitiikasta ja siitä, ettei se halua mahdollistaa yleisilmailijoiden tai maakuntakenttien toimintaa. Lisäksi harrastajat totesivat, ettei Finavia näe riittävästi yleisilmailua asiakkaana. Finavian tarjoama lennonjohtopalvelu sai sekä kiitosta että moitteita. Työryhmien tulosten purkukeskustelussa todettiin, että viime vuosina lennonjohtoa on kehitetty palvelevampaan suuntaan, mutta tätä työtä on tärkeää jatkaa, jotta yksittäiset kokemukset tai aiemmat käsitykset eivät luo vääriä mielikuvia ja kynnys ottaa yhteyttä lennonjohtoon olisi harrastajalla mahdollisimman matala. Myös Finavian kohdalla moitittiin maksujen korotuksia (paikoitus, kausikortti ym.) sekä raskasta byrokratiaa.

SIL:n kohdalla aiempaa organisaatiota kritisoitiin ”jämhähtämisestä” ja selkeän päämäärän puuttumisesta – sen ei koettu ajaneen riittävällä tavalla jäsenistön etuja esimerkiksi moottorilennon osalta. Sekä **SIL** että **SMLL** saivat moitteita ajoittaisesta asioiden kärjekkästä käsittelystä sosiaalisessa mediassa, tosin koskien lähinnä vain yksittäisiä jäseniä. **SMLL**:n toiminnan todettiin olevan joissakin asioissa liian suoraviivaista ja kärjekkää, jolloin vaarana on, että strategia kääntyy itseään vastaan.

Miten yhteistyötä voisi käytännössä parantaa?

Ryhmät tuottivat useita ehdotuksia, joista osa oli yleisempiä, osa yksityiskohtaisempia. Erityisesti kaivattiin säännöllisiä tapaamisia harrasteilmailun liittojen, Trafian ja Finavian kesken. Toivottiin myös yleisilmailutahojen yhteistyöfoorumia, esimerkiksi yhteisöllistä verkkoalustaa, yhteistä koulutusmateriaalia sekä tiedotuskanavia ja niiden aktiivista käyttöä. Yhteistyötä parantavaksi nähtiin se, että ilmailuharrastajat olisivat mukana alkusuunnittelussa ennen lausuntojen tai vastaavien ”isojen asioiden” eteenpäin viemistä. Osallistujien toiveena oli myös, että harrasteilmailun elinvoimaisuuteen ja toimintaedellytyksiin liittyvissä isoissa kysymyksissä näkemykset muodostettaisiin yhteistyössä ja asiat viestittäisiin yhdessä mm. liikenne- ja viestintäministeriön suuntaan. Lisäksi pohdittiin mm. keinoja lisätä yhteistyötä ja vähentää päällekkäisyyttä, kaivattiin näkyvyyttä ja muutoksia maksuasetuksiin ja lennonjohtajille käytännön lentokokemusta.

Organisaatiokohtaisesti **Trafille** ehdotettiin organisaation selkeyttämistä yleis- ja harrasteilmailun suhteen sekä toiminnan koordinoitua ja tehostamista liittojen kanssa, jotta saataisiin edistettyä harrasteilmailua ja parannettua lentoturvallisuutta ja palvelua asiakkaiden suuntaan. Lisäksi **Trafilta** toivottiin lisää ohjeistuksia asiakkaille. **SIL**:tä toivottiin panostusta toimintansa tarkoituksen toteuttamiseen ja **SMLL**:ltä puolestaan toiminnan tehostamista ja laajentamista jokaiselle lentoasemalle ja -paikalle. **Finavia** ei erikseen mainittu toimenpide-ehdotuksissa.

Yhdessä eteenpäin: toimintasuunnitelma

Anna-Maria Teperin mukaan onnistunut työpajatyöskentely osoitti, että eri toimijat pystyvät erittäin asiallisesti ja hyvässä hengessä keskustelemaan yhteisestä tavoitteesta eli yleisilmailun toiminnan ja keskinäisen yhteistyön kehittämisestä. Teperi näkee, että ammattiorganisaatioissa (Trafi, Finavia) meneillään olevat suuret muutokset vaikuttavat suoraan siihen, millaisiksi harrasteilmailijat kokevat toimintansa edellytykset. Toiminnan rakenteiden tulee olla toimivia, jotta viranomaisvelvoitteiden siirtäminen harrasteilmailijoille voidaan toteuttaa. Viranomaisen uusi rooli yhteistyön tukijana vaatii uudenlaista osaamista, asiakkaan kohtaamista ja itsensä altistamista myös kritiikille, jotta päästään miettimään ratkaisuja ja toteuttamaan uudistuksia.

Teperi toteaa, että harrasteorganisaatiot (SIL, SMLL) ovat jo luoneet monia toiminnan rakenteita, mutta erityisesti tiettyjä osa-alueita kannattaa vielä tarkastella siitä näkökulmasta, mikä jo toimii tai missä on kehitettävää. Näitä ovat oman organisaation perustehtävä ja rooli ("Miksi olemme olemassa?"), johtaminen ja sen käytännöt (erityisesti turvallisuusjohtaminen ja osaamisen johtaminen) sekä sisäinen ja ulkoinen viestintä. Kaikkien edellä mainittujen tulisi tukea yksittäisten ilmailuharrastajien osaamista ja heidän sitouttamistaan turvallisuuskulttuuriin. Myös ammattiorganisaatiot voivat pohtia näitä erityisesti siltä kannalta, miten edellä mainitut rakenteet näkyvät suhteessa yleisilmailuun: miten asioita johdetaan, miten ollaan yhteistyössä, mikä on oma panos, mihin ollaan valmiita ja mitä osaamisalueita tulee kehittää, jotta yleisilmailun turvallisuus kehittyy.

Työpajan tuloksista työstetään seuraavaksi konkreettinen toimintasuunnitelma, johon kaikki osapuolet sitoutuvat. Toimintasuunnitelma pitää sisällään yhteiset tavoitteet, toimenpiteet, niiden vastuutahot ja aikataulun.

Osa toimenpiteistä on isoja ja hitaasti toteutettavia, kuten esimerkiksi organisaatioiden toiminnan kehittäminen. Osa puolestaan on nopeastikin toteutettavissa, kuten yhteistyöfoorumien luominen. Tuloksien käsittelyä jatketaan myös tästä eteenpäin yhteistyössä ilmailuyhteisön kanssa.

Harrasteilmailun turvallisuuden kehittyminen vaatii sekä harrasteilmailu- että ammattiorganisaatioiden tiivistä, yhteistä sitoutumista tavoitteeseen ja asioiden konkreettista tekemistä, jotta tavoitteet saavutetaan. Koska 'likoon laittautuminen' onnistui tässä työpajassa, se onnistuu Teperin mukaan kyllä jatkossakin, eli kaikki onnistumisen edellytykset ovat olemassa.