

**Hiipivä konflikti:  
Lentolan Formula Karting -radan konflikti osapuolten  
vuorovaikutuksen näkökulmasta**

Jenni Kuja-Aro  
Aluetieteen pro gradu -tutkielma  
Tampereen yliopisto  
Kauppa- ja hallintotieteiden tiedekunta  
Yhdyskuntatieteiden laitos  
Toukokuu 2010

Tampereen yliopisto  
Yhdyskuntatieteiden laitos

KUJA-ARO, JENNI: Hiipivä konflikti: Lentolan Formula Karting -radan konflikti osapuolten vuorovaikutuksen näkökulmasta

Aluetieteen pro gradu -tutkielma, 84 sivua, 7 liitesivua

Toukokuu 2010

---

Tutkimus käsittelee maankäytön konfliktin rakentumista konfliktin osapuolten vuorovaikutuksen näkökulmasta. Tarkempana tarkastelukohteena on Kangasalan kunnassa sijaitseva Lentolan Formula Karting -rata. Aihe rajattiin alkamaan radan suunnittelun ja rakentamisen alkuvaiheista vuodesta 1989 ja päättymään vuoden 2008 loppuun, kun tutkimuksen teko aloitettiin. Konfliktin osapuolina ovat Kangasalan kunnan ympäristönsuojeluviranomaiset, Tampereen seudun FK-ratayhdistys ja rataa lähellä sijaitsevan Asemanseudun asuinalueen asukkaita. Konfliktitilanne oli käynnissä koko tarkastelujakson ajan, joten tutkimuksen näkökulmaksi muodostui konfliktiprosessin rakentuminen, tapahtumien kulku ja osapuolten vuorovaikutuksen piirteet prosessin kuluessa.

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten osapuolten välille syntyi konfliktitilanne maankäytön suunnitteluprosessissa ja millaiset tekijät osapuolten välisessä vuorovaikutuksessa vaikuttivat konfliktin syntyyn ja kärjistikä konfliktia. Tutkimuksen aineisto koostui yhdeksästä teemahaastattelusta ja Kangasalan ympäristölautakunnan kokouspöytäkirjoista liitteineen. Haastateltavat edustivat kaikkia konfliktiprosessin osapuolia, joten kaikkien osapuolten näkemyksiä saatiin esiin. Haastatteluaineiston analyysin työkaluna käytettiin laadullista sisällönanalyysia. Analyysi on perustaltaan aineistolähtöistä, mutta maankäytön suunnittelun konflikteja, konfliktien prosessinäkökulmaa ja vuorovaikutusta koskeva teoreettinen kirjallisuus ohjasi teemojen muodostamista.

Analyysissä tarkasteltiin konfliktin tapahtumakulkua prosessinäkökulmasta. Konfliktista erotettiin sen historian, syntymisen, kärjistymisen ja ylläpidon vaiheita. Vaiheita tarkasteltiin erityisesti osapuolten vuorovaikutuksen näkökulmasta. Tutkimus osoitti, että vuorovaikutuksen määrällä, laadulla ja ajoituksella on suuri merkitys konfliktin syntymiseen ja kehittymiseen. Vuorovaikutuksen ongelmat liittyivät tässä tapauksessa erityisesti sen myöhäiseen ajoitukseen, vähäiseen vaikuttavuuteen ja osapuolten välille muodostuneeseen vastakkainasetteluun. Vuorovaikutuksella nähtiin kuitenkin olevan tärkeä rooli myös konfliktin ratkaisun kannalta.

# SISÄLLYS

<b>1 Johdanto.....</b>	<b>1</b>
<b>2 Tutkimuksen lähtökohdat .....</b>	<b>4</b>
2.1 Tapaustutkimus .....	4
2.2 Tutkimuksen rajaaminen .....	5
2.3 Tapauksen yleistettävyys .....	6
2.4 Tutkijan asema .....	8
<b>3 Tutkimusaineisto ja -menetelmät .....</b>	<b>10</b>
3.1 Haastatteluaineisto ja asiakirjat .....	10
3.2 Laadullinen sisällönanalyysi .....	13
<b>4 Lentolan FK-rata – ratasuunnitelmasta konfliktiksi.....</b>	<b>14</b>
<b>5 Maankäytön konfliktit .....</b>	<b>18</b>
5.1 Konflikti käsitteenä .....	18
5.2 Konflikti maankäytön ongelmatilanteena .....	19
5.2.1 NIMBY-kiistat .....	22
5.3 Konflikti prosessina .....	23
5.3.1 Konfliktin syitä ja konfliktia kärjistäviä tekijöitä .....	26
5.4 Vuorovaikutus konfliktitilanteissa .....	30
5.4.1 Vuorovaikutus – ongelma vai ratkaisu? .....	31
5.4.2 Erilaiset näkökulmat vaikeuttavat vuorovaikutusta .....	35
5.4.3 Toimijoiden vastakkainasettelu.....	36
<b>6 FK-radan konfliktin vaiheet ja osapuolten intressit .....</b>	<b>40</b>
6.1 Tapahtumien kulku osapuolten näkökulmista.....	41
6.1.1 Pitkä ja monitahoinen lupaprosessi .....	42
6.1.2 Keskeneneräisestä rakennusmaasta SM-tasoiseksi Formula Karting -radaksi .....	43
6.1.3 Rauhallisesta luontoalueesta meluhaitaksi .....	44
6.2 Osapuolten intressit ja tavoitteet .....	46
6.2.1 FK-ratayhdistys .....	47
6.2.2 Aukkaat.....	48
6.2.3 Valvova viranomainen .....	49
<b>7 Vuorovaikutus FK-radan konfliktissa .....</b>	<b>51</b>
7.1 Vuorovaikutuksen piirteet.....	51
7.1.1 Kolme osapuolta, yksi yhteistyötaho .....	51
7.1.2 Tiedon saanti .....	53
7.1.3 Henkilöityminen.....	54
7.1.4 Luottamus.....	56
7.1.5 Pyrkimys yhteistyöhön.....	57
7.1.6 Prosessin solmukohdat .....	60
7.2 Konfliktin vuorovaikutuksen haasteet .....	63
7.2.1 Konfliktia kärjistävät tekijät.....	63
7.2.2 Vastakkainasettelu .....	64
7.3 Tulevaisuus .....	73

<b>8 Päätelmät .....</b>	<b>75</b>
<b>Lähteet.....</b>	<b>81</b>
<b>Liitteet .....</b>	<b>85</b>
Liite 1. FK-radan prosessi 1989–2008 .....	85
Liite 2. Tutkimuksen tausta-aineisto .....	90
Liite 3. Haastattelurunko .....	91

# 1 Johdanto

Tässä pro gradu -tutkielmassa käsitellään vuorovaikutuksen asemaa maankäytön konflikteissa. Vuorovaikutteinen ja osallistuva suunnittelu, mutta samalla myös maankäytön konfliktitilanteet ovat tulleet Suomessa ajankohtaisiksi maankäyttö- ja rakennuslain uudistuksen myötä 1.1.2000. Lain uudistamisen tavoitteiksi on asetettu muun muassa suunnitteluprosessien avoimuuden ja vuorovaikutteisuuden lisääminen sekä vaikutusmahdollisuuksien turvaaminen omaa elinympäristöä koskevassa päätöksenteossa. Tavoitteiden toteuttamiseksi käytännössä kuntien tulee laatia jokaisen suunnitteluprosessin yhteydessä ainutlaatuinen, paikalliset olosuhteet huomioon ottava osallistumis- ja arviointisuunnitelma. (Leino 2000, 2–3.) Osallistumismahdollisuuksien ja vuorovaikutteisuuden korostaminen ei ole kuitenkaan poistanut ongelmia, vaan se on tehnyt niistä pikemminkin näkyviä (Peltonen ym. 2006, 109–110). Mitä enemmän suunnittelussa on mukana eri osapuolia, sitä enemmän siinä on erilaisia näkemyksiä, toiveita, tavoitteita ja vaatimuksia. Juuri näistä ristiriitaisista aineksista syntyvät maankäytön konfliktit.

Maankäytön konflikteihin ja ympäristökonflikteihin liittyvää tutkimusta on tehty paljon sekä Suomessa että muualla. Tutkimukset liittyvät laajasti konfliktiprosessien eri vaiheisiin konfliktien syntymisestä niiden hallintaan ja ratkaisukeinoihin. Myös näkökulmat vaihtelevat tapauksesta ja tutkijasta riippuen. Konfliktien hallinnan ja ratkaisukeinojen tutkimuksista ja ohjeistuksista huolimatta konflikteja syntyy edelleen, jopa enemmän kuin aiemmin. Peltonen ym. (2006, 18) viittaavatkin vuonna 2003 Suomessa tehtyyn maankäytön konflikteja kartoittavaan kyselyyn, jossa kävi ilmi, että yli 60 % suunnittelijoista oli ainakin jokseenkin sitä mieltä, että “kohtaan maankäytön konflikteja usein työssäni” ja samoin noin 60 % katsoi, että “konfliktit ovat lisääntyneet viime vuosina”.

Vaikka jokainen konflikti on tavallaan ainutlaatuinen, konflikteissa on tunnistettavissa toistuvia osatekijöitä, joiden avulla konfliktia on helpompi hahmottaa (Peltonen & Kangasoja 2009, 89). Tässä tutkimuksessa tarkastellaan yhtä paikallista maankäytön konfliktitapausta, Kangasalan Lentolan Formula Karting -radan ympärille rakentunutta kolmen osapuolen, Kangasalan kunnan ympäristönsuojeluviranomaisten, Tampereen seudun FK-ratayhdistyksen ja Aseman asuinalueen asukkaiden, välistä kiistaa. Tapauksesta tekee ainutlaatuisen muun muassa se, että vaikka

osapuolten välinen konflikti on syntynyt 2000-luvun puolella, prosessi ei ole päässyt maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteena olevan osallistumisvaatimuksen piiriin. Radan suunnittelun ja rakentamisen prosessi on alkanut jo 1980-luvun lopussa, jolloin lainsäädäntö, suunnittelukäytännöt ja näkemykset vuorovaikutteisesta suunnittelusta erosivat paljon nykyisestä. Radan sijaintia ei ole ratkaistu kaavalla, vaan radan sijoittamiselle ja rakentamiselle on annettu erilaisia lupia 1990-luvun kuluessa. Tutkimuksen kohteena olevaa konfliktia kuvaa lisäksi sen vaivihkaisuus. Rata oli lähes valmiina siinä vaiheessa, kun toiminnalle haettiin ympäristölupaa 2000-luvun alussa ja asukkaat havahtuivat siihen, mitä oli tapahtumassa. Osapuolten välillä ei siis ollut nykylainsäädännön vaatimusten mukaista vuorovaikutusta vielä radan sijoituspaikkaa suunniteltaessa. Osallistuminen ja vaikuttaminen ovat tapahtuneet muistutusten, valitusten ja osapuolten yhteisten tapaamisten kautta ympäristönsuojelulain mukaisen ympäristölupaprosessin ja radan toiminnan aikana.

Tapauksesta nousee silti esiin samankaltaisia kysymyksiä kuin lähes mistä tahansa suunnitteluprosessista, jossa on mukana vaatimus osallistumisesta ja vuorovaikutteisuudesta. Mikä on riittävää osallistumista, ketkä ovat osallisia, onko osallistumisella todella vaikutusta? Tässä tapauksessa esiin nousee lisäksi kysymys siitä, miksi lainmukaisesti toteutetusta suunnittelu- ja lupaprosessista muodostuu konfliktitilanne. Tämän tutkimuksen tavoitteena on pohtia näitä kysymyksiä Lentolan Formula Karting -radan tapauksen pohjalta osapuolten vuorovaikutuksen näkökulmasta, jokaisen konfliktin osapuolen näkemykset huomioiden. Tutkimuskysymyksiä ovat

**1) Miten osapuolten välille syntyy konfliktitilanne maankäytön suunnitteluprosessissa?**

- Miten lupa- ja rakennusprosessi on edennyt konfliktitilanteeksi?
- Millaista osapuolten vuorovaikutus on ollut ajallisesti tarkasteltuna?

**2) Millaiset asiat osapuolten välisessä vuorovaikutuksessa vaikuttavat konfliktiin syntyyn ja kärjistävät konfliktia?**

- Mitkä ovat vuorovaikutuksen solmukohtia?
- Miten osapuolet kokevat oman asemansa konfliktissa ja miten he määrittelevät muiden osapuolten asemaa?

Ensimmäisen kysymyksen näkökulma taustoittaa konfliktin vaiheita ja auttaa hahmottamaan tapahtumien kulkua. Toisen tutkimuskysymyksen avulla tarkastellaan tutkimuksen kannalta keskeistä näkökulmaa, osapuolten välisen vuorovaikutuksen dynamiikkaa. Tutkimus rakentuu siten,

että luvussa 2 esitellään lyhyesti tutkittava tapaus ja tapaustutkimuksen piirteitä, tapauksen rajausta ja yleistettävyys sekä tutkijan asema. Luvussa 3 esitellään tutkimuksen aineisto ja tutkimusmenetelmät. Luvussa 4 kerrotaan tarkemmin Lentolan FK-radan vaiheista: lupaprosessista, toiminnasta ja eri osapuolten osuudesta prosessiin. Luku 5 koostuu tutkimuksen teoreettisesta taustasta ja viitekehystä. Siinä esitellään maankäytön konfliktien piirteitä, konfliktien prosessinäkökulmaa sekä vuorovaikutusta konfliktilanteiden näkökulmasta. Aineiston analyysi jakautuu kahteen osaan. Luvussa 6 tarkastellaan Lentolan Formula Karting -radan ympärille rakentunutta konfliktia pääasiassa ensimmäisen tutkimuskysymyksen näkökulmasta. Siinä eritellään konfliktia prosessinäkökulmasta, osapuolten näkemyksiä tapahtumien kulusta ja osapuolten keskeisiä intressejä. Luku 7 syventää ensimmäisen tutkimuskysymyksen näkökulmaa ja vastaa toiseen tutkimuskysymykseen. Luvussa tarkastellaan vuorovaikutuksen piirteitä ja haasteita haastatteluaineiston pohjalta. Päätekläluvussa 8 esitellään tutkimuksen keskeisiä tuloksia ja pohditaan konfliktitapauksen tulevaisuutta.

## 2 Tutkimuksen lähtökohdat

### 2.1 Tapaustutkimus

Tämä tutkimus keskittyy Kangasalan Lentolan Formula Karting -radan rakentamis- ja lupaprosessiin sekä toimintaan vuosina 1989–2008. Tutkimusstrategiana on tapaustutkimus. Tapaustutkimuksen tavoitteena on saada yksityiskohtaista tietoa yksittäisestä tapauksesta, tässä tutkimuksessa siis Lentolan Formula Karting -radan ympärille rakentuneesta konfliktista osapuolten vuorovaikutuksen näkökulmasta. Tapaustutkimuksen tavoitteena on tyypillisesti ilmiöiden kuvailu. Kohteena voi olla yksilö, ryhmä tai yhteisö ja kiinnostuksen kohteena usein prosessit. (Hirsjärvi ym. 2007, 130–131.)

FK-radon ympärille rakentuneen konfliktin osapuolina on kunnan viranomaisia, yhdistys ja asukkaita:

- Kangasalan kunta (ympäristönsuojelu, ympäristölautakunta, rakennusvalvonta, rakennuslautakunta ja ympäristöterveydenhuolto),
- Tampereen seudun FK-ratayhdistys ry, joka on hakenut radalle ympäristöluvan, sekä
- Aseman asuinalueen yksittäisiä asukkaita ja Asemaseudun omakotiyhdistys ry.

Aseman asuinalueen asukkaat ovat toimineet prosessissa sekä yksityishenkilöinä että Asemaseudun omakotiyhdistys ry:n jäseninä. Tässä tutkimuksessa viitataan FK-ratahanketta vastustaviin tai sen toiminnasta häiriintyneisiin asukkaisiin kuitenkin yhtenä osapuolena riippumatta siitä, ovatko he toimineet yksityishenkilöinä vai omakotiyhdistyksen jäseninä. Kaikki Aseman alueen asukkaat eivät ole mukana konfliktissa. Tässä tutkimuksissa käsitellään kuitenkin vain niiden asukkaiden näkemyksiä, jotka ovat olleet konfliktissa mukana ja kokeneet toiminnan häiritseväksi.

Tässä tutkimuksessa Kangasalan kunnan rooli tarkoittaa ensisijaisesti ympäristönsuojeluviranomaisen roolia prosessin osapuolena ja luvan valvojana. Prosessin kuluessa kuntaan, mm. kunnanjohtajaan ja luottamushenkilöihin, on pyritty vetoamaan laajemminkin ja kunta on välillä mielletty yhdeksi osapuoleksi. Radalle myönnetyn ympäristöluvan valvonta kuuluu kuitenkin kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle ja samalla se on pääasiallinen yhteystaho sekä



asukkaille että FK-ratayhdistykselle. Rataa koskevat päätökset on tutkimuksen tarkastelujakson aikana tehty ympäristölautakunnassa. Nykyisin ne tehdään rakennus- ja ympäristölautakunnassa.

Tapaustutkimuksessa aineistoa voidaan kerätä useita eri metodeita käyttämällä, kuten havainnoinnin, haastattelujen ja dokumenttien avulla. (Hirsjärvi ym. 2007, 130–131.) Tapaustutkimusta ei voida kuitenkaan pitää ainoastaan aineistonkeruun tekniikkana, sillä se mahdollistaa erilaisten tiedonkeruu- ja analyysitapojen käytön. Tapaustutkimuksessa voidaan käyttää sekä kvantitatiivisia että kvalitatiivisia menetelmiä. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.) Tämä tutkimus on kvalitatiivinen tutkimus, jossa aineistona on käytetty teemahaastattelujen avulla kerättyä materiaalia ja erilaisia tapahtumien kulkua selventäviä asiakirjoja. Aineiston analyysissä on käytetty sisällönanalyysia.

Tutkimuksessa käytetään radasta nimitystä FK-rata, sillä se on vakiintunut käyttöön sekä asiakirjoissa että puheessa. Tapahtumien kulkua on kuvattu luvussa 4 ja taulukko prosessin vaiheista löytyy liitteestä 1. Taulukkoon on koottu tutkimuksen kannalta tärkeimpiä tapahtumia, joiden avulla on helpompi hahmottaa prosessin kulkua tarkastelujakson aikana. Taulukkoon ei ole kirjattu kaikkia yksittäisiä tapahtumia, vaan siinä on pyritty antamaan kattava kokonaiskuva prosessista tutkimuksen näkökulma huomioiden. Liitteen 1 taulukko pohjautuu Kangasalan kunnan diaarimerkintöihin FK-rataan liittyvistä asioista ja ympäristölautakunnan kokouspöytäkirjoihin liitteineen, jotka on esitetty liitteessä 2.

## **2.2 Tutkimuksen rajaaminen**

Yksi tapaustutkimuksen tärkeimmistä ja haasteellisimmista vaiheista on tapauksen rajaaminen ja tutkimuksen näkökulman tarkentaminen. Rajaamisessa kiinnitetään usein huomiota temaattiseen, alueelliseen ja ajalliseen ulottuvuuteen sekä siihen, miten rajaukset tehdään eri ulottuvuuksien välillä ja niiden sisällä. (Malmsten 2007, 57, 72; Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.) Tässä tutkimuksessa alueellinen rajaus oli selkeä, sillä tutkittava tapaus koskee Lentolan FK-rataa. Temaattinen rajaus, eli tutkimuksen näkökulma, liittyy FK-radan ympärille rakentuneeseen konfliktiin. Tarkempi lähestymistapa konfliktiin oli tapahtumien kulku prosessin rakennusvaiheen ja toiminnan aikana sekä konfliktin osapuolten vuorovaikutus prosessin aikana. Tarkasteltaviksi

osapuoliksi rajautuivat ne tahot, ja tarkemmin ne henkilöt, joiden välillä oli ollut vuorovaikutusta ja joiden välille oli syntynyt konfliktitilanne tarkastelujakson aikana. Kangasalan kunnassa, asukkaissa ja FK-ratayhdistyksessä oli muitakin henkilöitä, jotka olivat olleet projektin kanssa tekemisissä. Lisäksi Aseman asuinalueella oli asukkaita, jotka eivät kokeneet toimintaa häiritsevänä. Näiden henkilöiden haastattelemisen ei kuitenkaan ollut tutkimuksen tarkastelujakson ja näkökulman kannalta tarpeellista.

Tutkimuksen ajallinen rajausta määrittyi FK-radan rakennusprosessin aloittamisen, osapuolten vuorovaikutuksen ja tutkimusprosessin ajankohdan perusteella. FK-rataproessin voidaan katsoa alkaneen vuonna 1989, kun Kangasalan kunta vuokrasi Tampereen Formula K-kerholle Harakkalan tilan Kangasalan Lentolan kylässä. Vuonna 1991 radalle myönnettiin ensimmäinen rakennuslupa. Varsinainen ajotoiminta radalla alkoi syyskuussa 2006. Osapuolet ja toimijat ovat tulleet prosessiin mukaan eri vaiheissa. Tiiveintä vuorovaikutus osapuolten välillä on ollut ajotoiminnan alettua ja ajokausina 2007 ja 2008. Empiirinen tarkastelu on rajattu päättymään vuoden 2008 loppuun, sillä tutkimuksen teko aloitettiin vuoden 2008 lopussa. Vuoden 2009 alusta Kangasalan kunnassa aloitti toimintansa uusi valtuusto ja samalla uusi rakennus- ja ympäristölautakunta, jossa FK-rataa koskevat päätökset tehdään. Lisäksi tilanne osapuolten välillä oli melko vakaa eikä muutoksia toiminnassa tai yhteistyössä ollut näkyvissä lähitulevaisuudessa. Toiminnan ympäristölupa on voimassa toistaiseksi ja hakemus lupamääräysten tarkistamiseksi on määrätty tehtäväksi vuoden 2012 loppuun mennessä.

### ***2.3 Tapauksen yleistettävyyys***

Tapaustutkimukselle tyypilliset kuvailevat menetelmät eivät välttämättä pyri selittämään yhteyksiä ilmiöiden välillä tai testaamaan hypoteeseja. Sen sijaan tavoitteena on tutkimuskohteen systemaattinen, tarkka ja totuudenmukainen kuvailu. Tapausta tutkimalla pyritään lisäämään tietoa yksittäisestä tapauksesta, mutta tiedon yleistettävyyys jakaa mielipiteitä. Siitä huolimatta tuloksia on hyvä pohtia laajemmassa mittakaavassa. Vaikka tapauksia ei voitaisi täysin yleistää, tutkimus voi tarjota yksittäistapauksen ylittävää tietoa ja tuloksia voidaan mahdollisesti soveltaa muualla tai ne voivat opettaa jotain vastaaville tutkimusprosesseille. Leino (2007) toteaa, että toimiva tilanteen analyysi on enemmän kuin yksittäinen tapaus. Toimivasta analyysistä muodostuu

kokonaisnäkemys, josta nousee esiin yleisesti tärkeitä teemoja ja uusia tarkastelukulmia. Tapaustutkimuksen tarkoitus ei ole yhden totuuden todistaminen, vaan sen avulla voidaan oppia uutta tietystä ilmiöstä. Tulosten merkitystä ja edustavuutta voidaan vahvistaa esittämällä perusteellinen kuvaus aineistosta ja analyysistä. (Eskola & Suoranta 1998, 66; Laine ym. 2007, 32; Leino 2007, 214; Peuhkuri 2007, 130–131; Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

Vaikka tapaustutkimus on usein yleisen ongelman tutkimista yhden tapauksen kautta, monissa tutkittavissa tapauksissa on kuitenkin tavoitteena antaa laajempi käsitys taustalla olevasta aiheesta (Leino 2007, 216–218). Tämän tutkimuksen tapauksena on Lentolan FK-rataan liittyvä konflikti. Tapaus liittyy yleisellä tasolla laajemmin maankäytön konflikteihin, vuorovaikutukseen ja osallistumiseen liittyviin ongelmiin ja kysymyksiin. Tutkimuksen tavoitteena on ymmärtää yksityiskohtaisemmin FK-rataan liittyvän konfliktin osapuolten vuorovaikutuksen piirteitä ja merkitystä konfliktin syntymiselle ja kärjistymiselle. Yleisen tason ongelmat ja tietyn tapauksen piirteet kietoutuvat kuitenkin yhteen. FK-radon konfliktitapauksen vuorovaikutuksen ongelmien taustalla on esimerkiksi asukkaiden näkemyksiä osallistumisen mahdollisuuksista ja vaikuttavuudesta sekä kunnan viranomaisten näkemyksiä osallistumisen ja vuorovaikutuksen riittävydestä lainsäädännön näkökulmasta. Osapuolten vuorovaikutuksen dynamiikassa on siten sellaisia piirteitä, joita voidaan tarkastella yleisemmällä tasolla ja joista voidaan oppia jotain tulevia tapauksia ajatellen.

Laineen ym. (2007) mukaan tapaustutkimusten tyypittely avaa yhden näkökulman yleistämisen kysymykseen. He jakavat tutkimukset erilaisiin tyyppihin, jotka määrittelevät yleistettävyyden rajat ja sen, mitä tapauksesta voidaan sanoa. Tapausten tyypit ovat kriittinen, äärimmäinen, ainutlaatuinen, tyypillinen, paljastava, tulevaisuudesta kertova ja pitkittäisotokseen perustuva tapaus. Tämän erottelun pohjalta FK-rataan liittyvää konfliktia kuvaa parhaiten tyypillinen tapaus. Laineen ym. mukaan tyypillinen tapaus on tilanne, asia tai prosessi, joka oletetaan tutkittavilta seikoiltaan keskimääräiseksi. Siinä yhdistyy monia ilmiökategorian ominaispiirteitä ja siksi se voi olla hyvä valinta laajentamaan ja tarkentamaan teoriaa. (Laine ym. 2007, 31–34.) Täysin tyypillistä tapausta on kenties mahdoton määritellä, koska jokaisessa tapauksessa lienee tiettyjä ainutlaatuisia piirteitä. FK-rataan liittyvässä konfliktissa ilmenee kuitenkin monia maankäytön konflikteihin ja osapuolten vuorovaikutuksen ongelmiin konfliktitilanteissa liittyviä tyypillisiä piirteitä.

## **2.4 Tutkijan asema**

Tutkijan tulee aina huomioida oma asemansa suhteessa tutkimukseen ja tutkittaviin. Tutkija on objektiivisuus- ja subjektiivisuuskysymysten äärellä, sillä hänen tehtävänä on tutkia tutkittavien tarjoamaa tietoa jostakin ilmiöstä vaikuttamatta kuitenkaan tuotettuun tietoon itse. Objektiivisuus edellyttäisi sitä, että tutkija katsoisi tutkimuskohdetta ja -ilmiötä ulkoapäin, puolueettoman sivustakatsojan näkökulmasta. Täydellinen objektiivisuus ei kuitenkaan ole mahdollista, sillä itseään ja omaa ajattelua ei ole mahdollista sulkea täysin pois. Siksi riittää, että tutkija pyrkii aktiivisesti tiedostamaan omat asenteensa ja uskomuksensa sekä toimimaan siten, etteivät ne vaikuttaisi tutkimukseen liiaksi. (Eskola & Suoranta 1998, 17; Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

Tutkittava tapaus tuli minulle tutuksi ja herätti mielenkiintoni työskennellessäni ennen aiheen valintaa Kangasalan kunnan ympäristönsuojelussa harjoittelijana ja projektisihteerinä. Työtehtäväni eivät kuitenkaan liittyneet FK-radon ympäristöluvan valvontaan tai siihen liittyvään konfliktiin. En myöskään työskennellyt Kangasalan kunnassa tutkimuksen haastattelujen tekemisen aikaan. Keskustelin aiheen valinnasta silloisen ympäristöpäällikön kanssa, mutta alusta asti oli selvää, että en tee tutkimustani minkään tahon toimeksiannosta tai yksittäisestä näkökulmasta. Tavoitteeni oli saada kaikkien osapuolten näkemykset tasapuolisesti kuuluviin sekä tarkastella konfliktitilannetta ulkopuolisen näkökulmasta. Kerroin asemastani ja tutkimukseni näkökulmasta kaikille haastateltaville. Saaranen-Kauppinen ja Puusniekka (2006) huomauttavatkin, että tutkijan asemassa keskeistä on luottamus. Tutkittavien pitää siis voida luottaa siihen, että heidän anonymiteettinsa säilyy ja heille kerrotaan rehellisesti tutkimuksen tarkoituksesta ja mahdollisista vaikutuksista.

Tapaustutkijan tulee ottaa huomioon monia eri asioita, kuten tehdäänkö tutkimusta paikallisista ihmisistä, heidän kanssaan vai heitä varten sekä miten nämä ihmiset suhtautuvat tutkimukseen ja tutkijaan. Lisäksi konfliktitilanteita tutkiessa tulee huomioida, miten erilaisia jännitteitä voi ylittää tutkia, miten konfliktitilanne määritellään ja rajataan sekä miten vältetään tutkimasta tilannetta yksipuolisesti. Tutkimussuhteen kannalta olennaisia tekijöitä ovat luottamuksellisuus, tutkijan oma ulkopuolisuus ja saadun informaation palauttaminen tutkimustuloksina. Kuusisto-Arponen (2007) huomauttaa, että konfliktitapauksen dynamiikkaa muodostuu useista suhteellisista totuuksista. Tutkijan tulee olla tarkkana, ettei hän ota kantaa yhden totuuden oikeellisuudesta suhteessa johonkin toiseen totuuteen. Konfliktitapauksissa on tärkeää kyetä tulkitsemaan moniäänisyyttä ja politisoituneita suuria kertomuksia. (Kuusisto-Arponen 2007, 231–232.)

Tämä tutkimus on tehty paikallisista ihmisistä, mutta osittain myös heitä varten. Tutkimuksen tavoitteena ei ole ratkaista konfliktitilannetta ja osapuolten välisiä ongelmia. Konfliktin vaiheiden ja osapuolten näkemysten kerääminen yhteen saattaa kuitenkin auttaa hahmottamaan konfliktin kokonaisuutta paremmin. Moni haastateltavista kertoi, että he ovat kiinnostuneita valmiista tutkimuksesta ja siitä, minkä näkemyksen ulkopuolinen tutkija saa tilanteesta. He totesivat, että tutkimus saattaa parhaimmillaan avata osapuolten silmiä toisten näkemyksille ja auttaa ymmärtämään kokonaisuutta etäämmältä.

Kuusisto-Arposen (2007) mukaan tutkija on aina välttämättä ulkopuolinen, mutta tutkijalla voi silti olla monia erilaisia tutkimuspositioita tutkimuksen aikana. Hän voi olla osapuolille sisäpuolinen tai ulkopuolinen tarkkailija, tai toimija, joka on ystävä tai vihollinen. Konfliktitapausten ja vastakkainasetteluiden yhteydessä tutkijan positiot tulevat korostuneesti esiin, sillä tällaisissa tapauksissa ”me” ja ”toiset” akseli on jo valmiiksi aktivoitunut ja usein lisäksi kärjistynyt. Tutkija etsii omaa paikkaansa samalla kun eri tahot testaavat tutkijan luotettavuutta ja asemaa suhteessa tutkittaviin osapuoliin. Kuusisto-Arposen mukaan tutkija aloittaa tiensä lähes aina positioista, jossa hän on ulkopuolinen ja samalla epämääräisesti ei-luotettava. Ulkopuolisen positioista alkaa aikaa vievä matka uskottavuuden ja luottamuksen rakentamiseksi, joka on kussakin konfliktitapauksessa omanlaisensa. (Kuusisto-Arponen 2007, 232, 234–237.) Tässä tutkimuksessa olin entuudestaan tuttu osalle haastateltavista kunnan edustajista, mutta en muille haastateltaville. Kaikki haastateltavat tuntuivat suhtautuvan minuun kuitenkin lähinnä tarkkailijana, joka oli toisille hieman sisäpuolisempi kuin toisille. Kun olin aluksi kertonut taustastani ja tutkimuksen tavoitteista ja näkökulmasta, haastateltavat osallistuivat mielellään ja halusivat tuoda oman osapuolensa näkökulman esiin. Konfliktitilanne ei tässä tapauksessa ollut niin pahasti tulehtunut tai aihe niin arka, että luottamuksen kanssa olisi ollut näkyviä ongelmia tutkijan ja tutkittavien välillä.

## 3 Tutkimusaineisto ja -menetelmät

### 3.1 Haastatteluaineisto ja asiakirjat

Tutkimusaineisto koostuu haastatteluista, Kangasalan kunnan ympäristölautakunnan kokouspöytäkirjoista liitteineen sekä Kangasalan kunnan diaarimerkinnöistä FK-rataan liittyvistä asioista (liite 2). Kokouspöytäkirjat liitteineen ovat julkisia asiakirjoja ja ne ovat saatavissa Kangasalan kunnan ympäristönsuojelusta. Haastattelut ovat tutkimuksen tärkein empiirinen aineisto, mutta muut käytetyt aineistot auttavat taustoittamaan ja selventämään tapahtumien kulkua ja konfliktin synnyn ja kulun vaiheita. Tapaustutkimuksille onkin tyypillistä aineistotriangulaatio eli useiden erityyppisten, mutta toisiaan täydentävien aineistojen käyttäminen. Toisiaan täydentävien aineistojen käyttö auttaa vastaamaan ilmiöiden monimutkaisuuteen, selvittämään mistä tapauksessa on kyse ja tällä tavoin vahvistamaan tulosten ja johtopäätösten luotettavuutta. (Laine ym. 2007, 24.)

Haastatteluaineisto kerättiin teemahaastatteluin. Teemahaastattelu on tutkimushaastattelun muoto, joka on puolistrukturoitu haastattelumenetelmä. Puolistrukturoitujen haastattelujen tunnuspiirre on, että jokin haastattelun näkökulma on lyöty lukkoon, mutta kaikkia ei. Kysymykset tai teemat voivat esimerkiksi olla kaikille haastatelluille samat, mutta vastauksia ei ole sidottu vastausvaihtoehtoihin. Teemahaastattelu kohdennetaan tietyihin teemoihin, joista keskustellaan. Haastattelu etenee usein yksityiskohtaisten kysymysten sijaan tiettyjen keskeisten teemojen varassa. Teemahaastattelun menetelmä vapauttaa pääosin haastattelun tutkijan näkökulmasta ja tuo esiin tutkittavien äänen. (Hirsjärvi & Hurme 2000, 47–48.)

Tutkimuksen aineisto koostuu yhdeksästä teemahaastattelusta. Haastateltavat valittiin siten, että prosessin kulun ja konfliktin syntymisen kannalta keskeisten toimijoiden näkökulmat tulivat mukaan tutkimukseen. Haastateltavista neljä oli kunnan edustajia, kolme Aseman asuinalueen asukkaita ja kaksi Tampereen seudun FK-ratayhdistyksen edustajia. Tampereen seudun FK-ratayhdistys on hakenut toiminnalle ympäristöluvan ja Kangasalan kunnan ympäristönsuojeluviranomaiset ympäristöluvan myöntäjinä ja lupaehtojen noudattamisen valvojina ovat käytännössä yhteystaho eri osapuolten välillä. Haastatellut ovat olleet pääosin tiiviisti mukana

tapahtumissa tutkimuksen kohteena olleen aikajakson kuluessa. Kaikki haastattelupyynnön saaneet lupautuivat haastatteluun.

Usein aineiston riittävyyden mittarina käytetään saturaatiota eli aineiston kylläntymistä. Saturaatiolla tarkoitetaan tilannetta, jossa lisäaineiston kerääminen ei tuo tutkimukseen enää uutta merkittävää tietoa. (Eskola & Suoranta 1998, 62–64.) Kylläntyminen aineiston riittävyyden mittapuuna ole ei kuitenkaan ongelmaton (Hirsjärvi ym. 2007, 177). Tapaustutkimuksessa tutkittavan aineiston riittävyyttä saattaakin olla perusteltua arvioida muiden kriteerien avulla. Kylläntymisen sijasta tapaustutkimuksessa haastateltavien valintaa ja haastatteluaineiston riittävyyttä voidaan arvioida esimerkiksi aineiston kattavuudella. Aineiston riittävyyttä voidaan määrittellä tapauksen kannalta merkittävien toimijoiden mukaan ottamisella ja heidän näkökulmiensa, näkemystensä ja väitteidensä huomioimisella tutkimuksessa. (Häikiö 2005, 63.) Kattavuuden näkökulmasta koen tutkimuksen haastatteluaineiston riittäväksi. Tutkimustehtävän kannalta tärkeät henkilöt tulivat haastatelluiksi ja kaikki tapauksen osapuolet olivat edustettuina. Jokaisen osapuolen näkemykset ja mielipiteet on huomioitu ja haastatteluaineisto oli monipuolista ja rikasta.

Teemahaastattelun kysymysten avulla kartoitettiin konfliktin historiaa, asiakysymyksiä sekä konfliktin osapuolten näkemystä prosessin kulusta ja vuorovaikutuksesta. Haastattelurunko on esitetty liitteessä 3. Keskeiset kysymykset analysoitaessa konfliktia haastatteleamalla tulisivat liittyä konfliktitilanteen historiaan, haastateltavalle itselleen keskeisiin asioihin konfliktitilanteessa, haastateltavan näkemykseen toisista osapuolista ja heidän intresseistään sekä valmiuteen työskennellä muiden osapuolten kanssa yhteistyössä konfliktin ratkaisemiseksi (The Consensus Building Institute 2000, 10). Tutkimuksen haastattelurungossa on sovellettu näitä keskeisiä teemoja ja painotettu tutkimuskysymysten kannalta tärkeimpiä teemoja.

Tutkimuksessa kaikki haastattelut pohjautuivat samaan kysymysrunkoon (liite 3), mutta kysymykset olivat tarkoitettu lähinnä haastattelun raameiksi ja haastateltavat saivat kuvailla omin sanoin tapahtumien kulkua sekä tuoda esiin tärkeinä pitämiään näkökulmia. Teemahaastattelu oli selvä valinta haastattelun menetelmäksi, sillä tutkimuksen tehtävänä oli selvittää tapahtumien kulkua ja konfliktin syntymistä eri osapuolten omista näkökulmista. Teemahaastattelu antoi haastateltaville mahdollisuuden oman näkökulmansa esittämiseen ilman tiukkoja rajoituksia

haastattelun kulusta. Haastateltavat toivatkin esiin monia ennalta odottamattomia näkökulmia ja mielipiteitä, joista osa toistui haastattelusta toiseen.

Haastattelutilanteissa hyödynnettiin tarinallista otetta. Haastateltavat saivat kertoa oman tarinansa, eli kuvailla omin sanoin tapahtumien kulkua sekä sitä, miten he olivat itse mukana tapahtumissa ja mitkä he kokivat tärkeimmiksi tapahtumiksi tai käännekohdiksi. Tapahtumien monisyinen kirjo eri toimijoiden näkökulmista saadaan hyvin esiin hyödyntämällä tarinankerrontaa (Leino 2006, 29). Haastattelun alussa haastateltavat saivat kuvailla omin sanoin FK-radan rakentamisen, käyttöönoton ja toiminnan kulkua, omaa asemaansa prosessissa sekä muita osapuolia, joiden he kokivat osallistuneen prosessiin. Seuraavaksi haastateltavat kuvailivat FK-rataproessin keskeisiä kysymyksiä - ensin omasta näkökulmastaan ja seuraavaksi omaa näkemystään toisten toimijoiden tärkeimmistä tavoitteista ja huolenaiheista. Tämän jälkeen haastateltavat saivat tehtäväkseen kuvailla osapuolten välisten suhteiden historiaa, yhteistyön piirteitä, sen hyviä ja huonoja puolia sekä luottamusta. Lisäksi haastateltavilta kysyttiin, miksi osapuolten välille on syntynyt kiistoja tai erimielisyyksiä ja missä vaiheessa tämä on tapahtunut. Lopuksi haastateltavat saivat vielä pohtia lyhyesti tulevaisuutta ja kertoa, miten he arvelevat tilanteen kehittyvän ja mitä tilanteen ratkaisemiseksi vaadittaisiin.

Kaikki haastattelut kestivät noin 45 minuuttia. Haastattelutilanteissa keskustelut saivat edetä melko vapaasti haastateltavien kertomusten perusteella. Haastattelurungon kaikki ennalta suunnitellut teemat ja aihepiirit käsiteltiin kuitenkin jokaisessa haastattelussa. Haastatteluissa käsiteltiin erityisesti FK-rataan liittyvien tapahtumien ja osapuolten välisen vuorovaikutuksen kulkua, mutta myös yleisemmin suunnittelun, vuorovaikutuksen ja osallistumisen käytäntöjä ja tavoitteita. Haastatteluissa oli eroja eri teemojen käsittelylaajuudessa haastateltavan osapuolesta ja tapahtumiin osallistumisesta riippuen. Osassa haastatteluista keskustelut polveilivat melko paljon, mutta tutkimuksen teemat pysyivät pääosin hyvin mielessä ja niitä käsiteltiin monipuolisesti ja kattavasti.

Haastateltavista on käytetty lyhenteitä lainausten yhteydessä, sillä haastateltavien nimien käyttö ei ole tarpeellista tutkimuksen tavoitteiden kannalta. Asemanseudun asukkaista käytän lyhenteitä A1, A2 ja A3, kunnan edustajista K1, K2, K3 ja K4 ja Tampereen seudun FK-ratayhdistyksen edustajista F1 ja F2. Lainauksista poistetut kohdat on merkitty hakasuluin [...]. Muutamiin lainauksiin on lisätty sulkumerkein merkittyjä selvennyksiä, esimerkiksi viittauksia tiettyyn toimijaan.



### **3.2 Laadullinen sisällönanalyysi**

Tutkimuksen aineiston analyysin työkaluna käytettiin laadullista sisällönanalyysia. Sisällönanalyysin avulla pyritään muodostamaan tutkittavasta ilmiöstä tiivistetty kuvaus ja liittämään tulokset ilmiön laajempaan kontekstiin ja aihetta koskeviin muihin tutkimustuloksiin. Sisällönanalyysissä aineistoa jäsennetään, tiivistetään, puretaan ja pilkotaan niin, että aineisto voidaan käydä systemaattisesti läpi. Tavoitteena on, että aineiston informaatioarvo lisääntyy ja tutkimus voidaan liittää laajempaan kontekstiin. Sisällönanalyysi on diskurssianalyysin tapaan tekstianalyysia, jossa tarkastellaan jo valmiiksi tekstimuotoisia tai sellaiseksi muutettuja aineistoja. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006; Tuomi & Sarajärvi 2009, 105.) Tässä tutkimuksessa analysoitavan aineiston muodostavat kunnan asiakirjat sekä teemahaastattelut, jotka litteroitiin tekstimuotoisiksi.

Tutkimuksen analyysiotetta voidaan nimittää teoriasidonnaiseksi. Perustaltaan analyysi on aineistolähtöistä ja se etenee yksittäisestä yleiseen, mutta myös maankäytön suunnittelun konflikteja sekä vuorovaikutusta koskeva teorettinen kirjallisuus ohjasi teemojen muodostamista. Teoriasidonnaisessa tutkimuksessa aineiston analyysi ei suoraan perustu teoriaan, mutta kytkennät siihen ovat havaittavissa. Aineistosta etsitään tutkimustehtävän kannalta merkityksellisiä asioita, joiden tulkinnan apuna käytetään teoreettisia käsitteitä. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006; Tuomi & Sarajärvi 2009, 96–96.) Tutkimuksessa on käytetty erilaisia teorioita ja aineistoja, jotka toimivat apuna aineiston jäsentämisessä ja analyysin suuntaviivoina. Tutkimus ei nojaa yhteen teoreettiseen viitekehykseen tai malliin, vaan teoriaa ja käsitteitä on käytetty aineistolähtöisesti analyysin pohjalta. Teoreettisten käsitteiden tarkoituksena on lisäksi kytkeä tutkimus muuhun maankäytön konflikteihin liittyvään tutkimukseen.

Aineisto on jäsennetty tutkimuskysymysten ja haastattelurungon perusteella ensin laajempiin kattoteemoihin, joita olivat tapahtumien kulku ja osapuolten vuorovaikutus. Tässä yhteydessä on tarkasteltu, miten teemat esiintyvät aineistossa, mistä haastateltavat ovat puhuneet ja millä tavoin. Seuraavaksi kattoteemoja on jäsennelty ja purettu yksityiskohtaisempiin alateemoihin, kuten osapuolten intresseihin, näkemyksiin toisista toimijoista, vuorovaikutuksen piirteisiin ja konfliktia kärjistäneisiin tekijöihin. Katto- ja alateemojen pohjalta on rakennettu tutkimuksen analyysin kehikko, jossa teemoja on analysoitu teorian käsitteiden avulla.

## 4 Lentolan FK-rata – ratasuunnitelmasta konfliktiksi

Tutkimuksen kohteena oleva Formula Karting -rata sijoittuu Kangasalan kunnan länsipuolelle, valtatie 12 ja Tampere-Orivesi junaradan väliin, Aseman asuinalueesta lounaaseen. Kangasala on Tampereen itäpuolella sijaitseva noin 28 500 asukkaan kunta (väestörekisterikeskus 31.12.2009). Lähimmät nykyiset asutukset sijaitsevat noin 250 metrin etäisyydellä radasta pohjoiseen ja Aseman alueen taaja-asutuksen lähimmät talot ovat noin 500 metrin etäisyydellä radasta kaakkoon. Rata-alue on noin 20 metriä Aseman asuinalueita korkeammalla. Lentolan FK-radon prosessin vaiheiden kuvailu pohjautuu liitteen 1 taulukkoon ja Kangasalan ympäristölautakunnan kokouspöytäkirjoihin liitteeseen.

FK-radon rakentamisen ja käyttöönoton prosessia leimaa tapahtumien sijoittuminen hyvin pitkälle aikavälille. Ajan kuluessa tavoitteet, lainsäädäntö ja toimijat ovat muuttuneet ja tapahtumista on voinut olla vaikea saada kokonaiskuvaa. Toiminnan suunnittelu on aloitettu 1980-luvun puolella. 1990-luvun aikana radalla on myönnetty sijoituspaikkalupa ja kaksi määräaikaista toimenpidelupaa radan rakentamiseen. Rataa ei saatu rakennettua valmiiksi 1990-luvun aikana ja luvat raukesivat. (Kangasalan ympäristölautakunta 2008.) Aloitettua rakentamista ja suunniteltua toimintaa haluttiin kuitenkin jatkaa ja radalle myönnettiin uusia lupia 2000-luvun alussa. Radan rakennusprosessin pituus ja hitaus ovat johtaneet useiden lupien myöntämiseen ennen toiminnan varsinaista aloittamista. Ajan kuluessa eri henkilöt eri yksiköistä ovat olleet myöntämässä lupia ja tekemässä päätöksiä. Radan rakentaminen on kuitenkin saatu alkuun ja rakentamisen loppuunsaattamiseksi on myönnetty uusia lupia edellisten rauettua.

Kangasalan kunnanhallitus uusi alueen vuokrasopimuksen kymmeneksi vuodeksi Tampereen seudun FK-ratayhdistys ry:n kanssa vuonna 2000. Samana vuonna Kangasalan kunnan rakennuslautakunta myönsi radan rakentamistyön loppuunsaattamiseksi edelleen uuden luvan sekä hieman myöhemmin muutoslavan, jolla rataa jatkettiin noin 200 metriä. Päätökseen liittyi lupaehto, että rataa ei saa ottaa käyttöön ennen kuin ympäristönsuojeluviranomainen on myöntänyt hankkeelle ympäristöluvan. Ympäristölupahakemus tuli vireille syyskuussa 2001. (Kangasalan ympäristölautakunta 2002.)

Kolmelle vuosikymmenelle sijoittuvan suunnittelu- ja rakennusprosessin aikana vaatimukset esimerkiksi osallistumisesta ja vuorovaikutteisesta suunnittelusta ovat lisääntyneet lainsäädännön uudistusten myötä. Kangasalan kunnan asukkaat ovat tulleet FK-radon suunnittelun ja rakentamisen prosessiin mukaan pääosin siinä vaiheessa, kun radalle on haettu ympäristölupaa ja ympäristölupahakemusasiakirjat ovat olleet nähtävillä 8.10–6.11.2002. Asukkaat jättivät ympäristölupahakemukseen muistutuksen, jossa oli 64 allekirjoitusta. Muistutuksessa puututtiin etenkin melutasojen ohjearvojen mahdollisiin ylityksiin, radan melusuojuuksiin ja radalla suoritettaviin melumittauksiin. Marraskuussa 2002 ympäristölautakunta järjesti radalla katselmuksen, johon kutsuttiin FK-ratayhdistys ja naapureita. Katselmuksessa oli läsnä kaikkien osapuolten edustajia: kymmenen Asemanseudun asukasta, viisi ratayhdistyksen edustajaa, seitsemän kunnan edustajaa ympäristötoimesta ja rakennusvalvonnasta sekä lisäksi kaksi radan kanssa samalla kiinteistöllä sijaitsevan ampumaradan edustajaa.

Ympäristölautakunta myönsi Tampereen seudun FK-ratayhdistykselle ympäristöluvan 17.12.2002. Luvan myöntämisestä alkoi lähes kaksi vuotta kestänyt valitusprosessi. Ryhmä Aseman alueen asukkaita valitti lupapäätöksistä sekä Vaasan hallinto-oikeuteen että myöhemmin korkeimpaan hallinto-oikeuteen, joissa lupa-ehtoja tarkennettiin hieman melurajojen ja radan käyttöaikojen osalta. Pääosin valitukset kuitenkin hylättiin. Ympäristölupa tuli voimaan korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 20.10.2004.

Toiminnan alettua radalla syyskuussa 2006 yhteydenotot osapuolten välillä ovat olleet ajoittain hyvinkin tiiviitä. Heti ajotoiminnan alettua kunnan ympäristönsuojeluun tuli lukuisia valituksia melusta. Seuraavan talven ja kevään kuluessa ympäristönsuojelun viranomaiset neuvottelivat FK-ratayhdistyksen kanssa melusuojuuksista ja meluselvityksestä. Yhteinen keskustelutilaisuus, jossa kaikki osapuolet olivat yhtä aikaa läsnä, järjestettiin maaliskuussa 2007 Asemanseudun Omakotiyhdistys ry:n pyytämänä. Viranomaisista paikalla oli ympäristölautakunnan ja ympäristönsuojelun edustajia. Toinen yhteinen tapaaminen järjestettiin saman vuoden huhtikuussa FK-radalla Tampereen seudun FK-ratayhdistys ry:n kutsumana. Paikalla oli ympäristöpäällikkö ja Asemanseudun omakotiyhdistys ry:n jäseniä.

Yhteisillä tapaamisilla ei kuitenkaan ollut varsinaista merkitystä yhteisymmärryksen syntymiselle tai valituskierteen päättymiselle. Kunnan ympäristönsuojelu toimi jatkossakin välittäjänä osapuolten välillä ja asukkaiden valitukset toiminnasta jatkuivat. Kunnan viranomaiset neuvottelivat FK-

ratayhdistyksen kanssa toimenpiteistä, kuten melusuojausten parantamisesta, useita kertoja radan käyttöönoton jälkeen. Samalla kunnan ympäristönsuojelu vastasi useisiin asukkaiden kysymyksiin ja valituksiin radan toiminnasta sekä puhelimitse että sähköpostitse. (Kangasalan ympäristölautakunta 2008.)

Kesäkuussa 2007 ympäristönsuojelutarkastaja päätti tilata konsultilta FK-radon meluselvityksen jatkosuunnittelun, jossa tehtävänä oli tutkia radan meluntorjunnan mahdollisuudet, jotta asutuksen suuntaan leviävä melu saataisiin mahdollisimman pieneksi. Asukkaat eivät kuitenkaan olleet tyytyväisiä radan toimintaan tai kunnan toimenpiteisiin ympäristöluvan valvonnassa. Asemansseudun omakotiyhdistys ry lähetti jo toukokuussa 2007 kunnan ympäristönsuojeluun toimenpidepyynnön koskien ympäristöluvan valvontaa. Vaatimuksena oli ajotoiminnan kieltäminen kunnes laiminlyödyt velvoitteet on suoritettu. Ympäristönsuojelu vastasi toimenpidepyyntöön, että virkamiehellä ei ole oikeutta kieltää lainvoimaisen luvan mukaista toimintaa, kun lupaehtoja noudatetaan. Kesäkuussa 2007 Asemansseudun asukkaat lähettivät ympäristönsuojeluun 47 henkilön allekirjoittaman kirjeen, jossa todettiin FK-radalta kantautuvan melun olevan toistuvasti häiritsevää.

Vuonna 2008 toiminta jatkui pääpiirteissään samanlaisena. Maaliskuussa ennen ajokauden alkamista kunnan ympäristönsuojelu pyysi ratayhdistykseltä selvitystä toimenpiteistä moottoriradan meluhaittojen vähentämiseksi. Neuvotteluja sekä melusuojauksista että kilpailuista käytiin kevään aikana. Kesällä ja alkusyksyllä radalla suoritettiin melumittauksia. Mittausten perusteella melutasot olivat ympäristöluvassa annettujen määräysten rajoissa. Melutason ohella erimielisyyttä esiintyi vuonna 2008 kilpailujen määrästä ja ajotapahtumien tulkinnasta kilpailuiksi, sillä sallittujen kilpailujen määrä oli ympäristöluvassa rajoitettu. Asukkaat toimittivat kunnan ympäristönsuojeluun valituksia melusta kesän ja syksyn aikana ja ympäristönsuojelun viranomaiset välittivät valituksia ja vastinepyyntöjä FK-ratayhdistykselle.

Asukkaat kokivat, että radan käytössä ei tapahdu tarpeeksi muutoksia heidän toivomaansa suuntaan ottamalla yhteyttä kunnan viranomaisiin. He päättivät hakea muutosta toimintaan oikeusteitse ja ovat toimittaneet vuoden 2008 loppuun mennessä kaksi valitusta ja yhden kantelun Vaasan hallinto-oikeuteen. Ensimmäinen valitus koski ympäristölautakunnan päätöstä sallia äänentoistolaitteiden käyttö radalla kilpailu- ja yleisötapahtumissa. Valituksen tehneiden asukkaiden mielestä luvan muuttaminen olisi pitänyt käsitellä kuten lupahakemus ja varata asianosaisille mahdollisuus tehdä muistutuksia. Toinen valitus koski ympäristölautakunnan päätöstä, että lautakunta ei ryhdy

toimenpiteisiin FK-ratayhdistyksen ympäristöluvan peruuttamiseksi Asemanseudun omakotiyhdistys ry:n vaatimuksen pohjalta. Valitusten lisäksi Asemanseudun omakotiyhdistys ry. lähetti elokuussa 2008 oikeuskanslerille kantelun, jossa se arvostelee Kangasalan ympäristönsuojeluviranomaisen menettelyä Tampereen seudun FK-ratayhdistys ry:n ratatoimintaa koskevan ympäristöluvan ehtojen noudattamisen valvonnassa. Lisäksi asukkaat totesivat, että FK-radan rakentamisen toimenpidelupa- ja rakennusprosessissa sekä ympäristölupaprosessissa on tapahtunut virheitä. (Kangasalan ympäristölautakunta 2008.)

Kangasalan kunnan ympäristölautakunta on antanut FK-radan ympäristöluvan ehtojen noudattamisen valvonnasta tehdystä kantelusta selvityksen ja lausunnon, jossa se totesi muun muassa, että kaikki FK-radalle myönnetyt luvat ovat lainvoimaisia ja ne on valmisteltu niihin liittyviä lakeja noudattaen. Lisäksi ympäristölautakunta lausui, että FK-radan melun suojausta on parannettu vuoden 2008 aikana ja että yhteydenottoja ja valituksia radan aiheuttamasta häiriöstä on tullut ympäristönsuojeluun selvästi edellisvuotta vähemmän. Valvontamittauksissa ei myöskään ole todettu ympäristöluvan mukaisten melutasojen ylityksiä. Ympäristölautakunnan mukaan ympäristönsuojelu ja ympäristölautakunta ovat reagoineet aktiivisesti niin Aseman asukkaiden kuin FK-ratayhdistyksen yhteydenottoihin. Ympäristölautakunta on valvonut radalla harjoitettavaa toimintaa ympäristöluvan ehtojen sekä ympäristönsuojelulain ja sen nojalla annettujen säädösten perusteella. Lisäksi asukkaiden tuomat asiat on tutkittu ja niistä on tehty tarvittavat päätökset. (Kangasalan ympäristölautakunta 2008.)

Toiminnan kuluessa Kangasalan kunnan ympäristönsuojelu on siis vastannut lukuisiin alueen asukkaiden yhteydenottoihin FK-radan toiminnasta ja lupa-asioista. Tilanteen parantamiseksi on pyritty tekemään toimenpiteitä. Ympäristönsuojelusta on käyty havainnoimassa ja mittaamassa melua FK-radalla ja sen läheisellä asuntoalueella. Asemanseudulla asuvien kanssa on lisäksi järjestetty tapaamisia, joissa on ollut mukana kunnan ja ympäristölautakunnan edustajia. FK-ratayhdistyksen kanssa on puolestaan neuvoteltu useita kertoja ympäristölupa- ja sen lupaehtoihin liittyvistä asioista sekä radalla tehtävistä toimenpiteistä (Kangasalan ympäristölautakunta 2008.)

## 5 Maankäytön konfliktit

### 5.1 Konflikti käsitteenä

Konflikteja on käsitelty kirjallisuudessa laajasti ja konfliktilla voidaankin tarkoittaa niin yksilön sisäistä ristiriitaa kuin kansainvälistä monen eri toimijan välistä kamppailua (esim. Tillet & French 2006, 236–257). Tässä tutkimuksessa tarkastellaan konfliktiteorioita ja -kirjallisuutta etenkin maankäytön konfliktien ja ympäristökonfliktien näkökulmasta. Useimmat konfliktien määritelmät korostavat toimijoiden ristiriitaisia ja yhteen sovittamattomia tavoitteita ja niistä seuraavia kamppailuja (Daniels & Walker 2001, 28–30). Deutschin (1973) mukaan konflikteja esiintyy, kun ilmenee yhteen sovittamattomia ja ristiriitaisia toimintoja tai tavoitteita. Hän toteaa, että konfliktit voivat olla joko henkilöiden, ryhmien tai kansojen sisäisiä tai niiden välisiä. (Deutsch 1973, 10.) Peltosen ja Villasen (2004, 7) mukaan konflikteissa on aina vähintään kaksi osapuolta ja yksilön sisäiset henkiset tai psykologiset konfliktit voidaan rajata määritelmän ulkopuolelle. Olennaista konfliktissa on kuitenkin toiminta, jolla toimija estää, häiritsee, vahingoittaa tai muuten haitallisesti puuttuu toisen osapuolen toimintaan. Kolu (2005) mukaan konflikti voi olla näkyvä tai piilevä, kunhan se on molempien osapuolten tiedossa. Lisäksi konflikti on luonteeltaan suhteellisen pysyvä vastakkainasettelu. (Kolu 2005, 33.)

Vaikka Peltosen ja Villasen (2004, 6) mukaan osapuolten havaintoja ja tulkintoja pidetään konfliktien merkittävänä osana useiden määritelmien perusteella, suhtautuminen osapuolten tulkintojen merkitykseen jakaa mielipiteitä. Wallin ja Callisterin (1995) mukaan kokonaisuudessaan tutkimuksessa ollaan kuitenkin varsin yksimielisiä konfliktin välttämättömästä edellytyksestä. Osapuolten tulee tiedostaa intressiensä ja tavoitteidensa olevan keskenään ristiriitaisia. (Wall & Callister 1995, 517.) Peltonen ja Villanen (2004, 6) toteavatkin, että konfliktien taustalla olevista erilaisista syistä huolimatta yhden osapuolen on havaittava toisen osapuolen asettuvan omia tavoitteitaan vastaan, jotta voidaan puhua konfliktista.

Peltonen ja Villanen (2004) ovat määritelleet konfliktien elementtejä, jotka sopivat lähtökodaksi maankäytön konfliktien tarkasteluun. Heidän mukaansa konflikteja voidaan tarkastella neljällä eri tasolla: 1) pysyvämmät yhteiskunnalliset perusristiriidat, 2) pysyvät tai pitkäkestoiset ristiriidat eri

toimijoiden välillä, 3) yksittäiset konfliktitilanteet eli kiistat sekä 4) erimielisyydet konfliktitilanteissa osapuolten välillä. (Peltonen & Villanen 2004, 7.) Tässä tutkimuksessa konfliktia tarkastellaan kahden viimeisen tason näkökulmasta, eli yksittäisenä konfliktitilanteena sekä erimielisyyksinä osapuolten välillä.

## **5.2 Konflikti maankäytön ongelmatilanteena**

Maankäytön konfliktit ovat maankäytön suunnitteluun liittyviä vakavia ja lukkiutuneita ristiriitoja. Niihin liittyy erimielisyyksiä tietyn maa-alan käytöstä, osapuolten välisiä ristiriitoja sekä ristiriitojen kärjistymistä. Osapuolten välille syntyy helposti toimintaa, jolla pyritään estämään tai häiritsemään vastapuolen toimintaa ja tavoitteiden saavuttamista. Tilanteet voivat pahimmillaan kärjistyä lukkiutuneiksi tilanteiksi toimijoiden välillä, poliittisiksi kamppailuiksi tai oikeudellisiksi riidoiksi, jotka käsitellään tuomioistuimissa. (Peltonen & Villanen 2004, 10; Ympäristöministeriö 2006, 3.)

Maankäytön konflikteista on tullut erityisen ajankohtaisia vuonna 2000 voimaan astuneen maankäyttö- ja rakennuslain uudistuksen myötä. Lain uudistuksessa on luovuttu alustusmenettelystä, eikä kunnissa valmisteltuja kaavoja tarvitse enää alistaa ylemmälle auktoriteetille. Uusi laki korostaakin vuorovaikutusta, avoimuutta ja kansalaisten osallistumismahdollisuuksia. (Puustinen 2006, 193–194.) Kuntalaisten huomioimista on pyritty lisäämään jo aiemmin 1990-luvulla lailla ympäristövaikutusten arvioinnista vuonna 1994 ja kunnallislain uudistuksen yhteydessä vuonna 1995. Kunnallislaki asetti kunnille uudenlaisia vaatimuksia kuntalaisten kuulemisesta heidän vaikutusmahdollisuuksiensa parantamiseksi. (Kettunen 2002, 25; Kopomaa & Peltonen 2008, 16.) Laajempi yhteistyö eri toimijoiden kesken saattaa myönteisten seurausten lisäksi johtaa ristiriitoihin, jännitteisiin ja jopa konflikteihin. Konfliktien tutkimus ja niiden ratkaisun ja hallinnan menetelmät ovatkin muodostuneet tärkeiksi aiheiksi maankäytön ja ympäristön suunnittelussa.

Maankäytön konflikteihin liittyy usein olennaisesti ympäristönäkökulma. Maa-alueen rakentamisella, alueen käyttötarkoituksella tai alueella harjoitettavalla toiminnalla on erilaisia vaikutuksia ympäristöön. Ympäristökysymykset edustavat Sairisen (1994) mukaan intressiä, joka on institutionalisoitunut kunnallishallintoon varsin myöhään. Esimerkiksi ympäristölautakunnat ja

kunnan ympäristövirat on perustettu 1980-luvulla. Sairinen viittaa Suomen Kunnallisliiton selvitykseen (Ympäristöasiat kunnan suunnittelussa 1991), jonka mukaan ympäristönsuojelu nähdään monissa kunnissa kapeana sektorikysymyksenä ja yhteistyö eri intressitahojen välillä kuntien ympäristöpolitiikkaa suunniteltaessa on ollut heikkoa 1990-luvun alkupuolella. Sairinen on todennut, että olemassa olevien käytäntöjen ja periaatteiden sekä toisaalta uusien vaatimusten välinen ristiriita näkyy eri kunnissa toistuvina ympäristöpoliittisina kiistoina, joista osa laajenee avoimiksi konflikteiksi. (Sairinen 1994, 10.) Kapea sektorinäkemys ympäristönsuojeluun ja eri intressitahojen välisen yhteistyön puutteet ovat osaltaan liittyneet FK-radankin prosessiin. Radan paikan valinnassa ja pitkän lupaprosessin aikana eri tahot ovat tehneet omia päätöksiään osittain ilman yhteistyötä ja kokonaisnäkemystä prosessista.

Maankäytön konfliktien ohella onkin tehty paljon tutkimusta ympäristökonflikteista. Molemmissa on usein kyse samoista lähtökohdista – ympäristöön kohdistuvista muutoksista, toimijoiden erilaisista intresseistä tietyn ympäristön osan käytölle sekä ristiriidoista oikeudesta osallistua tavoitteiden asetteluun ja päätöksentekoon. Peltonen ja Villanen (2004) kuitenkin huomauttavat, että ympäristökonflikteihin saattaa liittyä ympäristöongelmien tai jopa ympäristökriisin viitekehys, mistä syystä kaikki maankäytön konfliktit eivät ole ympäristökonflikteja. (Peltonen & Villanen 2004, 11.) FK-rataan liittyvässä konfliktissa on sekä ympäristökonfliktin että maankäytön konfliktin piirteitä. Siksi molempien konfliktityyppien ominaisuuksia on tärkeä huomioida tarkasteltaessa konfliktin kulkua. Osallistuminen on perustunut ympäristönsuojelulakiin ja kunnassa asiaa ovat käsitelleet pääasiassa ympäristönsuojelu ja ympäristölautakunta. Suurin käytännön ongelma ja kiistaa aiheuttanut asia on meluhaitta, joka voidaan mieltää ympäristöongelmaksi. FK-rataan liittyvässä konfliktissa on kuitenkin kyse enemmän maankäytön konfliktista kuin ympäristökonfliktista, sillä konflikti perustuu pohjimmiltaan kiistaan maa-alueen käytöstä autorata-alueena.

Maankäytön konfliktit ovat yleensä laajoja prosesseja, joissa on useita eri vaiheita ja eri toimijoita. Osapuolet voivat olla kunnan ja valtion viranomaisia ja päättäjiä, maanomistajia, paikallisia asukkaita ja järjestäytyneitä ryhmiä kuten asukasyhdistyksiä tai ympäristöjärjestöjä. Yhteistä osapuolille on se, että kaikki kokevat omien tavoitteidensa olevan uhattuina ja ovat valmiita käyttämään kaikkia hallussaan olevia keinoja tavoitteidensa saavuttamiseksi. Kunta tai valtio on aina yhtenä osapuolena maankäytön konflikteissa, koska niillä on lakisääteisiä tehtäviä maankäytön suunnittelussa. Maankäytön konflikteihin liittyy siten aina yleisen edun punnitseminen, eikä



maankäytön konflikteja voi käsitellä pelkästään yksityishenkilöiden välisinä riitoina. (Ympäristöministeriö 2006, 4.)

Maankäytön konflikteihin liittyy monitahoisia jännitteitä koskien hyötyjen ja haittojen jakautumista, suunnittelun tavoitteita ja ympäristön laadun kriteereitä (Ympäristöministeriö 2006, 4). Ympäristö, sen laatu ja käyttöoikeudet ovat kiinteä osa maankäytön konflikteja. Tillet ja French (2006) määrittelevät myös ympäristökonfliktin liittyvän kilpaileviin oikeuksiin kontrolloida tai käyttää ympäristöä. Ympäristökonflikti voi heidän mukaansa liittyä myös ympäristön – kuten maan, veden tai muiden luonnonresurssien – käytön seurauksiin. (Tillet & French 2006, 248.) FK-rataan liittyvässä konfliktissa onkin kyse paikallisesta, pienehköstä maa-alueen käytön seurauksia koskevasta kiistasta, jossa on mukana sekä viranomaisten, yksityisten asukkaiden että yhdistyksen edustajia. Konflikti on syntynyt siinä vaiheessa, kun maankäytöstä on jo tehty päätökset ja varsinainen toiminnan aloittaminen radalla on tullut ajankohtaiseksi.

Kettunen (1998) toteaa, että vaikka ympäristökonfliktit liitetään usein suurta julkisuutta saaneisiin luonnonsuojelukiistoihin, valtaosa ympäristökonflikteista on paikallisia ja ne saavat julkisuutta vain lähialueellaan ja liittyvät hyvin monenlaisiin ympäristökysymyksiin. Kettunen viittaa ympäristökonfliktilla jännitystilaan, jossa ihmisten elinympäristöä tai luontoa koskevissa tavoitteissa on eroja. Ympäristökonfliktina voidaan pitää myös kiistaa siitä, kenellä on oikeus osallistua ympäristöä koskevien tavoitteiden asettamiseen ja tavoitteista käytävään keskusteluun ja päätöksentekoon. (Kettunen 1998, 26.)

Tillet ja French (2006) ovat määritelleet ympäristökonfliktien erityispiirteitä. Ensimmäiseksi erityispiirteeksi he määrittelevät ympäristökonflikteihin liittyvät peruuttamattomat ympäristövaikutukset. Jos toiminnan seurauksena ilmenee ongelmallisia tai ennalta arvaamattomia seurauksia, niitä saattaa olla hyvin vaikeaa tai mahdotonta korjata jälkikäteen. Konfliktit, joihin liittyy peruuttamattoman seurauksen mahdollisuus, ovat hyvin vaikeita prosessin ratkaisemisen näkökulmasta. Toinen ympäristökonfliktien erityispiirre on se, että vaikutuksia, seurausten rajoja, osapuolia ja kustannuksia voidaan harvoin määritellä tarkasti etukäteen. Todellisten seurausten laajuuden mittaaminen saattaa siis olla mahdollista vasta jopa vuosien tai vuosikymmenten kuluttua tapahtumista. Kolmantena erityispiirteenä he pitävät konfliktin osapuolten tapaa korostaa edustavansa laajempia, vaikkakin epätarkasti määriteltyjä, intressejä, kuten tavallisia ihmisiä, luontoa tai maapallon tulevaisuutta. Ongelmia syntyy, koska epätarkasti määriteltyjä osapuolia on

vaikea tuoda mukaan keskusteluun. (Tillett & French 2006, 248–249.) Erityispiirteistä etenkin kaksi viimeistä näkyvät FK-rataan liittyvässä konfliktissa. Radan vaikutuksia ei osattu määrittellä etukäteen ja sijoituspaikka vaikutti hyvältä. Koska meluvaikutuksia ei osattu arvioida, ei osattu arvioida myöskään prosessin osapuolia ja asukkaiden näkemykset jäivät alkuvaiheessa huomioimatta. Osapuolten, etenkin asukkaiden ja ratayhdistyksen, haastatteluissa tuli esiin myös puhe laajempien intressien edustamisesta.

Konfliktin tarkastelussa voidaan kiinnittää huomiota moniin eri asioihin, esimerkiksi itse konfliktiin prosessina, sen tiettyyn vaiheeseen, konfliktin ratkaisuun tai hallintaan, konfliktin toimijoihin tai toimijoiden ominaisuuksiin ja tavoitteisiin. Tarkastelutavat määrittäytyvätkin tapauskohtaisesti tutkimuksen rajauksen, tutkijan tavoitteiden ja metodologisten valintojen pohjalta. Tässä tutkimuksessa on keskitytty erityisesti tutkimuksen kohteena olleen konfliktin kulkuun ja sen vaiheiden tarkasteluun konfliktin osapuolten näkökulmista. Osapuolten välinen vuorovaikutus ei ole ollut samanlaista koko konfliktin ajan ja vuorovaikutuksen piirteet ovat vaikuttaneet konfliktin syntymiseen ja kärjistymiseen. Siten konfliktiprosessi, toimijat ja vuorovaikutus kietoutuvat tässä tutkimuksessa tiiviisti yhteen.

### **5.2.1 NIMBY-kiistat**

Yksi ympäristökonflikteille ja maankäytön konflikteille tyypillisistä tapauksista on NIMBY-kiista. NIMBY muodostuu sanoista ”not in my back yard” (”ei minun takapihalleni”) (Kopomaa & Peltonen 2008, 9). FK-radan toimintaan liittyvän konfliktin piirteiden perusteella tapausta voisi osittain luonnehtia NIMBY-kiistaksi. Tällaisille kiistoille on tyypillistä paikallisten asukkaiden vastustus, kun ei-toivottua toimintaa tai laitosta pyritään sijoittamaan asutuksen lähelle. Tämän tutkimuksen näkökulma ja analyysi eivät perustu NIMBY-kiistojen selitystapaan, eikä sillä ole tarkoituksenmukaista selittää FK-rataan liittyvän konfliktin kulkua. Konfliktin leimaaminen paikallisten asukkaiden vastustuksesta johtuvaksi yksinkertaistaisi kiistan kulkua ja jättäisi huomiotta suuren osan tapahtumista ja osapuolten välisestä vuorovaikutuksesta. Tiettyjä huomioita NIMBY-kiistoihin liittyvästä kirjallisuudesta voi kuitenkin soveltaa tähän tutkimukseen.

Peltonen (2004) on tarkastellut NIMBY-tapausten tulkintatapoja ja tuo esiin laajempaa näkökulmaa näiden kiistojen ymmärtämiseen. Hän pitää tärkeänä, että NIMBY-konflikteja ei tulkita kapeakatseisesti yksittäisten paikallisten asukkaiden syyksi. Sen sijaan NIMBY-selitysmalliin

turvautuessa on tärkeää huomioida samalla kiistojen muut syyt ja toimijat. NIMBY-termiä ei tulisi käyttää etenkin leimaamaan tiettyjä toimijoita kiistoissa, joissa on aina useampi kuin yksi osapuoli. Pahimmillaan konfliktitilanteiden tulkinta NIMBY-kehityksen kautta saattaa kärjistää konflikteja niiden lievittämisen sijaan. (Peltonen 2004, 2–3.)

Yhdyskuntasuunnittelu saa usein kritiikkiä kansalaisilta, jos heille merkityksellisiä paikkoja ryhdytään kehittämään tai siellä aloitetaan jotain toimintaa. Kehittämistä ja muutoksia saatetaan merkityksellisissä paikoissa pitää epäilyttävänä tai epäoikeudenmukaisena. NIMBY-tapaukset liittyvät usein ympäristölle ja terveydelle vaarallisten laitosten rakentamiseen tai sosiaalisiin ongelmiin liittyvien laitosten, esimerkiksi hoitolaitosten tai vankiloiden, sijoittamiseen. Paikallista vastusta saattaa esiintyä myös tavanomaisen asuntorakentamisen yhteydessä. NIMBY-kiistoja yhdistää kuitenkin niiden liittyminen valittajaa lähellä olevan elinympäristön muutokseen sekä hyötyjen ja haittojen epätasainen jakautuminen. (Kopomaa & Peltonen 2008 9–10; Litmanen ym. 2008, 266–267.) Tutkimuksen tapauksessa asukkaiden elinympäristö on muuttunut. Asukkaat kokevat, että toiminnasta hyötyy vain pieni harrastajajoukko, kun taas asukkaat joutuvat kärsimään haitoista omassa asuinympäristössään.

### **5.3 Konflikti prosessina**

Peltosen ja Villasen (2004) mukaan maankäytön konflikteja on tarkasteltava ajassa tapahtuvina prosesseina, jotta niitä on mahdollisuus todella ymmärtää. Konflikteille on ominaista, että niillä voi olla useita erilaisia syitä, niissä on kaksi tai useampia osapuolia ja niiden keskeinen piirre on osapuolten havaitsema yhteensopimattomuus tai ristiriita osapuolten intressien ja tavoitteiden välillä. (Peltonen & Villanen 2004, 7.) Tässä tutkimuksessa prosessinäkökulma auttaa konfliktin kokonaiskuvan muodostamisessa ja eri vaiheiden hahmottamisessa. Erilaisten vaiheiden pohjalta voidaan lisäksi tarkastella osapuolten välisen vuorovaikutuksen piirteitä ja selvittää konfliktin kärjistymisen ajankohtia.

Konfliktin etenemisen vaiheista prosessinäkökulmasta on kehitetty erilaisia malleja. Peltonen ja Villanen (2004) viittaavat Pondyyn (1967), joka on pyrkinyt yhdistämään konfliktin rakenteelliset tekijät, toimijoiden yksilölliset tekijät sekä prosessin ja lopputulokset osaksi samaa

tapahtumakulkua. Pondy on jakanut konfliktin viiteen vaiheeseen seuraavasti: 1) konfliktia edeltävät olosuhteet, 2) piilevä konflikti (latent conflict), 3) havaittu konflikti (perceived conflict), 4) ilmeinen, näkyvä konflikti (manifest) ja 5) konfliktin jälkinäytös (conflict aftermath). (Peltonen & Villanen 2004, 8.) Sandole (1993, 6) puolestaan määrittelee konfliktin dynaamiseksi ilmiöksi, johon kuuluvat käynnistyminen (initiation), kärjistyminen (escalation), kontrolloitu ylläpito (controlled maintenance), heikkeneminen (abatement) ja päätyminen/ratkaisu (termination/resolution). Minnery (1986) tiivistää konfliktiprosessin vaiheet kolmeen - konfliktitilannetta edeltäviin olosuhteisiin, varsinaiseen näkyvään konfliktiprosessiin sekä konfliktitilanteen jälkinäytökseen. Hän toteaa että vaiheista ja niiden määrästä on erilaisia näkemyksiä, kuten konfliktin määritelmästäkin. (Minnery 1986, 3–4.)

Konfliktia edeltäviin olosuhteisiin tuleekin kiinnittää huomiota, sillä maankäytön konfliktit eivät aina ole lähtökohdiltaan totaalisia konflikteja, vaan ne saattavat ilmetä ainakin aluksi osittaisina kiistoina, joissa erimielisyyksiä on vain tietyissä asioissa. Konfliktiprosessi muistuttaakin monia muita ihmisten välisiä vuorovaikutustapahtumia. (Peltonen & Villanen 2004, 7.) Tässä tutkimuksessa tarkastellaan käynnissä olevaa konfliktia, joten tarkasteltavat vaiheet määräytyvät osittain sen perusteella. FK-rataan liittyvässä konfliktissa on havaittavissa osia jokaisesta edellä mainitusta näkökulmasta. Tässä tutkimuksessa tulevat selvästi esiin konfliktia edeltävät olosuhteet, konfliktin käynnistyminen, konfliktin kärjistyminen ja näkyvä konfliktiprosessi. Konfliktiprosessin viimeiset vaiheet tulevat esiin pohdinnoissa konfliktin tulevaisuudesta.

Prosessinäkökulma tarjoaa keinot erilaisten selitysmallien yhdistämiseen niin, että konfliktista voidaan muodostaa yhtenäinen kokonaiskuva. Prosessinäkökulma on dynaaminen näkemys konfliktista. Siinä konflikti nähdään muuttuvana tilanteena, johon kuuluu näkemys konfliktin osapuolista aktiivisina toimijoina. Vuorovaikutuksen periaatteiden mukaan toimijat vaikuttavat konfliktitilanteiden kehittymiseen, mikä tulee selvästi esiin tässäkin tutkimuksessa. Tämän lisäksi konflikteissa on kuitenkin myös rakenteellisia ja kulttuurisia tekijöitä sekä olosuhteita koskeva ulottuvuus, joka asettaa toiminnalle puitteet, mutta muuttuu hitaasti. Prosessinäkökulman metodologiseksi haasteeksi Peltonen ja Villanen (2004) mainitsevat jokaisen konfliktin näyttäytymisen ainutlaatuisena tapauksena, jos rakenteelliset säännönmukaisuudet jäävät syrjään selitysmalleista. He toteavat kuitenkin, että prosesseissa voidaan nähdä tiettyjä yhteneväisyyksiä, esimerkiksi konfliktien syihin ja vaiheisiin liittyen, jotka muodostavat eräänlaisia konfliktien lajityyppejä. (Peltonen & Villanen 2004, 8–9.)

Konfliktien tarkastelu prosessinäkökulmasta on samalla konfliktin tapahtumakulun analysointia. Konfliktin analysointi nähdään usein konfliktin ratkaisua tai ratkaisusuunnitelmaa edeltävänä vaiheena (esim. Tillet & French 2006, 76; Peltonen & Villanen 2004, 48; The Consensus Building Institute 2000, 7, 14). Tässä tutkimuksessa ei ole tavoitteena löytää valmista ratkaisua konfliktille vaan tavoitteena on analysoida konfliktin syntymistä, tapahtumien kulkua ja konfliktin kärjistymistä. Tillet ja French (2006, 76) toteavatkin, että ennen kuin konfliktin ratkaisua aletaan suunnitella, tärkeintä on analyttinen ja mahdollisimman objektiivinen analyysiprosessi.

Konfliktin analysoinnissa määritellään kiistan osapuolet, näiden intressit sekä se, onko konsensuksen rakentaminen tilanteessa mahdollista tai suotuisaa. Konfliktin analysoinnista käytetään myös nimityksiä konfliktin arviointi, konfliktin kartoitus (conflict mapping), kiistakysymysten arviointi (issues assessment), konfliktitilanteen arviointi (situation assessment), kokoonkutsumisen arviointi (convening assessment) tai osallisten analyysi (stakeholder analysis). (Sobel 2000, 144; Peltonen & Kangasoja 2009, 89.) Erilaiset nimitykset konfliktin analyysille antavat viitteitä siitä, mikä tutkimuksessa on tavoitteena. Esimerkiksi konfliktien kartoitus on lähempänä yhteiskuntatieteellistä perustutkimusta, kun taas konfliktitilanteen arviointi on suuremmin sidoksissa konfliktin ratkaisu- tai sovitteluprosessiin (Peltonen & Kangasoja 2009, 89). Tässä tutkimuksessa konfliktia tarkastellaan ajallisena tapahtumaketjuna, jossa on mukana eri toimijoita. Arvioinnin kohteena ovat osallisten väliset kiistakysymykset konfliktitilanteen rakentumisen aikana.

Peltonen ja Kangasoja (2009) tarkastelevat konfliktin kartoitusta Wehrin (1979) pohjalta. Kartoituksen tarkoituksena on antaa sekä tutkijalle että konfliktin osapuolille selkeämpi kuva tilanteen historiasta, dynamiikasta ja mahdollisista ratkaisumalleista. Konfliktin kartoitus sisältää tilanteen historian, tapahtumien kontekstin, osapuolten, asiakysymysten, konfliktitilanteen dynamiikan sekä konfliktin funktioiden eli siitä aiheutuvien seurausten tarkastelun. Lisäksi siinä kartoitetaan vaihtoehtoiset polut ongelmanratkaisuun ja konfliktin hallinnan mahdollisuudet. (Peltonen & Kangasoja 2009, 89–91.) Wehrin (1979) mallin ohella Danielsin ja Walkerin (2001) kehikko konfliktien ja niiden hallinnan edistymisen arvioimiseksi on auttanut tämän tutkimuksen konfliktin vaiheiden hahmottamisessa ja tarkastelussa. Kyseessä on kehikko, jonka avulla pystytään seuraamaan konfliktitilanteen ratkaisun edellytyksiä sekä laajemmin yhteistoiminnan edistymistä. Daniels ja Walker lähestyvät konfliktien arviointia osapuolten välisten suhteiden, prosessin ja menettelytapojen sekä sisällöllisten kysymysten näkökulmasta. (Daniels & Walker 2001, 156–168.)

Taulukossa 1 on esitetty Wehrin (1979) ja Danielsin ja Walkerin (2001) näkökulmiin liittyviä kysymyksiä siltä osin, kun niitä on hyödynnetty tämän tutkimuksen analyysissä konfliktiprosessin arvioinnin apuna. Kysymykset ovat ohjanneet jo teemahaastattelurungon muotoutumista ja sitä kautta aineiston analyysiä. Niiden avulla avataan erityisesti osapuolten välisen vuorovaikutuksen dynamiikkaa.

**TAULUKKO 1.** Konfliktin arviointiin liittyviä kysymyksiä (soveltaen Daniels & Walker 2001, 156–168; Wehr 1979; Peltonen & Kangasoja 2009, 89–91).

<p><b>Osapuolet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ketkä ovat osapuolia?</li> <li>• Minkälainen on osapuolten suhteiden historia?</li> <li>• Mitkä ovat konfliktin osapuolten julkilausutut kannat, intressit, huolenaiheet ja arvot?</li> <li>• Onko osapuolten välillä luottamusta?</li> </ul>
<p><b>Sisällölliset kysymykset</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mitä ovat asiakysymykset? (sekä konkreettiset että symboliset)</li> <li>• Millaisia jännitteitä näiden kysymysten ympärille on syntynyt? (esimerkiksi faktat, intressit, arvot, kulttuuri, historia, toimivalta ja henkilökohtaiset ristiriidat, eli konfliktin dynamiikka)</li> <li>• Tarvitaanko tietoa? Onko sitä saatavilla?</li> <li>• Ovatko asioihin liitetyt merkitykset, tulkinnat ja ymmärrys yhteneväisiä vai hajallaan?</li> </ul>
<p><b>Menetelmätavat ja prosessi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilanteen historia ja konteksti</li> <li>• Missä vaiheessa konflikti on? Onko tilanne sopiva rakentavalle toiminnalle toimijoiden mielestä?</li> <li>• Kenellä on toimivalta? Ja keneltä aloitteen pitäisi lähteä? Minkälaisia lähestymistapoja konfliktin hallintaan on käytetty aikaisemmin?</li> </ul>

### 5.3.1 Konfliktin syitä ja konfliktia kärjistäviä tekijöitä

Vaikka konflikteille löytyy harvoin yksiselitteistä syytä, erilaisia syitä ja selitysmalleja on tärkeä pyrkiä erittelemään konfliktin analyysin kannalta. Syiden analyysin pohjalta voidaan myöhemmin lähteä muodostamaan konfliktin ratkaisukeinoja. Konfliktien selitysmallit liittyvät intresseihin, arvoihin, tietoihin, argumentaation tapoihin ja konfliktin menettelytapoihin. Perusjakona voidaan

pitää konfliktien määrittelyä intressi- tieto- ja arvokonflikteihin. Konfliktin syiden erottelu on kuitenkin aina vain analyysin väline, sillä todellisuudessa konflikti ei perustu puhtaasti vain yhteen syyhyn, esimerkiksi arvoihin. Käytännössä eri tekijät kytkeytyvät toisiinsa ja keskeiseksi kysymykseksi analysoinnissa saattaakin muodostua se, miten tietystä syystä alkanut konflikti laajenee muille alueille. (Druckman 1993, 25–29, 38; Sairinen 1994, 26–28.)

Intressien, arvojen ja tietojen ohella konfliktin syntymiseen voivat vaikuttaa osallistumiseen liittyvät tekijät. FK-rataan liittyvässä konfliktissa onkin nähtävissä piirteitä näistä kaikista selitysmalleista. Osapuolten erilaiset intressit erottuvat selvästi ja liittyvät suoraan osapuolten asemaan prosessissa. Intressien taustalta löytyy usein tietynlaisia arvoja, jotka nekin vaikuttavat konfliktien kehittymiseen. Osallistuminen osapuolten välisenä vuorovaikutuksena on käytännön ongelmatilanne, johon tämän tutkimuksen näkökulma pohjautuu. Näkemykset osallistumisen ja vaikuttamisen riittämättömyydestä sekä suunnittelijoiden ja osallistuvien asukkaiden näkökulmaerot ovat omiaan aiheuttamaan konflikteja nykyisessä osallistumista korostavassa suunnittelukulttuurissa. Konfliktien syyt eivät tarkoita vain asioita, jotka ovat konfliktin taustalla. Ne voivat ylläpitää ja kärjistä konfliktia vielä sen kuluessakin.

Yleisin näkökulma konflikteihin on intressiristiriita, joka määritellään vastakkainasetteluksi kahden tai useamman toimijan välillä, jotka pyrkivät kontrolloimaan samoja resursseja. Intressiristiriitaan liittyy hyötyjen ja haittojen epätasainen jakautuminen toimijoiden kesken. Intressit voivat olla taloudellisia, poliittisia, kulttuurisia, sosiaalisia tai esteettisiä etuja. Konflikteissa voidaan tarkastella sitä, kuinka väistämätöntä on nollasummatilanteiden syntyminen toimijoiden välille. Nollasummatilanne on tilanne, jossa toisen etu on toisen tappio ja kaikki eivät voi voittaa. Tällainen tilanne voi olla esimerkiksi kilpailu saman tontin käytöstä. Konfliktit kärjistyvät helpommin, jos osapuolet ovat sitoutuneet vahvasti tiettyihin päämääriin, tiettyihin asemiin ja sosiaaliseen statukseen, josta he eivät koe voivansa perääntyä. Intressejä ei siis pitäisi määritellä kapeasti sosiaalisista toimijoista irrallisiksi, laskettaviksi ja vaihdettaviksi kohteiksi, sillä ne saattavat olla osa ihmisten identiteettejä. Intresseihin liittyy kuitenkin kompromissin mahdollisuus, joka erottaa intressikonfliktit arvokonflikteista. (Peltonen & Villanen 2004, 22–23; Sairinen, 1994, 27–28; Wall & Callister 1995, 519.)

Arvokonfliktien nähdään usein sijoittuvan neuvottelujen ja kompromissiratkaisujen ulottumattomiin, sillä arvoja ei voi korvata muilla eduilla samalla tavalla kuin intressejä voidaan

pyrkii korvaamaan. Arvot ovat periaatteellisia ja vakaumuksellisia näkökohtia, jotka eivät liity suoraan omaan etuun. Yksilöiden ohella arvoja voivat puolustaa erilaiset organisaatiot ja instituutiot. Wall ja Callister (1995) ovat sitä mieltä, että yksilöiden persoonallisuuden piirteet tai henkilökohtaiset ominaisuudet eivät ennusta konfliktikäyttäytymistä kovinkaan selvästi, mutta arvoilla on sen sijaan vaikutusta konfliktihakuisuuteen. Konfliktiin joutuminen muiden toimijoiden kanssa on sitä todennäköisempää, mitä tiukemmin ihminen pitää kiinni arvoistaan ja periaatteistaan. Konfliktien ratkaisun kannalta ongelmallisia ovat lukkiutuneet edut, jotka osapuolet kokevat saavuttaneensa ja joista he eivät halua luopua. Myös arvovaltakiistat ja valtakamppailut ovat hankalia, sillä niiden kuluessa saatetaan ajautua kauas ratkaistavista asiakysymyksistä. (Druckman 1993, 28–29; Wall & Callister 1995, 519.)

Puutteelliseen tai ristiriitaiseen tietoon liittyvä epävarmuus on otollinen kasvualusta tiedollisille konflikteille. Osapuolilla voi olla hyvin erilaiset käsitykset siitä, mitkä ovat olennaisia tosiasioita kiistan kannalta, miten tietoa tulisi tulkita, mitä uutta tietoa tarvitaan ja ketkä ovat luotettavia asiantuntijoita. Eriävien tietojen ongelma on usein todellinen, sillä käytännön suunnittelu- ja päätöksentekotilanteet toteutuvat epätäydellisen tiedon maailmassa. Lisäksi suunnittelijoiden näkökulma ympäristöongelmiin on usein hyvin erilainen kuin suunnitteluprosessiin osallistuvien asukkaiden, mikä oli huomattavissa FK-radankin tapauksessa. Konflikteihin liittyy usein vaatimus selvitysten ja vaikutusten arvioinnin tarpeesta, mutta myös väitteitä niiden riittämättömyydestä. Tällaisissa tapauksissa korostuu puolueettoman tiedon merkitys. Tietoon liittyviin konflikteihin liittyy usein väärinkäsityksiä, joita esiintyi myös tämän tutkimuksen tapauksessa. Väärinkäsitykset ovat usein sitä pahempia mitä pidemmälle ristiriidat ovat kärjistyneet. Väärinkäsitykseen liittyvä konflikti on kuitenkin periaatteessa turha. (Sairinen 1994, 26–27; Peltonen & Villanen 2004, 23, 54.)

Suunnittelu ja päätöksenteko ovat ensimmäisiä tiedon tuottamiseen ja jakamiseen liittyviä vaiheita. Moni maankäytön konflikti lähtee liikkeelle juuri näiden vaiheiden kuluessa. Eri osapuolten vuorovaikutusta ja näkemysten huomioimista on pyritty lisäämään ja parantamaan avoimemmalla suunnitteluprosessilla ja osallistumismahdollisuuksien tarjoamisella. Peltonen ja Villanen (2004) tuovat esiin, mihin avoimen ja osallistuvan suunnittelun vastakohta voi johtaa. He viittaavat suunnittelun ja päätöksenteon suljettuun malliin yhtenä konfliktien lähteenä. Suljetussa mallissa valmiiksi suunniteltu ja päätetty asia esitellään valmiina yleisölle, minkä jälkeen linnoitaudutaan puolustamaan suunnitelmaa kritiikiltä ja muutoksilta. Peltonen ja Villanen ovat nimenneet prosessin



PJP:ksi (Päätä – Julista – Puolusta) englannin kielessä käytetyn DAD:n (Decide – Announce – Defend) pohjalta. (Peltonen & Villanen 2004, 25.)

Suljetun suunnittelun ja päätöksenteon malli aiheuttaa helposti konflikteja. Susskind ym. (2000) toteavat, että ongelmia aiheutuu etenkin silloin, jos suunnittelun tulos päätetään etukäteen ja sen pohjalta esitetään vielä liioiteltuja vaatimuksia. Vuorovaikutustilanteissa toimijat eivät välttämättä ole lainkaan ymmärtäväisiä toisten osapuolten huolenaiheita kohtaan ja vastapuolen näkemyksiä vähätellään. Vastapuolta saatetaan yrittää painostaa esimerkiksi uhkailemalla tai huutamalla. Se pakottaa eri tavoitteita ajavat toimijat äärimmäisiin keinoihin valmiiksi lukkoon lyötyjen päätösten purkamiseksi. (Susskind ym. 2000, 21.)

Peltosen ja Villasen (2004, 25–26) mukaan osallistuvien menetelmien käyttö on tärkeää ongelmista huolimatta, sillä ilman osallistumismahdollisuutta ainoa keino osallistua asian käsittelyyn saattaa olla konfliktin rakentaminen asian ympärille. Osallistuvien menetelmien riittävyys, sekä määrällisesti että laadullisesti, jää kuitenkin avoimeksi. FK-rataprosessissa asukkailla on ollut mahdollisuus osallistua vähintään ympäristönsuojelulain määrittelemissä puitteissa. Aukkaat eivät ole kuitenkaan kokeneet osallistumismahdollisuuksia riittäviksi tai tehtyjä päätöksiä oikeanlaisiksi. Konfliktin rakentaminen asian ympärille saattaa olla ainoa keino osallistua myös niissä tilanteissa, kun jokin osapuoli ei koe tulleensa kuulluksi tai huomioituksi ja osapuolten välille syntyy ristiriitoja.

Arola (2002) selittää vuorovaikutteisessa suunnittelussa esiintyviä konflikteja ristiriitaulottuvuuksilla. Keskeinen ristiriitaulottuvuus syntyy suunnittelijoiden ja asukkaiden välille, sillä tämä suhde on keskeisin osallistumisen näkökulmasta. Eriävät näkökulmat purkautuvat suunnittelun kontaktipinnassa. Ristiriidat johtuvat paljolti asukkaiden näkemyksestä, ettei osallistumisella ole tarpeeksi vaikutusta suunnitelmiin. Toisaalta Arolan mukaan suuri osa kaavoittajista ja luottamushenkilöistä katsoo osallistumisen vaikutuksen suunnitteluun täysin tai melko riittäväksi. (Arola 2002, 17–19.) Tässäkin tutkimuksessa konfliktin osapuolilla oli erilainen näkemys osallistumisen, tiedonsaannin ja vaikuttamisen riittävydestä. Prosessi on mennyt lainsäädännön vaatimusten mukaan, mutta etenkin asukkaat eivät koe vaikuttamismahdollisuuksia siitä huolimatta riittäviksi. Asukkaiden näkökulmasta päätöksenteko on ollut suljettua, sillä he eivät ole päässeet osallistumaan prosessiin suunnitteluvaiheessa, vaan vasta toiminnalle haettavaa ympäristölupaa valmisteltaessa.

Toinen Arolan (2002) esittämistä ristiriitautottuvuuksista liittyy kokonaisuuteen ja paikallisuuteen. Siinä on kyse kahden eri mittakaavan törmäämisestä. Maankäytön konfliktit ovat usein paikallisia, jolloin paikalliset intressit törmäävät suunnittelun edustamaan kokonaisuuteen, jossa korostuvat taloudelliset, kilpailulliset ja elinkeinopoliittiset vaikuttimet sekä yhdyskuntarakenteelliset kysymykset. Suunnittelijoille kokonaisuus on tärkein, mutta asukkaita koskettaa eniten omassa paikallisessa elinympäristössä tapahtuvat muutokset. (Arola 2002, 25.) Myös tämä ulottuvuus on nähtävissä FK-radan tapauksessa. Viranomaiset ajattelevat kokonaisuutta, asukkaat pääasiassa omaa elinympäristöään.

Maankäytön konflikteihin voi olla monia erilaisia syitä: erilaisia intressejä, erilaisia osallistujia ja erilaisia osallistumisprosesseja. Näkyväksi puhjennutta konfliktia edeltää usein jännitteiden ja ristiriitojen olemassaolo mahdollisesti suhteellisen näkymättöminä ilmiöinä. Itse konfliktissa on kyse epäkohtien nousemisesta ja nostamisesta julkisuuteen keskustelun ja kiistelystä kohteeksi. Erilaisten syiden lisäksi konfliktit voivat johtaa erilaisiin lopputuloksiin. Konflikti voi päättyä lukkiutumiseen tai raukeamiseen, se voidaan päättää kolmannen osapuolen tekemään ratkaisuun tai se voi päättyä yhteisen neuvottelun tuloksena. Lukkiutuessaan konflikti keskeytyy tai pysähtyy väliaikaisesti tai kokonaan. Syynä siihen voi olla mielenkiinnon puute tai osapuolten väsyminen, resurssien loppuminen tai jonkin osapuolen vetäytyminen. Kolmannen osapuolen tekemä ratkaisu voi olla esimerkiksi tuomioistuimen päätös, poliittinen päätös tai virkamiehen päätös. Se ei voi jäädä väliaikaiseksi, mutta se ei silti välttämättä vähennä tai poista epäluottamusta. Yhteinen neuvottelutulos vaatii kompromisseja, mutta se on erilaisten näkemysten yhdistämistä kaikkia tyydyttäväksi ratkaisuksi. (Peltonen & Villanen 2004, 10; Peltonen ym. 2006, 45.) FK-rataan liittyvä konflikti on edelleen käynnissä. Osapuolet odottavat Vaasan hallinto-oikeuden päätöstä asukkaiden valituksiin, mutta se ei vielä tule ratkaisemaan tilannetta lopullisesti.

#### **5.4 Vuorovaikutus konfliktitilanteissa**

Konfliktitilanteissa vuorovaikutus ja osallistuminen liittyvät yleensä tiiviisti yhteen. Koska kunta tai valtio on aina yhtenä osapuolena maankäytön konflikteissa lakisääteisten suunnitteluun liittyvien tehtäviensä vuoksi (Ympäristöministeriö 2006, 4), vuorovaikutus osapuolten välillä on samalla kansalaisten osallistumista. Siksi osapuolten väliseen vuorovaikutukseen liittyvät maankäytön

suunnittelukonflikteissa kysymykset esimerkiksi osallistumisen mahdollisuuksista, riittävydestä ja vaikuttavuudesta osallistujan itsensä näkökulmasta. Samalla voidaan pohtia, koetaanko osallistuminen myönteisesti kansalaisten vaikuttamisena suunnitelmiin ja päätöksiin, vai kielteisesti asukkaiden vastustuksena suunniteltavia hankkeita kohtaan (Kopomaa & Peltonen 2008, 17).

Asukkaita motivoi osallistumaan esimerkiksi halu muokata ympäristöään siten, että se vastaisi paremmin heidän tarpeitaan ja pyrkimyksiään. Siitä huolimatta suunnitteluun osallistuminen on Horellin ja Kukkonen (2002) mielestä Suomessa edelleen melko marginaalinen ilmiö, vaikka osallistumista on kehitetty jo pitkään. He nostavat osallistumisen suurimmiksi esteiksi maankäytön suunnitteluun liittyvät suuret taloudelliset intressit ja suomalaiselle vallankäytölle leimallisen hierarkkisen ja virkamiesjohtoisen hallintokulttuurin. Jaettu päätöksenteko on osoittautunut hankalaksi, kun päätöksentekijöiksi tunnustetaan vain vaaleissa valitut henkilöt. (Horelli & Kukkonen 2002, 244–245.) Osallistumismenetelmien kehittämiseksi ja suunnittelijoiden ja asukkaiden välisen yhteistyön parantamiselle on kuitenkin kysyntää.

Näkökulma osapuolten vuorovaikutuksen tarpeellisuudesta sekä lainsäädännön asettamat vaatimukset vaikuttavat osallistumisen määrään ja laatuun. Horelli ja Kukkonen (2002) viittaavat amerikkalaisen Sheryl Arnsteinin (1969) laatimiin osallistumisen tikapuihin, jotka toimivat kansalaisten osallistumismahdollisuuksien mittarina osoittaen eriasteisen osallistumisen kytkenät vaikuttamiseen ja päätöksentekoon. Korkein vaikuttamisen aste on täysivaltainen osallistuminen, jossa kansalaiset sopivat tavoitteistaan ja niiden toteutuskeinoista keskenään ilman yhteiskunnan merkittävää puuttumista asiaan. Seuraava aste on kumppanuus, jossa käyttäjät ja suunnittelijat analysoivat tilannetta ja suunnittelevat hankkeita yhdessä. Kuulemisesta on kyse silloin, kun viranomaiset kantavat vastuun hankkeesta ja kysyvät käyttäjien mielipidettä erilaisista vaihtoehdoista. Alhaisin aste on tiedottaminen, jota ei edes voi pitää varsinaisena osallistumisena. (Horelli & Kukkonen 2002, 243–244.) Tutkimuksen kohteena olevan konfliktin osallistuminen on ollut etenkin prosessin alkuvaiheessa lähinnä kuulemisen tasoista. Se on ollut riittävää lainsäädännön perusteella, mutta riittämätöntä asukkaiden näkökulmasta.

#### **5.4.1 Vuorovaikutus – ongelma vai ratkaisu?**

Koska konflikteihin liittyy aina vähintään kaksi osapuolta, toimijoiden välisellä vuorovaikutuksella ja sen ongelmilla voi olla syytä konfliktin syntymiseen tai kehittymiseen, mutta myös sen hallintaan

tai ratkaisemiseen. Vuorovaikutus voi auttaa oikomaan väärinkäsityksiä, jotka voivat ilman selvittämistä jäädä hiertämään osapuolten välejä. Lisäksi vuorovaikutuksella on olennainen rooli henkilöstiriitojen kärjistymisen ja osapuolten välien tulehtumisen ehkäisemisessä. Konfliktien hallinnan ja osallistumisprosessien välinen suhde on kuitenkin Peltosen ym. (2006) mukaan mielenkiintoinen. He kertovat, että suunnitteluvaiheessa konfliktit tai konfliktien uhka luovat tarvetta lisäselvityksiin ja osallistumistilaisuuksien järjestämiseen, sillä konflikteihin liittyvän tiedollisen epävarmuuden vähentäminen sekä avoimuuden ja vuorovaikutuksen lisääminen nähdään keinoina lievittää jo puhjenneita tai orastavia konflikteja. Mutta vaikka vuorovaikutusta pidetään usein hyvänä ja tärkeänä tavoitteena, vuorovaikutus saattaa itsessään olla syy konfliktien syntymiseen ja kärjistymiseen. Näin voi käydä silloin, jos vuorovaikutusta pyritään synnyttämään tai lisäämään väärässä vaiheessa. Osallistumismahdollisuuksien tarjoaminen liian myöhäisessä vaiheessa voi antaa osallistujille sen kuvan, että osallistuminen on vain näennäistä. Tämä voi lisätä epäluottamusta entisestään. (Peltonen ym. 2006, 109–110; Wall & Callister 1995, 520.)

Hyvin toteutettu vuorovaikutteinen ja osallistuva suunnittelu voi siis olla hyvä konfliktien hallinnan keino. Kyse on vuorovaikutuksen laadusta. Huonosti suunnitellut ja epäonnistuneet vuorovaikutustilanteet voivat synnyttää epäluottamusta ja kärjittää konflikteja. Konfliktitilanteissa voidaan esimerkiksi pyrkiä sulkemaan tietyt osalliset kokonaan suunnitteluprosessin ulkopuolelle. Vastapuolen toiminnan rajoittaminen on konflikteissa yleistä, mutta se on ristiriidassa osallisuuden periaatteiden ja vuorovaikutustilanteiden reiluuden kanssa. (Peltonen ym. 2006, 10.) Myös osallistumistilaisuuksiin itsessään saattaa liittyä ongelmia. John Forester on kritisoinut kuulemistilaisuuksia, joissa ei ole mahdollisuutta neuvotteluun. Hän viittaa siihen, miten ihmiset tulevat vihaisina neuvottelutilanteisiin, julistavat oman asiansa ja asettuvat sen jälkeen puolustamaan omaa näkökantaansa. Suuttuminen, liioittelu ja loukkaantumiset ovat lähes väistämättömiä tällaisissa tilaisuuksissa. Foresterin mielestä näillä tilaisuuksilla onkin hyvin vähän tekemistä osallistumisen ja kommunikaation kanssa. (Ilmonen & Peltonen 2004, 113–114.) Rajatut puheenvuorot aiheuttavat helposti sen, että niihin ladataan kaikki, mitä osallistujilla on hanketta vastaan. Silloin kuva osallistujista ja heidän näkemyksistään ja vuorovaikutustavoistaan voi muodostua hyvin hankalaksi ja kielteiseksi.

Osallistumiseen ja vuorovaikutukseen liittyvät odotukset ja epäilykset ovat olennainen osa konfliktien syntyä ja kärjistymistä. Peltonen ym. (2006) toteavat, että epärealistiset odotukset osallistumisen vaikuttavuudesta voivat johtaa pettymyksiin suunnittelijaa ja koko

kaavoitusjärjestelmää kohtaan. Konfliktien välttämiseksi olisikin tarpeen selkiyttää osallistumisen odotusten ja toisaalta suunnitelmien liikkumavaran ja käytäntöjen vastaavuutta. Osallistuminen ei aina tarkoita sitä, että osallistumisen vaikutukset näkyisivät suoraan piirrettyinä suunnitelmaan. Siitä huolimatta osallistuminen on arvokasta. Jos osalliset kuitenkin odottavat tavoitteidensa konkreettista näkymistä suunnitelmissa ja niin ei käykään, voi syntyä pettymyksiä, jotka ruokkivat konflikteja. (Peltonen ym. 2006, 110–111.) Tämä on näkynyt selvästi tutkimuksen kohteena olevassa konfliktissa. Osalle toimijoista ei ole täysin selvää, miten he voivat missäkin vaiheessa vaikuttaa ja miten ja missä vaiheessa heidän pyrkimystensä on mahdollista näkyä käytännössä. Asukkaita turhauttaa esimerkiksi hitaus, joka liittyy päätöksentekoon sekä vaatimusten ja valitusten käsittelyyn ja täytäntöönpanoon.

Wall ja Callister (1995) ovat listanneet erilaisia konfliktiin johtavia syitä. Ne liittyvät toimijoiden välisen vuorovaikutuksen lisäksi toimijoiden yksilöllisiin ominaisuuksiin ja asioiden tai kysymysten ominaisuuksiin, joista konfliktissa on kyse. Taulukossa 2 on esitetty tämän tutkimuksen kannalta oleellisimpia vuorovaikutukseen liittyviä konfliktin syitä. Toimijoiden väliseen vuorovaikutukseen liittyvät syyt on jaoteltu käsityksiin vastapuolesta, kommunikaatioon, käyttäytymiseen, rakenteellisiin puitteisiin ja aikaisempaan kokemukseen vuorovaikutuksesta. (Wall & Callister 1995, 517–523.) Näistä ensimmäiset kolme, käsitykset, kommunikaatio ja käyttäytyminen, ovat sellaisia, jotka tulivat selvästi esiin FK-radan konfliktissa haastateltaessa osapuolia.

Käsityksiin vastapuolen tavoitteista liittyy usein vasta-ajatus siitä, että toisten tavoitteet ovat haitallisia omien tavoitteiden kannalta. Usein se pitää paikkansa, mutta käsitys voi olla myös virheellinen. Peltosen ja Villasen (2004, 25) mukaan konfliktin osapuolten käsitykset toisistaan ovat oleellisia, sillä ne ruokkivat käsityksiä vastapuolen pyrkimyksistä estää tai häiritä omien tavoitteiden toteutumista. Osapuolten väliseen kommunikaatioon puolestaan liittyy ristiriita vuorovaikutuksen määrään tarpeesta tai hyödyllisyydestä. Vähäisen kommunikaation perusteella toisista ja heidän todellisista tavoitteistaan ei saa kunnollista käsitystä, mutta laaja kommunikaatio osapuolten välillä on otollinen tilanne erilaisten väärinymmärrysten ja loukkausten syntymiselle. Käyttäytymisellä voidaan pyrkiä estämään toisten osapuolten tavoitteiden toteutumista ja siihen voi liittyä osapuolten välisiä valtakamppailuja. Vähäinen vuorovaikutus toimijoiden välillä voi kuitenkin vähentää käyttäytymiseen liittyviä konfliktin syitä, sillä haitalliselle käyttäytymiselle ei ole mahdollisuuksia. Rakenteet johtavat konfliktiin useimmiten silloin, kun toisten osapuolten saavutukset tulevat toisten kustannuksella. Osapuolten läheisyydellä on myös vaikutusta konfliktin

kehittymiseen. Mitä läheisempiä osapuolet ovat toisilleen, sitä suurempi on todennäköisyys konfliktin syntymiseen. Aikaisempi kokemus vuorovaikutuksesta ei tarkoita vain kokonaisia aikaisempia konflikteja, vaan kaikkea osapuolten välillä tapahtunutta vuorovaikutusta. Jokaisessa suhteessa on alkamispiste, mutta sen jälkeen osapuolten välinen kanssakäyminen vaikuttaa käsitykseen tulevista tapahtumista. (Wall & Callister 1995, 518–522.)

**TAULUKKO 2.** Toimijoiden väliseen vuorovaikutukseen liittyviä konfliktin syitä (Wall & Callister 1995, 518).

<p>1) Käsitykset vastapuolesta</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mielikuva vastapuolen suurista tavoitteista</li> <li>• vastapuolen tavoitteet eivät vastaa omia tavoitteita</li> <li>• vastapuolen tavoitteet eivät vastaa omaa käsitystä reiluudesta</li> <li>• vastapuolen käyttäytyminen nähdään vahingollisena</li> <li>• epäluottamus</li> <li>• väärinymmärrykset</li> </ul>
<p>2) Kommunikaatio</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vääristymät ja väärinkäsitykset</li> <li>• vihamielisyys tai vastenmielisyys</li> <li>• kunnianhimoiset tavoitteet (ja niiden julistaminen)</li> <li>• loukkaukset</li> </ul>
<p>3) Käyttäytyminen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• toisen osapuolen saavutusten rajoittaminen</li> <li>• vastapuolen tavoitteiden estäminen</li> <li>• vähäinen vuorovaikutus</li> <li>• valtakamppailut</li> </ul>
<p>4) Rakenteelliset puitteet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• osapuolten läheisyys</li> <li>• epätasapainoiset valtasuhteet</li> <li>• keskinäisen riippuvuuden muodostuminen</li> <li>• osapuolten statuserot</li> <li>• yhden osapuolen suosiminen</li> <li>• symboliset rakenteet</li> </ul>
<p>5) Aikaisempi kokemus vuorovaikutuksesta</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• aiemmin epäonnistuneet yritykset sovinnosta</li> <li>• aiempi konfliktihistoria</li> <li>• lukkiutuneet konfliktiasetelmat</li> <li>• muut aiempien konfliktien seuraukset</li> </ul>

Osapuolten toiminta ja vuorovaikutus konfliktitilanteissa voivat siis osaltaan muuttaa asiantiloja. Sosiaalipsykologisissa teorioissa konflikti nähdäänkin vuorovaikutusprosessina, jossa toimijoiden käyttäytymisessä voidaan havaita vastavuoroisuutta. Peltonen ja Villanen (2004) huomauttavat, ettei ole kuitenkaan mielekästä rajata konfliktin ymmärtämistä ainoastaan vuorovaikutukseen. Toimijoiden taustat, kulttuuriset ja rakenteelliset tekijät sekä itse konfliktin aihe on otettava huomioon. (Peltonen & Villanen 2004, 8.) Tässä tutkimuksessa tämä on huomioitu tarkastelemalla vuorovaikutuksen ohella konfliktin rakentumista prosessinäkökulmasta maankäytön konfliktien viitekehysessä.

#### **5.4.2 Erilaiset näkökulmat vaikeuttavat vuorovaikutusta**

Lapintie (2002) tuo esiin suunnitelmien ja osallistumisen kokemuksen häiriönä. Hän kuvailee, miten asuinympäristö on asukkaan elämän konteksti, jolta odotetaan tietynlaista pysyvyyttä. Tässä kontekstissa suunnitelma on aina häiriö. Se on viesti mahdollisen muutoksen läsnäolosta ja samalla emotionaalinen loukkaus, sillä asukkaat ovat usein juurtuneet ja kiintyneet elinympäristöönsä. Sama ajatusmaailma pätee osallistumiseen. Jos asukas pyrkii aktiiviseen toimintaan omassa ympäristössään, tilanne muodostaa häiriön alueen suunnittelu-, toteutus- ja ylläpitojärjestelmässä. (Lapintie 2002, 168.) Tämä on seurausta näiden kahden tahon, suunnittelijoiden ja asukkaiden, erilaisista näkökulmista ympäristöön ja sille asetettaviin tavoitteisiin.

Staffans (2002) toteaaakin, että virkamiesasiantuntijoiden ja kansalaisasiantuntijoiden ero on heidän näkökulmansa kaupunkiin. Virkamiehille ja poliitikoille kaupunki muodostuu asunto-ohjelmista, yleiskaavoista, tehokkuudesta, hallintokunnista ja puolueista. Asukkaille kaupunki on elämisen ympäristö. Se on täynnä paikkoja, joita voi olla vaikea sovittaa yhteen kaavoituksen tai hallinnollisten käytäntöjen kanssa. (Staffans 2002, 193.) Näkemuserot heijastuvat käytännön vuorovaikutustilanteisiin ja saattavat aiheuttaa ongelmia. Suunnittelijoiden ja asukkaiden näkemysten välillä ei ole Lapintien (2002) mukaan välttämättä siltoja. Asukkaan ja suunnittelijan näkökulmat ovat jo erilaisen toiminnan ja ympäristöön sitoutumisen kautta Lapintien mukaan niin erilaiset, että jaettua todellisuutta tai vuorovaikutuksen edellytyksiä ei löydy suunnitteluprosessista. Osapuolten kohtaamiselle olisi rakennettava kokonaan uusi taso. Tämä vaatisi kuitenkin asukkaiden aktiivisuutta. (Lapintie 2002, 168.)

Lapintie (2002, 167) jatkaa suunnittelijoiden ja asukkaiden välisten näkökulmaerojen pohtimista ja kysyy, miksi muutoksille löytyy yleensä aina paikallista vastustusta, joka saattaa lisäksi olla luonteeltaan kiivasta ja varsin loukkaavaa. Kiivaalla vastustuksella on seurauksensa, sillä vuorovaikutuksen ilmapiiri voi helposti muuttua hyytäväksi. Vaikka osapuolten käyttäytyminen on harvoin konfliktin perussy, se voi kuitenkin kärjistää konfliktia ratkaisevasti. Ajautuminen pois konfliktin keskeisistä kysymyksistä saattaa kärjistää konflikteja, jos asioiden riitelyn sijasta päädytään ihmisten riitelyyn. Konflikteja pahentavat etenkin vastapuolen vähättely ja henkilökohtaisuuksiin menevät loukkaukset. Kasvotusten ei välttämättä ole helppo esittää niin jyrkkiä kantoja, kuin mihin vuoropuhelu tiedotusvälineiden kautta antaa mahdollisuuden. Yksi mahdollisuus konfliktin kärjistymisen riskien vähentämiseksi on sopia yhteisesti käyttäytymissäännöistä. (Peltonen & Villanen 2004, 54; Ympäristöministeriö 2006, 7.) Konfliktin henkilöityminen, ihmisten riitely asioiden sijasta sekä vastakkainasettelu toimijoiden välillä ovat kärjistäneet konfliktia FK-radankin tapauksessa. Prosessiin on mahtunut monia eri vaiheita ja samalla osapuolten välisessä vuorovaikutuksessa on ilmennyt erilaisia konfliktia kärjistäviä tekijöitä.

### **5.4.3 Toimijoiden vastakkainasettelu**

Vuorovaikutukseen liittyvät konfliktin syyt voivat johtua todellisista ja olemassa olevista tilanteista, mutta ne voivat olla yhtäläillä seurausta oletuksista, uskomuksista tai väärinkäsityksistä. Oletukset ja uskomukset vastapuolesta voivat olla tarkoituksellisia ja niiden avulla voidaan pyrkiä mustamaalaamaan toisten tavoitteita ja toimia. Samalla itsestä tai omasta osapuolesta ja omista tavoitteista voidaan luoda tietynlaista kuvaa, jolla oikeutetaan omia päämääriä ja keinoja niiden saavuttamiseksi. Mielikuvien luomista voidaan tarkastella sekä oman aseman että konfliktin toisten osapuolten määrittelyinä. Määrittelyllä tai leimoilla on usein vaikutusta toimintaan ja osapuolten välisiin suhteisiin, sillä konfliktitilanteissa niitä käytetään puolustamaan omia tavoitteita ja väheksymään toisten pyrkimyksiä. Vastakkainasettelu osapuolten välillä onkin yksi konflikteja kärjistävästä tekijöistä. (Wall & Callister 1995, 518–522; Peltonen 2004, 14–15.) Vastakkainasettelua luovia ja korostavia käsityksiä ja määrittelyjä oli selvästi havaittavissa tämän tutkimuksen haastatteluissa. Osa käsityksistä perustui todellisuuteen, mutta kaikilla oli vaikutusta osapuolten suhtautumiseen toisiinsa.



Leino (2006) käyttää käsitettä eron asemointi tarkastellessaan tutkimuksensa toimijoiden määritelmiä itsestään ja tapauksen toisista osapuolista. Erilaisten määritelmien ja merkitysten antaminen vaikuttaa sekä osapuolten kokemuksiin ja puheisiin omasta asemastaan että toimintaan käytännön tilanteissa. Leino käyttää toimintatyylin ja toimintatilan käsitteitä määritellessään niitä tapoja, miten ryhmät toimivat tietyissä tilanteissa. Toimija-asemien lisäksi hän liittyy määrittelyprosessiin identiteetin muodostumisen. Yksilöt määrittelevät toimintansa mahdollisuuksia tuottamalla ja ylläpitämällä identiteettejä, mutta myös toteuttamalla identiteettiään. (Leino 2006, 24–27.)

Yksilöiden identiteettien ohella voidaan tarkastella erilaisten ryhmien identiteettejä. Lappalaisen (2002) mukaan kollektiivisen identiteetin avulla ryhmät voivat erottautua muista, vetää rajaviivan muihin nähden. Määritelleessään kollektiivisia identiteettejä toimijat tuottavat ryhmälleen tietynlaisia ominaisuuksia viittaamalla samuuksiin, jotka kertovat jotain oleellista heistä, mutta samalla erottavat heidät muista. Identiteettejä luotaessa tehdään valintoja siitä, mitä ominaisuuksia valitaan ja mitkä jätetään huomioimatta. (Lappalainen 2002, 20–21.) Ryhmille luotuja kollektiivisia identiteettejä oli selvästi havaittavissa tämän tutkimuksen haastatteluaineistossa, sillä toimijat kokivat olevansa osa tiettyä ryhmää.

Kollektiivinen identiteetti ei kuitenkaan kerro, miten ryhmä toimii. Toiminnan analysoimiseen Lappalainen tarjoaa toimintatyylin käsitettä. Toiminnan tyyliä analysoitaessa on tärkeää kiinnittää huomiota siihen, miten asioita määritellään, millaisia ratkaisuja tehdään, miten mahdollisten ongelmien ratkaisemiseksi konkreettisesti toimitaan sekä mitä asioita määritellään ongelmiksi. Identiteetti- ja tyyli politiikan Lappalainen toteaa kytkeytyvän toisiinsa seuraavasti: 1) identiteetti muodostuu toiminnan sivutuotteena, 2) toimijat identifioivat itsensä, määrittelevät paikkansa suhteessa muihin, 3) toimijat puolustavat identifioitumistaan tietyllä tyyllillä, 4) identiteetti jollakin tavalla värittää toimintaa ja 5) ulkopuoliset toimijat leimaavat muiden identiteettejä jollakin tyyllillä. (Lappalainen 2002, 21, 28, 188.) Tässä tutkimuksessa toimijat identifioivat itsensä osaksi tiettyä osapuolta. He erottivat oman ryhmänsä muista leimaamalla toisia ryhmiä tietynlaisilla kuvauksilla ja tuomalla esiin osapuolten eroavaisuuksia.

Lappalaisen (2002) mielestä identiteetin käsite on käyttökelpoinen analysoitaessa leimoja, joita luodaan määriteltäessä toisia. Toisen osapuolen määrittäminen on hänen mukaansa oivallinen keino horjuttaa vastustajan tai vihollisen poliittista uskottavuutta. Ulkopuolisten määrittämä identiteetti,

eli vastustajan lyömä leima, saattaa olla hyvin vaikea pyyhkiä pois. Tämän tutkimuksen tapauksessa leimat olivat hyvin pysyviä myös niiden osapuolten mielissä, jotka olivat alun perin lyöneet leiman. Ne vaikuttivat ennakkoluuloihin, joita osapuolilla oli esimerkiksi yhteistyömahdollisuuksista toisten ryhmien kanssa. Muiden leimaamisen prosessi koostuu erilaisista toimintatyyleistä, joita myös Leino (2006) on tarkastellut tutkimuksessaan. Lappalainen huomauttaa kuitenkin, että on tärkeää erottaa muiden leimaaminen ja oman identiteetin muodostaminen toisistaan, sillä ne ovat kaksi täysin erilaista toimintatyyliä ja vaatimat omat lähestymistapansa. (Lappalainen 2002, 119.)

Rothman (1997, 6, 9) yhdistää identiteetin ja arvokonfliktit ja toteaa, että arvokonfliktit kiinnittyvät osapuolten identiteetteihin niin voimakkaasti, että intressikonfliktien kohdalla toimiva ajatus vaihdettavuudesta ei ole mahdollinen arvokonfliktien kohdalla. Arvoihin liittyvä identiteettiulottuvuus voidaan Peltosen ja Villasen (2004) mukaan nähdä esimerkiksi NIMBY-tapauksissa, kun asukkaat kokevat oman kotipiirinsä, elämäntapansa ja ylipäättään oikeutensa omaan uhatuksi. He huomauttavat kuitenkin, että arvokonflikteja ei voida aina liittää vain yksilön identiteettiin. Konflikteja rakentavana toimijana voi olla yksilön sijaan yhdistys tai laitos, jolloin konfliktista voi muodostua jopa jyrkempi. Asiantuntijaorganisaatio voi olla näkemyksiltään selvästi ehdottomampi kuin sen sisällä toimivat yksilöt. (Peltonen & Villanen 2004, 41.) Tässä tutkimuksessa oli havaittavissa piirteitä arvojen ja identiteetin yhteydestä, sekä niiden vaikutuksista vastakkainasettelun muodostumiseen kolmen erilaisen osapuolen välille.

Peltonen (2004, 14–15) tarkastelee toisten osapuolten leimaamista tai nimeämistä osana konflikteja. Hän toteaa, että käsitteiden voidaan nähdä heijastavan muilla perusteilla määrittyviä valtasuhteita. Tällöin suunnittelijat ja päätöksentekijät näyttävät vastuullisilta ja kokonaisedun puolustajilta, kun asukkaat näyttävät puolestaan itsekkäiltä. Samaa erottelua osapuolten välillä vuorovaikutuksen näkökulmasta tarkastelivat Lapintie (2002) ja Staffans (2002). Peltonen (2004) kuitenkin huomauttaa, että nimeäminen voidaan nähdä myös vallankäyttönä, jota ei tarvitse johtaa muualta kuin nimeämisestä diskursiivisena käytäntönä. Tällöin sillä on vaikutusta toimijoiden identiteetin, puheoikeuden ja legitimitietin muotoutumiseen ja sitä kautta konfliktien kärjistymiseen ja ratkaisumahdollisuuksien löytämiseen. (Peltonen 2004, 14.)

Kun leimaavien nimittelytapojen käyttö muodostuu osaksi konfliktiprosessia, se vaikeuttaa konfliktin ratkaisemista. Konfliktien kärjistyessä sekä ongelmakysymysten muotoilu että toimijoiden näkemykset tilanteesta ja vastapuolesta jyrkkenevät. Kielteiset näkemykset

vastapuolesta lisäävät epäluottamusta ja vääristävät kommunikaatiota. FK-radan tapauksessa tämä oli havaittavissa vastakkainasettelua luovista määritelmistä osapuolten välillä. Kärjistyneessä konfliktissa toimijoiden ymmärrys toisistaan värityy ja tarve hankkia tietoja vastustuksen syistä vähenee. Kiistan selittäminen tietyn mallin perusteella, esimerkiksi NIMBY-kiistana, voi toimia suodattimena, joka vaikeuttaa ja yksipuolistaa tiedonkulkua osapuolten välillä. (Wall & Callister 1995, 518; Peltonen 2004, 14.) Toisen osapuolen toiminnan leimaaminen järjettömäksi estää Laken (1993) mukaan rakentavaa vuoropuhelua ja muuttaa keskustelun vastakkainasetteluksi.

Peltonen ja Villanen (2004) tarkastelevat toimijoiden määrittelyä tulkintakehysten avulla. Kehysnäkökulma pohjautuu Goffmanin (1974) teoriaan kokemusten jäsentymisestä erilaisten yksittäisiä havaintoja ohjaavien kehysten varaan. Kehykset jäsentävät havaintoja ja suuntaavat toimintaa. Havainnoiminen on kuitenkin valikoitsevaa, jolloin sama teko voi näyttää eri kehysten läpi tulkittuna hyvin erilaiselta. Tulkintakehykset pohjautuvat historiallisesti muotoutuneisiin jäsentämisen tapoihin, jotka voivat olla tyypillisiä esimerkiksi tietyille ammattiryhmille, joiden yhteiset arvot, intressit ja tiedot kietoutuvat yhteen. FK-rataan liittyvässä konfliktissa jokaisella osapuolella oli melko vahva tulkintakehys muokkaamassa käsityksiä tapahtumista ja toisista osapuolista. Konfliktitilanteissa tulkintakehysten erilaisuus tuottaa erilaisen tilannemäärittelyn, joka vaikuttaa konfliktien syntyyn ja ilmenemiseen. Tulkintakehysten pohjalta kehitetään myös käsityksiä vastapuolesta. Käsitteet ovat usein stereotyyppisiä ja ne muuttuvat helposti luutuneiksi uskomuksiksi, joiden muuttaminen on vaikeaa. (Peltonen & Villanen 2004, 23–24.)

Peltosen ja Villasen (2004) mukaan konfliktinratkaisun näkökulmasta on kiinnostavaa vaihtoehtoisten kehysten etsiminen osapuolten yhteistoiminnalle. Tiedut kehykset vahvistavat konfliktia, mutta toiset lieventävät niitä – samoja tilanteita voidaan tarkastella erilaisista kehyksistä. (Peltonen & Villanen 2004, 23–24.) Rothman (1997, 19, 34–35) tuo esiin refleksiivisen kehystämisen, jossa vastakkainasettelua ja kilpailua korostavat kehykset korvataan resonoivilla kehyksillä, jolloin konfliktiosapuolet voivat ajatella kuuluvansa samaan ryhmään. Peltonen ja Villanen (2004) toteavatkin, että samoja tilanteita voidaan tarkastella yhtä hyvin kilpailun kuin yhteistyön kehyksistä. Siksi tietynlaiset kehykset voivat vahvistaa konflikteja, kun taas toiset voivat lieventää niitä. Kehysten yhteensopivuus voi edistää yhteisymmärrystä ja yhteistoiminnan mahdollisuuksia toimijoiden kesken, sillä yhteisen kehysten avulla keskustelu ja samalla ratkaisuvaihtoehtojen löytäminen on todennäköisempää. (Peltonen & Villanen 2004, 23–24.)

## 6 FK-radan konfliktin vaiheet ja osapuolten intressit

Kirjallisuudessa on eritelty erilaisia konfliktin vaiheita ja konfliktin analysoinnin todetaan olevan tärkeä vaihe ennen konfliktitilanteen hallinnan tai ratkaisun suunnittelua (esim. Peltonen & Villanen 2004, 7; Pondy 1967; Sandole 1993, 6). Konfliktin tapahtumien analysoinnilla voidaan selvittää konfliktin vaiheita, mutta myös konfliktin taustalla olevia syitä ja konfliktia kärjistäneitä ja ylläpitäneitä tekijöitä. Näiden tunnistaminen on tärkeää konfliktitilanteen hahmottamiseksi ja ymmärtämiseksi. Tarkasteltaessa FK-rataan liittyvää konfliktia prosessina sen suunnittelun alkuvaiheista nykyiseen konfliktitilanteeseen asti, tapahtumista voi erottaa erilaisia vaiheita.

Asiakirjojen pohjalta FK-radan prosessista voi erottaa konfliktia edeltävän vaiheen, joka sijoittui aikaan ennen ympäristöluvan hakemista ja asukkaiden osallistumista mukaan tapahtumiin. Asiakirjoista saa selville, että ympäristölupahakemukseen on jätetty muistutuksia ja myönnetystä luvasta on valitettu oikeusasteisiin. Toiminnan kuluessa on lisäksi valitettu ajotoiminnasta, melusta ja ympäristölautakunnan päätöksistä. Näiden tapahtumien pohjalta voi päätellä, että toiminnan kuluessa on esiintynyt ongelmia ja tyytymättömyyttä tapahtumien kulkuun. Konfliktin näkyvän vaiheen alkamista on vaikea ajoittaa tarkkaan, mutta Peltonen ja Villanen (2004, 7) toteavatkin, että maankäytön konfliktit eivät aina ole lähtökohdiltaan totaalisia konflikteja, vaan ne saattavat ilmetä ainakin aluksi vain osittaisina kiistoina.

Erimielisyydet ja kiistat ovat siis ilmeisiä jo pelkkien asiakirjojen perusteella. Kirjallisten dokumenttien valossa todellinen vuorovaikutus ja osapuolten kokemukset tapahtumien kulusta jäävät kuitenkin piiloon. Haastattelujen analyysin pohjalta vaiheet näyttävät samanlaisilta, mutta osapuolten näkökulmat vahvistivat ja syvensivät konfliktin vaiheita prosessinäkökuulmasta. Varsinainen vuorovaikutus osapuolten välillä alkoi vasta ympäristölupahakemuksen myötä. Ympäristöluvan hakeminen ja tapahtumat ennen sitä sijoittuvat aikaan ennen konfliktin puhkeamista ja varsinaista vuorovaikutusta osapuolten välillä. FK-ratayhdistyksen edustajat kertoivat haastatteluissa, että asukkaiden kanssa oli käyty jotain neuvotteluita rata-alueen tulevaisuudesta ja toiminnasta. Asukkaat eivät kuitenkaan kokeneet, että heidän huolestuneita mielipiteitään olisi otettu huomioon, tai että osapuolten välinen vanha neuvottelumuihistio olisi totuudenmukainen asiakirja. Ympäristölupaprosessi muistutuksineen ja valituksineen liittyy konfliktin alkuvaiheisiin. Silloin kaikki osapuolet tulivat kunnolla mukaan prosessiin ja asukkaat

toivat esiin huolensa mahdollisista meluhaitoista. Näkyvän konfliktin voidaan nähdä lähteneen liikkeelle ajotoiminnan alkamisesta. Silloin yhteydenotot tiivistyivät ja osapuolten välit kiristyivät. Talviajat ajokausien välillä ovat olleet vuorovaikutuksen kannalta rauhallisempaa aikaa, mutta ajokauden alkaessa keväällä välit ovat kiristyneet uudelleen. Konflikti on siten kärjistynyt ja rauhoittunut aika ajoon, mutta sitä on pidetty yllä jo pitkän aikaa.

Vaikka FK-rataan liittyvästä konfliktista on tunnistettavissa monia maankäytön konflikteille tyypillisiä vaiheita, radan prosessissa on tiettyjä piirteitä, jotka erottavat sen monista muista maankäytön konflikteista. Konflikti ei ilmennyt prosessin suunnitteluvaiheessa, vaan vasta toiminnan alettua. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaista vuorovaikutusta osallistumis- ja arviointisuunnitelmien ei käytetty, koska lupaa haettaessa kyseessä oli ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupaprosessi. Laajempi osallistuminen olisi ollut mahdollista osallistumis- ja arviointisuunnitelman puitteissa kaavoitusvaiheessa, mutta Hampun osayleiskaava, jonka alueelle rata sijoittuu, vahvistettiin vasta vuonna 2005 radan ollessa jo paikallaan. Tätä ennen rata-alue on merkitty taajamien osayleiskaavaan (2000), mutta kaava on oikeusvaikutukseton ja sen tehtävänä on lähinnä toimia kunnan strategisen suunnittelun apuvälineenä ja ohjata tarkempaa maankäyttöä. Lisäksi rata on ollut jo osittain valmiina vuonna 2000. Koska osallistuminen prosessiin ei ollut mahdollista rataa ja sen sijoituspaikkaa suunniteltaessa, vaikuttamisen mahdollisuus jäi asukkaiden osalta lopulta melko vähäiseksi ennen toiminnan aloittamista.

Osapuolilla on kuitenkin erilaiset näkemykset siitä, onko osallistuminen ollut prosessin kuluessa riittävää, ja mikä ylipäättään on riittävää osallistumista. Osapuolten välillä ilmeni muitakin näkemuseroja, mutta myös yhdenmukaisuutta konfliktin tapahtumakulkuun ja vuorovaikutukseen liittyen. Osapuolten väliset näkökulmaerot on tärkeä selvittää konfliktitilanteen ymmärtämiseksi. Tilanteen tulevaisuutta ajateltaessa on kuitenkin tärkeämpi kiinnittää huomiota niihin asioihin, jotka yhdistävät osapuolia ja joiden pohjalta voisi lähteä rakentamaan sujuvaa yhteistyötä.

## ***6.1 Tapahtumien kulku osapuolten näkökulmista***

Jokaisella osapuolella on oma näkemyksensä tapahtumien kulusta ja erityisesti niistä asioista, jotka nousevat tärkeimpinä ja merkittävimpinä esiin. Kunnan edustajat kiinnittivät erityisesti huomiota

lupaprosessin vaiheisiin, FK-ratayhdistyksen edustajat radan tarpeellisuuteen ja tavoitteisiin ja asukkaat haittaan, joka koituu heille radan sijainnista. Tapahtumien kulun kuvauksissa tulee esiin osapuolten erilaiset näkökulmat prosessiin (esim. Lapintie 2002; Staffans 2002). Kunnan edustajat näkevät tapahtumissa päällimmäisenä suunnitelmat ja lupaprosessit, asukkaat kiinnittävät huomiota omaan elinympäristöönsä ja FK-ratayhdistys toiminnan taustalla oleviin arvoihin ja omiin suunnitelmiinsa. Seuraavissa kappaleissa on esitetty haastateltavien kuvauksia tapahtumien kulusta ensin kunnan edustajien, sitten FK-ratayhdistyksen ja lopuksi asukkaiden näkökulmasta. Haastateltavat saivat kuvailla tapahtumia omin sanoin ja tuoda esiin tärkeiksi kokemiaan asioita.

### 6.1.1 Pitkä ja monitahoinen lupaprosessi

Kunnan edustajien haastatteluissa nousi päällimmäisenä esiin prosessin pituus ja sen mukanaan tuomat vaikeudet. Yksi haastatelluista (K4) totesi, että vuokrasopimuksen myöntämisen aikaan elämä ja lainsäädäntö ovat olleet täysin erilaisia kuin nykyään. Hän sanoi, että jos rataa alettaisiin suunnitella nyt, sitä tuskin rakennettaisiin niin keskeiselle paikalle. Hän oli lisäksi sitä mieltä, että koko prosessi on kestänyt kaiken kaikkiaan liian pitkään, jotta siihen olisi päässyt jäntevästi kiinni alusta alkaen. Toinenkin kunnan edustaja (K1) vetosi lainsäädäntöön ja kertoi, että nykyään maankäyttö- ja rakennuslaki olisi mahdollistanut toimenpideluvan lykkäämisen, kunnes ympäristölupa on ratkaistu. Tällöin luvat olisivat tulleet voimaan yhtä aikaa. Lupien myöntämisen aikaan rakentaminen ja toiminta nähtiin kuitenkin kokonaan erillisinä vaiheina. Toimenpideluvassa tarkasteltiin ainoastaan rakentamista – ei sitä, millä siellä ajetaan tai millaisia vaikutuksia, esimerkiksi melua, toiminnasta mahdollisesti seuraa. Sairinen (1994, 10) onkin todennut, että 1990-luvun alussa ympäristöasiat on nähty kapeana sektorikysymyksenä eikä eri intressitahojen välillä ole ollut yhteistyötä kuntien ympäristöpolitiikkaa suunniteltaessa. Rataa ei ole ensinnäkään alun perin pidetty ympäristökysymyksenä eikä sen pitkän aikavälin seurauksia ole osattu arvata. Toiseksi radan suunnittelussa ja lupamenettelyssä ei ole ollut yhteistyötä siten, että erilaisia ja eri tahojen myöntämiä lupia olisi tarkasteltu yhdessä.

*Sillä tavalla se vanha lainsäädäntö oli huono, että tavallaan jokainen porras siirsi eteenpäin sen ongelman. Kunnanhallitus vuokras, että no, vuokrataan siihen käyttöön, jos saatte luvat. Sitte rakennuslautakunta anto, että no, rakentakaa, jos saatte ajaa, mutta se on sitten teidän riski. Että oltiin aika semmosessa vähän, että ympäristölautakunta olis voinu sanoo, että ei täällä sitten ajaa saa. Että se prosessi on huono. (K1)*

Vuorovaikutus lupahakemuksen aikaan toteutettiin kunnan edustajan (K4) mukaan normaalin kuulusmenettelyn puitteissa. Hän viittasi viranomaisilla ja lautakunnalla olleeseen käsitykseen, jonka mukaan radan toiminnasta oli keskusteltu myös Asemanseudun omakotiyhdistyksen kanssa.

*Että sehän oli ihan normaali prosessi. Sieltä ratayhdistykseltä tuli hakemus ja se kuulutettiin ja silloisen omakotiyhdistyksen kanssahan, sieltä asiapapereista löytyy, että on jonkun tasonen, sanosko että epävirallinen keskustelu käyty, ja siihen on silloin saatu siunaus. Tai ainakin meidän lautakunnassa oli semmonen käsitys, että siihen on saatu siunaus, mikä nyt yritetään tällä hetkellä kiistää ettei semmosta oo ollutkaan. (K4)*

### **6.1.2 Keskeneneräisestä rakennusmaasta SM-tasoiseksi Formula Karting -radaksi**

Kuten kunnan edustajat, FK-ratayhdistyksen edustajat toivat haastatteluissa esiin rakennusprosessin pitkittymisen. Erään haastateltavan (F1) mukaan radalla ei ollut tapahtunut ennen vuotta 2001 muutamiin vuosiin mitään. Ratapohjat olivat olleet valmiina, mutta rakentaminen oli kaatunut asfaltoinnin rahoituksen puuttumiseen lamavuosien seurauksena.

Haastateltava (F1) toi vahvasti esiin radan rakentamiseen ja toimintaan liittyen erilaiset tarkastukset ja tuet, joiden perusteella rata oli oikeutettu turvallisuutensa ja tarpeellisuutensa puolesta. Hän kertoi radan turvallisuuteen ja toiminnan aloittamiseen liittyvästä viranomaisten katselmuksesta, jossa todettiin, että toiminta voidaan aloittaa. Hän toi esiin myös ympäristöön ja maisemointiin liittyvän EU-rahoituksen ja siihen liittyvät tarkastukset sekä Länsi-Suomen lääninhallituksen tarkastuksen liikuntapaikkatukirahaan liittyen. FK-ratayhdistyksen edustajat kokivat, että rata on tarpeellinen, toimintaa on tuettu ja siitä on sovittu eri tahojen, myös asukkaiden, kanssa. Ympäristölupaan liittyen haastatteluissa tuli esiin asukkaiden, ratayhdistyksen ja kunnan viranomaisten välejä myöhemmin hiertänyt asiakirja, jossa ratayhdistyksen ja asemanseudun omakotiyhdistyksen puheenjohtajien keskustelun pohjalta on tehty muistio liittyen radan käyttöaikoihin. Muistio on liitetty ympäristölupahakemukseen, mutta asukkaat ovat myöhemmin vedonneet, että sen aikainen omakotiyhdistyksen puheenjohtaja on tehnyt sopimuksen keskustelematta omakotiyhdistyksen muiden jäsenten kanssa, eikä hänellä ollut yksin oikeutta allekirjoittaa muistiota omakotiyhdistyksen nimissä.

Voimaan tullut ympäristölupa on FK-ratayhdistyksen edustajan (F2) mukaan kaikkien osapuolten näkökulmasta hieman vaillinainen. Hän viittaa luvan tulkinnanvaraisiin kohtiin ja toiminnan liialliseen rajoittamiseen ratayhdistyksen näkökulmasta. Hän toivoi, että ympäristöluvan lupaehtojen tarkistamisen yhteydessä vuonna 2012 lupaa saataisiin muutettua siten, että se olisi kaikkien mielestä hyvä, tai ainakin riittävän hyvä, ettei luvasta tarvitsisi tapella koko ajan. Haastateltava toi samalla esiin FK-ratayhdistyksen tavoitteena olevan radan käytön ja toiminnan laajentamisen, jolloin rata voisi olla muidenkin tahojen harjoittelukäytössä. Nykyinen ympäristölupa ei kuitenkaan anna siihen mahdollisuutta. Lisäksi hän puhui ongelmista, joita esimerkiksi kilpailun käsitteen tulkinnanvaraisuus aiheuttaa. Ympäristöluvassa on rajoitettu kilpailutoimintaa neljään viikonloppuun kaudessa. Ratayhdistyksen mielestä se on aivan liian vähän ja lisäksi rajoitus on ongelmallinen, koska kilpailua tapahtumana ei ole määritelty. Toiminnan kuluessa on syntynyt kiistoja sekä kunnan viranomaisten että asukkaiden kanssa siitä, onko radalla tapahtuva ajo harjoitustoimintaa vai kilpailua.

FK-ratayhdistyksen haastatteluissa tuli esiin pettymys siihen, että lupien, sopimusten, suunnitelmien ja suuren työmäärän jälkeen he eivät voi keskittyä rauhassa radan toimintaan ja sen kehittämiseen. Ratayhdistyksen edustaja (F2) kertoi melujen mittaamisen ja keskustelujen käymisen muiden osapuolten kanssa olevan olennainen osa toimintaa, vaikka tavoitteet ovat tosiasiasa täysin erilaisia.

*Koko ajanhan tässä on ollu suurimapana työllistäjänä oikeestaan toi metelin tarkkailu ja siitä sitte niin sanotusti keskustelu eri tahojen kanssa. Se on työllistäny eniten, mikä tietenkin syö sitten vähä resursseja kaikelta muulta toiminnalta. Kun ratayhdistyksen tehtävänähän on rakentaa rata ja ylläpitää SM-tasonen rata tossa ja sen eteen me mielellänsä tehtäs töitä. (F2)*

### **6.1.3 Rauhallisesta luontoalueesta meluhaitaksi**

Asukkaiden haastatteluissa tuli selvästi esiin, että heidän mielestään toiminta kuuluu heille ja he ovat osa prosessia siksi, että radalta kuuluu melua heidän asuinkiinteistöilleen. Yksi haastateltavista (A1) totesi, että ilman häiritseviä ääniä toiminta radalla ei olisi asukkaiden asia. Hänen mielestään he ovat asiallisella asialla puolustamassa omaa hyvinvointiaan. Hän kertoi, että asukkailla olisi ollut kaksi vaihtoehtoa – olla hiljaa haitoista huolimatta tai tehdä se, mitä on mahdollista tehdä ja pystyä elämään itsensä kanssa. Horellin ja Kukkosen (2002, 244) mukaan asukkaita motivoikin juuri halu



muokata ympäristöään siten, että se vastaisi paremmin heidän tarpeitaan ja pyrkimyksiään. Prosessiin osallistuville asukkaille osallistumisen takana olevat syyt ovat hyvin konkreettisia omaa elämää koskettavia asioita. Melu vaikuttaa heidän elämäänsä ja osallistumalla he pyrkivät poistamaan tai pienentämään tätä haittaa.

Kaksi haastateltavista asukkaista (A1 ja A3) kertoi tullessaan mukaan prosessiin saadessaan selville, että radalle haetaan ympäristölupaa. Toiselle heistä radan olemassaolo oli selvinnyt radalta kantautuvien rakentamisen äänien perusteella. Kolmas asukas (A2) oli tiennyt radan rakentamisesta jo aiemmin, mutta tuli prosessiin mukaan aktiivisesti siinä vaiheessa, kun ajotoiminta radalla alkoi. Hän kertoi, että meluhaitta oli shokki ajotoiminnan alkaessa ja positiivinen suhtautuminen rataa loppui siihen paikkaan. Haastateltava kuvaili, miten radan rakentamisen alkuvaiheessa puhuttiin nuorten harjoitus- ja harrastusradan rakentamisesta ja miten hänen asenteensa oli vielä siinä vaiheessa suotuisa radan rakentamiselle. Radan rakentamisprojekti kesti kuitenkin hyvin kauan, siinä oli erilaisia vaiheita, henkilöt muuttivat ajan myötä ja samalla radan käyttötarkoitus muuttui hänen mielestään. Haastateltavalle oli lisäksi pettymys, että radan paikalla ollut luontoalue oli hänen mielestään nyt mennyttä. Alue oli haastateltavan mukaan aiemmin erittäin kaunis luontotyyppi, joka oli kuulunut hänen perheensä lähes päivittäiseen ulkoilualueeseen. Haastateltava totesi, että rata paisui alkuperäisestä ajatuksesta ja epäili, onko laajentuminen vieläkään päätteessään. Asukkailla oli selvästi pelkoja ja ennakkoluuloja tulevaa kohtaa, jotka juontuvat osin menneisyydestä. Aluksi asukkailla ei ollut käsitystä radasta ollenkaan. Sitten he luulivat toiminnan olevan pienimuotoisempaa kuin miksi se on osoittautunut. Nyt heillä on epäilyksiä tulevaisuudesta ja pelkoja siitä, tuleeko toiminta edelleen laajentumaan.

Yksi asukkaista (A3) nosti tärkeänä asiana esiin lupaprosessin aikana tehdyt valitukset. Asukkaat tekivät kuulutusaikana ympäristölupahakemuksesta muistutuksen, jossa puututtiin radan aiheuttamiin ääniin. Myöhemmin asukkaat olivat laatineet yhdessä valitukset ympäristölautakunnan päätöksestä myöntää ympäristölupa radalle ensin Vaasan hallinto-oikeuteen ja sitten korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Haastateltava kertoi myös viiden hengen työryhmästä, jonka omakotiyhdistys asetti valitusten tekemisen tiimoilta. Tavoitteena oli toisaalta pitää valitukset erillään omakotiyhdistyksen muusta toiminnasta ja toisaalta saada asukkaiden yhteydenotot kanavoitua siten, että jokaisen ei tarvitsisi olla erikseen yhteydessä kuntaan.

Tyytymättömyyttä tapahtumien kulkuun ilmeni etenkin niiden toimenpiteiden osalta, joihin ympäristölupa olisi mahdollistanut, mutta jotka eivät ole asukkaiden mielestä toteutuneet. Peltosen ym. (2006, 110–111) mainitsevat osallistumisen odotukset ovat aiheuttaneet hämmennystä ja ärtymystä tässäkin tapauksessa, kun asukkaat kokevat, etteivät heidän oikeutetut vaatimuksensa ole toteutuneet käytännössä. Haastateltava (A2) totesi, että rata on rakennettu paikalleen ja sitä tuskin puretaan, mutta meluhaitan poistamiseksi ei ole tehty läheskään kaikkea, mitä hänen mielestään pitäisi tehdä.

*Ja kun on olemassa nää melurajat, jotka on tarkkaan säädelty ympäristöluvassa, niin vaikka niitä ei ylitettäiskään, niin ympäristöluvassa on kohta, missä lukee, että mikäli meluhaitta on oleellinen niin FK-ratayhdistyksen on ryhdyttävä toimenpiteisiin. Elikkä se ei tarkoita sitä, että näiden rajojen tulee ylittyä, että toimenpiteisiin voidaan ryhtyä. (A2)*

## **6.2 Osapuolten intressit ja tavoitteet**

Haastatteluissa kysyttiin, mitä asioita osapuolet kokivat tärkeimmiksi tavoitteikseen ja intresseikseen. Intressiristiriita on yksi yleisimmistä näkökulmista konfliktiin, ja siten konfliktien taustalla vaikuttava asia. Mitä vahvemmin osapuolet ovat sitoutuneet tiettyihin päämääriin ja asemiin, sitä helpommin konfliktit kärjistyvät (Wall & Callister 1995, 519). Intressien lisäksi haastatteluissa selvitettiin, miten osapuolet näkevät toistensa tavoitteet. Wall ja Callister (1995, 518) pitävät kielteisiä käsityksiä vastapuolesta yhtenä vuorovaikutukseen liittyvistä konfliktin syistä. Haastatteluissa tuli esiin näkökulmia, joissa osapuolet myönsivät ymmärtävänsä toisten osapuolten kannan, intressit ja huolenaiheet. Heillä tuntui olevan melko selvä käsitys siitä, miten näkemykset eroavat ja miksi ongelmia on syntynyt. Toisten huolenaiheiden ja tavoitteiden ymmärtäminen ei kuitenkaan taannut sitä, että toisten näkemyksiä pidettäisiin hyväksyttävänä tai ne osattaisiin huomioida käytännön vuorovaikutustilanteissa. Toimijoissa on haastatteluiden perusteella kuitenkin myös sellaisia henkilöitä, jotka puolustavat hyvin vahvasti omia näkemyksiään ja tavoitteitaan, eivätkä aina ymmärrä tai halua ymmärtää toisten huolenaiheita. Näiden henkilöiden teoilla ja puheilla on ollut vaikutusta mielikuviin ja sitä kautta yhteistyöhön vielä paljon tapahtumien jälkeenkin.

### 6.2.1 FK-ratayhdistys

Kunnan edustajat kokivat FK-ratayhdistyksen tärkeimmäksi intressiksi harrastustoiminnan toteuttamisen mahdollisimman laajasti monen vuoden panostuksen ja työn jälkeen. He totesivat, että toiminnasta on seurannut kuitenkin tiettyjä lieveilmiöitä ja yhdistyksen kannalta tilanne on kurja. Ratayhdistys on vienyt hyvässä uskossa hanketta eteenpäin, koska hankkeelle on näytetty vihreää valoa ja annettu kannustusta. Nyt toiminta ei kuitenkaan onnistu suunnitellulla tavalla. Eräs kunnan edustajista (K1) totesi, että kaikkea harrastustoimintaa pitäisi tukea, mutta ei kenenkään kustannuksella, vaan ongelmat pitäisi ratkoa.

Asukkaiden haastatteluissa esiintyi käsitys siitä, että FK-ratayhdistyksen toiminta ja tavoitteet ovat paljon suurempia, kuin mihin alkuperäiset suunnitelmat tai edes myönnetty ympäristölupa perustuvat. Wall ja Callister (1995, 518) ovat nimenneet juuri käsitykset vastapuolen suurista tavoitteista yhdeksi konflikteihin johtavista syistä. Tämän lisäksi konfliktiin johtavana syynä voidaan nähdä osapuolten välinen epäluottamus. Yksi asukkaista (A1) kokikin, että toimijat radalla eivät juuri välitä ympäristöstä ja ovat vain tekevinään toimenpiteitä, kuten äänen vaimennusta.

FK-ratayhdistyksen edustajat nostivat haastatteluissa omiksi intresseikseen radan ja harrastustoiminnan kehittämisen. Toinen haastatelluista (F1) koki, että kun toiminta on aloitettu, koko hanke on nähty positiivisena asiana, myös alueen asukkaiden näkökulmasta. Radan sijainti koettiin ihanteellisena karting-harrastajia kohtaan. Hän toi samalla esiin sen, ettei yhteiskunta pysty yksin rakentamaan kaikkia liikuntapaikkoja ja Lentolan FK-radan hanke on ainutlaatuinen, sillä se on rakennettu 90 prosenttisesti yhdistysten tekemänä talkootyönä. Toinen ratayhdistyksen edustajista (F2) kertoi, että heidän tavoitteenaan on laajentaa radan käyttöä niin, että siitä olisi hyötyä harjoittelutarkoituksessa muillekin tahoille, kuten autokouluille ja poliiseille. Hän totesi, että lupa ei kuitenkaan anna tähän mahdollisuutta ja ajamisesta tulee ongelmia muutenkin.

FK-ratayhdistyksen intressinä, ja samalla toiminnan taustalla olevana arvona, on nuoriso- ja harrastustyön tekeminen. Arvot saattavat kuitenkin olla hankalia konfliktin ratkaisun näkökulmasta. Arvot ovat periaatteellisia ja vakaumuksellisia näkökohtia, jotka eivät liity suoraan omaan etuun. Niistä pidetään tiukasti kiinni, eikä niitä yleensä voi korvata muilla eduilla. (Rothman 1997, 6, 9.) FK-ratayhdistys kokee tekevänsä hyvää työtä, ja siksi kiellot, rajoitukset ja valitukset ovat tavallaan loukkaus heidän intressejään ja niiden taustalla olevia arvoja kohtaan.

## 6.2.2 Aukkaat

Kaikki kunnan edustajat kokivat asukkaiden keskeiseksi intressiksi ja huolenaiheeksi radan aiheuttaman melun. Haastatteluissa tuli ilmi, että melun lisäksi valituksiin on joskus liitetty kumin hajusta ja päästöistä aiheutuvia haittoja, mutta keskeisin ongelma on kuitenkin melu. Yksi haastateltavista (K1) totesi, että ihmiset kokevat melun eri tavoin ja tilanteesta riippuen suurempikin melu saatetaan hyväksyä. Hänen mielestään ärsytyskynnys on kuitenkin ylittynyt tässä tapauksessa. Lisäksi asukkaat kokevat, että heidän tulisi saada vaikuttaa toimintaan enemmän. Kunnan edustajien haastatteluissa tuli esiin huomio asukkaiden tulevaisuuden peloista ja kuvitelmista, mikä oli havaittavissa myös asukkaiden haastatteluista. Tulevaisuuden pelko ja epäluottamus muita toimijoita kohtaan ajavat osaltaan asukkaita osallistumaan ja vaikuttamaan toimintaan. Samalla ne heijastuvat muihin konfliktia kärjistäviin tekijöihin, kuten epäilyksiin tiedon saatavuudesta.

FK-ratayhdistyksen edustajat kokivat konfliktissa mukana olevat asukkaat ensisijaisesti toiminnan vastustajina. He kertoivat ymmärtävänsä asukkaiden huolen ja meluhaitan olemassaolon, mutta he eivät aina ymmärtäneet asukkaiden toimintatapoja prosessissa. Ratayhdistyksen edustaja (F1) koki, että asukkailla ei ollut mitään toimintaa vastaan ennen kuin vasta silloin, kun ympäristölupa myönnettiin ja uuden ympäristölainsäädännön mukaan oli mahdollisuus valituksiin. Tämän jälkeen ei ole ollut mahdollista päästä samaan neuvottelupöytään ja enää ei ole oikeastaan yritettykään. Hän totesi, että valittaminen tuntuu turhautavalta, koska radan eteen on tehty 15 vuotta töitä ja kaikilla, myös asukkailla, on hänen näkemyksensä mukaan ollut tiedossa, että rata on tulossa.

Toisen ratayhdistyksen edustajan (F2) mukaan asukkaiden intressinä vaikutti tällä hetkellä olevan radan sulkeminen. Asukkaiden tekemässä toimenpidevaatimuksessa tavoitellut rajoitukset ajamiselle olivat hänen mielestään sellaisia, että toiminnasta tulisi käytännössä mahdotonta. Hän totesi, että asukkaiden valitusten perusteella vaikuttaa siltä, että toiminta on häiritsevää, ajomääristä riippumatta. Hän perusteli tätä sillä, miten ratayhdistys on tehnyt myönnytyksiäkin asukkaita ajatellen ja rajoittanut radan käyttöä kesällä 2008. Rajoituksista huolimatta asukkaat tekivät valituksia ja toimenpidevaatimuksen. FK-ratayhdistyksellä oli siis vahvat käsitykset ja oletukset asukkaiden tavoitteista. Ennakkoluulot ovat kuitenkin ongelmallisia, sillä ne saattavat heikentää luottamusta ja vaikeuttaa yhteistyön rakentamista (Peltonen & Villanen 2004, 25).

Asukkaille ehdottomasti keskeisin kysymys konfliktissa oli haastatteluiden perusteella melu. Yksi asukkaista (A1) kuvaili asuinalueensa lähtökohdaksi rauhallista maalaismaisemaa, jossa ei ole taustamelua. Tästä rauhallisuudesta he pyrkivät pitämään kiinni ja kokevat sen olevan heidän oikeutensa. Hän uskoi, että kunta tai FK-ratayhdistys ei ota heidän huolta tosissaan. Asukkaiden intressinä olivatkin heidän asuinalueensa ja elämänlaatunsa palauttaminen sellaisiksi, mitä ne olivat heidän mielestään aikaisemmin olleet. Toisaalta elämänlaatu voidaan nähdä enemmän asukkaiden arvona kuin intressinä. Se ei ole asia, joka olisi helposti korvattavissa tai vaihdettavissa, ja siksi se vaikeuttaa konfliktin ratkeamista. Sekä asukkailla että FK-ratayhdistyksellä on siis intressejä, jotka ovat ristiriitaisia ja jotka ovat osaltaan aiheuttaneet konfliktin. Intressien taustalla on kuitenkin arvoja, jotka tekevät konfliktista entistä haastavamman ratkaista (ks. Druckman 1993, 28–29).

### **6.2.3 Valvova viranomainen**

FK-radan edustajat pitivät kunnan viranomaisia pääasiassa hyvänä yhteistyötahona. Ratayhdistyksen edustaja (F2) toi kuitenkin esiin, että kunnan ympäristönsuojelu on ainoa linkki asukasyhdistyksen ja ratayhdistyksen välillä, mikä on harmillista. Hän totesi, että ympäristönsuojelun velvollisuus on toki valvoa ympäristöluvan noudattamista ja kunnassa onkin käytetty paljon työaika FK-rataan liittyen. Hän kertoi silti tuntevansa osasyllisyyttä siitä, että kuntaa on työllistetty ja jopa painostettu, jolloin kunnan työntekijät joutuvat kärsimään.

Asukkaat olivat pääosin pettyneitä kunnan toimintaan prosessin kuluessa. He kokivat, että kunta on tehnyt virheitä, mutta ei ole kyennyt tai halunnut korjata niitä. Yksi haastatelluista asukkaista (A2) asetti meluhaitan ja harrastustoiminnan vastakkain. Hän oli vahvasti sitä mieltä, että kunta on aina kääntynyt toimenpiteissään ja mielipiteissään FK-ratayhdistyksen puolelle eikä kertaakaan asukkaiden puolelle. Hän näki tässä suuren ristiriidan, sillä hän koki, että ympäristöviranomaisen tehtävä on toimia kunnan asukkaiden puolesta, mutta käytännössä tapahtumat ovat menneet päinvastoin. Hän oli lisäksi kuullut muutamien kunnan edustajien myöntävän, että kunta on tehnyt väärän päätöksen radan sijoittamisen suhteen. Siksi hän ihmetteli, eikö ole kunnan asia korjata tekemänsä virhe. Toinen haastatelluista asukkaista (A1) koki, että ympäristölautakunta ei ole velvoittanut ratayhdistystä noudattamaan ympäristöluvan määräyksiä tarpeeksi tiukasti. Hän kertoi, että kunnan virkamiehiltä on tullut sympatiaa asukkaita kohtaan puheissa, mutta ei teoissa. Siksi tilanne on nyt huono. Kolmas haastatelluista asukkaista (A3) oli sitä mieltä, että kunnan olisi pitänyt ymmärtää radan sijoituspaikan olevan huono, sillä tavallinen kansalainenkin pystyy

oivaltamaan sen. Samalla hän kuitenkin totesi, että toiminta radalla on muuttanut luonnettaan ajan kuluessa ja että tavoitteet, autot ja melu ovat kasvaneet.

Kunnan edustajien haastatteluissa tuli selvästi esiin, että heidän mielestään kunnan keskeisin intressi on toimia viranomaisena, joka valvoo ympäristöluvan lupaehtojen toteutumista. Yksi kunnan edustajista (K2) kertoi, että kunnan asemaa kuvaa tietynlainen vahva mielipiteettömyys. Hän totesi, että vaikka mielipiteenotto ei kuulukaan viranomaiselle, kunnan kanta on kuitenkin vähän hahmoton ja se ruokkii osaltaan epäluuloja. Toinen kunnan edustajista (K1) oli vahvasti sitä mieltä, että asia ei edes kuulu kunnalle sinällään ja kunta on väärin perustein nähty yhtenä kokonaisena osapuolena toiminnassa. Kunta on ollut toimija silloin, kun se on vuokrannut alueen toiminnalle, mutta tällä hetkellä ainoa taho, jolle asia kunnassa varsinaisesti kuuluu, on ympäristönsuojelu viranomaisena.

*Kunnassa ei oo kun yks taho ja se on ympäristönsuojelu viranomaisena, jolle tää asia kuuluu. Ei tää kuulu mitenkään enää kunnalle. Kunnalle niinkun instituutiona on ihan hyväks, että sillä on erilaisia tämmösiä harrastuspaikkoja, toimintapaikkoja. Kunta tulee tunnetuks kun meillä on tämmönen hyvä rata, jossa sitten käy ihmiset ajamassa ja saa hyvän mielikuvan kunnasta ja jättävät verovarvoja ja kun käyvät sitten kaupassa sillä reissulla ja muuta. [...] Saattanu antaa jotain tukee, niinkun kaikille urheiluseuroille, mutta ei kunnan intressinä oo se, sillä tavalla että siellä ajetaan. Ja kunnan intressinä ei oo missään tapauksessa se, että kunnan asemakaavottamalla alueella jonkun on huono elää. Se on niinkun niitten kahden välinen. Ja ympäristönsuojelulla on sitten se rooli, että se on viranomainen, jonka pitää valvoa, että niitä laillisia lupia noudatetaan. (K1)*

Se, että kunta mielletään kokonaisena organisaationa yhdeksi prosessin osapuoleksi, johtuu haastateltavan (K1) mukaan paljolti asukkaiden ja yhdistyksen äänekkyydestä prosessissa. Molemmat tahot ovat olleet suoraan yhteydessä kunnan päättäjiin ja kunnanjohtajaan. Hän pohti kuitenkin sitä, olisiko ollut parempi säilyttää etäisempi viranomaisen asema, ettei esimerkiksi asukkaille olisi tullut perusteettomiakin odotuksia asioiden hoitamisesta koko kunnan tasolla. Molemmat osapuolet, asukkaat ja yhdistys, ovat kuntalaisia, joten molemmat ovat pyrkineet kääntymään kunnan päättäjien puoleen katsoessaan, ettei ympäristönsuojeluviranomainen tuo ratkaisua ongelmiin.

## 7 Vuorovaikutus FK-radan konfliktissa

Suurimmat ongelmat FK-radan konfliktissa liittyvät osapuolten väliseen vuorovaikutukseen. Siinä missä radan rakentamisen prosessia leimaa tapahtumien sijoittuminen pitkälle aikavälille, vuorovaikutus alkoi nopeasti ja kiivaasti, mutta suhteellisen myöhään verrattuna ensimmäisiin suunnitelmiin ja rakentamisen aloittamiseen. Osapuolilla on ollut yhteisiä keskustelutilaisuuksia, mutta ne eivät ole johtaneet ristiriitojen ratkeamiseen tai edes tulehtuneen tilanteen helpottumiseen. Välillä niillä on ollut jopa päinvastainen vaikutus. Siinä missä vuorovaikutusta tarjotaan konfliktien hallinnan tai ratkaisun keinoksi, se voi myös olla konflikteja synnyttävä ja kärjistävä tekijä, kuten FK-radan tapauksessa (Peltonen ym. 2006, 109–110; Wall & Callister 1995, 520).

### 7.1 Vuorovaikutuksen piirteet

#### 7.1.1 Kolme osapuolta, yksi yhteistyötaho

Osapuolten näkemykset yhteistyöstä vastasivat toisiaan sen osalta, että kaikki yhteydenotot sekä asukkailta että ratayhdistykseltä kulkevat kunnan viranomaisten kautta. Vuorovaikutusprosessia varsinaisen ajotoiminnan alkamisen jälkeen, ja oikeastaan koko prosessin ajan, kuvaakin kunnan ympäristönsuojeluviranomaisten asema tietynlaisena välittäjänä muiden osapuolten yhteydenottojen välillä. Asukkaat ottivat yhteyttä kunnan ympäristönsuojeluun kysymysten ja valitusten osalta, minkä jälkeen ympäristönsuojelu pyysi vastinetta ratayhdistykseltä, minkä jälkeen ympäristönsuojelu välitti jälleen tietoa eteenpäin asukkaille.

*Viranomainen on asioinu asukkaitten kanssa ja asukkaat viranomaisen kanssa. Viranomainen on asioinut FK-ratayhdistyksen kanssa ja se viranomaisen kanssa. Mikä kertoo niinku tän koko prosessin tulehtuneisuudesta, että kun ei asukkaat ja FK-ratayhdistys oo puhunu keskenään vaan aina ainoastaan viranomaiselle, niin viranomaisesta on tullu eräänlainen postilaatikko, joka lähettää ne kaikki väitteet seuraavalle osapuolelle lausuttavaks. (K2)*

Yhteydenottojen kohdistuminen kunnan viranomaisiin ei silti tunnu tarkoittavan sitä, että viranomaisiin luotettaisiin tai heidän tapansa hoitaa asioita oltaisiin tyytyväisiä. Yksi kunnan edustajista (K2) totesi, että yhteistyö tuntuu välillä mahdottomalta yhtälöltä. Osapuolet ottavat yhteyttä kuntaan ja haluavat saada tiettyjä asioita korjatuiksi, mutta suuttuvat, jos heidän viestejään välitetään vastapuolelle. Hän oli sitä mieltä, että osa ratayhdistyksen ja asukkaiden edustajista kokee viranomaisen viholliseksi. Asukkaiden haastatteluissa tuli esiin näkemys siitä, että kuntaan saadaan yhteys, mutta varsinainen yhteistyö ei toimi oikein millään tasolla. Haastatellut FK-ratayhdistyksen edustajat olivat pääosin sitä mieltä, että yhteistyö kunnan viranomaisten kanssa on asiallista ja toimivaa.

Arolan (2002, 17–19) ristiriitaulottuvuuden ajatuksen mukaisesti suunnittelijoiden ja asukkaiden, tässä tapauksessa viranomaisten ja kahden muun osapuolen, välinen suhde onkin keskeisin osallistumisen näkökulmasta. Se on suunnittelun kontaktipinta, jossa eriävät näkemykset purkautuvat. Viranomaistahon kautta on osaltaan helpompi valittaa ja vaatia toimenpiteitä. Osittain se on kuitenkin ristiriitaista, sillä asukkaat eivät koe, että yhteydenotoilla kunnan viranomaisiin olisi ollut todellista vaikutusta. Toisaalta he eivät myöskään näe suoria yhteydenottoja FK-ratayhdistykseen vaikuttavina tai hyödyllisinä. FK-ratayhdistys kokee viranomaisyhteistyön olevan asiallista varmasti osittain siksi, että heillä on tähän asti ollut kyse enemminkin saavutettujen etujen puolustamisesta kuin uusien tavoitteiden ajamisesta. Asukkailla on puolestaan taustalla tavoite saavuttaa tavoitteensa ja päämääränsä. Siksi osallistuminen on ollut kiivaampaa ja näyttäytynyt muille pääasiassa radan toiminnan vastustuksena eikä myönteisenä osallistumisena (esim. Kopomaa & Peltonen 2008, 17; Lapintie 2002, 166–168).

Yhteistyön ongelmat ovat olleet haastatteluiden perusteella samankaltaisia alusta alkaen, eikä niissä ole tapahtunut selviä muutoksia ajan kuluessa. Yhteisiä keskustelutilaisuuksia on järjestetty, mutta niissä ei ole saavutettu kaikkia osapuolia tyydyttäviä tuloksia. Yksi kunnan edustajista (K2) totesi, että jos yhteistyö ei ole ollut missään vaiheessa hyvää tai avointa keskusteluyhteyttä ei ole ollut ollenkaan, kuuleminen ja vaikuttamismahdollisuudet ovat epäonnistuneet. Hän epäili, että jossain vaiheessa on tapahtunut jonkinlainen virhe tiedottamisen ja kuulemisen yhteydessä, koska osa toimijoista kokee, ettei heillä ole tietoa asioista tai he eivät ole voineet vaikuttaa. Lain perusteella kuuleminen on tehty oikein, mutta käytännössä kaikki ei ole mennyt hänen mielestään hyvin. Sitä todistaa haastateltavan mukaan omalta osaltaan se, että ratatoiminta on tavallaan pystynyt hivuttautumaan paikalleen ja kaikki rakenteet ovat olleet valmiina siinä vaiheessa, kun



ympäristölupaa on vasta haettu. Loppujen lopuksi hänelle oli kuitenkin arvoitus, miten on päädytty tilanteeseen, jossa kaikki osapuolet ovat erittäin epäluuloisia toisiaan kohtaan.

### 7.1.2 Tiedon saanti

Asukkaat nostivat yhteistyön ongelmaksi erityisesti huonon tiedonkulun. Tietoon pohjautuvat konfliktit kuuluvat konfliktien perusjakoon (esim. Druckman 1993, 25–29). FK-radon tapauksessa tietoon liittyvät ongelmat kuitenkin jakoivat osapuolten mielipiteitä. Asukkaat kokivat saavansa tietoa vain silloin, jos osaavat sitä erikseen pyytää. He myös epäilivät, että heille ei kerrota kaikkea toiminnasta ja tulevaisuuden tavoitteista. Puutteelliseen tai ristiriitaiseen tietoon liittyvä epävarmuus onkin intressiristiriitojen ohella otollinen kasvualusta konflikteille. Osapuolilla voi olla hyvin erilaiset käsitykset siitä, mitkä ovat olennaisia tosiasioita kiistan kannalta, miten tietoa tulisi tulkita, mitä uutta tietoa tarvitaan ja ketkä ovat luotettavia asiantuntijoita (Ympäristöministeriö 2006, 6). Yksi haastatelluista asukkaista (A1) koki erityisen vahvasti, että asukkaat on syrjäytetty prosessista alusta alkaen. Heidän mielipiteitään ei kuunnella, heille ei kerrota asioita ellei niitä erikseen kysytä ja valitusten käsittelyssä ja vastauksissa viivytellään tahallaan. Kunnan edustajat näkivät asian pitkälti niin, että asukkailla ja osittain myös ratayhdistyksellä on hyvin suuria odotuksia tiedonkulun suhteen. Kunnan edustajat kokivat, että kysymyksiin on aina vastattu ja tietoa on saatavilla. Aina ei kuitenkaan edes tiedetä, mitä on osapuolten kaipaama tieto.

*Siis ei oo tavallaan tietoo mitä voitais tällä hetkellä enemmän kuljettaa, koska ei oo mitään prosessia menossa. Ainoa mikä kulkee on valitukset ja valituksiin annetut vastineet. Mut siellä on kummallakin puolella hirvee epäluulo, että he ei saa kaikkee tietoo. Ja mitä se tieto sit olis? Sitä en tiedä. Sitä oon kysyny. Mut ei sitä oo pystytyt yksilöimään, että mitä tietoo tarvittais sinne. (K2)*

Yksi kunnan edustajista (K2) pohti haastattelussaan sitä, onko kaiken tiedon antaminen julkisuuteen välttämättä paras vaihtoehto. Hän viittasi mahdollisiin suunnitelmiin, jotka olivat vasta ajatuksen tasolla. Hän koki, että epävarman tiedon antaminen julkisuuteen on samalla odotusten luomista. Jos suunnitelmat eivät toteudukaan, se tuottaa hyvin suuren pettymyksen osapuolille. Sairinen (2004, 26–27) toteaaakin, että osapuolilla voi olla hyvin erilaiset käsitykset siitä, mitkä ovat olennaisia tosiasioita kiistan kannalta, miten tietoa tulisi tulkita ja mitä uutta tietoa tarvitaan.

Ympäristöluvassa on määritelty, että tiedottaminen tapahtumista on ratayhdistyksen tehtävä. FK-ratayhdistyksen edustaja (F2) koki kuitenkin tiedon välittämisen asukkaille osin vaikeaksi. Ratayhdistyksellä on www-sivut, joilla se tiedottaa kilpailuista ja tapahtumista. He ovat lisäksi yrittäneet välittää tiedotteita Asemanseudun omakotiyhdistykselle, mutta FK-radan edustajan mukaan omakotiyhdistyksessä todettiin, että omakotiyhdistyksen ei ole tehtävä välittää tietoa eteenpäin muille asukkaille. Hän kertoi, että ongelmia on syntynyt myös silloin, kun asukkaat ovat lukeneet netissä keskustelupalstoilta värittyneitä kommentteja ja pitäneet niitä ratayhdistyksen mielipiteinä. FK-ratayhdistyksen edustaja totesi, että tiedotus on melko niukkaa, koska he pyrkivät välttämään kaikkia tulkinnanvaraisuuksia niistä aiheutuvien ongelmien takia. Tietoon liittyviin konflikteihin liittyikin usein väärinkäsityksiä. Väärinkäsitykset ovat kuitenkin ratkaistavissa olevia asioita. (Sairinen 1994, 26–27.)

Tiedon rooli konfliktin kärjistymisessä johtuu siis lähinnä asukkaiden näkemyksestä, että tietoa ei ole tarpeeksi saatavilla eikä heille kerrota kaikkea. Haastateltujen asukkaiden epäluottamus kunnan viranomaisiin ja FK-ratayhdistykseen ilmeni siis myös tiedonkulun osalta. Se juonsi juurensa jo prosessin alkuvaiheista kun asukkaat kokivat, etteivät he olleet tienneet radasta. Toiminnan kuluessa epäluulot eivät olleet vähentyneet, vaan tiedonsaannin koettiin edelleen olevan huonoa.

### **7.1.3 Henkilöityminen**

Haastatteluissa nousi erittäin selvästi esiin osapuolten tiettyjen edustajien vaikutus konfliktin kärjistymiseen ja jatkumiseen. Jokaisen osapuolen haastatteluissa oli viittauksia siihen, että ylilyöntejä on tapahtunut ja sillä on ollut varmasti vaikutusta yhteistyöhön. Peltonen ja Villanen (2004, 54) ovatkin todenneet, että vaikka osapuolten käyttäytyminen on harvoin konfliktin perussy, se voi silti kärjittää konfliktia ratkaisevasti. Ongelmia syntyy, jos asioiden riitelyn sijasta päädytään ihmisten riitelystä. Kunnan ja FK-radan edustajat näkivät tärkeäksi nostaa esiin, että kaikki Aseman asuinalueen asukkaat eivät kuitenkaan ole FK-rataa vastaa eikä kaikille asukkaille kohdistu samanlaista meluhaittaa. Toiseksi he toivat esiin sen, että prosessissa mukana olevat henkilöt ja heidän vuorovaikutustyyliinsä ovat hyvin erilaisia. Osa toimii kiivaammin, osan kanssa on helpompi tehdä yhteistyötä. Myös asukkaat totesivat saman asian.

*Koska, mä sanon rehellisesti, että meidän puolelta, [...] niin on muutamia sellasia henkilöitä, jotka on syyllistynyt tiettyihin verbaalisiin ylilyönteihin tässä asiassa, ja se tietysti ärsyttää vastapuolta. Sillon se keskusteluyhteys katkeaa. Mutta silloin, jos keskusteluyhteys on katkennut, niin mikään ei estä sitä, että se synnytetään uudestaan. Mutta nyt tuntuu siltä, että sieltä FK-ratayhdistyksen puolesta sitä halua ei oo lainkaan. (A2)*

Vastakkainasettelun kohdistumisen tiettyihin henkilöihin ei koettu estävän yhteistyön mahdollisuuksia kokonaan. Haastatellut toivat esiin näkemyksiä siitä, että tarvitaan vain oikeat ihmiset ja oikeanlainen lähestymistapa, niin yhteistyön rakentaminen voi olla mahdollista. Tapahtuneet ylilyönnit ja vanhat loukkaukset kuitenkin pysyvät mielissä pitkään ja vaikuttavat mielikuvaan vastapuolen asenteista ja toimintatavoista.

*[...] Mut sitten kummallakin puolella on hyvää tahtoakin ja aitoa tarvetta ratkasta se ongelma. Niitten pitäs jotenkin saada ne kovat äänet oppositioon. En edes usko että ne on voimakkaimmat ne kovat äänet. Mut kun ne äänet on kovimmat, se ei pääse niinku se eteenpäin vievä voima sieltä eteenpäin. [...] (K2)*

*On epäilemättä niin, että se on henkilöitynyt muutamiin henkilöihin tää vastakkainasettelu hyvin voimakkaasti. [...] Asenneilmasto on niin pahasti tulehtunut tai se on niin pahasti kuoppiin kaivauduttu tässä joka tapauksessa. Silti näen, että osapuolten kesken olis silti mahdollista saada aikaan hedelmällinen yhteistyö. (A3)*

Konfliktin vuorovaikutuksen henkilöitymiseen liittyy monia kielteisiä, konfliktia kärjistäviä piirteitä. Henkilöityminen on yksi piirre Deutschin (1973, 10, 17) esittelemissä tuhoisissa konflikteissa, joissa asioiden sijaan riitelevät ihmiset. Niille on ominaista yhteistyön ja keskusteluyhteyden katkeaminen, asiakysymysten unohtaminen ja konfliktin ratkaisemisen sijasta taistelun voittaminen. Myös loukkaukset, liioitellut vaatimukset ja valituskierteet ovat tuhoisien konfliktien piirteitä. Niiden seurauksena osapuolet etäännyvät ja ennakkoluulot vahvistuvat. Samalla neuvotteluista osapuolten välillä voi tulla hyvin vaikeita. (Deutsch 1973 10, 17.) Juuri näitä samoja piirteitä voi nähdä FK-rataan liittyvän konfliktin vuorovaikutuksen ongelmissa. Moni piirteistä esitettiin jopa suoraan ongelmaksi osapuolten haastatteluissa, eli toimijat olivat havainneet nämä ongelmat selkeästi itsekkin. Niitä ei koettu ylitsepääsemättömiksi ongelmiksi ja ratkaisuuksi esitettiin esimerkiksi rauhallisempien, yhteistyökykyisempien henkilöiden osallistumista vuorovaikutustilanteisiin. Se ei kuitenkaan ole yksinkertaista, sillä osallisia on lopulta melko vähän,

kaikki kokevat osallistumisen ja vaikuttamisen tärkeäksi, eikä ketään saisi sulkea osallistumisen ulkopuolelle.

#### 7.1.4 Luottamus

Epäluottamus toisiin osapuoliin tuli ilmi kaikissa haastatteluissa. Siihen viitattiin sekä suorasti että epäsuorasti. Asukkaat olivat epäluuloisia sekä ratayhdistystä että kunnan viranomaisia kohtaan. He eivät uskoneet saavansa kaikkea tietoa ja kokivat, että viranomaiset eivät ole heidän puolellaan, vaan enemmän ratayhdistyksen puolella. Tämä heikensi selvästi haastateltujen asukkaiden luottamusta kunnan viranomaisia kohtaan. Asukkaat uskoivat lisäksi, että FK-ratayhdistystä ei kiinnosta heidän kantansa tai yhteistyö heidän kanssaan. Yksi asukkaista (A3) totesi, että prosessin kuluessa on muodostettu suorastaan viholliskuvia toisista osapuolista. Hän kertoi, että luottamus aitoon vuorovaikutukseen on kadonnut. Myös kunnan edustajat olivat huomanneet luottamuksen puutteen. Eräs kunnan viranomaisista (K2) toi esiin, että kumpikaan osapuoli ei tunnu luottavan kuntaan eikä toisiinsa. Kunnan viranomaiset ovat pyrkineet pitämään neutraalin aseman, mutta se ei ole auttanut käytännön vuorovaikutustilanteissa.

*[...]Et neutraalisuus niissä tilanteissa on aina tulkittu sen vastapuolen eduks vaikka siellä ois ollu kaikki kolme toimijaa yhdessä. Et se on ollu aiva mahoton se tilanne. Et jos et oo meidän puolella, oot meitä vastaan ja se viesti on tullu molemmilta puolilta. (K2)*

Luottamuksen puute aiheuttaa ongelmia vuorovaikutuksessa ja yhteistyössä, kun välit ovat kireät ja asioita tulkitaan herkästi. Silloin yhteisissä neuvottelutilaisuuksissa, joilla on sinänsä hyvä tavoite, saattaa muodostua väärinkäsityksiä, jotka kiristävät osapuolten välejä entisestään. Jos osapuolet kokevat sovittavien toimenpiteiden olevan riittämättömiä tai ennalta päätettyjä, vuorovaikutustilanne voi muodostua hyvin hankalaksi eikä hyviksi suunniteltuja tavoitteita saavuteta.

*Mut kun ei sitä perusluottamusta oo kenenkään välillä, niin sillon on vaikee saada edes sitä luottamusta syntymään, että tälle asialle pyritään tekemään jotain. (K2)*

FK-ratayhdistyksen edustajien mielestä luottamusta koetteli heidän sanojensa ja tekojensa vääristely suuremmiksi tai pahemmiksi, kuin mitä niillä tarkoitetaan. Tämä vaikutti tiedotuspolitiikan

niukkuuteen, joka osaltaan vaikutti siihen, että asukkaat eivät koe saavansa tarpeeksi tietoa tapahtumista ja ratayhdistyksen tulevaisuuden suunnitelmista. Epäluottamus on aiheuttanut lukkoja vuorovaikutukseen, kun asioita tulkitaan mielikuvien pohjalta eikä mielikuvista päästä irti. Avoimuuden koetaan olevan paras vaihtoehto vain teoriassa. Käytännössä osapuolet ovat vetäytyneet puolustamaan omia näkemyksiään.

FK-rataan liittyvässä konfliktissa vuorovaikutuksen ongelmat ovat kietoutuneet tiiviisti yhteen. Yksi ongelma tai kärjistävä tekijä vaikuttaa moneen muuhun. Samalla tavalla luottamuksen puute on sekä syy vuorovaikutuksen ongelmiin että seuraus ongelmista. Epäluottamus on myös yksi niistä asioista, jotka Wall ja Callister (1995, 518) ovat listanneet toimijoiden väliseen vuorovaikutukseen liittyviin konfliktin syihin ja Daniels ja Walker (2001) konfliktin arvioinnin kysymykseksi. Wallin ja Callisterin (1995, 518) mukaan epäluottamus liittyy käsityksiin vastapuolesta, kuten myös mielikuvat vastapuolen suurista ja epäreiluista tavoitteista, jotka eivät vastaa omia tavoitteita. Samaan ryhmään kuuluvat lisäksi väärinymmärrykset, joita on syntynyt tässäkin konfliktissa. Kun luottamus on heikkoa ja mielikuvat ja kuvitelmat saavat sijaa toiminnassa, tilanne on otollinen väärinymmärryksille.

### **7.1.5 Pyrkimys yhteistyöhön**

Samalla kun osapuolet olivat pettyneitä vuorovaikutukseen ja yhteistyöhön, he luottivat yhteistyön mahdollisuuksiin kiistojen ratkaisemiseksi. Tämä vahvistaa käsityksen siitä, että vuorovaikutus voi olla sekä ongelma että ratkaisu konfliktitilanteissa. Kaikki haastatellut kokivat, että jonkinlainen yhteisymmärrys tai kompromissiratkaisu on saavutettava osapuolten välisellä yhteistyöllä, jotta kiistat voivat ratketa ja toiminta jatkua ilman riitelyä. Yhteistyöhön on pyritty jo aikaisemmin järjestämällä muutamia tapaamisia ja neuvotteluja. Osapuolet eivät kuitenkaan kokeneet, että yhteisistä tapaamisista olisi ollut hyötyä kiistojen selviämisen tai yhteisymmärryksen syntymisen kannalta. Eli kuten Peltonen ym. (2006, 10) ovat todenneet, huonosti suunnitellut ja epäonnistuneet vuorovaikutustilanteet voivat synnyttää epäluottamusta ja kärjittää konflikteja. Osapuolilla oli lisäksi erilaisia näkemyksiä siitä, keneltä pyrkimys yhteistyöhön on lähtenyt ja keneltä sen tulisi lähteä tulevaisuudessa. Tämä vastasi osaltaan Danielsin ja Walkerin (2001, taulukko 1) asettamaan kysymykseen siitä, kenellä on toimivaltaa ja lisäksi siitä, keneltä aloitteen pitäisi lähteä konfliktin toimijoiden mielestä.

Ratayhdistyksen edustajat kertoivat, että yhteistyötä ja neuvotteluita on ollut Asemanseudun asukkaiden kanssa vielä ennen ympäristölupaprosessia. Sen jälkeen yhteys on katkennut. Toinen ratayhdistyksen edustajista (F1) koki, että FK-ratayhdistys on se taho, joka on pyrkinyt yhteistyöhön, sillä he ovat tehneet paljon työtä lupien ja rahoituksen eteen. Toisaalta toinen edustajista (F2) totesi, että tällä hetkellä heidän on turha edes pyrkiä yhteistyöhön, sillä asukkaiden asenteet ovat niin vahvasti rataa vastaan. Neuvotteluyhteyden saavuttaminen koettiin tärkeäksi tavoitteeksi, mutta sitä ennen asenteiden pitäisi muuttua ja vaatimusten lieventyä. Haastateltava (F2) totesi, että he tietävät ongelmat ja pyrkivät poistamaan niitä, mutta ratkaisu ei ole se, että rata suljetaan kunnes ongelmat on ratkaistu. Tiettyjen toimenpiteiden toteuttaminen vie enemmän aikaa kuin toisten, ja se pitäisi hyväksyä.

Kunnan edustajien näkökulmasta pyrkimystä yhteistyöhön on ollut hieman jokaisen tahon osalta. Pääosin yhteistyö on kuitenkin ollut kahdenvälistä – yhteistyötä viranomaisten ja asukkaiden tai yhteistyötä viranomaisten ja ratayhdistyksen välillä. Kaikkien kolmen osapuolen saaminen saman neuvottelupöydän ääreen koettiin tärkeäksi tavoitteeksi, mutta jotta neuvotteluissa olisi mahdollista päästä tuloksiin, se vaatii monen asian toteutumista jo ennen neuvotteluita. Haastatteluissa tuli esiin, että neuvotteluihin tarvittaisiin ensinnäkin rauhalliset ja luotettavat edustajat eri osapuolilta. Lisäksi tarvittaisiin tiettyjä teknisiä ratkaisuja meluhaitan pienentämiseksi, kuten melusuojausten parantamista, toiminta-aikojen viilaamista ja uuden tekniikan käyttöönottoa. Näiden ohella tarvitaan toimintaan tottumista. Jokaisen osapuolen on myös tehtävä joitakin kompromisseja, eli kaikkia tavoitteita ei voida saavuttaa.

Asukkaista kaikki olivat samaa mieltä siitä, että tällä hetkellä yhteistyöhaluille ei tule vastakaikua muilta osapuolilta. Yksi asukkaista (A1) totesi, että yhteistyötä osapuolten välillä kuvaa välttämätön pakko. Toinen asukas (A3) oli sitä mieltä, että jos ympäristölupaprosessi olisi aidosti vuorovaikutteinen lain vaatimalla tavalla, prosessin kuluessa pitäisi järjestää erilaisia yleisötilaisuuksia, joissa olisi tasapuolinen edustus. Nyt asukkaat ovat saaneet oman näkemyksensä mukaan muutaman tilaisuuden kunnan toimijoiden kanssa usean pyynnön ja usean kuukauden viiveen jälkeen. Kolmannen asukkaan (A2) mielestä ainut taho, joka on aktiivisesti mutta tuloksetta pyrkinyt yhteistyöhön, on ollut Asemanseudun omakotiyhdistys. Eräs asukkaista (A3) tosin totesi, että ratayhdistyksen puheenjohtajan vaihtuessa uusi puheenjohtaja teki aloitteen yhteistyöstä. Kunnan ympäristötoimi, ratayhdistyksen edustajia ja muutamat asukkaat tapasivat radalla ja

keskustelivat. Haastateltava piti tätä avauksena toisenlaisen yhteistyökulttuurin rakentamisesta, mutta kertoi, että yhteistyö meni pian uudelleen jumiin.

Ympäristölupapäätöksen jälkeinen vuorovaikutus osapuolten välillä olikin lähinnä lainsäädännön puitteissa käytävää valitusprosessia. Keskustelua käytiin erilaisten valitusten, vastineiden ja selvitysten kautta oikeusteitse. Ympäristölupapäätöksen jälkeistä vuorovaikutusta voisi verrata Peltosen ja Villasen (2004, 25) esittämällä suunnittelun ja päätöksenteon suljetulla mallilla, jossa valmiiksi suunniteltu ja päätetty asia esitellään valmiina yleisölle, minkä jälkeen linnoitetaan puolustamaan suunnitelmaa kritiikiltä ja muutoksilta. Asukkailla oli toki ympäristölupaprosessin lainmukaiset vaikutusmahdollisuudet, mutta valmiiksi tehtyyn päätökseen vaikuttaminen voi olla huomattavasti vaikeampaa kuin vielä avoinna olevaan alkuvaiheen suunnitelmaan. Asukkaiden tunne siitä, ettei heidän näkökulmiaan ja toiveitaan huomioida, ajoi heidät valittamaan ympäristöluvasta oikeusasteisiin. Se on heijastunut prosessiin myöhemminkin. Kun osapuolten keskinäisellä vuorovaikutuksella ei tunnu olevan vaikutusta, asukkaat ovat halunneet ulkopuolisen tahon mukaan ratkaisemaan kiistat. Tähän mennessä ratkaisuja on haettu oikeusasteista valituksin ja kanteluin.

Asukkaat kertoivat haastatteluissa, että oikeusprosessit eivät ole heidän mielestään paras tapa hakea ratkaisua, mutta heidät on pakotettu siihen, koska muuten heidän näkemyksiään ei kuunnella tai huomioida. Asukkaista etenkin kaksi oli sitä mieltä, että neuvotteluyhteyden saavuttaminen olisi suotavaa ja tärkeää jossain vaiheessa. Haastateltavat kokivat, että neuvotteluyhteyden rakentaminen on kunnan tehtävä. He eivät kokeneet sitä asukkaiden tehtäväksi eivätkä uskoneet, että FK-ratayhdistys lähtisi rakentamaan neuvotteluyhteyttä nykyisessä tilanteessa. Kunnan viranomaisten rooli yhteistyön rakentajana tuntuisi luontevimmalta asukkaiden mielestä, sillä asukkailla ja yhdistyksellä on kuitenkin enemmän luottamusta kuntaan kuin toisiinsa. Kunta on toiminut prosessissa aiemminkin välittäjänä lähes kaiken vuorovaikutuksen osalta.

Osapuolet tavoittelevat vuorovaikutusta ja kokevat sen hyvänä asiana aiemmista pettymyksistä huolimatta. He eivät kuitenkaan vielä tunnu olevan täysin valmiita ratkaisujen saavuttamiseen neuvottelemalla vaan kokevat, että kovien asenteiden ja vaatimusten pitäisi pehmentyä ennen hyvän yhteistyön saavuttamista. Onnistuneen vuorovaikutuksen kannalta olisi lisäksi oleellista, että kaikille osapuolille olisi selvää, mitkä ovat osallistumisen ja vaikuttamisen puitteet. Kaikkien tulisi siis ymmärtää, mitä toimenpiteitä voidaan toteuttaa käytännössä ja millä aikataululla. Myös

vuorovaikutustilanteen pitäisi olla avoin ja hyvä, jolloin osapuolille annettaisiin mahdollisuus aitoon keskusteluun, eikä tilanteeseen tulnaisi valmiiksi vihaisina tiukan vaatimuslistan kanssa. (esim. Ilmonen & Peltonen 2004, 113–114; Peltonen ym. 2006, 110–111.)

### **7.1.6 Prosessin solmukohtat**

Tapahtumista voidaan nostaa esiin osapuolten haastatteluiden perusteella kaksi varsinaista solmukohtaa. Ensimmäinen ongelma liittyy radan sijoittamista koskevaan päätökseen. Toinen ongelma liittyy asukkaiden tulemiseen mukaan prosessiin suhteellisen myöhäisessä vaiheessa. Haastateltavien esiin nostamat asiat ovat melko konkreettisia asioita, mutta konfliktin syntymiselle tai kärjistymiselle ei silti ole yhtä yksittäistä syytä. Ristiriidat, kiistat ja ongelmat ovat syntyneet pitkän ajan kuluessa ja monien tapahtumien seurauksena. Osapuolten välisten kiistojen syntyminen liittyy kuitenkin olennaisesti vuorovaikutuksen ongelmiin.

FK-ratayhdistyksen edustajat kokivat, että ongelmat ovat puhjenneet ajotoiminnan aloittamisesta. He olivat jopa hämmentyneitä valitusten paljoudesta, sillä he kokivat, että asukkaiden olisi tullut tietää radan rakentamisesta ja olemassaolosta. Asukkailla oli ratayhdistyksen edustajien näkemyksen mukaan mahdollisuus valituksiin jo ennen toiminnan alkua ja siksi he ihmettelivät, miksi valituksia tulee niin paljon vielä toiminnan alkamisen jälkeenkin. Lisäksi he kokivat, että valitukset hankaloittavat neuvotteluyhteyden rakentamista. Toinen haastateltavista (F1) toi tapahtumia mutkistavana asiana esiin vielä ympäristölainsäädännön muutoksen, jonka mukana tuli hänen mielestään mahdollisuus valittaa kaikesta.

Asukkaat kokivat ongelmien juontuvan jo kaukaa menneisyydestä, radan sijoituspäätöksestä alkaen. Sijoituspaikka ei ollut heidän näkemyksen mukaan hyvä. Yksi asukkaista (A3) toi esiin muitakin ongelmia, jotka sijoittuivat aikaan ennen ympäristölupaprosessia ja vuorovaikutusta. Hänen mielestään lähialueen asukkaita olisi pitänyt tiedottaa radasta jo rakennusluvan myöntämisen yhteydessä. Asukkaan mukaan silloin tiedotettiin luvasta kuitenkin vain rajanaapureille, jotka olivat metsänomistajia radan ja asuinalueen välissä. Lisäksi hän kritisoi sitä, että hyvin aikaisessa vaiheessa alkuperäinen ajatus pienimuotoisesta radasta muuttui SM-tasoisen radan tavoitteluksi, joka ei sopinut kyseiselle paikalle ollenkaan. Vuorovaikutuksen alettua ongelmia aiheutui asukkaiden mielestä etenkin siitä, että heidän huolenaiheita ja näkemyksiä ei kuunneltu eikä otettu kunnolla huomioon.



*Että tää noudatti semmosta todennäköisesti kaavotusprosesseissa hyvin yleistä kaavaa, että hyvin pitkään he ratayhdistyksen ja kunnan taholta sanoivat, että eihän se toiminta oo alkanut, että eihän siitä voida mitään tietää, älkää nyt mellastako, katotaan sitten kun se toiminta alkaa. He rakensi sinne radan, toiminta käynnisty ja se oli täysin katastrofaalinen päivä se 2006 syksy kun se toiminta alko. Se asetelma oli hirveen voimakkaasti vastakkainen ja kun siitä sitten kerran sen mukaisesti reagoitiin, että varmaan painokelvotonta tekstiä tuli sieltä asukkaiden puolelta kun se nähtiin. Sillon ratayhdistyksen vastaus oli että no, siellä on nyt rata ja meillä on tässä ympäristölupa [...] (A3)*

Yksi kunnan edustajista (K4) totesi, että asukkaiden ei edes voinut odottaa hakevan käyttöaikoihin ja melutasoihin muutoksia ennen kuin lupa oli kuulutettavana. Eikä kunnolla vielä silloinkaan. Toinen kunnan edustajista (K1) huomautti sen olevan ihan luonnollista, että asukkaat heräävät toimintaan vasta silloin, kun melua alkaa kuulua. Molemmat haastateltavat totesivat, että jos toiminnan seuraukset tulivat heille yllätyksenä, niin varmasti ne tulivat yhtä paljon tai enemmänkin asukkaille yllätyksenä.

Kaikkien kunnan edustajien mielestä konfliktin lähtökohdat sijoittuvat prosessin alkuvaiheisiin, radan sijoituspaikan valintaan. Paikka katsottiin silloin hyväksi – käyttämättömäksi ja syrjäiseksi paikaksi sähkölinjan alta. Mahdolliseen meluun ei edes osattu kiinnittää huomiota. Kiistoja osapuolten välille on lisäksi aiheuttanut erittäin pitkä rakennusprosessi sekä asukkaiden kanssa yhteinen näkemys toiminnan kasvamisesta ajan kuluessa pienimuotoisesta harrastuspaikasta SM-tasoiseksi kartingradaksi. Pitkään rakennusprosessiin liittyy muitakin ongelmia, kuten monitahoinen lupaprosessi, joka ei päässyt täysin mukaan rakentamisvaiheiden etenemiseen.

*[...] et se historia voi olla se joka mun mielestä ihan oikeutetusti aiheuttaa kyselyjä. Että tavallaan se toiminta on pystynyt hivuttautuun jollekin paikalle ja tavallaan se kaikki infra on ollu siä jo siinä vaiheessa, ku on alettu hakeen jotain lupaa. Niin kyllähän se jo yksistään herättää kysymyksiä et voiko näin toimia. Et se ei oo millään tavalla uskottavaa siinä mielessä että voitais ottaa huomioon kaikki mahdolliset asiat, kun se on jo sinne rakennettu. (K2)*

Yksi kunnan edustajista (K3) toi esiin, että etenkin jatkossa kaikki tämäntyypiset asiat tulisi ratkaista kaavalla. Hänen mukaansa kaavaprosessi on ainoa laaja prosessi, jossa tehdään selvityksiä, arvioidaan laajasti vaikutuksia, sovitetaan erilaisia käyttötarkoituksia yhteen ja vasta sen jälkeen osoitetaan tiettyjä alueita tiettyyn käyttöön. Kaavoitus ei ole kuitenkaan päässyt mukaan tähän prosessiin, eikä eri viranomaisten yhteistyötä juuri ollut. Kunnan edustajan mukaan sijoituspaikka

valittiin pienellä ryhmällä ja riittämättömillä tiedoilla. Hän totesi, että tällä hetkellä heillä olisi kaikki edellytykset ratkaista asia toisin.

Kunnan viranomaisten roolin vaikutusta konfliktin kärjistymiseen pohdittiin sekä asukkaiden että kunnan viranomaisten haastatteluissa. Asukkaat kokivat, että kunnan viranomaiset eivät ole olleet tarpeeksi tiukkoja ympäristöluvan valvonnassa, ja että viranomaiset olivat antaneet liikaa periksi FK-ratayhdistykselle. Lisäksi asukkaat kokivat, että kunnan viranomaiset asettuivat aina ennemmin ratayhdistyksen kuin asukkaiden puolelle. Myös kunnan viranomaisten haastatteluissa tuli esiin pohdintaa siitä, olisiko kunnan viranomaisten pitänyt ottaa tiukempi rooli toiminnassa. He kokivat, että kaikki ei ole mennyt hyvin, koska luottamus osapuolten välillä on pitkälti menetetty. Heillä oli kuitenkin hieman erilaisia näkemyksiä siitä, olisiko paras ratkaisu ollut olla vielä avoimempi vai vetäytyä vielä enemmän prosessista sivuun. Yksi kunnan edustajista (K2) pohti, olisiko kunnan viranomaisten pitänyt esittäytyä inhimillisempänä ja läheisempänä tahona, eikä vetäytyä syvälle viranomaisrooliinsa. Hän epäili, että tämä on antanut asukkaille kuvan, ettei asialla ole kunnan isäntää. Toinen kunnan edustajista (K1) puolestaan mietti, olisiko viranomaisen pitänyt olla jämäkämpi. Hän totesi, että vaikka kompromissin etsiminen on tietyllä tapaa hyvää hallintoa, parempi ratkaisu olisi voinut olla tiukemman valvovan viranomaisroolin ottaminen. Kunnan viranomaisten selkeämpi rooli olisikin saattanut rauhoittaa tilannetta, kun miellyttävämpää ratkaisua ei olisi pyritty hakemaan yhä ylemmältä taholta.

Haastateltavat siis nostivat prosessin solmukohtina esiin sekä konfliktin syntyyn että sen kärjistymiseen liittyviä tekijöitä. Kunnan ja asukkaiden edustajat sijoittivat konfliktin juuret jo prosessin alkuvaiheisiin, radan paikan valintaan. FK-ratayhdistyksen edustajat tarkastelivat asiaa eri näkökulmasta ja kokivat ongelmien alkaneen vasta asukkaiden valituksista ajotoiminnan aloittamisen jälkeen. He kokivat prosessin olleen asianmukainen siihen asti. Muut esiin nostetut ongelmat olivat pitkälti samankaltaisia, mitä on tullut jo aiemmin esiin vuorovaikutuksen piirteiden tarkastelun yhteydessä: tiedonkulun puutteet, osallistumisen vaikuttavuus, suunnittelu- rakennus- ja lupaprosessin pituus sekä toiminnan kasvaminen alkuperäisiä suunnitelmia suuremmiksi.

## **7.2 Konfliktin vuorovaikutuksen haasteet**

### **7.2.1 Konfliktia kärjistävät tekijät**

Osapuolten esiin nostamien konfliktin syntymiseen vaikuttaneiden solmukohtien lisäksi konfliktia ovat kärjistäneet monet tapahtumat. Konfliktia kärjistävät tekijät voivat sekä pahentaa ongelmia että pitää konfliktitilannetta yllä. Ympäristöministeriön (2006) esitteeseen on koottu konflikteja kärjistäviä tekijöitä, joista suurin osa esiintyy myös FK-rataan liittyvässä konfliktissa. Monet niistä liittyvät osapuolten väliseen vuorovaikutukseen ja sen ongelmiin. Onkin selvää, että tutkimuksen kohteena olevan konfliktin vuorovaikutukseen liittyy monenlaisia ongelmia, jotka ovat laajentuneet ja kärjistyneet ajan kuluessa. Konfliktitilanne on venynyt jo useamman vuoden mittaiseksi, ja vaikka siinä on ollut välillä hiljaisempia hetkiä, tilanne ei ole rauennut kokonaan.

Ympäristöministeriön esitteen mukaan konflikteja kärjistävät

- epäily asioiden salailusta
- liian kireät aikataulut
- liian tiukat tavoitteet ja kaavan sisällön sitominen ennakkoon
- vastakkainasettelujen korostaminen
- jyrkät toimintatavat ja loukkaava käytös
- luottamuspuola
- puutteelliset taustatiedot
- liioitellut vaatimukset
- epäilykset epäasianmukaisesta vaikuttamisesta tai jääviyksistä, oikeustajun loukkaaminen
- aiempi vaikea konfliktihistoria ja muiden ristiriitojen heijastuminen maankäyttöön.

(Ympäristöministeriö 2006, 7.)

Aiemmissä luvuissa ovat nousseet esiin asukkaiden epäilykset asioiden salailusta, puutteelliset taustatiedot ja luottamuspuola. Liioitellut vaatimukset ilmenevät osapuolten pyrkimyksissä ja vaatimuksissa, jotka ovat sekä ristiriitaisia että menevät toisen osapuolen mielestä liian pitkälle. Jyrkkiä toimintatapoja ja loukkaavaa käytöstä on esiintynyt joidenkin osapuolten edustajien osalta ja ylilyöntejä on tapahtunut sekä kunnan että FK-ratayhdistyksen ja asukkaiden suuntaan. Kuntaan on mennyt sekä viestejä että puheluita, joissa kommentointi ja vaatimukset eivät ole aina pysyneet

asialinjalla. Asukkaiden ja ratayhdistyksen keskinäinen kommunikointi ei ole sekään ollut aina asiallista. Liian tiukat tavoitteet ja kaavan sisällön sitominen ennakkoon tulevat FK-radan tapauksessa esiin prosessin vaiheiden järjestyksessä – rata oli lähes valmis jo ennen ympäristöluvan hakemista tai alueen kaavoittamista.

Yksi tärkeä konfliktia kärjistävä käytännön tekijä FK-radan tapauksessa oli ehdottomasti ajotoiminnan alkaminen. Se herätti etenkin asukkaat, mutta samalla myös muut toimijat kiivaaseen vuorovaikutukseen, jonka seurauksena varsinainen konflikti tuli näkyväksi. Toinen käytännön toiminnassa ilmennyt ongelma on FK-ratayhdistykselle myönnetty ympäristölupa. Se on ratayhdistyksen edustajan (F2) mielestä hieman vaillinainen, koska siinä on tulkinnanvaraisia kohtia, jotka hankaloittavat toimintaa ja aiheuttavat erimielisyyksiä toimijoiden välille. Peltonen ym. (2006) ovatkin todenneet, että ristiriitojen potentiaalisena lähteenä ovat tulkintaerimielisyyksiä aiheuttavat joustavat normit. Normien liiallinen täsmentäminen voi kuitenkin yhtä lailla aiheuttaa ongelmallisia tilanteita, mikäli normit koetaan joustamattomiksi ja toimintaa rajoittaviksi. (Peltonen ym. 2006, 109.) Määtä (2003) mukaan ympäristönkäytön oikeudellisessa sääntelyssä tulkinnanvaraisuus on tyypillistä. Ympäristösääntelyn väljyyden ja joustavuuden vuoksi ympäristöoikeudellisten normien konkreettisiin soveltamistilanteisiin kohdistuu usein hyvin ristiriitaisia toiveita ja eri osapuolten näkemykset joustavan normin tulkinnasta voivat olla varsin erilaisia. (Määttä 2003, 128.)

## **7.2.2 Vastakkainasettelu**

Ympäristöministeriön (2006, 7) esitteessä mainittu vastakkainasettelu konfliktia kärjistävänä tekijänä tuli selvästi esiin haastatteluissa ja se on leimannut toimintaa jo pidemmän aikaa. Haastateltavat puhuivat itsekkin konfliktiin liittyvästä vastakkainasettelusta ja muista osapuolista vastapuolina. Etenkin asukkaat vahvistivat vastakkaista asetelmaa esimerkeillä rauhallisesta maalaismaisemasta, joka on nyt mennyttä harrastajajoukon tarpeiden takia. Asukkaat myös puhuivat itsestään kuntalaisina ja veronmaksajina ja asettivat itsensä tällä tavoin FK-ratayhdistyksen jäseniä vastaan. Asukkaiden mielestä FK-ratayhdistyksen jäsenet ovat harrastajia, eivätkä kaikki edes kuntalaisia. Vastakkainasettelu liittyy hyvin selvästi konfliktiin, sillä se on jo vahva ja näkyvä asetelma osapuolten ja heidän tavoitteidensa välillä. Selvin vastakkainen asetelma on asukkaiden ja FK-ratayhdistyksen välillä. Kunnan ympäristönsuojeluviranomaiset ovat välittäjätaho, mutta hekin ovat tiiviisti mukana konfliktissa, sillä yhteydenotot kulkevat heidän

kauttaan. Viranomaiset ovat melko tiiviisti mukana myös vastakkainasettelussa, sillä kunnan edustajien mukaan sekä ratayhdistys että asukkaat kokevat viranomaiset puolueelliseksi vastapuolen hyväksi.

Osapuolten määrittely ja leimaaminen ovat tapoja luoda vastakkainasettelua konfliktitilanteissa. Vastapuoli voidaan leimata hankalaksi yhteistyötahoksi samalla kun omasta osapuolesta luodaan tietynlaista kuvaa, jolla oikeutetaan omia päämääriä. Määrittelyillä tai leimoilla on usein vaikutusta toimintaan ja osapuolten välisiin suhteisiin, sillä konfliktitilanteissa niitä käytetään puolustamaan omia tavoitteita ja väheksymään toisten pyrkimyksiä. (Peltonen 2004, 14–15; Ympäristöministeriö 2006, 7). Määrittelyä ja leimaamista oli selvästi havaittavissa kaikkien osapuolten haastatteluissa. Oma osapuolta ja omia tavoitteita ja toimenpiteitä puolustettiin samalla kun vastapuolille annettiin hankalan yhteistyötahon leima. Kaikki määrittelyt vastapuolista eivät kuitenkaan olleet kielteisiä. Samoin kaikki määrittelyt omasta osapuolesta eivät olleet myönteisiä. Oman osapuolen kielteisten ominaisuuksien ja vastapuolten myönteisten ominaisuuksien korostaminen jäi kuitenkin melko vähäiseksi.

Lappalainen (2002, 20–21) on kirjoittanut ryhmien kollektiivisista identiteeteistä, joiden avulla ryhmät voivat vetää rajaviivan muihin nähden. Tutkimuksen haastateltavat kokivat selkeästi olevansa osa tiettyä ryhmää tai osapuolta ja erottivat oman osapuolensa muista juuri määrittelyjen ja leimojen avulla. Osa haastateltavista määritteli ja kuvaili välillä omaa asemaansa sekä toisia toimijoita yksilöinä, mutta pääosin asetelma oli kuitenkin kolmen ryhmän muodostama konfliktitilanne. Seuraaviin taulukoihin on koottu haastatteluaineistosta erilaisia määrittelyjä ja leimoja, joita haastateltavat ovat antaneet sekä omalle osapuolelle että vastapuolille. Taulukoihin on koottu sellaisia määritelmiä, joissa haastateltavat ovat erotelleet omaa osapuolta toisista ryhmänä. Haastatteluissa tuli esiin muutamia myönteisiä määritelmiä vastapuolesta, kuten että vastapuolelta löytyy hyväkin tahtoa ja yhteistyökykyisiä henkilöitä, mutta tässä yhteydessä tarkastellaan vastakkainasettelua ja erottelua luovia määritelmiä. Taulukossa 3 on kuvattu osapuolten kunnan viranomaisille antamia määritelmiä, taulukossa 4 on kuvattu määritelmiä FK-ratayhdistyksestä ja taulukossa 5 määritelmiä asukkaista. Jokaisessa taulukossa on sekä toisten osapuolten antamia määritelmiä että osapuolen omien jäsenten kuvauksia kulloinkin tarkasteltavasta ryhmästä.

Kunnan edustajat määrittelivät oman asemansa neutraaliksi viranomaiseksi, jonka tehtävänä on valvoa ympäristölupaa (taulukko 3). Kunnan edustajat kokivat, että he ovat itse vain osapuolten

välissä – asukkaat ja FK-ratayhdistys ovat todelliset vastakkain olevat osapuolet. He totesivat olevansa päätöksistään vastuussa, mutta korostivat, että päätöksiä ei ole tehty ilkeyttään, vaan prosessissa on ollut mukana tietämättömyyttä. Lisäksi he kertoivat olleensa tasapuolisesti pitkämielisiä kummankin osapuolen, asukkaiden ja FK-ratayhdistyksen, suuntaan.

FK-ratayhdistyksen edustajat eivät juuri luoneet vastakkainasettelua kunnan ja muiden osapuolten välille (taulukko 3). He puhuivat kunnan viranomaisista lähinnä asiallisena yhteistyötahona. Ainoa kielteinen asia oli se, että kunta kyselee melko usein turhia kysymyksiä, joihin vastaaminen vie paljon aikaa. Asiat, joilla he määrittelivät kunnan viranomaisia, liittyivät pikemminkin asukkaisiin ja konfliktiprosessiin. He totesivat esimerkiksi, että kunnan toimiminen osapuolten välittäjätahona on harmillista kuntaa kohtaan ja tämä tilanne on ylipäättään inhottava kuntaa kohtaan. Lisäksi kunta on tehnyt heidän mielestään paljon asukkaiden ja heidän asuinalueensa hyväksi radan varjolla.

**TAULUKKO 3.** Osapuolten määritelmät kunnan viranomaisista

<u>Kunnan edustajat</u>	<u>FK-ratayhdistys</u>	<u>Asukkaat</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- valvova viranomainen</li> <li>- luvan valvonta pääasiallinen tehtävä</li> <li>- vahva mielipiteettömyys</li> <li>- pyrkii yhteistyössä neutraaliuteen</li> <li>- ”kunnan isät” mukana tuomareina, kun tilanne on tulehtunut</li> <li>- pitkämielisiä molempiin suuntiin</li> <li>- kehitytty päätöksenteossa</li> <li>- maanomistajana vastuussa, mutta radan sijoittamispäätöksessä ollut mukana tietämättömyyttä</li> <li>- asia kuuluu vain ympäristösuojelulle, ei koko kunnalle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kunta toimii välittäjänä osapuolten välissä = harmi</li> <li>- kunnalle joutuu välillä vastaamaan ihan turhiin kysymyksiin, menee aikaa</li> <li>- varmaan tympääntynyt jo tämän asian hoitamiseen</li> <li>- tehnyt paljon aseman omakotialueen kehittämiseksi radan varjolla</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kunnan instanssi on kääntynyt aina toimenpiteissään tai mielipiteissään FK-ratayhdistyksen puolelle, ei koskaan asukkaiden puolelle</li> <li>- kunnan tulee pitää huolta kuntalaisten hyvinvoinnista, ei jonkin harrastajaryhmän hyvinvoinnista, joista suuri osa ei ole edes kunnan veronmaksajia</li> <li>- lepsu valvonnassa</li> <li>- sympatiaa tulee puheissa mutta se ei näy teoissa</li> <li>- asioiden kertomisessa viivytellään</li> <li>- valitusten käsittely on nihkeää</li> <li>- kumpi on todellinen vallankäyttäjä - kunta vai ratayhdistys?</li> <li>- ympäristölautakunta antanut tietoisesti rikkoa lupaa</li> <li>- kaikki asukkaiden esitykset on torpattu lautakunnassa</li> <li>- päättäjätason asenteista puuttuu aikuisuus ja kypsyy</li> </ul>

Eniten määritelmiä ja leimoja kunnan viranomaisille antoivat asukkaat (taulukko 3). He leimasivat kunnan viranomaiset puolueellisiksi FK-ratayhdistyksen hyväksi monissa eri kommentteissaan. He toivat esille, että kunnan tehtävä on toimia kuntalaisten ja kunnan veronmaksajien puolesta viitaten tällä itseensä. Heidän mielestään kunnan mielipiteet ja toimenpiteet kääntyivät kuitenkin aina FK-ratayhdistyksen puolelle, ja siten asukkaita vastaan. Haastatteluissa tuli esiin näkemyksiä, joiden mukaan kunnan viranomaiset olivat olleet lepusia luvan valvonnassa. Tämä sai asukkaat pohtimaan, kumpi prosessissa onkaan todellinen vallankäyttäjä, kunta vai FK-ratayhdistys.

Taulukossa 4 kuvattuja määritelmiä FK-ratayhdistyksestä esiintyi melko paljon kaikkien osapuolten haastatteluissa. Kunnan edustajien määrittelyissä tuli vahvasti esiin se, että FK-ratayhdistys osapuolena ei ole täysin yhtenäinen, vaan yhteistyön sujuvuus on riippunut välillä henkilöistä. Kunnan edustajien mielestä FK-ratayhdistyksellä oli kuitenkin kokonaisuudessaan hyvin vahvat mielipiteet, joiden takana he seisoivat. Kunnan edustajien mukaan FK-ratayhdistys on antanut välillä kärkkäitä lausuntoja eikä kommunikointi ole aina ollut hyvää. Osittain juuri tällä käytöksellä he ovat onnistuneet ruokkimaan asukkaiden pelkoja. Yksi asia on siis johtanut toiseen, etenkin kun mukana on ennakkoluuloja ja epäluottamusta. Kunnan näkökulmasta FK-ratayhdistyksessä oli jäseniä, jotka kokivat kunnan vihollisena sekä puolueellisena asukkaiden hyväksi. FK-ratayhdistystä määriteltiin yhdistykseksi, joka tekee mielestään hyvää harrastustyötä, mutta samalla pohdittiin, onko yhdistyksellä aina ollut todellista halua tehdä kaikkensa melun poistamiseksi.

FK-ratayhdistyksen jäsenet määrittelivät tavoitteekseen nuorisotyön tekemisen (taulukko 4). Heidän asenteensa konfliktiprosessia kohtaan oli hieman väsynyt ja toinen haastatelluista kertoi, että tuntee osasyllisyyttä, kun he, asukkaiden ohella, työllistävät kuntaa tällaisella asialla. Ratayhdistyksen edustajat kokivat, että he ovat tehneet kaikkia vaaditut veloitteet, tehneet myönnytyksiä meluhaitan vähentämiseksi ja tekevät kaiken kaikkiaan tärkeää ja valtakunnan taholta tuettua työtä. Samalla he kokivat, että heidän toimintaansa rajoittavat tiukat veloitteet eikä heille anneta mahdollisuutta laajentaa ja kehittää toimintaansa.

Asukkaat mielsivät FK-ratayhdistyksen tahoksi, jota ei kiinnosta yhteistyö asukkaiden kanssa tai asukkaiden kanta, ja joka ei ole valmis tekemään myönnytyksiä tai tulemaan vastaan (taulukko 4). Asukkaat kokivat lisäksi, että jotkut ratayhdistyksen jäsenistä ovat mustamaalanneet ja vääristelleet asukkaita ja heidän asuinaluettaan. He puhuivat FK-radasta vastapuolena ja pitivät toimintaa ennemminkin puoliammattimaisena kuin harrastustoimintana. Asukkaiden määrittelyt FK-radasta

olivat kaiken kaikkiaan melko kielteisiä ja samalla selvästi ennakkoluuloisia. Yhteistyön mahdollisuuksia ei suljettu kokonaan pois ja yhteistyö nähtiin tärkeänä tavoitteena. Vanhat kokemukset vaikuttivat kuitenkin käsityksiin tulevaisuudesta. Aukkaat tuntuivat kokevan, että koska näin on tapahtunut aiemmin, näin tulee tapahtumaan jatkossakin. Lappalainen (2002, 21) on todennut, että ulkopuolisen lyömä leima saattaa olla hyvin vaikea pyyhkiä pois. Tässä tapauksessa se voi olla vaikea pyyhkiä pois myös niiden mielistä, jotka ovat itse lyöneet tämän leiman.

#### TAULUKKO 4. Osapuolten määritelmät FK-ratayhdistyksestä

<u>Kunnan edustajat</u>	<u>FK-ratayhdistys</u>	<u>Aukkaat</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- vahvat mielipiteet</li> <li>- kokee kunnan välillä puolueelliseksi vastapuolen hyväksi</li> <li>- osa vahvasti tunteella mukana</li> <li>- osa näkee aiheellisenkin kritiikin hyökkäyksenä</li> <li>- osa näkee vastapuolen (asukkaat) kiusankappaleina</li> <li>- ruokahalu kasvanut syödessä (toiminnan laajentaminen)</li> <li>- kommunikointi ei ole aina hyvää</li> <li>- käytös on ruokkinut toisen osapuolen pelkoja</li> <li>- oikeus ja velvollisuus toimia luvan mukaisesti</li> <li>- kuntalaisia kuten asukkaatkin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- on tehty myönnytyksiä (siirretty kilpailuja keväisin)</li> <li>- on tehty kaikki vaaditut velvoitteet</li> <li>- ratayhdistykselle ei anneta mahdollisuutta kehittää ja laajentaa toimintaa</li> <li>- yhdistyksellä on tiukat rajat joita noudatetaan</li> <li>- neutraalia tiedostustoimintaa ei ole tarkoitus aiheuttaa häiriötä kenellekään - tavoitteena lisätä lasten ja nuorten harrastusmahdollisuuksia</li> <li>- palkittu nuorison sinettiseurana</li> <li>- toimintaa tuettu valtakunnan taholta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ei ole kiinnostunut asukkaiden kannasta</li> <li>- loukkauksia ja nimittelyä vastapuoli</li> <li>- harrastuspaikka joka häiritsee eivät antaneet tuumaakaan periksi</li> <li>- eivät asioi asukkaiden kanssa ei välitä tästä asiasta</li> <li>- asukkaiden yhteistyöyritykset ovat olleet turhia</li> <li>- tekee toimenpiteitä vain pakon edessä</li> <li>- ei hirveästi välitä ympäristöstä</li> <li>- suomalainen mentaliteetti, eivät tule meihin päin</li> </ul>

Taulukkoon 5 on koottu osapuolten määritelmiä asukkaista. Kunnan edustajat määrittivät FK-ratayhdistystä ja asukkaita haastatteluissaan usein samalla kertaa. He esimerkiksi totesivat, että molemmilla on vahvat mielipiteet ja näkemykset eikä heidän kommunikointinsa ole aina hyvää. Kunnan edustajat korostivat myös sitä, että ryhmät eivät ole täysin yhtenäisiä piirteissään ja kommentteissaan, vaan ryhmissä on erilaisia yksilöitä. He totesivat, että niitä asukkaita, jotka eivät siedä toimintaa, on loppujen lopuksi melko vähän. Kovaäänisimpien ja kiivaimpien yksilöiden toiminta vaikuttaa kuitenkin vahvimmin muiden osapuolten käsityksiin asukkaista ja yhteistyöhön heidän kanssaan. Kunnan edustajat kokivat, että asukkaat kokevat kunnan puolueelliseksi ja jopa viholliseksi. Lisäksi asukkaat kokevat kunnan edustajien mielestä välillä, että kaikki ovat heitä vastaan.



Asukkaat herättivät FK-ratayhdistyksen edustajissa samankaltaisia mielipiteitä ja määritelmiä kuin FK-ratayhdistys herätti asukkaissa (taulukko 5). Asukkaat määriteltiin osapuoleksi, jonka kanssa yhteistyö on ollut melko hankalaa ja joka ei halua tinkiä vaatimuksistaan. Asukkaiden käytöksen ja kommunikoinnin ei koettu aina olleen hyvää. FK-ratayhdistyksen edustajilla oli käsitys, etteivät asukkaat sulata radan olemassaoloa tai etenkin radan kehittämistä. FK-ratayhdistyksen edustajat toivat esiin näkemyksensä siitä, että toimintaa vastustavat asukkaat esiintyivät koko asuinalueen edustajina, vaikka todellisuudessa vastustajia on pienehkö joukko ja samalta asuinalueelta tulee myös karting-harrastajia.

**TAULUKKO 5.** Osapuolten määritelmät asukkaista

<u>Kunnan edustajat</u>	<u>FK-ratayhdistys</u>	<u>Asukkaat</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- vahvat mielipiteet</li> <li>- kommunikointi ei ole aina ollut hyvää</li> <li>- ryhmän sisällä erilaisia yksilöitä, osa kiivaampia ja tunteella mukana</li> <li>- osalla tulevaisuudenpelkoa radan suhteen</li> <li>- kokee kunnan puolueelliseksi vastapuolen hyväksi</li> <li>- kokee välillä, että kaikki ovat heitä vastaan</li> <li>- osa kokee vastapuolen (FK-rata) jatkavan toimintaa kiusallaan</li> <li>- loppujen lopuksi melko vähän niitä ihmisiä, jotka eivät siedä toimintaa</li> <li>- kuntalaisia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- eivät sulata radan kehittämistä resurssien mukaan pikkuhiljaa</li> <li>- painostusta sanomisista ja kirjoituksista</li> <li>- jäykät asenteet</li> <li>- eivät tyytyväisiä mihinkään tiedonjakeluun</li> <li>- eivät halua tinkiä vaatimuksistaan</li> <li>- melko vähän varsinaisia valittajia - esiintyvät kuitenkin koko alueen edustajina vaikka alueelta myös harrastajia</li> <li>- osan kanssa yhteistyö on ollut hankalaa</li> <li>- kertoneet että tarkoituksena ei rajoittaa nuorisotyötä, mutta heillä on periaate moottoriurheilua vastaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- asukasyhdistystä toimijana on väheksytty</li> <li>- me huolestuneet</li> <li>- meitä nimitetty riidankylväjiksi</li> <li>- koti, elämä, asunto, rauha - elämän suuret investoinnit vs. jonkun harrastus</li> <li>- pihapiiri vallattu melun takia ei vastustusta nuorisotyötä tai moottoriurheilua kohtaan, vaikka tällaista usein laitetaan asukkaiden suuhun</li> <li>- eivät saa tietoa elleivät osaa itse kysyä, pitää olla aktiivinen</li> <li>- eivät ole saaneet huolelleen ja näkemykselleen ymmärrystä</li> <li>- välit tulehtuneet muiden kanssa tiettyjen henkilöiden ylilyönneistä johtuen</li> <li>- kuntalaisen oikeus asua omassa asuinpaikassaan kärsimättä melusta</li> <li>- asiallisella asialla omaa hyvinvointia puolustamassa</li> <li>- meidät on syrjäytetty, me olemme välttämätön paha ja kiusantekijä muiden mielestä</li> <li>- valituksia on sanottu aiheettomiksi</li> </ul>

Asukkaat määrittivät oman roolinsa syrjäytetyksi ja väheksytyksi (taulukko 5). He kokivat, että he eivät saa ymmärrystä huolelleen ja heitä pidetään välttämättömänä pahana, häiriköinä ja

kiusantekijöinä. Asukkaat painottivat olevansa asiallisella asialla puolustamassa omaa hyvinvointiaan ja omaa asuinpaikkaansa, mikä vielä joskus oli rauhallinen maalaismaisema. He kokivat, että heidän pihapiirinsä on vallattu melun takia. He loivat vastakkainasettelua kuntalaisten oikeudelle asua omassa asuinpaikassaan melusta kärsimättä ja jonkun toisen harrastuksen välille. Tässä oli heidän mielestään suuri ristiriita, sillä he kokivat omien tavoitteidensa ja tarpeidensa olevan etusijalla harrastustoimintaan nähden. Kunnan edustajat huomauttivat kuitenkin, että FK-ratayhdistyksen jäsenistä suuri osa on kuntalaisia siinä missä asukkaatkin.

Asukkaiden oman aseman määrittelyssä oli huomattavissa piirteitä NIMBY-konflikteille tyypillisistä argumenteista. Asukkaat kritisoivat suunnittelua, koska heille merkityksellisiä paikkoja oli muokattu ja alueella oli aloitettu uudenlaista toimintaa. Kehittämistä ja muutoksia saatetaan merkityksellisissä paikoissa pitää epäilyttävänä tai epäoikeudenmukaisena (Kopomaa & Peltonen 2008, 9–10; Litmanen ym. 2008, 266–267). Haastatteluissa tuli myös esiin asukkaiden huolet kiinteistöjen hinnan laskusta ympäristön muutosten ja meluhaitan seurauksena. Lisäksi melun koettiin haittaavan asuinympäristön viihtyisyyttä. Dearin (1992) mukaan tyypilliset argumentit NIMBY -kiistoissa liittyvät juuri huoliin omaisuuden ja kiinteistöjen hinnan laskusta, asukkaiden henkilökohtaisesta turvallisuudesta ja naapuruston ympäristön viihtyisyydestä. Asukkaiden turvallisuuteen radan olemassaolo tai toiminta ei kuitenkaan vaikuta. Peltonen (2004) tarkentaa, että kiinteistöjen hinnan lasku on luonteeltaan objektiivisesti mitattava ilmiö, joka ei kuitenkaan kiistattomasti päde kaikissa tapauksissa. Asukkaiden turvallisuus ja ympäristön viihtyisyys ovat puolestaan asukkaiden koettuun elämän- ja ympäristön laatuun liittyviä tekijöitä, jotka ovat ymmärrettäviä, mutta vaikeita tai mahdottomia mitata. (Peltonen 2004, 5.)

FK-radan tapauksessa näkökulmat hyötyjen ja haittojen jakautumisesta erosivat osapuolten välillä. Kunnan edustajien ja etenkin FK-ratayhdistyksen edustajien mielestä hyödyt jakautuvat laajalle harrastajajoukolle ja meluhaitat kohdistuvat vain suhteellisen pieneen joukkoon paikallisia radan lähellä asuvia ihmisiä. Eräs kunnan edustajista (K1) huomautti kuitenkin, että kunnan intressinä ei ole missään tapauksessa se, että kunnan kaavoittamalla alueella on jonkun huono elää. Asukkaat kokivat hyötyihin ja haittoihin liittyvän näkemyksen päinvastaiseksi ja asettivat oman asemansa harrastajien edelle, koska kyseessä on heidän asuinympäristönsä. NIMBY-ajattelutapa ja samalla paikallisen ja kokonaisnäkökulman ero tuleekin FK-radan tapauksessa esiin siinä, miten asukkaat eivät sinällään pidä toimintaa huonona, mutta sijoituspaikka ei heidän mielestään ole oikea. Toisaalta asukkaat saattaisivat hyväksyä jopa sijoituspaikan, jos radan aiheuttama meluhaittaa

saataisiin vähennettyä tarpeeksi. Erityistä NIMBY-asetelmassa oli tämän tutkimuksen osalta se, että muut toimijat eivät juuri leimanneet asukkaita NIMBY-ajattelun pohjalta, vaan asukkaat toivat itse tämän näkökulman esiin.

Jokainen osapuoli loi haastatteluissa ryhmälleen tietynlaista roolia, joka vaikutti osaltaan vastakkainasettelun korostumiseen. Kunnan edustajat pitivät itsellään neutraalin, valvovan viranomaisen roolin. Kunnan edustajat kokivat viranomaisen toimivan lain mukaisesti kahden muun vastakkain olevan osapuolen välissä. Määrittellessään prosessin toisia osapuolia he pyrkivät tasavertaisuuteen ja puhuivat toisista osapuolista usein samoissa lauseissa, samoin kuvauksin. Kunnan edustajat pyrkivät välttämään liiallisia yleistyksiä ja huomauttivat lähes aina, että vain osa ihmisistä on toiminut kuvaillulla tavalla. FK-ratayhdistyksen edustajat loivat itselleen hyvää ja tärkeää harrastustyötä tekevän yhdistyksen roolia. He kertoivat asioista, joita he olivat tehneet muiden hyväksi ja miten heidän tarkoituksenaan ei ollut häiritä ketään. Asukkaat puolestaan ottivat itselleen kärsijän roolin. He kärsivät melun aiheuttamasta haitasta ja kokivat kaikkien olevan heitä vastaan tai ainakin piittaamattomia heidän huolistaan, tarpeistaan ja toiveistaan.

Toimijoiden omaksumat roolit tulivat esiin toistuvasti ja niitä vastaan olevat ominaisuudet, kuten oman osapuolen ylilyönnit ja virheet, tulivat esiin lähinnä sivulauseissa ja pohdinnoissa tapahtuneista virheistä. Lappalainen (2002, 21) onkin todennut, että kollektiivisia identiteettejä luotaessa tehdään valintoja siitä, mitä ominaisuuksia valitaan ja mitkä jätetään huomioimatta. Omien roolien määrittelyssä oli lisäksi havaittavissa puhetta laajempien intressien edustamisesta (Tillet & French, 2006, 248–249). Tällaisia olivat esimerkiksi asukkaiden puheissa esiintyvä määritelmä itsestään kuntalaisina ja veronmaksajina sekä FK-ratayhdistyksen edustajien puhe valtakunnan taholta tuetun nuorten harrastustyön tekemisestä. Osapuolet pyrkivät tällä tavoin korostamaan omien tavoitteidensa hyväksyttävyyttä ja tärkeyttä.

Peltonen ja Villanen (2004, 41) ovat huomauttaneet, että konfliktista voi muodostua jopa jyrkempi, kun konfliktia rakentavana toimijana on yksilön sijaan yhdistys tai laitos, sillä asiantuntijaorganisaatio voi olla ehdottomampi kuin sen sisällä toimivat yksilöt. FK-rataan liittyvässä konfliktissa aktiivisimmat toimijat määrittelevät pitkälti sen, millaisena kukin osapuoli koetaan muiden näkökulmasta. Rauhallisemmat tai yhteistyöhaluisemmat henkilöt saattavat jäädä koväänisimpien varjoon, eivätkä he yksin voi muuttaa koko ryhmän kantaa tai asenteita. Samalla heidän on yksin vaikea muuttaa sitä mielikuvaa, joka on muodostunut toisille osapuolille

vastapuolesta. Yksi kunnan edustajista (K2) pohti tätä samaa näkemystä FK-ratayhdistyksen näkökulmasta haastattelussaan, mutta hän lisäsi tähän vielä ympäristöluvan yhdistykselle tuomat rajoitteet.

*On yritetty tulla vastaan (yhteistyössä). Mutta kun on toimijana joku yhdistys, niin aivan totta on se, että viime kädessä heidän toimintaansa säätelee se lupa. Ja vaikka siellä olis kuinka paljon jossain määrin halua rajottaa sitä toimintaa, tietyillä ihmisillä tällainen on, niin kun siellä on joku yhdistys takana missä on erilaisia mielipiteitä, niin ei yksittäisten ratayhdistysaktiivien halulla muuteta sitä käytäntöä, kun siellä on se lupa, missä on annettu tietynlaiset mahdollisuudet toimia. (K2)*

Osapuolten omaksumat roolit vaikuttavat siihen, millaisten kehysten läpi he havainnoivat ja tulkitsevat toisten osapuolten toimintaa. Koska havainnoiminen on valikoitsevaa, sama teko voi näyttää erilaisten kehysten läpi tulkittuna erilaiselta. Konfliktitilanteeseen liittyvät väärinymmärrykset voivat FK-radan tapauksessa liittyä osaltaan erilaisiin tulkintakehyksiin. Kun osapuolet havainnoivat toisten sanoja ja tekoja omien kehystensä läpi, sanat ja teot saattavat näyttäytyä erilaisina kuin niiden oli tarkoitus. Peltonen ja Villanen (2004) ovat todenneet, että tulkintakehykset perustuvat tietynlaisiin jäsentämisen tapoihin, jotka voivat olla tyypillisiä esimerkiksi tietyille ammattiryhmille, joiden yhteiset arvot, intressit ja tiedot kietoutuvat yhteen. (Goffman 1974; Peltonen & Villanen 2004, 23–24.) Koska FK-radan konfliktissa on mukana kolme selvästi erilaista osapuolta, joilla on erilaiset arvot ja intressit, on selvää, että osapuolilla on myös erilaiset tulkintakehykset. FK-ratayhdistys tarkastelee tapahtumia harrastustyönsä ja ympäristölupansa kautta, kunnan viranomaiset viranomaisroolinsa ja luvan valvomisen kautta ja asukkaat puolestaan oman asuin- ja elinympäristönsä sekä heille koituvan haitan kautta.

Tulkintakehykset ovat vaikuttaneet käsitysten muotoutumiseen vastapuolesta ja vastakkainasettelun syntymiseen. Koska vastapuolesta muodostettavat käsitykset ovat usein stereotyyppisiä ja luutuneita, tulevaisuuteen katsominen, yhteistyön saavuttaminen ja luottamuksen palauttaminen voi olla hyvin vaikeaa (Peltonen & Villanen 2004, 23–24). Osapuolet eivät tarkastele toisten toimintaa neutraalien kehysten läpi, vaan ne näkevät toiminnan eroavaisuudet ja vastakkaisuuden omaan toimintaansa ja omiin intresseihinsä nähden. Tämä aiheuttaa helposti erimielisyyksiä ja jopa ristiriitoja, kuten FK-radan tapauksessa on havaittavissa. Asukkaat puhuivat esimerkiksi siitä, miten heidän ja FK-ratayhdistyksen oikeuksien välillä on suuri ristiriita. He asettivat vastakkain kuntalaisen oikeuden asua rauhassa omalla asuinalueellaan ja jonkun harrastajaryhmän oikeuden

harrastaa häiriötä aiheuttavaa toimintaa. Aukkaat siis tulkitsivat ristiriitaa oman tulkintakehyksensä läpi, jonka kautta he näkivät päällimmäisenä vastakkainasettelua korostavan asetelman.

Erilaiset tulkintakehykset eivät kuitenkaan tarkoita sitä, että konfliktia ei olisi mahdollista ratkaista. Peltonen ja Villanen (2004, 23–24) puhuvat vaihtoehtoisista kehyksistä, Rothman (1997, 34–35) puolestaan refleksiivisestä kehystämisestä. Molemmissa on päällimmäisenä ajatus siitä, että vastakkainasettelua korostavat kehykset korvataan resonoivilla kehyksillä, joilla pyritään edistämään yhteisymmärrystä ja yhteistoimintaa. Yhteensopivien kehysten löytäminen ja etenkin käyttöönotto on kuitenkin vaikeaa. Toisaalta edes joiltain osin yhteiset kehykset voisivat olla ensimmäinen askel, jonka avulla toimivaa vuorovaikutusta voitaisiin lähteä rakentamaan. FK-radan tapauksessa yksi yhteinen kehys voisi liittyä esimerkiksi melutasojen alentamiseen.

### **7.3 Tulevaisuus**

Jokaiselle haastateltavalle oli selvää, että tilanne ei voi jatkua nykyisen kaltaisena. Osapuolet kokivat yhteistyön kehittämisen tärkeäksi tavoitteeksi. Pohtiessaan konfliktitilanteen tulevaisuutta he toivat kuitenkin esiin erityisesti tekniikan ja melusuojausten parantamisen.

FK-ratayhdistyksen edustajat uskoivat, että autojen tekniikka tulee kehittymään ja sen myötä melutaso laskee. Lisäksi he luottivat siihen, että jossain vaiheessa radan melusuojauksia, kuten meluvalleja, saadaan parannettua. Se vaatisi kuitenkin ympäröivien maa-alueiden käyttämistä, eivätkä maa-alueet ainakaan vielä ole FK-ratayhdistyksen tai kunnan omistuksessa. Ratayhdistyksen edustajat luottivat myös siihen, että jossain vaiheessa asukkaiden vastustus laimenee. Muutamit asukkaat vastustavat toimintaa varmasti vielä pitkään, mutta muuten he uskoivat yhteydenottojen rauhoittuvan.

Aukkaat kokivat, että tulevaisuudessa täytyy tapahtua toimenpiteitä, joilla vähennetään radan aiheuttamaa meluhaittaa. He eivät olettaneet eivätkä odottaneet ajotoiminnan lopettamista kokonaan, mutta halusivat rajoittaa toimintaa. Tavoitteena oli melusuojausten parantaminen, toiminta-aikojen rajoittaminen ja ajamisen rajoittaminen vain pieniin ajoneuvoluokkiin. He kokivat tärkeäksi ja mahdolliseksi, mutta eivät välttämättä todennäköiseksi, että keskusteluyhteys

osapuolten välillä saadaan toimimaan. Ellei keskusteluyhteys aukea tai siitä ei ole hyötyä, vaihtoehtoina ovat valitukset oikeusasteisiin ja lupamääräysten tiukentaminen ympäristöluvan tarkistamisen yhteydessä. Toiminnanharjoittajan tulee tehdä hakemus ympäristöluvan lupamääräysten tarkistamiseksi vuoden 2012 loppuun mennessä.

Kunnan edustajien haastatteluissa tuli selvästi esiin näkemys siitä, että muutoksia täytyy tapahtua. Muutokset nähtiin etenkin radan melusuojuuksiin liittyvinä parannuksina. He kokivat, että melusuojuuksia parantamalla tilanne rauhoittuisi osapuolten välillä. Yksi kunnan edustajista (K1) totesi, että ideaalitalanne olisi se, että melusuojuukset olisivat tarpeeksi hyvät. Tällöin radalta ei kuuluisi häiritsevää melua, ajorajoitukset voitaisiin poistaa ja yhdistys saisi käyttää rataa vapaasti. Toinen hänen mukaansa huonompi ratkaisu tilanteeseen on se, että radalle asetetaan yhä uusia rajoituksia. Tilanteen ratkeamiseksi tarvittavien muutosten ei koettu kuitenkaan liittyvän pelkästään melusuojuuksiin. Myös ihmisten asenteissa täytyy tapahtua muutoksia.

*[...] Ja tää asia, joka on mennyt tunteiden puolelle, niin jollain tavalla tuntuu kornilta, jos sitä kerta toisensa jälkeen ratkastaan papereiden perusteella oikeudessa. Siellä se ei tuu ratkeemaan. Sen on ratkettava ihmisten päässä ja ihmisten toiminnalla ja ihmisten tekemillä toimenpiteillä. (K2)*

Konfliktin prosessinäkökulmasta seuraavat vaiheet FK-radnan tapauksessa liittyisivät konfliktin heikkenemiseen ja päättymiseen (esim. Sandole 1993, 6). Tietyt tekniset toimenpiteet voisivat edistää konfliktin heikkenemistä, jos osapuolten välinen vuorovaikutus rauhoittuisi kiistakysymysten vähentymisen myötä. On kuitenkin mahdollista, että konfliktia pidetään yllä vielä pidemmän aikaa, jos toiminnassa tai osapuolten välisissä suhteissa ei tapahdu muutoksia parempaan suuntaan. Vaarana on myös konfliktin uusi kärjistyminen, etenkin ympäristöluvan lupamääräysten tarkistamisen yhteydessä vuoden 2012 loppuun mennessä. Nykyisille erimielisyyksiä ja kiistaa aiheuttaville määräyksille on muutospainetta kaikkien osapuolten taholta. Tavoitteet eivät kuitenkaan ole täysin yhtenäisiä, joten vaatimusten törmääminen voi helposti kärjittää jo valmiiksi herkkää konfliktitilannetta. Peltosen ym. (2006, 45) erittelemistä konfliktin päättymisen vaihtoehdoista, lukkiutumuksesta, raukeamisesta, kolmannen osapuolen tekemästä ratkaisusta tai yhteisestä neuvottelutuloksesta, kaksi viimeistä vaihtoehtoa vaikuttavat haastatteluiden pohjalta todennäköisimmiltä tai toivotuimmilta FK-radnan tapauksessa. Konflikti tuskin raukeaa kokonaan itsestään. Sen sijaan osapuolet tulevat ajamaan omia tavoitteitaan eteenpäin, viimeistään ympäristöluvan lupamääräysten tarkistamisen yhteydessä.

## 8 Päätelmät

Tämän tutkimuksen aiheena oli Lentolan FK-radan konfliktitilanteen rakentuminen yleisesti maankäytön konfliktina sekä erityisesti konfliktin osapuolten vuorovaikutuksen näkökulmasta. Ensimmäisen tutkimuskysymyksen avulla selvitettiin prosessin kulkua ja etenemistä maankäytön konfliktitilanteeksi. Vuorovaikutus liittyi tiiviisti tähänkin näkökulmaan, sillä tarkastelussa pidettiin koko ajan mukana osapuolten välisen vuorovaikutuksen puitteet ja mahdollisuudet. Konfliktista löytyi sekä ainutlaatuisia juuri tälle tapaukselle tyypillisiä piirteitä että yleisesti maankäytön konflikteille tyypillisiä piirteitä. Toisen tutkimuskysymyksen avulla pyrittiin syventämään vuorovaikutuksen dynamiikkaa ja tarkastelemaan vuorovaikutuksen osuutta konfliktin syntymisessä ja kärjistyksessä. Konfliktiprosessin ja vuorovaikutuksen piirteitä ja ongelmakohtia tarkasteltiin analyysissä sekä asiakirjojen että konfliktin osapuolten näkökulmista. Lopuksi nostettiin esiin haastatteluaineistosta erottuvia vastakkainasettelun määritelmiä, jotka osaltaan ylläpitivät ja kärjistyivät konfliktia sekä vaikeuttivat sen ratkeamista.

FK-radan ympärille rakentunutta konfliktia tarkasteltiin prosessinäkökulmasta. Konfliktitapauksesta nousi esiin maankäytön konflikteille tyypillisiä piirteitä, mutta myös ainutlaatuisia piirteitä, jotka olivat oleellisia konfliktin syntymisen ja kärjistyksen kannalta. Konfliktin vaiheiden ja rakenteellisen näkökulman tarkastelua on pidetty tärkeänä, sillä muuten jokainen konflikti näyttäytyisi ainutlaatuisena tapauksena. Vertailtaessa konfliktia muihin vastaaviin sen vaiheita ja rakentumisesta on helpompi ymmärtää. Konfliktin vaiheista ja etenkin niiden määrästä on kirjallisuudessa erilaisia näkemyksiä. Minnery (1986) esimerkiksi tiivistä konfliktin vaiheet kolmeen, kun Pondy (1967) ja Sandole (1993) löysivät konflikteista viisi eri vaiheita. Tässä tutkimuksessa konflikti oli edelleen käynnissä, joten viimeisiä vaiheita, heikkenemistä ja päättymistä, ei vielä ollut näkyvissä. Konfliktista löytyi kuitenkin konfliktia edeltäviä vaiheita sekä konfliktin käynnistymisen, kärjistyksen ja ylläpidon vaiheita (esim. Sandole 1993).

FK-radan tapauksessa oli huomattavissa se, että konflikti ei ollut lähtökohdiltaan totaalinen konflikti, vaan se käynnistyi ja kärjistyi ajan kuluessa (Peltonen ja Villanen 2004, 7). Tämän takia konfliktia edeltävien vaiheiden tarkastelu oli tärkeää. Konfliktitilanteen historian tarkastelu antoi sekä taustan että puitteet tapahtumien kulun ymmärtämiselle ja myöhempien vaiheiden analysoinnille. Konfliktin historiasta nousi esiin myös niitä piirteitä, jotka tekivät tutkimuksen

tapauksesta ainutlaatuisen. Tapahtumat olivat sijoittuneet hyvin pitkälle aikavälille, minkä seurauksena tapahtumista oli ollut vaikea saada kokonaiskuvaa. Prosessin pitkään aikajaksoon mahtui monia erilaisia lupia, joiden myöntämisestä vastasivat osittain eri tahot ja eri ihmiset. Prosessi oli siten hivuttautunut eteenpäin lupa ja vaihe kerrallaan, eikä ratayhdistykseltä voitu tai haluttu lopulta evätä toiminnan mahdollistavaa ympäristölupaa. Radan eteen oli nähty paljon vaivaa ja sen kehittämiseen oli käytetty rahaa. Toimijoilla ei tuntunut ennen toiminnan aloittamista olevan käsitystä siitä, millaisia vaikutuksia toiminnalla olisi. Siksi kenelläkään ei ollut käsitystä myöskään ajotoiminnan vaikutusten seurauksista. Puutteellinen tieto toiminnan vaikutuksista on kuitenkin yleinen piirre maankäytön konfliktien ja ympäristökonfliktien yhteydessä. Toiminnan vaikutukset saattavat ilmetä kokonaisuudessaan vasta jälkikäteen, sillä vaikutuksia on vaikea määrittellä ennakkoon (Tillet & French 2006, 244–248).

FK-radan konfliktitilannetta tarkasteltaessa on huomioitava myös se, että konflikti on kehittynyt vasta toiminnan alettua eikä suunnitteluvaiheessa, kuten moni maankäytön konflikteista. Ristiriidat ovat puhjenneet esiin silloin, kun lupa on saatu ja toiminta on aloitettu. Vastustus ei liity siten alueelle suunniteltavaan toimintoon, vaan konfliktissa on kyse olemassa olevasta toiminnasta, lupaehtojen tulkinnasta ja tehtävissä olevista toimenpiteistä sekä toimenpiteiden aikatauluista. FK-radan konfliktin ongelmat juontuvat suunnittelusta, mutta asukkaiden osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet ovat olleet radan suunnitteluvaiheessa lähes olemattomat. Koska suunnitteluvaiheessa ei ole ollut mahdollisuutta vaikuttaa, vaikuttamaan on pyritty pääosin siinä vaiheessa, kun toiminta jo ollut käynnissä. Vaikuttaminen toiminnan alettua saattaa kuitenkin olla osallistujille melko turhauttavaa, sillä muutokset ovat hitaita ja haittaa aiheuttavat toiminta on koko ajan käynnissä. Konfliktin osapuolena olevalla ratayhdistyksellä on silti oikeus toimia sille myönnetyn ympäristöluvan mukaisesti. Käynnissä olevaan tilanteeseen ei ole siten näkyvissä helppoa tai nopeaa ratkaisua. Ei ainakaan sellaista, joka miellyttäisi kaikkia osapuolia.

Vaikka tapauksen historiassa on tiettyjä ainutlaatuisia piirteitä, konfliktin syistä ja prosessin kulusta on löydettävissä maankäytön konflikteille tyypillisiä asioita. Intresseihin, arvoihin ja osallistumismahdollisuuksiin liittyvillä selitysmalleilla oli kaikilla osansa FK-radan tapauksessa. Tutkittava tapaus vahvistikin sitä näkemystä, että konflikteille löytyy harvoin yksiselitteistä syytä. Syiden monimuotoisuus vaikuttaa samalla kuitenkin siihen, miten monimutkaiseksi ja hankalaksi konflikti muodostuu sekä hallita että ratkaista. Jos taustalla olisivat vain intressit, niillä voisi ehkä käydä kauppaa, eli osapuolten välille voisi muodostua jonkinlainen kompromissiratkaisu. Jos taas



taustalla olisi vain vuorovaikutuksen ongelmat ja esimerkiksi väärinkäsitykset, ne voitaisiin oikaista ja vuorovaikutusta voitaisiin lähteä rakentamaan paremmalle pohjalle oikeiden tietojen avulla, ilman väärinkäsityksiä. Intresseihin ja tietoon pohjautuvien konfliktien hallinnassa ja ratkaisussa on toki omat vaikeutensa, eikä konfliktien ratkaisu ole yleensäkään helppoa. Tutkimuksen kohteena oleva konflikti vaikuttaa ratkaisun kannalta erityisen monimutkaiselta ja hankalalta, koska siinä intressit ja osallistumisen ongelmat ovat kietoutuneet yhteen ja niiden taustalla vaikuttavat vielä osapuolten erilaiset arvomaailmat. Kuten Druckman (1993, 28–29) on todennut, arvokonfliktien nähdään usein sijoittuvan neuvottelujen ja kompromissiratkaisujen ulottumattomiin, sillä arvoja ei voi korvata muilla eduilla samalla tavalla kun intressejä voidaan pyrkiä korvaamaan.

Arvojen liittyminen konfliktiin ei silti tarkoita, ettei konfliktitilanne voisi ratketa. Toiminnan taustalla olevat arvot tulee kuitenkin tunnistaa ja ottaa huomioon. Koska konfliktiin johtaneina syinä ovat arvojen lisäksi osapuolten intressit ja vuorovaikutuksen ongelmat, konfliktitilanteen hallintaa ja ratkaisua voidaan lähteä tavoittelemaan esimerkiksi niiden pohjalta. Lisäksi konfliktitilanteeseen liittyy käytännön toimenpiteitä, etenkin meluhaitan pienentämiseen liittyen, joiden avulla tilannetta saataisiin mahdollisesti rauhoitettua ja vuorovaikutukselle saataisiin luotua nykyistä parempi lähtötilanne.

Vuorovaikutustilanteiden parantamiselle olisi tarvetta, sillä osapuolten välisellä vuorovaikutuksella oli tärkeä rooli konfliktin syntymisessä, rakentumisessa ja ylläpidossa. FK-radan prosessia kuvaava pitkä kesto vaikutti myös osapuolten väliseen vuorovaikutukseen. Asukkaat kritisoivat vuorovaikutuksen myöhäistä ajankohtaa, tiedonpuutetta prosessin vaiheista ja osallistumisen riittämätöntä vaikuttavuutta. Vaikuttavuus on kuitenkin yleinen ongelma lähes aina, kun on kyse osallistumisesta suunnitteluun tai päätöksentekoon. Valitukset toiminnasta ovat jatkuneet ajotoiminnan alkamisesta asti, joten on ymmärrettävää, että asukkaat eivät koe osallistumistaan vaikuttavaksi. Muiden osapuolten mukaan asukkailla on välillä liiankin suuria odotuksia sen suhteen, mitä toimenpiteitä voidaan tehdä ja millä aikataululla. Epärealistiset odotukset osallistumisen vaikuttavuudesta voivat johtaa pettymyksiin suunnittelijaa ja koko prosessia kohtaan ja siksi olisikin tarpeen selkiyttää osallistumisen odotusten ja toisaalta suunnitelmien liikkumavaran ja käytäntöjen vastaavuutta (ks. Peltonen ym. 2006, 110–111).

Vuorovaikutuksen ongelmat pohjautuivat pitkälti osapuolten välisiin eroihin. FK-radan tapauksessa on mukana kolme hyvin erilaista osapuolta, joilla on jokaisella omat intressinsä ja arvonsa

toiminnan taustalla. Kunnan ja FK-ratayhdistyksen intressit ja arvot heijastuivat näiden organisaatioiden tavoitteista. Asukkaiden intressit ja arvot puolestaan heijastuivat suoraan heidän omasta asuin- ja elinympäristöstään. Osapuolet kertoivat kuitenkin ymmärtävänsä myös muiden osapuolten näkemyksiä. Intressit ja arvot näkyivät siinä, millaisen roolin toimijat ottivat ja millaisten kehysten läpi he tarkastelivat muiden toimintaa. FK-ratayhdistyksen edustajat pitivät toimintaansa hyvänä harrastusmahdollisuutena ja tärkeänä nuorisotyönä ja he oikeuttivat toimintaansa näillä perusteilla. Asukkaat vetosivat oikeuteensa asua rauhassa omalla asuinalueellaan kuntalaisina ja veronmaksajina, joista kunnan pitäisi pitää huolta. Kunnan edustajat pitäytyivät viranomaisroolissaan, jossa he olivat pyrkineet pysymään koko prosessin ajan. Kunnan asema herätti silti myös pohdintaa. Olisiko kunnan roolin pitänyt olla vielä etäisempi ja tiukempi, vai olisiko sen pitänyt olla välittömämpi, inhimillisempi toimija? Epävarmuus roolista oli saattanut aiheuttaa ongelmia, sillä kunnan edustajat eivät olleet täysin yhtenäisiä roolissaan, ainakaan muiden osapuolten mielestä. Toisaalta osapuolet eivät kokeneet minkään tahon roolia täysin yhtenäiseksi, vaan kaikissa ryhmissä todettiin olevan erilaisia henkilöitä, joiden persoonilla oli vaikutusta vuorovaikutukseen.

Konfliktin analysointiin kuuluu erilaisten konfliktin vaiheiden tarkastelu. Konfliktin käynnistymisen jälkeen seuraava vaihe on usein konfliktin kärjistyminen. Konfliktien kärjistyessä on tyypillistä, että sekä ongelmakysymysten muotoilu että toimijoiden näkemykset tilanteesta ja vastapuolesta jyrkkenevät. Tässä tapauksessa kärjistyminen liittyi tiiviisti osapuolten vuorovaikutuksen ongelmiin, joista yksi oli toimijoiden välille syntynyt vastakkainasettelu. Vastakkainasettelu on sinällään vain sanoja ja ajatuksia, mutta samalla kun se luo yhtenäistä kuvaa omasta toiminnasta ja osapuolesta, se vahvistaa kielteistä käsitystä vastapuolesta ja vuorovaikutus muuttuu entistä vaikeammaksi. Kielteiset näkemykset vastapuolesta lisäävät epäluottamusta ja vääristävät kommunikaatiota. Samalla toimijoiden ymmärrys toisistaan värittyy ja tarve hankkia tietoja vastustuksen syistä vähenee. (Peltonen 2004, 14.) Vuorovaikutustilanteisiin ei enää mennä avoimin mielin katse tulevaisuudessa, vaan vanhat teot, sanat ja kuvitelmat muuttuvat epäilyiksi tulevan vuorovaikutuksen mahdollisuuksista. Kielteisistä mielikuvista ja ennakkoluuloista olisi kuitenkin päästävä eroon, jotta vuorovaikutukselle voitaisiin antaa uusia mahdollisuuksia.

Osapuolet olivat siis pettyneet yhteisiin tilaisuuksiin jo useasti, mutta eivät toisaalta menettäneet kokonaan uskoaan niihin. Vuorovaikutus onkin hyvin ristiriitainen tekijä konflikteissa. Vuorovaikutusta ja osallistumista pidetään selvästi yleisesti tärkeinä päämäärinä, sillä niihin

jaksettiin uskoa tämänkin tutkimuksen haastatteluissa siitä huolimatta, että vuorovaikutukseen liittyi hyvin paljon ongelmia ja FK-radan konflikti oli pitkälti kärjistynyt juuri vuorovaikutuksen ongelmien seurauksena. Sen lisäksi, että vuorovaikutus voi olla konfliktitilanteissa sekä syy että seuraus, siihen liittyy paljon tavoitteita ja vaatimuksia. Vuorovaikutukselle pitäisi olla sopiva aika ja paikka, sen tulisi olla riittävää ja hyvää kaikkien osapuolten mielestä, eikä ketään saisi sulkea osallistumisen ulkopuolelle. Osallistujien pitäisi lisäksi ymmärtää vaikuttamisen mahdollisuudet ja rajoitukset sekä aikataulu, jossa toimenpiteitä on mahdollista tehdä. Tällöin osapuolilla ei olisi turhia toiveita tai odotuksia, joiden toteuttaminen osoittautuisi mahdottomaksi. Kaikkien täytyisikin ymmärtää se, että kaikkea ei voida saavuttaa, vaan kompromisseja on todennäköisesti tehtävä. Kenellekään ei kuitenkaan saisi jäädä kuvaa, että kaikkea tietoa ei ole kerrottu tai asioista on päätetty jo etukäteen. Vuorovaikutustilanteen pitäisi siis olla avoin ja keskustelulle ja päätöksenteolle pitäisi jättää tilaa, jolloin osapuolille annettaisiin mahdollisuus aitoon keskusteluun, eikä tilanteeseen tulnaisi valmiiksi viihaisina tiukan vaatimuslistan kanssa.

Konfliktitilanteen jatko oli auki tutkimuksen tarkastelujakson lopussa ja vielä tutkimuksen valmistuessa keväällä 2010. Osapuolilla oli odotuksia tulevaisuudelle, mutta tilanteeseen ei ollut näkyvissä nopeita ratkaisuja. Osapuolet odottivat edelleen hallinto-oikeuden ratkaisua asukkaiden valitukseen ja kanteluun. Oikeuden ratkaisu ei kuitenkaan välttämättä ratkaise konfliktitilannetta, vaan myös osapuolten mielestä ongelmat olisi ratkaistava muilla tavoin. Yhteistyö koettiin osaltaan tärkeäksi tavoitteeksi, mutta yhteistyötäkin tärkeämmiksi koettiin käytännön ratkaisut. Koska melu oli ongelmien lähde ja myös konfliktin keskeisin asia etenkin asukkaiden näkökulmasta, melua vähentävät toimenpiteet koettiin tärkeimmäksi konfliktitilannetta rauhoittavaksi tekijäksi.

Tilannetta voisi osaltaan helpottaa hallinto-oikeuden ratkaisun saapuminen. Etenkin asukkaat olivat asettaneet sille odotuksia. Ratkaisu, oli se millainen tahansa, toisi hieman selvyyttä prosessin tuleviin vaiheisiin ja mahdollisiin toimenpiteisiin. Ympäristöluvan lupamääräysten tarkistaminen on edessä viimeistään vuoden 2012 loppuun mennessä. Silloin osallisilla on jälleen mahdollisuus vaikuttaa lupamääräysten muotoiluun ja silloin viimeistään vuorovaikutuksen pitäisi olla parempaa, jotta FK-ratayhdistys voisi harjoittaa sitä toimintaa mikä heillä on tavoitteena ja mihin he ovat panostaneet, mutta jotta myös asukkaat saavuttaisivat toiveensa hyvästä ja rauhallisesta asuinympäristöstä. Toisaalta lupamääräysten tarkistaminen ja lupaprosessin käynnistäminen uudelleen saattaa olla uusi konfliktin kärjistymisen paikka. Aiemmat ongelmat ja pettymykset, mutta myös suuret odotukset saattavat heijastua vahvasti lupaprosessiin. Siksi ongelmakohdat,

esimerkiksi osapuolten tulkintakehysten eroavaisuudet ja erilaiset intressit, olisikin tärkeä tunnistaa etukäteen ja niiden hallintaan pitäisi varautua. Koska jokainen osapuoli tunnistaa nykyisen tilanteen ja sen ongelmat, jokaisella on vastuuta vuorovaikutuksen sujuvuudesta tulevaisuudessa.

Kuten jo tutkimuksen alussa todettiin, tämän tutkimuksen tarkoituksena ei ollut ratkaista FK-radan toimintaan liittyvää konfliktia, vaan tarkastella ja analysoida sen vaiheita ja rakentumista ratasuunnitelmasta maankäytön konfliktiksi. Konfliktin analysointi nähdään kuitenkin konfliktin ratkaisua tai ratkaisusuunnitelmaa edeltäväksi vaiheeksi, ja siksi luonnollinen jatkotutkimuksen aihe olisivat mahdolliset ratkaisumenetelmät. Kun konfliktista on tunnistettu sen syntyyn, kärjistymiseen ja ylläpitoon johtaneet piirteet, voidaan ratkaisua lähteä muodostamaan nämä tekijät huomioiden. Haastateltavat toivat pitkälti itse esiin niitä asioita, joihin he näkisivät konfliktien laantumisen ja ratkaisun pohjautuvan. Ratkaisun vaikuttavien asioiden painotus sekä erilaisten toimenpiteiden ajankohta ja menetelmät tulisi kuitenkin ratkaista ensin. Osapuolilla on käsissään ratkaisun avaimet – he eivät vain tiedä itse, miten niitä käytetään.

## Lähteet

- Arnstein, S. R. (1969). A Ladder of Citizen Participation. *Journal of the American Institute of Planners* 35. 216–224.
- Arola, T. (2002). Vuorovaikutteinen kaavoitus ja kuntalaisten vaikuttaminen: kansalaisyhteiskunnan, suunnittelun ja päätöksenteon kohtaaminen maankäytön suunnittelussa. Suomen kuntaliitto. Helsinki.
- Daniels, S. E. & Walker, G. B. (2001). *Working Through Environmental Conflict: The Collaborative Learning Approach*. Praeger. Westport (Connecticut).
- Dear, M. (1992). Understanding and Overcoming the NIMBY Syndrome. *Journal of the American Planning Association* 58:3. 288–300.
- Deutsch, M. (1973). *The Resolution of Conflict: Constructive and Destructive Processes*. Yale University Press. New Haven.
- Druckman, D. (1993). An Analytical Research Agenda for Conflict and Conflict Resolution. Teoksessa Sandole, D.J.D. & van der Merwe, H. (toim.) *Conflict Resolution Theory and Practice: Integration and Application*. Manchester University Press. Manchester. 25–42.
- Eskola, J. & Suoranta, J. (1998). *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Vastapaino. Tampere.
- Goffman, E. (1974). *Frame Analysis: An Essay on the Organization of Experience*. Harper & Row. New York.
- Hirsjärvi, S. & Hurme, H. (2000). *Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Helsinki University Press. Helsinki.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. (2007). *Tutki ja kirjoita*. 13., osin uudistettu painos. Tammi. Helsinki.
- Häikiö, L. (2005). *Osallistumisen rajat. Valta-analyysi kestävän kehityksen suunnittelusta Tampereella*. Tampere University Press. Tampere.
- Horelli, L. & Kukkonen, H. (2002). Osallistuminen, ympäristö, vuoropuhelu. Teoksessa Bäcklund, P., Häkli, J. & Schulman, H. (toim.) *Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa*. Gaudeamus. Helsinki. 243–259.
- Ilmonen, M. & Peltonen, L. (2004). Suunnittelu on toivon järjestämistä. *John Forester haastattelussa*. *Yhdyskuntasuunnittelu* 42: 3-4. 106–125.
- Kangasalan ympäristölautakunta (2008). *Kokouspöytäkirja 28.10.2008 § 155*.
- Kangasalan ympäristölautakunta (2002). *Kokouspöytäkirja 17.12.2002 § 169*.

- Kettunen, A. (1998). Kunnat ja ympäristökonfliktit. Acta. Suomen kuntaliitto. Kuntaliiton painatuskeskus. Helsinki.
- Kettunen, P. (2002). Miksi osallistumisesta puhutaan? Osallistumisen kehittäminen suomalaisissa kunnissa. Teoksessa Bäcklund, P., Häkli, J. & Schulman, H. (toim.) Osalliset ja osaajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa. Gaudeamus. Helsinki. 18–35.
- Kolu, R. (2005). Vaihtoehtoisen riidanratkaisun teoriaa ja tutkimusta. Teoksessa Turunen, S. (toim.) Conflict Management – Riidanratkaisun uusi maailma. Edita Prima Oy. Helsinki. 19–64.
- Kopomaa, T. & Peltonen, L. (2008). Johdanto. Teoksessa Kopomaa, T., Peltonen, L. & Litmanen, T. (toim.) Ei meidän pihallemme! Paikalliset kiistat tilasta. Gaudeamus. Helsinki. 9–27.
- Kuusisto-Arponen, A-K. (2007). Konfliktitapaus. Teoksessa Laine, M., Bamberg, J. & Jokinen, P. (toim.) Tapaustutkimuksen taito. Gaudeamus. Helsinki. 231–244.
- Laine, M., Bamberg, J. & Jokinen, P. (2007). Tapaustutkimuksen käytäntö ja teoria. Teoksessa Laine, M., Bamberg, J. & Jokinen, P. (toim.) Tapaustutkimuksen taito. Gaudeamus. Helsinki. 9–38.
- Lake, R. W. (1993). Rethinking NIMBY. Journal of the American Planning Association 59:1. 87–93.
- Lapintie, K. (2002). Tarinoita takapihalta. Asukkaan ja asiantuntijan kohtaamisesta. Teoksessa Bäcklund, P., Häkli, J. & Schulman, H. (toim.) Osalliset ja osaajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa. Gaudeamus. Helsinki. 158–179.
- Lappalainen, P. (2002). Poliittisen tyylin taito. Vastapaino. Tampere.
- Leino, H. (2000). Ranta-Tampellan ja Vuoreksen alueiden suunnittelun osallistumiskäytäntöjen kuvaus ja vertailu. Tutkimus uuden maankäyttö- ja rakennuslain soveltamisesta Tampereella. Tampereen kaupunki. Tampereen yliopisto, Sosiaalipolitiikan laitos, Asumisen ja ympäristön tutkimuksen yksikkö.
- Leino, H. (2006). Kansalaisosallistuminen ja kaupunkisuunnittelun dynamiikka. Tutkimus Tampereen Vuoreksesta. Acta Universitatis Tamperensis 1134. Tampere University Press. Tampere
- Leino, H. (2007). Yleinen ongelma, yksi tapaus. Teoksessa Laine, M., Bamberg, J. & Jokinen, P. (toim.) Tapaustutkimuksen taito. Gaudeamus. Helsinki. 214–227.
- Litmanen, T., Peltonen, L. & Kopomaa, T. (2008). Epilogi: Nimby-ilmiö yhteiskunnan ja tutkimuksen dilemmana. Teoksessa Kopomaa, T., Peltonen, L. & Litmanen, T. (toim.) Ei meidän pihallemme! Paikalliset kiistat tilasta. Gaudeamus. Helsinki. 266–271.
- Malmsten, A. (2007). Rajaaminen. Teoksessa Laine, M., Bamberg, J. & Jokinen, P. (toim.) Tapaustutkimuksen taito. Gaudeamus. Helsinki. 57–73.
- Minnery, J. R. (1986). Conflict Management in Urban Planning. Gower. Aldershot.

- Määttä, T. (2003). Oikeudellisen ympäristöstrategian mahdollisuudet ja rajat. Teoksessa Rannikko, P. (toim.): Oikeudenmukaisuus ja ympäristö. Gaudeamus. Helsinki. 107–129.
- Peltonen, L. (2004). NIMBY-kiistojen asukaskeskeiset ja kontekstuaaliset selitykset. *Alue ja Ympäristö* 33:2. 43–54.
- Peltonen, L. & Villanen, S. (2004). Maankäytön konfliktit ja niiden ratkaisumahdollisuudet. Osa 1. Katsaus käsitteisiin ja kirjallisuuteen. Suomen ympäristö 723. Ympäristöministeriö. Saatavissa [www-muodossa](http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=72615&lan=fi) <http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=72615&lan=fi>. Viitattu 8.5.2010.
- Peltonen, L., Hirvonen, J., Manninen, R., Linjama, H. & Savikko, R. (2006). Maankäytön konfliktit ja niiden ratkaisumahdollisuudet. Suomalaisen nykytilan kartoitus. Suomen ympäristö 12/2006. Ympäristöministeriö. Helsinki.
- Peltonen, L. & Kangasoja, J. (2009). Konfliktien kartoitus suunnittelun apuvälineenä. *Yhdyskuntasuunnittelu* 47:4. 88–97.
- Peuhkuri, T. (2007). Teoria ja yleistämisen kriteerit. Teoksessa Laine, M., Bamberg, J. & Jokinen, P. (toim.) *Tapaustutkimuksen taito*. Gaudeamus. Helsinki. 130–148.
- Pondy, L.R. (1967). Organizational Conflict. *Administrative Science Quarterly* 12: 2. 296–320.
- Puustinen, S. (2006). Suomalainen kaavoittajaprofessio ja suunnittelun kommunikatiivinen käänne. Vuorovaikutukseen liittyvät ongelmat ja mahdollisuudet kaupunkien kaavoittajien näkökulmasta. *Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja A 34*. Frenckellin Kirjapaino Oy. Helsinki.
- Rothman, J. (1997). *Resolving Identity-Based Conflict in Nations, Organizations and Communities*. Jossey-Bass. San Francisco.
- Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. (2006). KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto. Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Tampere. Saatavissa [www-muodossa](http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/) <http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/>. Viitattu 30.1.2010.
- Sairinen, R. (1994). Ympäristökonfliktit kuntien suunnittelussa ja päätöksenteossa. Suomen Kuntaliitto. Acta 31. Kuntaliiton painatuskeskus. Helsinki.
- Sandole, Dennis J.D. (1993). Paradigm, Theories, and Metaphors in Conflict and Conflict Resolution: Coherence or Confusion? Teoksessa Sandole, D. J.D. & van der Merwe, H. (toim.) *Conflict Resolution Theory and Practice: Integration and Application*. Manchester University Press. Manchester. 3–24.
- Sobel, G. (2000). Case 3: Coastal Zone Regulations in Delaware. Teoksessa Susskind, L. & Thomas-Larmer, J. (toim.) *Negotiating Environmental Agreements*. Island Press. Washington D.C.. 143–166.
- Staffans, A. (2002). Kilpailu tiedosta kiristyy. Supertyypit eletyn kaupungin tulkkeina. Teoksessa Bäcklund, P., Häkli, J. & Schulman, H. (toim.) *Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupungin suunnittelussa*. Gaudeamus. Helsinki. 180–199.

- Susskind, L., Levy, P. F. & Thomas-Larmer, J. (2000). *Negotiating Environmental Agreements. How to Avoid Escalating Confrontation, Needless Costs, and Unnecessary Litigation.* Island Press. Washington.
- The Consensus Building Institute (2000). *Conducting Conflict Assessments in the Land Use Context. A Manual.* The Consensus Building Institute & Pace University Land Use Law Center. Saatavissa [www-muodossa](http://web.mit.edu/publicdisputes/practice/pacemanual-ls-111500.pdf)  
<http://web.mit.edu/publicdisputes/practice/pacemanual-ls-111500.pdf>. Viitattu 8.5.2010.
- Tillett, G. & French, B. (2006). *Resolving Conflict. A Practical Approach.* Oxford University Press. South Melbourne.
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2009). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. 5., uudistettu laitos.* Tammi. Helsinki.
- Wall, James A. & Callister, Ronda R. (1995). *Conflict and Its Management.* *Journal of Management* 21: 3. 515–558.
- Wehr, P. (1979). *Conflict Regulation.* Westview Press. Boulder.
- Ympäristöasiat kunnan suunnittelussa (1991). Suomen kunnallisliitto. *Ympäristöjulkaisut nro 21.* Helsinki
- Ympäristöministeriö (2006). *Ulos umpikujista – Maankäytön konfliktien ennakointi ja hallinta.* Ympäristöministeriön esite. Soprano Oyj. Saatavissa [www-muodossa](http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=54980&lan=fi)  
<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=54980&lan=fi>. Viitattu 8.5.2010.



## **Liitteet**

### ***Liite 1. FK-radan prosessi 1989–2008***

#### **1989**

21.2.1989 Kangasalan kunnanhallitus vuokrasi Tampereen Formula K-kerholle tilan Harakkala RN:o 1:62 Lentolan kylässä.

#### **1991**

13.3.1991 Kangasalan seudun kansanterveystyön kuntainliiton liittohallitus myönsi mikroautoradalle sijoituspaikkaluvan. Lupa raukesi myöhemmin, koska toiminta ei alkanut viiden vuoden kuluessa.

#### **1992**

12.2.1992 Kangasalan kunnan rakennuslautakunta myönsi radan rakentamiselle toimenpideluvan ja naapuruussuhdelain 18 §:n tarkoittaman luvan. Luvan voimassaoloaika oli kolme vuotta.

#### **1995**

24.2.1995 Kangasalan kunnan rakennuslautakunta myönsi ratahankkeelle uuden toimenpideluvan maankäyttö- ja rakennuslain perusteella. Luvan voimassaoloaika oli kolme vuotta.

#### **2000**

15.5.2000 Kangasalan kunnanhallitus päätti vuokrata uudelleen osan Harakkala -nimistä tilaa Tampereen seudun FK-ratayhdistys ry:lle hakemuksen perusteella. Vuokrasopimus allekirjoitettiin 13.11.2000. Vuokra-aika on kymmenen vuotta

28.6.2000 Kangasalan kunnan rakennuslautakunta myönsi radan rakentamistyön loppuunsaattamiseksi edelleen uuden luvan 28.6.2000. Lupa myönnettiin rakennusjärjestyksen 3 §:n mukaisena toimenpidelupana. Rakennustyö oli tuolloin edelleen kesken.

#### **2001**

10.1.2001 Kangasalan kunnan rakennuslautakunta myönsi 28.6.2000 myönnettyyn toimenpidelupaan muutoslunan, jolla rataa jatkettiin noin 200 metriä. Päätökseen liittyi lupaehto, että rataa ei saa ottaa käyttöön ennen kuin ympäristönsuojeluviranomainen on myöntänyt hankkeelle ympäristöluvan.

- 25.2.2001 Ratayhdistyksen ja Asemanseudun omakotiyhdistyksen keskustelutilaisuus Asarilla.
- 6.9.2001 Tampereen seudun FK-ratayhdistyksen ympäristölupahakemus Formula Karting -radalle saapui Kangasalan kuntaan.

## **2002**

- 8.10.2002 Kuulutus ympäristölupahakemuksesta, hakemusasiakirjat nähtävillä 8.10.–6.11.2002. Ilmoitus kuulutuksesta Kangasalan Sanomissa 8.10.2002. Lausuntopyyntö Pirkanmaan ympäristökeskukselle ja Kangasalan seudun terveyskeskuksen kuntayhtymälle. Kuulutus lähetettiin tiedoksi lähinaapureille.
- 6.11.2002 Muistutus ympäristölupahakemukseen, 64 asukasta.
- 12.11.2002 Kutsu ympäristölautakunnan katselmukseen 19.11.2002. Vastaanottajina FK-ratayhdistys ja naapurit. Katselmuksessa läsnä 10 Asemanseudun asukasta, 2 radan kanssa samalla kiinteistöllä sijaitsevan ampumaradan edustajaa, 5 ratayhdistyksen edustajaa sekä 7 kunnan ympäristötoimen ja rakennusvalvonnan edustajaa.
- 13.11.2002 Ympäristönsuojelun lähettämä vastinepyyntö FK-ratayhdistykselle lausunnoista ja muistutuksista.
- 17.12.2002 Ympäristölautakunta myönsi Tampereen seudun FK-ratayhdistys ry:lle ympäristönsuojelulain 28 §:n mukaisen ympäristöluvan ulkona sijaitsevalle moottoriturheiluradalle ympäristölupahakemuksen mukaisesti Kangasalan kunnan Lentolan kylässä tietyin lupamääräyksin. (Kangasalan ympäristölautakunta 2002, § 169.)

## **2003**

- 10.1.2003 Ympäristölupapäätös annettiin tiedoksi. Päätös nähtävillä 10.1.–10.2.2003. Ilmoitus Kangasalan Sanomissa. Ilmoitus lähetettiin tiedoksi myös naapureille.
- 7.2.2003 Asemanseudun asukkaiden valitus ympäristölupapäätöksestä Vaasan hallinto-oikeuteen.
- 21.3.2003 Vastine valitukseen FK-ratayhdistykseltä.
- 15.4.2003 Ympäristölautakunnan lausunto Vaasan hallinto-oikeudelle ympäristölupapäätöksen valituksesta. Valitus tulisi hylätä ja ympäristölautakunnan päätös tulisi pitää voimassa. (Kangasalan ympäristölautakunta 2003 a, § 73.)
- 23.9.2003 Vaasan hallinto-oikeuden päätös. Lupaehtoja tiukennettiin enimmäisäänitasoa koskevan määräyksen osalta. Muilta osin valitus hylättiin.
- 20.10.2003 Aseman seudun asukkaiden valitus hallinto-oikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

18.11.2003 Ympäristölautakunnan selvitys korkeimmalle hallinto-oikeudelle ympäristöluvan valituksesta: valitus tulee hylätä (Kangasalan ympäristölautakunta 2003 b, § 143).

## **2004**

20.10.2004 Korkeimman hallinto-oikeuden päätös. Lupaehjoja oli tiukennettu käyttöaikojen osalta. Valitus oli hylätty muilta osin.

## **2005**

14.11.2005 Hampun osayleiskaava tuli voimaan. FK-radon alue on merkitty kaavassa ampuma- ja autorata-alueeksi kaavamerkinnällä EA. Kaavamääräyksissä sallitaan toimintaan liittyvä rakentaminen.

## **2006**

8.8.2006 Tampereen seudun FK-ratayhdistys ilmoittaa toiminnan alkamisesta.

20.9.2006 Tarkastuksen jälkeen ympäristönsuojelu totesi 20.9.2006 päivätyssä kirjeessä muun muassa, että mikäli toiminta radalla on tarpeen aloittaa ennen kuin meluvallit on suunnitelman mukaisesti rakennettu, alueelle tulee rakentaa tilapäinen meluste esim. pressuseinämin melun leviämisen estämiseksi. Kirjeessä muistutettiin myös melutasojen mittaamisesta ympäristöluvan lupamääräyksen 2 mukaisesti.

23.9.2006 FK-radalla ajetaan. Ratayhdistyksen palkkaama konsultti ja ympäristönsuojelu mittasivat melutasoa Aseman asuinalueella. Konsultin mittauksissa lupaehjojen melurajoja ei ylitetty. Ympäristönsuojelun mittauksissa maksimimelutaso ylittyi yhdessä kohteessa.

25.9 –  
10.10.2006 Radan aiheuttamasta melusta tuli lukuisia valituksia kunnan ympäristönsuojeluun.

28.9.2006 Ympäristönsuojelu pyytää 28.9 päivätyllä kirjeellä ratayhdistykseltä selvitystä, minkälaisiin toimenpiteisiin se aikoo ryhtyä ja kuinka pian toimenpiteet toteutetaan meluhäiriön vähentämiseksi. Toimenpiteestä ilmoitettiin kirjeellä neljälle valituksen tehneelle.

5.11.2006 Kangasalan Asemaseudun omakotiyhdistys ry:n toimenpidevaatimus ympäristölautakunnalle lupaehjojen kiristämiseksi.

21.11.2006 Ympäristölautakunnan vastaus toimenpidevaatimukseen, jossa se asettaa ratayhdistykselle vaatimuksia. (Mm. meluselvitysten lähtötietojen ja nykyisen toiminnan välisen vastaavuuden selvittäminen, melusuojausten valmiiksi saattamisen, melumittaukset ja tiedottamisen asukkaille.) Ympäristölautakunta ei kuitenkaan muuttanut ympäristöluvan lupamääräyksiä. (Kangasalan ympäristölautakunta 2006 a, § 136.)

23.11.2006 Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri ry:n ja Kangasalan luonto ry:n vaatimus FK-radon ympäristöluvan peruuttamisesta Kangasalan kunnan ympäristönsuojeluun.

19.12.2006 Ympäristölautakunta päätti ratkaista edellisen vaatimuksen yhdessä muiden valitusten kanssa ja siirtää asian käsittelyä, kunnes keväällä 2007 tehtävien melututkimusten tulokset valmistuisivat (Kangasalan ympäristölautakunta 2006 b, § 153).

## **2007**

- 23.1., 31.1. ja 16.4.2007 Ympäristönsuojelu neuvotteli ratayhdistyksen kanssa melusuojuuksista ja lupahakemuksessa olleen meluselvityksen päivittämisestä.
- 6.3.2007 FK-radan toiminnasta pidettiin viranomaisneuvottelu Asemanseudun Omakotiyhdistys ry:n pyytämänä. Viranomaisista paikalla oli ympäristölautakunnan ja ympäristönsuojelun edustajia.
- 10.4.2007 Tampereen seudun FK-ratayhdistys toimitti Lentolan FK-radan meluselvityksen päivityksen.
- 26.4.2007 Tapaaminen radalla Tampereen seudun FK-ratayhdistys ry:n kutmana. Paikalla oli lisäksi ympäristöpäällikkö ja Asemanseudun omakotiyhdistys ry:n jäseniä.
- 2.5.2007 Asemanseudun omakotiyhdistys ry:n toimenpidepyyntö koskien ympäristöluvan valvontaa. Vaatimuksena ajotoiminnan kieltäminen kunnes laiminlyödyt velvoitteet on suoritettu.
- 3.5.2007 Ympäristönsuojelun vastaus toimenpidepyyntöön: Virkamiehellä ei ole oikeutta kieltää lainvoimaisen luvan mukaista toimintaa, kun lupaehtoja noudatetaan.
- 7.6.2007 Ympäristönsuojelutarkastajan päätös tilata konsultilta FK-radan meluselvityksen jatkosuunnittelu. Tehtävänä oli tutkia radan meluntorjunnan mahdollisuudet, jotta asutuksen suuntaan leviävä melu saataisiin mahdollisimman pieneksi.
- 11.6.2007 Ryhmän Asemanseudun asukkaita kirje kunnan ympäristönsuojeluun. 47 asukasta on allekirjoittanut kirjeen, jossa FK-radalta kantautuva melu koetaan toistuvasti häiritsevänä.
- 31.7.2007 Kolmen asukkaan tekemä valitus koskien ympäristölautakunnan päätöstä 19.6.2007 § 93 sallia äänentoistolaitteiden käyttö FK-radalla kilpailujen ja yleisötapahtumien yhteydessä. Valitus ohjattiin Vaasan hallinto-oikeuteen. Valituksessa vaadittiin, että ympäristölautakunnan päätös tulee kumota, sillä luvan muuttaminen olisi pitänyt käsitellä kuten lupahakemus ja varata asianosaisille mahdollisuus tehdä muistutuksia.
- 24.8.2007 Ympäristönsuojelu lähettää selvityspyynnön ratayhdistykselle melun maksimitason ylityksestä 23.8.2007 tehdyissä mittauksissa.
- 10.9.2007 Kangasalan kunnan rakennuslautakunnan loppukatselmus radalla. Rata oli rakenteiltaan, pinnoiltaan ja istutuksiltaan toimenpideluvan mukaisessa loppukatselmuskunnossa.

## 2008

- 15.1.2008 Asemanseudun omakotiyhdistys ry:n toimenpidevaatimus FK-radan ympäristöluvan kumoamiseksi.
- 10.3.2008 Ympäristönsuojelu pyysi ratayhdistykseltä selvitystä toimenpiteistä moottoriradan meluhaittojen vähentämiseksi. Selvitys toimitettiin 20.3.2008.
- 10.4.2008 Neuvottelu FK-radan melusuojauksista. Neuvotteluissa mukana ratayhdistys, ympäristölautakunnan pj. ja vpj. sekä ympäristönsuojelutoimi.
- 13.5.2008 Ympäristölautakunnan päätös Asemanseudun omakotiyhdistys ry:n toimenpidevaatimukseen: lautakunta ei aio ryhtyä toimenpiteisiin FK-ratayhdistykselle myönnetyn ympäristöluvan peruuttamiseksi. (Kangasalan ympäristölautakunta 2008 a, § 76.)
- 27.5.2008 Ympäristönsuojelun valvontakirje ratayhdistykselle. Ympäristöluvan vastaisten kilpailujen järjestämisen kieltäminen.
- 30.5.2008 Neuvottelu FK-radan kilpailuista. Läsnä Kunnan valtuuston pj., ympäristölautakunta, ympäristönsuojelu, Asemanseudun asukkaita.
- 4.6.2008 FK-ratayhdistyksen vastaus ympäristönsuojelun valvontakirjeeseen.
- 6.6.2008 Ympäristöpäällikön tarjouspyyntökirjeet melutarkkailusta valvontaa varten kolmena eri kilpailuihin liittyvänä päivänä. Ympäristötarkastajan päätös asiassa 2.7.2008. Melutarkkailut suoritettiin 18.7., 30.8. ja 13.9.2008. Melumittausraporttien mukaan melutasot olivat ympäristöluvassa annettujen määräysten rajoissa.
- 6.6.2008 Ympäristönsuojelun lausuntopyyntö Suomen kuntaliittoon. Kysymys: Minkälainen ajotapahtuma voidaan katsoa olevan ympäristöluvan lupamääräyksen 4 mukainen kilpailu? 25.6.2008 Kuntaliiton lausunto asiasta.
- 12.6.2008 Asemanseudun omakotiyhdistys ry haki muutosta ympäristölautakunnan päätökseen (Kangasalan ympäristölautakunta 2008 a, 76 §) Vaasan hallinto-oikeudesta.
- 29.8.2008 Asemanseudun omakotiyhdistys ry. lähetti oikeuskanslerille kantelun, jossa se arvostelee Kangasalan ympäristönsuojeluviranomaisen menettelyä Tampereenseudun FK-ratayhdistys ry:n ratatoimintaa koskevan ympäristöluvan ehtojen noudattamisen valvonnassa.
- 28.10.2008 Ympäristölautakunnan lausunto oikeuskanslerille Asemanseudun omakotiyhdistys ry:n kantelusta (Kangasalan ympäristölautakunta 2008 b, § 155).
- 3.11.2008 Yhden Asemanseudun asukkaan toimenpidevaatimus koskien FK-radan meluhaittoja. Toimenpidevaatimuksessa vaaditaan mm. ympäristölautakuntaa YSL 58 §:n nojalla muuttamaan FK-ratayhdistykselle myönnettyä ympäristölupaa, koska toiminnasta aiheutuva pilaantuminen tai sen vaara poikkeaa olennaisesti ennalta arvioidusta. Ympäristölautakunta päätti kuulla Tampereen Seudun FK-ratayhdistys ry:tä toimenpidevaatimuksesta. (Kangasalan ympäristölautakunta 2008 c, § 189.)

## ***Liite 2. Tutkimuksen tausta-aineisto***

### *Asiakirja-aineisto*

Kangasalan ympäristölautakunta (2002). Kokouspöytäkirja 17.12.2002 § 169.

Kangasalan ympäristölautakunta (2003 a). Kokouspöytäkirja 15.4.2003 § 73.

Kangasalan ympäristölautakunta (2003 b). Kokouspöytäkirja 18.11.2003 § 143.

Kangasalan ympäristölautakunta (2006 a). Kokouspöytäkirja 21.11.2006 § 136.

Kangasalan ympäristölautakunta (2006 b). Kokouspöytäkirja 19.12.2006 § 153.

Kangasalan ympäristölautakunta (2008 a). Kokouspöytäkirja 13.5.2008 § 76.

Kangasalan ympäristölautakunta (2008 b). Kokouspöytäkirja 28.10.2008 § 155.

Kangasalan ympäristölautakunta (2008 c). Kokouspöytäkirja 16.12.2008 § 189.

Lautakuntien kokouspöytäkirjat on saatavilla (ilman liitteitä) vuodesta 2005 lähtien www-muodossa (<http://kangasala.ktweb.fi/>). Viitattu 4.5.2010.

### *Diaarimerkinnät*

Kangasalan kunnan FK-radan asiaan liittyvä diaarikortti (2000–2008).

### *Haastatteluaineisto*

9 teemahaastattelua, jotka on tehty kevään 2008 kuluessa:

- kolme Aseman asuinalueen asukkaan haastattelua,
- neljä Kangasalan kunnan edustajan haastattelua ja
- kaksi Tampereen seudun FK-ratayhdistyksen edustajan haastattelua.

### **Liite 3. Haastattelurunko**

HAASTATTELURUNKO, Lentolan FK-rata

**Kertoisitko kuka olet ja miten olet ollut mukana Lentolan FK-radan rakentamisprosessissa ja toiminnassa.**

**Kertoisitko oman näkemyksesi FK-radan rakentamisen, käyttöönoton ja toiminnan kulusta.**

- Missä vaiheessa itse tulit prosessiin mukaan
- Ketä muita tahoja prosessissa on mukana

**Mitkä kysymykset FK-rataprosessissa ovat mielestäsi keskeisiä?**

- Mitkä ovat sinulle erityisen tärkeitä, miksi?
- Mitä ovat sinun nähdäksesi toisten toimijoiden tavoitteet/intressit/huolenaiheet?

**Millaiseksi koet prosessin osapuolten välisten suhteiden historian?**

- Millaista yhteistyö on ollut?
- Onko yhteistyö sujunut eri tavalla prosessin eri vaiheissa?
- Oletteko asioineet erityisesti jonkin tietyn tahon kanssa?
- Onko prosessissa pyritty yhteistyöhön (kenen toimesta)?
- Millainen on osapuolten välinen luottamus?
- Onko luottamus muuttunut prosessin kuluessa?

Mitä hyviä asioita näet prosessissa osapuolten yhteistyön kannalta?

Ovatko jotkin asiat heikentäneet yhteistyötä?

**Mikä prosessissa epäonnistui, miksi vuorovaikutus ei toimi?**

#### **Tulevaisuudesta**

Miten arvelet tilanteen FK-rataproessin osapuolten välillä kehittyvän?

Onko tilanne FK-radalla mielestäsi ratkaistavissa?

Millainen ratkaisu on mahdollinen?