

TAMPEREEN YLIOPISTO

Johtamiskorkeakoulu

**LENTOASEMAN MERKITYS ALUEKEHITTÄMISESSÄ**  
**– tulevaisuus syntyy tekemällä**

Katri Kivistö-Haverinen

Kunta- ja aluejohtaminen

Pro gradu -tutkielma

Toukokuu 2015

# TIIVISTELMÄ

Tampereen yliopisto

Johtamiskorkeakoulu; kunta- ja aluejohtaminen

Tekijä:

KIVISTÖ-HAVERINEN KATRI

Tutkielman nimi:

Lentoaseman merkitys aluekehittämisessä  
– tulevaisuus syntyy tekemällä

Pro gradu -tutkielma:

76 sivua, 4 liitesivua

Aika:

Toukokuu 2015

Avainsanat:

lentoasema, matkaketjut, kilpailukyky, saavutettavuus,  
aluekehittäminen, yritysten sijoittuminen.

---

Tampere-Pirkkalan lentoaseman seutu on tärkeimpiä kehittämisen kohteita Tampereen seudulla ja laajemmin koko Pirkanmaalla. Maakuntakaavaluonnos 2040:n painopiste on Tampereen seudulla ja suurin mielenkiinto kohdistuu lentoaseman alueeseen. AiRRport-visiotyöryhmä on luonut omalta osaltaan lentoaseman tulevaisuutta. Aika näyttää, muodostuuko hankkeesta laajemmankin alueen kehittämishanke. Edellytykset luoda Tampere-Pirkkalan lentoasemasta koko keskisen ja läntisen Suomen kenttä ovat olemassa. Kehittämistyössä ollaan suunnittelu- ja sopimusvaiheessa. Seudulla muodostetut työryhmät markkinoivat kenttää lentoyhtiöille ja koittavat saada uusia lentoreittejä luotua.

Tutkimuksen on tarkoitus selvittää, minkälainen on lentoaseman merkitys alueelle, minkä kaikkien näkökulmien kautta merkitystä voi katsoa. Tutkimuksessa tarkastellaan myös eri toimijoiden roolia sekä pohditaan Tampere-Pirkkalan lentoaseman tulevaisuutta. Tutkimus on luonteeltaan aineistolähtöinen laadullinen tutkimus. Lähtökohtana on haastatteluista saatu informaatio, sen rinnalle on otettu kirjallisuutta ja tieteellisiä artikkeleita. Tutkimuksen käsitteinä on yritysten sijoittuminen, saavutettavuus, kilpailukyky, globalisaatio ja elinkeinoelämän rakennemuutos.

Lentoliikenne elää laajemminkin murrosvaihetta. Lentoasemille mietitään uutta omistuspohjaa ja uusia tapoja tienata. Ei riitä, että lentoyhtiöt maksavat laskeutumismaksuja kentälle ja matkustajat maksavat parkkeeraamisestaan ja asemalla nautitusta kahvista. Lentoliikenteen volyymi on maailmanlaajuisesti kasvamassa, joten potentiaalisia lentomatkestajia riittäisi myös Tampere-Pirkkalan lentoasemalle.

# SISÄLLYSLUETTELO

<b>1 JOHDANTO.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Tutkimuksen tausta ja aikaisemmat tutkimukset.....</b>	<b>1</b>
<b>1.2 Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimuskysymykset.....</b>	<b>5</b>
<b>1.3 Tutkimusmenetelmät ja aineiston käsittely.....</b>	<b>5</b>
<b>1.4 Tutkimuksen rakenne.....</b>	<b>7</b>
<b>2 LENTOASEMAN MERKITYKSEN MUUTTUMINEN.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1 Lentoliikenteen perusteita.....</b>	<b>8</b>
<b>2.2 Tampere-Pirkkalan kentän vaiheet.....</b>	<b>14</b>
<b>2.3 Tampere-Pirkkalan lentoasema nyt.....</b>	<b>18</b>
<b>3 LENTOASEMAN MERKITYS ALUEKEHITTÄMISESSÄ.....</b>	<b>22</b>
<b>3.1 Liikennejärjestelmät.....</b>	<b>23</b>
<b>3.2 Sijaintitekijät.....</b>	<b>29</b>
<b>3.2 Saavutettavuus.....</b>	<b>33</b>
<b>3.4 Kilpailukyky ja erilaiset verkostot.....</b>	<b>34</b>
<b>3.5 Globalisaatio ja alueen vetovoima.....</b>	<b>40</b>
<b>3.6 Elinkeinoelämän rakennemuutos.....</b>	<b>42</b>
<b>4 TOIMIJOIDEN ROOLI.....</b>	<b>44</b>
<b>4.1 Toimijat.....</b>	<b>44</b>
<b>4.2 Maankäytölliset elementit.....</b>	<b>47</b>
<b>4.3 Tahdonvoima.....</b>	<b>51</b>
<b>5 KENTÄN TULEVAISUUS.....</b>	<b>52</b>
<b>5.1 Hanketta edistävät ja menestystä luovat elementit.....</b>	<b>52</b>
<b>5.2 Hanketta ja menestystä haittaavat elementit.....</b>	<b>55</b>
<b>5.3 Mitä nyt ollaan tekemässä? Tulevaisuus?.....</b>	<b>56</b>
<b>6 PÄÄTELMÄT.....</b>	<b>61</b>
<b>6.1 Päätelmiä tutkimuksen tuloksista.....</b>	<b>61</b>

<b>6.3 Jatkotutkimusmahdollisuudet.....</b>	<b>65</b>
<b>LÄHTEET.....</b>	<b>66</b>
<b>LIITE 1.....</b>	<b>73</b>
<b>Teemahaastattelurunko 1, kevät 2014.....</b>	<b>73</b>
<b>Teemahaastattelurunko 2, kevät 2015.....</b>	<b>75</b>
<b>LIITE 2.....</b>	<b>76</b>
<b>Haastattelut.....</b>	<b>76</b>

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Tutkimuksen tausta ja aikaisemmat tutkimukset

Tampere-Pirkkala-European lentoliikenteen kehittämishanke käynnistyi vuoden 2012 lopulla. Hanketta ennen käytiin vuoden verran keskustelua Tampere-Pirkkalan lentoaseman kehittämismahdollisuuksista vahvaksi kansalliseksi ja kansainväliseksi kentäksi palvelemaan erityisesti Pirkanmaan mutta myös koko läntisen ja keskisen Suomen yrityksiä ja asukkaita. Keskustelussa mukana olivat elinkeinoelämän, Tampereen kauppakamarin, Pirkanmaan liiton, alueen kaupunkien ja kuntien, yliopistojen ja aluekehitysorganisaatioiden edustajia sekä yksityisiä henkilöitä. Alusta asti merkittävässä roolissa kehittämissuunnitelmassa on ollut elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantaminen globaalin talouden maailmassa ja sitä kautta hyvinvoinnin luominen suomalaisille. Tampereen silloinen pormestari Timo P. Nieminen myönsi hankkeelle alkurahoituksen ja mahdollisti yhdessä Pirkkalan ja Lempäälän kanssa hankkeen käynnistämisen vuoden 2013 alussa. (AiRRport – Reconnecting Finland – Future AiRRport Concept, 2014, 9, 11.)

Hankkeen taustalla on työryhmä, jossa ovat olleet päävaikuttajina mukana Kari Neilimo, Toni Virkkunen ja Jorma Mäntynen. Hankkeen alku osui vaiheeseen, jossa Pirkanmaan maakuntakaavaa pohdittiin. Maakuntakaavassa oli yhtenä ajatuksena läntisen junaradan tekeminen. Lentokentän visiointityöryhmä ehdotti jossain vaiheessa radan vetämistä maakuntakaavassa lentokentän kautta kulkeväksi, siten saataisiin kenttä kytkettyä rataverkostoon.

Tampere-Pirkkala-European -hanke kehitti vuoden 2013 aikana tulevaisuuden lentokenttäkonseptin, Future Airport -idean suuntaan (ks. esim. Airport technology). Uusi konsepti yhdistää rautatie-, maantie- ja lentoliikennedyhteiset toisiinsa. Puhutaan fyysisestä internetistä. Tuolloin toteutetun visioityön ensimmäisessä versiossa eri liikennemuodot on laitettu kohtaamaan lentokenttäterminaalissa. Uuden teknologian ansiosta matkustajien on mahdollista kirjautua sisään lennoille jo esimerkiksi lähtöpaikkakuntiansa rautatieasemilla. Lentoterminaalissa tapahtuisi jatkossa vain moderni turvatarkastus ja nousu lentokoneeseen. Lentokenttäkaupunki kauppoineen, ravintoloineen, hotelleineen, logistiikka-alueineen ja asuinalueineen sijaitsee terminaalin läheisyydessä mutta sen ulkopuolella. Lentokenttäkaupungin palvelut ovat muidenkin kuin len-

tomatkustajien saatavilla. (AiRRport – Reconnecting Finland – Future AiRRport Concept, 2014, 9, 11.)

AiRRport vision toisessa vaiheessa työryhmä oli miettinyt liikennemuotojen yhdistämisen eri näkökulmasta. Alkuna toisen vaiheen suunnitelmat saivat Tampereen rautatieaseman seudun suunnittelukilpailusta: kilpailu otti huomioon kansainväliset liikenneyhteydet. Konsepti hyödyntää jo olemassa olevaa infrastruktuuria Tampereen keskustassa eikä erillisen lentokenttäkaupungin rakentamiselle olisi sen mukaan tarvetta. Konsepti tuo alkuvaiheessa mahdollisuuden kirjautua lennolle Tampereen rautatieasemalla, josta nyt alussa on bussikuljetus lentokentälle. Myöhemmin lennolle kirjautuminen olisi mahdollista myös muilla rautatieasemilla ja samalla matkalle lähtijä voisi jättää matkatavaransa kuljetettavaksi erikseen. Lennon lähtöä odottaessaan matkailija voi käyttää palveluita Tampereen keskustassa ja lennon lähestyessä siirtyä APM:lla (Automated People Mover) lentokentälle. Matkatavarat hän saa matkakohteessaan. (AiRRport – Reconnecting Finland – Future AiRRport Concept Phase II Implementation, omat muistiinpanot; Kalliosaari, 2015, A6–A7; H5.)

Rautatieyhteyden saaminen lentokentälle on hyvin pitkän aikavälin tavoite. Toteutuuko se koskaan, sitä ei vielä tiedetä. Tärkeintä tässä vaiheessa on saada hyvä ja nopea syöttöliikenne aikaseksi rautatieasemalta lentokentälle. Alkuun toimitaan bussikuljetusten varassa – ja voivat busset olla tulevaisuudessakin raideliikenteen rinnalla. Kevyt raideliikenne voisi seurata busseja jossain vaiheessa. Sen reitti kulkisi messukeskuksen kautta ja palvelisi myös kansainvälisiä messuja hyvin. (H5.)

Globaalissa toimintaympäristössä matka- ja kuljetustarpeet lisääntyvät koko ajan, ja se kasvattaa lentoliikenteen merkitystä paikallisia liikennejärjestelmiä yhdistävänä tekijänä. Nopeat juna-yhteydet saattavat paikoin korvata lentoliikennettä, mutta toisaalta lentoaseman kytkeytyminen raideverkkoon parantaa lentoaseman saavutettavuutta merkittävästi. Lentoliikenne elää muros-vaihetta. (Verne, Lentoliikenne.) Lentoliikenteeseen on tullut uudenlaisia kilpailijoita, joiden nopeat liikkeet kiristävät kilpailua. Halpalentoyhtiöiden markkinaosuus ulkomaanlennoista on noussut vuodesta 2001 vuoteen 2012 yli 17 prosentilla. Myös erilaiset globaalit ilmiöt vaikuttavat lentoalaan merkittävästi. Tällaisia ovat esimerkiksi epidemiat, tuhkapilvi ja taloustaantuma. (Vuola, 2012, 6, 9. Ks. myös Kärkkäinen, 2012, 19–22; Lentoliikenne navigoi rajussa murroksessa, 2011.) Lentoliikenne on hyvin merkittävässä roolissa, se nähtiin esimerkiksi vuonna

2010, kun Islannin yltä laajentunut tuhkapilvi perui lentoja laajalla alueella. (Oxford Economics, 2011, 11).

Suomessa lentoliikenteen tutkimus on ollut verrattain vähäistä. Finavia julkaisee matkustajatilastoja ja Tilastokeskus yleisempiä tilastoja liikenteestä ja matkailusta. Ulkomaankauppaan liittyviä tilastoja julkaisee tullihallitus. Eri toimialojen tarkempia tilastoja julkaisevat elinkeinoelämän järjestöt. Säännöllistä ja laajamittaista tutkimusta lentoliikenteestä ei tällä hetkellä Suomessa ole. Tutkimukset ovat pääasiallisesti tarkastelleet lentoliikennettä ja sen infrastruktuuria kustannuseränä, eikä siitä näkökulmasta, mitkä ovat sen taloudelliset merkitykset ulkomaankaupalle tai matkailulle. (Kaartinen, 2013, 2.)

Viime vuosina opiskelijoilla on ollut kiinnostusta lentoliikennettä kohtaan ja pro graduja sekä diplomitöitä on aihepiiristä tehty useita. Näistä nostan tässä esimerkiksi muutamia. Elisa Aalto (2011) on tutkinut toimijoiden roolia Tampere-Pirkkalan lentoaseman kehittämisessä. Hänen työhönsä olen omassa tutkimuksessani pystynyt vertailemaan kehittämissilmapiirissä tapahtuneita muutoksia ja siihen johtaneita syitä. Katja Kaartinen (2013) on puolestaan tehnyt diplomityön otsikolla: Suomen lentoliikenne vuonna 2030: neljä skenaariota. Tutkimuksessaan Kaartinen on kartoittanut Suomen lentoliikenteen nykytilaa ja arvioinut sen kehittymistä tulevaisuudessa. Lisäksi hän loi Suomen lentoliikenteelle neljä erilaista skenaariota vuoteen 2030. Kaisa Niiranen (2010) tutki diplomityössään lentoliikenteen pitkän aikavälin tulevaisuutta Euroopassa. Hän lähtee liikkeelle Euroopan lentoalan nykyhetkestä ja luo neljä skenaariota lentoalan ja Euroopan tulevaisuudesta vuoteen 2050.

Tutkielmaa varten haastatellut henkilöt kuvailivat Tampere-Pirkkalan lentokenttää muun muassa seuraavin termein:

*Kilpailuvaltti, imagollinen tekijä, luo uskottavuutta, vetovoimatekijä, käyntikortti, saavutettavuustekijä.*

Tampere-Pirkkalan lentoaseman alueen kehittäminen on tällä hetkellä hyvin ajankohtainen aihe Tampereen seudulla. Yksi tärkeimmistä kriteereistä tämän aihepiirin tutkimiselle on juuri ajankohtaisuus. Lisäksi lentoaseman merkitys alueen kehittämisen moottorina tekee aiheesta tutkimisen arvoisen.

Haastateltavien näkemysten mukaan lentokentän merkitys on suurin yrityksille. Kukaan ei unohda mainita matkailuakaan. Matkailun arvo on merkittävä ja sillä saadaan tulovirtaa alueelle

ja näkyvyyttä ulkomailla. Matkailun brändäämistä yhden konseptin alle pidetään merkittävänä seikkana ja sitä että työtä tehdään isolla koneistolla. Tampereen seudulla on koottu matkailijoille Tampere All Bright -sivustolle (Visit Tampere, 2015) tietoa siitä, mitä kaikkea Pirkanmaan alueella on mahdollista tehdä. Lisäksi sivustolla on tapahtumakalenteri. Yrityksillä on mahdollisuus käyttää All Bright -brändiä omassa mainonnassaan (Tredea, 2015). Yhteisen brändin alla saa enemmän näkyvyyttä, ja sillä voi osoittaa ”kuuluvansa joukkoon”. Tampereen seudulla ja Pirkanmaalla laajemminkin riittää tekemistä ja näkemistä matkailijoille, on vain osattava markkinoida. Kahdensuuntainen matkustaminen on hyvinkin merkittävässä osassa kentän tulevaisuuden kannalta. Matkailun näkökulmasta lentokenttä on koko Pirkanmaata hyödyntävä asia, Pirkanmaan eri kunnissa on erilaiset painopisteet, osassa on enemmän luontokohteita, osa on panostanut kulttuuriin. Tärkeintä on saada markkinoitua kaikkia, että saataisiin alueesta veto-voimainen.

Tässä tutkielmassa ei mietitä erikseen matkailuun liittyviä kysymyksiä. Sen sijaan keskitytään tarkastelemaan lentokentän tuomaa etua yritysten kautta. Toisaalta voidaan ajatella, että näin toimiessa mukaan tulee myös matkailun parissa toimivien yritysten näkökulma.

Lentokentän alueen kehittämisessä on aina mukana useita tahoja. Kaikilla toimijoilla on erilainen rooli. Toimijat pääsevät työskentelemään hyvinkin eri aikaan prosessissa. Päävastuu ainakin näennäisesti on kuitenkin kunnalla, jonka alueella kenttä sijaitsee, onhan kunta se taho, joka huolehtii alueiden käytön suunnittelusta sekä kaavoituksesta alueellaan. Lentokentän vaikutusalue on kuitenkin paljon laajempi kuin yhden kunnan alue. Maakuntakaavaluonnos on nostanut lentokentän kehittämisen keskeiselle sijalle ja AiRRport-hanke omalta osaltaan tukee sitä. Hanke kokoaa yhteen monen kunnan toimijoita, kun ollaan tekemässä liikenneväyliä ja yritysalueita.

Tutkielma perustuu haastatteluihin ja niiden kautta saatuun informaatioon. Tutkimus on aineistolähtöinen, ja se kytkeytyy aiempaan teoriakeskusteluun sen pohjalta, mitä asioita tarkasteltavasta ilmiöstä aineiston perusteella paljastuu. Haastattelun muotona on teemahaastattelu. Siihen päädyttiin, koska halutaan saada haastateltavilta omia tulkintoja ja näkökulmia lentoaseman alueen nykytilasta ja kehittämisestä sekä Tampereen seudun kehittämisestä yleisemminkin.



## 1.2 Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimuskysymykset

Tutkimusprosessin alussa tutkimuksen oli tarkoitus selvittää, millainen rooli kunnalla ja sen maankäytöllä on tällaisessa suuressa hankkeessa. Heti ensimmäisen haastattelun myötä selvisi, että tämä hanke on niin laaja-alainen, ettei ole järkevää tarkastella vain kuntatasoa ja kapeasti maankäytön näkökulmaa. Myös Tampere-Pirkkalan lentoaseman menneitä vaiheita lukiessa nousi esille lentoaseman merkitys koko seutukunnan kenttänä.

Tutkimuksen tavoitteita ja tutkimuskysymyksiä onkin muokattu haastatelluista saadun informaation myötä koskemaan laajemmin seudullista tasoa. Mukaan on otettu muitakin elementtejä kuin maankäyttö. Lopuksi tutkimuskysymyksiksi muotoutuivat seuraavat:

- Minkälainen merkitys on Tampere-Pirkkalan lentoasemalla
  1. kunnalle?
  2. muille toimijoille?
- Mikä on eri toimijoiden rooli kehittämistyössä?
  - Eroaako oman roolin näkeminen/kokeminen siitä, miten muut toimijat sen näkevät?
- Mitkä toimet/seikat edistävät lentoasemahankkeen toteutumista?
  - Entä mitkä hidastavat/estävät hanketta? Millainen on lentoaseman tulevaisuus?

## 1.3 Tutkimusmenetelmät ja aineiston käsittely

Tutkimus toteutettiin kvalitatiivisena eli laadullisena. Laadullisessa tutkimuksessa ei haeta tilastollisia yleistyksiä vaan pyritään kuvaamaan jotain ilmiötä, ymmärtämään jotain tiettyä toimintaa tai antamaan teoreettinen tulkinta jollekin ilmiölle (Tuomi & Sarajärvi, 2009, 150).

Haastattelut toteutettiin teemahaastatteluina huhti–toukokuussa 2014. Haastatteluja tehtiin kuusi kappaletta, joista yksi suoritettiin osin kahden henkilön yhteishaastatteluna (toinen haastateltavista oli paikalla noin puolet ajasta haastattelun loppupuolella). Lisäksi haastateltiin uudelleen tutkimustason henkilöä huhtikuussa 2015 ja yhdelle laitettiin sähköpostitse tarkentava kysymys huhtikuussa 2015. Haastattelujen kestot olivat 45–80 minuuttia.

Tutkielman sisällä käytetään informanteista merkintää H1–H8, jolloin lukija pystyy seuraamaan, mitä yksittäinen informantti on sanonut, muttei pysty kuitenkaan identifioimaan tarkemmin, kenen lausuma mikäkin on. Suorat lainaukset on kursivoituna tekstinä ja lainausmerkeissä.

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on tärkeää, että haastatteluja on riittävästi. Määrä riippuu tutkimuksen tarkoituksesta. Haastattelujen pohjalta tutkittavasta asiasta saadaan sen ymmärtämiseen tarvittava tieto. (Hirsjärvi & Hurme, 2004, 58.) Tässä tutkimuksessa haastatteltavat valittiin heidän organisaationsa perusteella siten, että saataisiin mahdollisimman laaja näkemys tutkittavasta asiasta niin ettei haastattelujen määrää tarvitse kasvattaa kohtuuttomasti.

Tutkimusmenetelmänä on aineistolähtöinen sisällönanalyysi. Aineistolähtöisessä analyysissä analyysiyksiköt valitaan aineistosta tutkimuksen tavoitteiden ja tehtävänasettelun mukaisesti ja pyritään luomaan tutkimusaineistosta teoreettinen kokonaisuus sen avulla. Analyysiyksiköt eivät ole ennalta harkittuja, koska asiat nousevat aineistosta. Analyysiyksikkönä käytetään tässä tutkielmassa ajatuskokonaisuuksia. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, 110.)

Yhtä haastattelua lukuun ottamatta haastattelut nauhoitettiin. Haastattelut on litteroitu osin sanasta sanaan, osin ajatuskokonaisuuksina. Litteroinnin jälkeen olemassa olevaan aineistoon on tutustuttu lukemalla haastattelut useampaan kertaan ja poimimalla niistä keskeisiä ajatuksia. Tämän jälkeen on voitu katsoa, mitkä seikat nousevat eniten esille materiaalista. Ajatuskokonaisuuksia jaoteltiin tutkimuskysymysten pohjalta ja lähdettiin sitä kautta luomaan kokonaiskuva tutkittavasta kohteesta. Tämän jälkeen on etsitty teoreettista materiaalia, jonka kautta haastatte- luista nousseita asioita on voitu peilata.

Luotettavuutta ja pätevyyttä pyritään arvioimaan kaikissa tutkimuksissa. Luotettavuus tarkoittaa mittaustulosten toistettavuutta eli tutkimuksen kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. Pääperiaatteena on, että toisen tutkijan tulisi päätyä samoihin tuloksiin samalla aineistolla samaa menetelmää käyttäen. Tähän päästään, kun tutkimuksessa on mahdollisimman tarkkaan kuvattu haastatellut henkilöt ja haastatteluihin käytetty aika sekä kuvaamalla tutkimuksen eri vaiheita mahdollisimman tarkasti. Pätevyydellä puolestaan tarkoitetaan tutkimusmenetelmän kykyä mitata juuri sitä, mitä on tarkoituskin mitata. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2007, 226–228.)

## 1.4 Tutkimuksen rakenne

Ensimmäinen luku esittelee tutkimuksen taustaa, tavoitteita, tutkimuskysymyksiä, tutkimusmenetelmiä ja aineiston käsittelyä sekä tutkimuksen rakennetta. Luvut 2–5 ovat varsinaiset käsitteilyluvut.

Luku kaksi, Lentoaseman merkityksen muuttuminen, lähtee liikkeelle lentoaseman käsitteestä. Luvussa on alkuun lentoliikenteen perusteita yleisesti, sen jälkeen on Tampere-Pirkkalan lentoaseman vaiheet ja lopuksi katsotaan, mihin Tampere-Pirkkalan lentoasema nyt sijoittuu ja mikä sen tilanne tällä hetkellä on.

Luvun kolme alussa esittelen Tampereen seutukuntaa. Luku jakautuu seuraaviin alaotsikoihin: Liikennejärjestelmät, Sijaintitekijät, Saavutettavuus, Kilpailukyky ja erilaiset verkostot, Globalisaatio ja alueen vetovoima sekä Elinkeinoelämän rakennemuutos. Tarkoituksena on pohtia sitä, millä kaikilla tasoilla lentoasemalla on merkitystä alueen kehittymisen ja menestymisen kannalta.

Neljännessä luvussa tulee esiin toimijoiden rooli. Alkuun esittelen toimijat ja niiden roolitukset. Toisena on maankäytölliset elementit, tästä alaluvusta selviää eri maankäytöllisten toimintojen tekijä. Kolmantena alalukuna on tahdonvoima. Tahdonvoima tai tahtotila on käsite, jota jokainen haastatelluista painotti useampaan kertaan. Tahtotila kytkeytyy toimijoiden rooliin, koska sen löytymiseksi on tehty niin paljon työtä (H5).

Luvussa viisi esitellään lentoaseman tulevaisuutta. Mitkä toiminnot edistävät hanketta, entä mitkä hidastavat tai estävät sitä? Entä mitä nyt lähitulevaisuudessa ollaan tekemässä Tampere-Pirkkalan lentoasemalla ja sen läheisyydessä?

Luku kuusi on yhteenveto- ja päätelmäluku. Lisäksi luvussa mietitään mahdollisia jatkotutkimuskohteita. Läpi tutkielman haastatteluista saatu informaatio linkittyy yhteen aikaisemman tekstimateriaalin kanssa.

## 2 LENTOASEMAN MERKITYKSEN MUUTTUMINEN

Iso tietosanakirja vuodelta 1934 kertoo lentokentän olevan maalentokoneiden ilmaan nousua ja maahan laskeutumista varten järjestetty tasainen ja esteetön alue, jossa kiitoradan pituus on vähintään 800 metriä I-luokan kentillä. Lisäksi kirja tietää kertoa, että vakinaiset lentokentät varustetaan tarpeellisilla rakennuksilla ja yölentoja varten on majakat, valonheittäjät ja merkkivalot. Muuta tietoa lentokentästä ei 1930-luvulla ilmestyneessä tietosanakirjassa sitten olekaan.

Fakta vuodelta 1960 kertoo seuraavasti:

*”Lentokenttä, lentokoneiden nousua ja laskeutumista (\*lentäminen) varten tarkoitettu tasainen ja esteetön maa-alue rakennuksineen, laitteineen ja varusteineen.”*

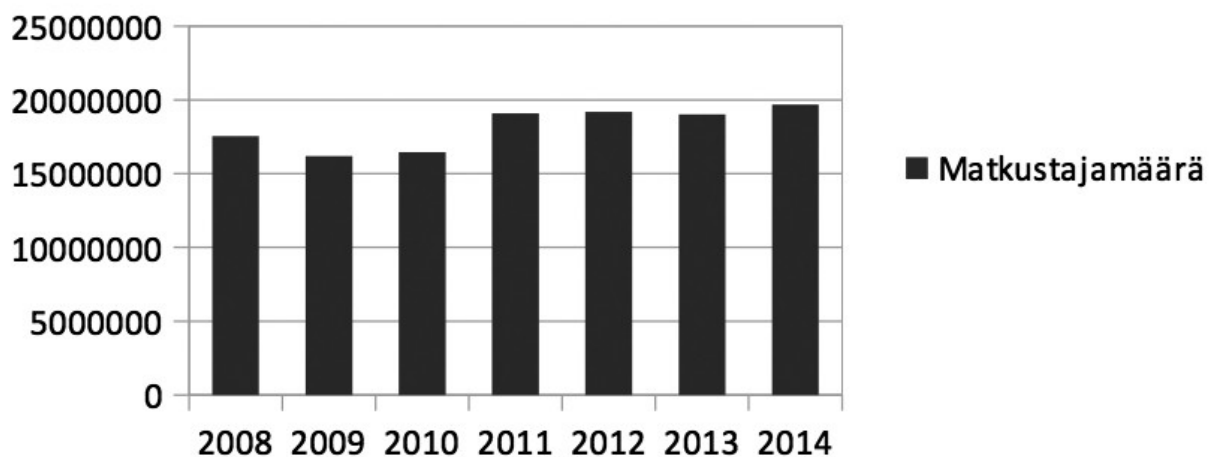
Teoksessa todetaan, että tavallisesti lentokentät sijaitsevat asutuskeskusten lähistöllä, turvallisuus-, tila- ja melunäkökulmat huomioiden noin 10–50 kilometrin etäisyydellä keskustasta. Vähimmäisvaatimuksena I-luokkaiselle kentälle on yksi vallitseville tuulille soveltuva kiitorata, asemataso sekä rullaus- ja yhdystiet. Matkustajien palvelemista varten on oltava asemarakennus: odotushalli, lippu-, passi- ja tullintarkistuspaikat sekä usein myös ravintola ja myymälöitä. Matkatavaroiden käsittelyä varten on omat tilansa ja apulaitteensa. Asemarakennuksessa on tilat myös rahdin ja postin käsittelyä varten sekä lennonvarmistushenkilökunnalle.

### 2.1 Lentoliikenteen perusteita

Lentoliikenne on globaali toimiala. Se reagoi muutoksiin nopeasti. Muutoksia rajoittavat tietyt reunaehdot kuten lentoasemien saavutettavuus ja toimialan yleiset kustannukset. Lisäksi Suomen lentoliikenteellä on omat erityispiirteensä. Tällaisiksi erityispiirteiksi Kaartisen (2013, 14) haastateltavat nimesivät ohuet matkustajavirrat, Finavian verkostoperiaatteen sekä lentoliikenteen matkaketjujen puutteellisuuden. Finavian lentoasemaverkostoon kuuluvat Suomessa miltei kaikki lentoasemat. Finavia ylläpitää verkostoa ja lentoasemapalveluita. Verkostoon kuuluvilla lentoasemilla on käytössään samat lentoasemamaksut. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2011.) Verkostossa ei tarkastella yksittäistä kenttää, näin ollen yksittäisen kentän ei tarvitse olla taloudellisesti kannattava. Tampere-Pirkkala ja Turku ovat ainoat kentät, joissa on halpalentotermi-

naalit, joiden hinnoittelu poikkeaa muista. Suomi on pitkien etäisyyksien maa, jossa toimiva ja monipuolinen liikennejärjestelmä on tärkeässä asemassa. Mutta asukasluku on pieni, mikä tekee matkustajavirroista ohuita. Tämä johtaa siihen, että taloudellisesti toiminta on haastavaa. Valtio onkin tukenut joitain lentoreittejä. (Kaartinen, 2013, 14–15.) On olemassa erilaisia mekanismeja, joita on käytetty turvaamaan lentoliikenteen tarjontaa alue- ja talouskehityksen vuoksi, erityisesti syrjäseuduilla. Kautta aikojen julkinen hallinto on esittänyt erilaisia kannustimia, jotta uusia reittejä saataisiin. (Smyth, Christodoulou, Dennis, AL-Azzawi & Campbell, 2012, 53–59.)

Globalisaatio syvenee ja laajenee kaiken aikaa. Maailman maiden keskinäinen riippuvuus kasvaa ja maailmantalous on yhdentynyt nyt pidemmälle kuin aiemmin. Lentoliikenteen perusidea, asiakkaan kuljettaminen paikasta A paikkaan B ei ole vuosikymmenien aikana muuttunut miksiäkään. Eikä siihen muutosta ole varmasti ainakaan lähitulevaisuudessa tulossakaan. Se mitä perustehtävän ulkopuolella tapahtuu vaikuttaa lentoyhtiöihin ja asiakkaisiin. (Niiranen, 2010, 54, 73.) Lentoliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet maailmanlaajuisesti. Etenkin Lähi-idässä ja Euroopassa kasvu on ollut merkittävää. Matkustajamäärien kasvun arvellaan jatkuvan, vaikka talousvaikeudet tuovat epävarmuutta alalle. (Finavia, 2014.) Kuvassa 1 on Suomen kaikkien lentoasemien matkustajamäärien kehitys vuosina 2008–2014.



Kuva 1. Suomen lentomatkustajien määrä vuosina 2008–2014  
(Finavia, Lentoliikennetilastot 2008–2014).

Lentoliikenne on kansainvälistä toimintaa. Turvallisuuden ja toimivuuden takaamiseksi valtioilla on yhteisiä sääntöjä ja sopimuksia. Suomessa säädöksistä vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto, Trafi. Trafi on tiiviissä yhteistyössä kansainvälisten järjestöjen kanssa. Tällaisia ovat esimerkiksi kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO ja ECAC, joka on Euroopan siviili-ilmai-

lukonferenssi. ICAO asettaa lentoliikenteelle minimistandardit ja antaa suosituksia. Vaikka EU-lainsäädäntö on laaja, Trafi antaa tarkempia, lakia täydentäviä kansallisia määräyksiä lentoliikenteelle. (Trafi, Säädökset.)

Lentoliikenne on ollut varsin säännelty ala. Vasta 1990-luvulla siitä on tullut vapaampaa. Toisen maailmansodan jälkeen Yhdysvallat olisi halunnut vapaat lentoliikennemarkkinat, mutta Euroopassa haluttiin suojella kansallisia kotimarkkinoita. Se synnytti kahdenvälisiä sopimuksia. Monella reitillä on tästä johtuen yhä edelleen kaksi pääasiallista lentoyhtiötä toimijoina. IATA (Kansainvälinen ilmakuljetusliitto) hinnoitteli kaikki reitit. Yhdysvalloissa sääntelyä purettiin jo 1970-luvulla, mutta Euroopassa sisäiset markkinat vapautuivat vähitellen vasta 1990-luvulla. Vuonna 1993 tehtiin sopimus, jonka mukaan kaikilla lentoyhtiöillä oli mahdollisuus liikennöidä missä tahansa EU:n alueella. Myös hinnoittelu-, kapasiteetti- ja omistajusrajoitukset poistui-  
vat. Tämän jälkeen syntyi lukuisia lentoyhtiöitä. 1990-luvulla tuli helpotuksia myös kansainvä-  
liseen lentoliikenteeseen, kun uudet sopimukset takasivat liikennöinnin vapaasti maiden välillä,  
vapaan hinnoittelun sekä code-sharingin. Code-sharing on lentoyhtiöiden yhteistyömenetelmä,  
jossa lennon operoi yksi yhtiö, mutta lennolla on monen eri yhtiön lennon numero ja näillä yh-  
tiöillä on omat lippukiintiönsä. Sääntely edesauttoi perinteisten valtionyhtiöiden muodostumis-  
ta, ja niiden ylivoimaa. Sääntelyn vapauduttua ja kilpailun lisääntyessä niille alkoi tulla ongel-  
mia. Näissä tapauksissa vahva valtionomistus pelasti yhtiöitä. Sääntelyn vapauduttua uudenlai-  
set halpalentoyhtiöt saivat mahdollisuuden toimia, ja lentoyhtiöt saivat operoida mahdollisim-  
man tehokasta verkostoa, mikä loi erityisiä liikenteen solmukohtia. (Niiranen, 2010, vi, 19–22;  
Ks. myös Kärkkäinen, 2012, 18; Lapp, 2008.)

Vaikka lentoliikenteen sääntely on vapautunut, niin alalla on edelleen paljon sääntöjä ja rajoit-  
tuksia, jollaisia muilla aloilla ei ole. Asiantuntijat arvelevat, että lentoliikenteen sääntely tullaan  
poistamaan kokonaan, mutta koska tämä tapahtuu, sitä ei vielä tiedetä. Aikaa siihen voi mennä  
vuosikymmeniä. Sääntelyn vapautumista hidastaa valtioiden protektionismi: lentoliikennettä pi-  
detään edelleen erittäin strategisena välineenä oman infrastruktuurin ja talouden ylläpitämises-  
sä. (Niiranen, 2010, 73–74.)

Lentoasemien yksityistäminen on alkanut maailmalla vähitellen. Yksityistämisen taustalla on  
halu keventää asemien julkista omistusta ja saada aikaan tehokkaampia toimintatapoja. Omis-  
tuspohjan laajentuessa lentoasemien johtoon saadaan aidosti lentoalasta kiinnostuneita tahoja ja  
sen myötä asemat kehittyvät paremmin. Suomessa lentoasemat ovat edelleen valtion omistuk-

nessa. (Niiranen, 2010, 44.) Vuoden 2016 alusta alkaen Lappeenrannan lentokenttä on siirty-  
mässä Etelä-Karjalaan perustetun säätiön ylläpidettäväksi. Ruotsissa valtion omistuksessa ovat  
enää suurimmat lentoasemat, muut on siirretty maakuntien vastuulle tai lakkautettu. (Tanska-  
nen, 2015.)

Lentokenttien toiminta tulisi saada kannattavammaksi. Kannattavuutta voidaan perinteisesti pa-  
ranta joko lisäämällä toiminnan tuottoja tai vähentämällä sen kustannuksia. Lisää tuottoja saa-  
daan lisäämällä lentoliikennettä tai kaupallista toimintaa lentokentällä. Kustannuksia on mah-  
dollista vähentää uudella teknologialla sekä uudelleen järjestelyillä. Yksittäisen lentoken-  
tän on vaikeata vaikuttaa lentoyhteyksien lisäämiseen suuressa mittakaavassa. Yhteyksien mää-  
rä on riippuvainen lentoliikenteen ja matkustuksen yleisestä kysynnästä. (Kaartinen, 2013, 65.)

Osa asiantuntijoista on sitä mieltä, että alueellinen omistus mahdollistaisi lentokentille parem-  
mat mahdollisuudet vaikuttaa lentotarjontaan kuin nykyinen verkostoperiaate. Profiloituminen  
onnistuisi paremmin, ja lentokenttiä voitaisiin kehittää alueiden tarpeista käsin paremmin kuin  
nykyisin. Profiloitumalla esimerkiksi sen mukaan, lennetäänkö kentältä pääasiassa reittiliiken-  
nettä vai tilauslentoja, voitaisiin paremmin palvella alueen asiakaskuntaa, riippuen siitä, ovatko  
kyseessä liikematkustajat vai vapaa-ajan matkustajat. (Kaartinen, 2013, 65.)

Jos lentokenttiä siirtyisi alueelliseen omistukseen, se poistaisi ne Finavian lentoasemaverkoston  
piiristä. Lentokenttien rahoitus pitäisi tässä tapauksessa uudistaa, koska ei ole varmuutta, voisi-  
ko valtio tukea ahdinkoon mahdollisesti joutuneita lentokenttiä. Verkostoperiaatteen purku  
mahdollistaisi kuitenkin sen, että kentät voisivat itse hinnoitella laskeutumismaksunsa. Tällä  
hetkellä kaikilla Finavian kentillä on sama maksu. Maksun alenemisen myötä voitaisiin saada  
lisää lentoliikennettä maakuntakentille. Se lisäisi kysyntää ja sen myötä positiivinen kierre olisi  
valmis. (Kaartinen, 2013, 65.) Tähän suuntaan Tampere-Pirkkalan kenttää ollaan mahdollisesti  
viemässä. Hyvin toteutettuna alueellisen tahon omistama kenttä olisi aidosti alueen oma kenttä.

Jos lentokenttien määrää karsittaisiin, saataisiin lentokenttäverkoston kustannuksia alennettua.  
Lentoliikenteen keskittäminen vähentäisi sisäistä kilpailua, ja tietyn alueen matkustajavirrat  
siirtyisivät yhdelle lentokentälle. Se lisäisi lentoyhteyksien kysyntää tältä kentältä ja johtaisi tar-  
jonnan laajenemiseen. Tämä kehityskulku edellyttää kuitenkin sitä, että lakkautettujen lento-  
kenttien alueilta siirryttäisiin käyttämään uutta lentokenttää samassa mittakaavassa kuin missä  
lakkautettua kenttää on käytetty. Ilman sujuvia matkaketjuja tämä ei tulisi onnistumaan. Lento-  
liikenteen keskittäminen harvemmille kentille edellyttäisi aitoa yhteistyötä eri alueiden välillä,

jotta lentokentät pystyisivät täydessä mittakaavassa palvelemaan laajempaa aluetta. (Kaartinen, 2013, 67.)

Vuosittain lentäen matkustaa maailmassa yli kolme miljardia ihmistä. Lentoliikenteen suorat vaikutukset ovat merkittäviä työllisyydessä ja taloudessa. Lentokoneissa ja lentokentillä työskentelee paljon ihmisiä eri tehtävissä. Työtehtävät liittyvät muun muassa lentoyhtiöiden ja lentokenttien toimintaan, lentokoneiden huoltoon, ilmaliikenteen hallintaan sekä matkustajien lentokentillä saamaan palveluun. Lisäksi suoriin vaikutuksiin voidaan laskea esimerkiksi siviili-ilmailun valmistajat sekä erilaiset koneiden osia myyvät tahot. (ATAG, 2014, 10.)

Turismilla on merkittävä taloudellinen rooli maailmassa. Turismi työllisti yli 101 miljoonaa ihmistä vuonna 2012. Turismin uskotaan kasvavan nykytasosta niin, että vuonna 2024 työllisten määrä olisi 347 miljoonaa. Turismissa lentoliikenne näyttelee merkittävää roolia, sillä yli 52 prosenttia kansainvälisistä turisteista liikkuu lentäen. Monille maille juuri turismi luo kehitystä. (ATAG, 2014, 11.) Suomeen turistikit jättävät yli 3,1 miljardia dollaria vuosittain. Matkustajista 36 prosenttia tulee lentokoneella. Lentomatikustajien tänne jättämä summa on näin ollen 1,1 miljardia dollaria. (Oxford Economics, 2011, 19.)

Välillisesti lentoliikenteessä työskentelevät muun muassa lentopolttoaineiden toimittajat, ne rakennusalan ihmiset, jotka rakentavat lentokentän tiloja sekä erilaiset yrityspalvelut kuten vaikkapa hätäkeskukset, tietotekniikan ihmiset sekä kirjanpidon ammattilaiset. Maailmanlaajuisesti välillisesti mukana on 9,8 miljoonaa ammattilaista. (ATAG, 2014, 10.) Suomessakin lentoliikenne työllistää joko suoraan tai välillisesti yli satatuhatta ihmistä. Lentoliikenteen suora työllistysvaikutus on hieman yli puolet kaikista lentoliikenteeseen kytkeytyvistä työpaikoista. Suomessa lentoliikenteen osuus BKT:sta on 3,2 prosenttia. Kolmasosa BKT:sta tulee suoraan lentoliikenteestä ja loput välillisistä tuloista. (Oxford Economics, 2011, 4, 14.)

Uudet yrittämisen muodot, kuten verkkokauppa hyötyvät lentoliikenteestä paljon sen nopeuden vuoksi. Ne voivat sijaintinsa puolesta olla myös missä vain. Rahtia kuljetetaan lentokoneilla 50 miljoonaa tonnia vuosittain. Lentoliikenne onkin merkittävämpi kuin esimerkiksi lääke- tai tekstiiliteollisuus. (ATAG, 2014, 10–11.) Tämän huomioi myös yksi tutkielmaa varten haastatelluista arvioimalla, että pienkappalelogistiikka tulee kasvamaan uusien nettikauppojen myötä. Myös kansainvälisen nettikaupan volyymin uskottiin kasvavan. (H8.)



Lentokentän taloudelliset vaikutukset voidaan jakaa suoriin, epäsuoriin, aiheutettuihin ja katalyyttisiin. Suora vaikutus näkyy lentokentän toimintaan itseensä, epäsuorat vaikutukset muita toimijoita kohtaan alueella. Aiheutuma on puolestaan suoran ja epäsuoran toiminnan välisiä suhteita ja katalyyttiset vaikutukset, jotka nousevat laajemmin lentokentän merkityksessä alueellisessa kehittämisessä. Katalyyttiset vaikutukset ovat vaikeita todentaa, koska on vaikeaa erottaa, mikä on juuri lentoaseman merkitys ja mikä on jonkun muun toiminnon. Kuitenkin juuri katalyyttiset vaikutukset ovat kaikkein merkittävimpiä. (Halpern & Bråthen, 2011, 1145–1154.)

Euroopassa asiaa on tutkittu 2000-luvulla. Tutkimusten mukaan lentokenttien katalyyttiset vaikutukset voidaan jakaa kahteen tyyppiin: 1) vaikutuksiin jotka liittyvät alueen taloudelliseen kilpailukykyyn, eli kuinka lentokentät edistävät vientitoimintaa ja matkailua, tehostavat liiketoimintaa ja tuottavuutta sekä vaikuttavat yritysten sijainti- ja investointipäätöksiin ja 2) vaikutuksiin, jotka liittyvät saavutettavuuteen ja sosiaaliseen kehitykseen. Katalyyttisten vaikutusten tutkimuksessa on keskitytty taloudellisen kilpailukykyyn tutkimiseen sen sijaan, että olisi pohdittu alueellista saatettavuutta ja sosiaalista kehitystä. Samoin vastakohtaisina on pidetty alueen yritysten ja asukkaiden mielipiteitä. (Halpern & Bråthen, 2011, 1145–1154.)

Vaikka teknologian avulla erilaiset videoneuvottelut ovat mahdollisia maailman toiselle laidalle asti, niin ne eivät korvaa kasvokkain käytäviä neuvotteluita. Jopa 95 prosenttia bisnesihmisistä on sitä mieltä, että kasvokkaiset kohtaamiset ovat ainoa tapa saavuttaa pitkäaikaisia suhteita. Teknologiaa hyödyntäviä neuvotteluja pidetään vähemmän luotettavina kuin kasvokkain tapahtuvia. (ATAG, 2014, 13; Flygskatt: en skatt på möten mellan människor, 3.) Tulevaisuudessa voi kuitenkin olla, että teknologioiden käyttö lisääntyy, kun uusi sukupolvi tulee työelämään. Se vähentäisi matkustamisen tarvetta työaikana.

Syrjäisille ja muutoin vaikeakulkuisten yhteyksien takana oleville alueille lentoliikenne on elinehto. Lentoliikenne on tärkeä myös avustustoiminnassa, kun tarvitaan nopeasti avustuspaketteja tai henkilökuntaa vaikkapa luonnonkatastrofialueille tai sotaa pakenevien avuksi. (ATAG, 2014, 19, 22.)

Ilmailuala käsittää lentoyhtiöt, lentokentät, lennonvarmistuspalvelut ja muita keskeisiä palveluita, jotka muodostavat lentoliikenteen infrastruktuurin. Suomessa kuljetetaan yli 14,2 miljoonaa matkustajaa vuodessa ja lentorahtia 157000 tonnia. Lukuun sisältyvät sekä maan sisäiset että ulkomaan kuljetukset. Suomesta lennetään liki 60000 ulkomaan reittilentoa vuosittain, koh-

demaita on 38, lentoasemia 87. Kotimaan sisäisiä lentovuoroja on reilu 32000 vuosittain. (Oxford Economics, 2011, 7.)

Tulevaisuudessa lentoasemien on keskityttävä enemmän siihen, mitä asiakkaat asemalta toivovat. Lentoyhtiöillä on erilaisia vaatimuksia ja matkustajat haluavat aikaisempaa enemmän viihdykettä ja palveluita. Lentoasemien on muututtava kaupallisiksi kokonaisuuksiksi, joita johdetaan bisnesorientoituneesti. (Niiranen, 2010, 44–45.) Euroopan lentoasemista liki puolet tekee tappiota tällä hetkellä. Siksi asemat tukeutuvat laskeutumismaksuihin, että saisivat ylläpidettyä aseman taloudellisen kestävyuden. Lentoasemat tarvitsevat uutta lähestymistapaa taloudellisen kestävyytensä säilyttämiseksi. Rahaa on tultava muualtakin kuin lentoyhtiöiltä ja asiakkaiden parkkimaksuista. (IC Aviation, Kaupallisen toiminnan kehittäminen.)

Lentoliikenne on muutakin kuin merkittävä työllistäjä. Lentoliikenne mahdollistaa yritysten toimintaa globalistuvilla markkinoilla. Lentoliikenteen käyttömahdollisuus voi olla jollekin yritykselle elinehto säilyttää ja parantaa taloudellista asemaansa. (Smyth, Christodoulou, Dennis, AL-Azzawi & Campbell, 2012, 53–59.) Taloudellinen toiminta lentoasemalla itsessään tuo alueelle tuloja. Toisaalta lentoasema luo saavutettavuutta ja antaa paremmat mahdollisuudet liikkua, mikä omalta osaltaan lisää samalla tuloja. (Framtidsstudie – Kalmar flygplats betydelse för utvecklingen i regionen, 2011, 5.) Hyvät lentoliikenneyhteydet on oltava, jotta yritykset voivat toimia kansainvälisellä kentällä ja kehittyä toimijoina maailman liikepaikoilla (Smyth, Christodoulou, Dennis, AL-Azzawi & Campbell, 2012, 53–59).

## **2.2 Tampere-Pirkkalan kentän vaiheet**

Tampere on perustettu Näsijärven ja Pyhäjärven väliin. Asutusta alkoi kertyä jo 600-luvulla vesireittien kohtaupaikkaan. 1200-luvulla paikasta alkoi muodostua merkittävä kauppapaikka. 1700-luvulla huomattiin järviä yhdistävän Tammerkosken merkitys vesivoiman lähteenä. Kaupunki Tampereesta tuli vuonna 1779, kuningas Kustaa III:n päätöksellä. (Helsingin kaupunki, Infopankki.)

Tampere kehittyi Suomen ensimmäiseksi teollisuuskaupungiksi jo 1820-luvulla. Suurteollisuutta kaupunkiin syntyi 1850-luvulla. (Helsingin kaupunki, Infopankki.) Kaupungissa varauduttiin hyvissä ajoin ulkomaankaupan avautumiseen rakentamalla yhteyksiä satamakaupunkeihin. Vuonna 1873 saatiin vuosien ponnisteluiden jälkeen avatuksi Lempäälän kanava, joka yhdisti

Pyhäjärven ja Vanajaveden mahdollistaen etelään päin suuntautuvan laivaliikenteen. (Hurskainen, 2005.) Ulkomaankauppa alkoi piristyä vuonna 1919 ensimmäisen maailmansodan jälkeen (Seppälä, 1998, 47).

Ei ole itsestään selvyys, että Tampereen seudulla on lentokenttä, sillä Tampereen kaupunki ei osoittanut mielenkiintoa lentokonetehdasta eikä lentokenttää kohtaan, kun lentokonetehtaan siirto oli ajankohtainen Santahaminasta ja Suomenlinnasta 1920-luvun puolivälistä alkaen, vaikka kaupungissa olisi ollut kaksi mahdollista sijoituspaikkaakin sille. Varatuomari Yrjö Raevuori otti asian puheeksi Tampereen Kauppaseurassa ja koetti vakuuttaa kuulijat siitä, että tämä teollisuus, ja sen mukanaan tuomat liikennekysymykset takaisivat Tampereen kaupungille aseman maan tärkeimpänä teollisuus- ja liikekeskuksena. (Seppälä, 1998, 73–74.)

Raevuori ei tyytynyt valtioneuvoston päätökseen sijoittaa lentokenttä Parolaan, vaan meni esittämään kaupunginjohtaja Kaarle Nordlundille, että Tampereella olisi jo kaupunki teollisuuslaitoksineen valmiina toisin kuin Parolassa, johon olisi pitänyt rakentaa kaupunki tehtaan ympärille. Tehtaan myötä saataisiin kaupungista myös lentoyhteydet muualle maahan ja ulkomaillekin. Kauppakamari laati kirjelmän sekä kaupunginhallitukselle että valtioneuvostolle. Tarkoituksena oli saada päättäjätahot huomaamaan, kuinka merkittäviä tehdas ja lentokenttä olivat kaupunki-seudulle ja siviililentoliikenteelle. (Seppälä, 1998, 74–75.)

Valtioneuvosto teki kuitenkin vuonna 1931 päätöksen tehtaan sijoittamisesta Parolaan. Kauppakamari lähestyi uuden hallituksen tamperelaisministeriä kirjeellä perustellen, ettei Parolan lähellä ollut niin paljoa työttömyyttä kuin Tampereella, ja kustannukset Tampereella jäisivät pienemmiksi, kun työntekijöille oli asunnot jo valmiina. Lentokenttien rakentaminen havaittiin 1930-luvun lama-Suomessa hyväksi hätäaputyökohteeksi. Myös sotilasstrategisista syistä tehdas haluttiin sijoittaa kauemmas pääkaupungista. Viimein loppuvuodesta 1931 valtioneuvosto teki päätöksen, jonka mukaan lentokonetehdas siirrettäisiin Tampereelle. Vuonna 1936 Tampereella olivat ensimmäiset lentokonesarjat rakenteilla. 1940-luvun alussa lentokonetehtaalla oli lähes 1700 työntekijää. (Seppälä, 1998, 75; Pirkkala-seura, Haikan historiaa; Keskinen, Tehtaan mukana kenttä Tampereelle.)

Tampereen Härmälän lentokenttä oli erikoinen, sillä se oli kaupungin hallussa. Valtiolla oli ilmainen käyttöoikeus kenttään, mutta kaupunki sai huolehtia siviililiikenteestä itse ja sai myös mahdolliset tulot itselleen. (Keskinen, Härmälästä maailmalle.) Aero aloitti reittiliikenteen Helsingistä Tampereelle vuonna 1937. Sota-aikana oli siviililentoliikenteessä viiden vuoden tauko,

joka päättyi 1947. Veljekset Karhumäki aloitti ensimmäisenä lennot Tampere-Helsinki välillä. Muutamaa kuukautta myöhemmin Aero aloitti liikennöinnin reitillä Helsinki-Tampere-Jyväskylä. (Seppälä, 1998, 94, 110.)

Vuonna 1952 Tampere oli saamassa yhteydet Helsinkiin, Vaasaan, Tukholmaan ja Sundsvalliin. Karhumäki vaati kentän kunnostamista sellaiseen kuntoon, jotta sieltä voisi lentää ympäri vuoden. Kiitotie oli päällystettävä, tarvittiin toinen kiitotie ja valaistusta oli lisättävä. Lisäksi radiolaitteita piti tehostaa ja kiitotien auraamisesta talvisaikaan piti saada sopimus. Tässä vaiheessa heräsi kysymys, kannattaako vanhaa kenttää kunnostaa vai rakentaa kokonaan uusi. Härmälän kenttä todettiin kunnostamiskelpoiseksi. (Seppälä, 1998, 118–119.)

Härmälän kentän parannustyöt olivat viivästyneet. Syksyllä 1955 Karhumäki vaati, että kentän olisi oltava kunnossa 1.11.1956. Aero lensi päivittäin Tampereelle ympäri vuodesta 1955 alkaen, mutta kiitotie oli senkin koneille liian lyhyt. Nousi jälleen esiin ajatus uuden kentän rakentamisesta Tampereelle. Kartoituksen perusteella vaihtoehtoisia paikkoja oli kaksi: Ylöjärvi ja Pirkkala. Osa ihmisistä oli kuitenkin sitä mieltä, että Tampereelta pääsi junalla tai autolla nopeasti Helsinkiin. Tampereelle ei siis nähty tarvittavan lentokenttää lainkaan. Kauppakamarille ei kuitenkaan riittänyt se, että Helsinkiin pääsi helposti. Tampere tarvitsi suoria yhteyksiä Pohjois- ja Itä-Suomeen sekä Tukholmaan. (Seppälä, 1998, 122–124.)

Jo 1950-luvulla Tampereella taisteltiin valtion rahoituksesta liikennejärjestelmien kustannusten jaossa. Määrärahat eivät olleet kohtuullisia siihen nähden, kuinka merkittävä teollisuuskaupunki Tampere oli. Vuonna 1961 kaupunki, Valmet Oy ja kauppakamari koettivat saada vauhtia Härmälän kentän kunnostamiseen. Päätökset kentän kunnostamisesta oli tehty jo vuonna 1958, mutta kunnostustyöt olivat lykkääntyneet ministeriön kehotuksesta etsiä kentälle uusi paikka. Maastotutkimusten perusteella Ylöjärven Pinsiönkangas valikoitui uudeksi paikaksi. Kaupunki, kauppakamari ja Valmet halusivat laajentaa Härmälän kenttää. Hanketta vastustamaan nousi kuitenkin Pirkkalan kunta, jonka omakotitaloalueella lentoliikenteen meluhaitta oli suuri. Ylöjärvi jäi pois listalta, kun sinne kaavailtu kentän alue jäi TVH:n suunnitteleman Tampere-Vaasa valtatie alle. (Seppälä, 1998, 134–135. Ks. myös Suomen puolesta ja Pirkanmaan hyväksi, 2009, 111.)

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö antoi syyskuussa 1967 lausunnon, jonka mukaan Tampereen lentokenttä tulisi sijoittaa Pirkkalaan. Siellä ollessaan se palvelisi parhaiten Tampereen talousaluetta sekä lentokonetehdasta ja ilmailuvarikkoa. Yllättäen kauppakamari tuli sa-

maan lopputulemaan omassa lausunnossaan. Pari vuotta myöhemmin valtioneuvosto teki periaatepäätöksen lentokentän rakentamisesta Pirkkalaan. Rakennustöihin päästäisiin aikaisintaan vuonna 1975. Vuonna 1971 Finnair ilmoitti siirtyvänsä kokonaan suihkukonekalustoon, jolla ei voisi laskeutua Härmälän kentälle. Kansanedustaja Valdemar Sandelin jätti eduskunnassa kysymyksen, mihin toimenpiteisiin hallitus ryhtyisi, että Tampere-Pirkkalan lentokenttää voitaisiin alkaa rakentaa paria vuotta suunniteltua aikaisemmin. Vuoden 1972 budjettiin varattiin 65000 markan määräraha kentän suunnittelutöiden aloittamiseksi. (Seppälä, 1998, 161, 177.)

Tampere-Pirkkala lentokentän suunnittelutöitä ei kuitenkaan aloitettu vuonna 1972. Ehti kulua useampi vuosi, ennen kuin asiat etenivät. Vuoden 1976 budjetissa oli lausuma, jonka mukaan hallitus tulisi selvittää, voisivatko alueen kunnat osallistua investointeihin, jotka valtio sitten maksaisi myöhemmin takaisin. Ilmailulaitoksen mukaan kentän rakennuskustannukset olisivat 97 miljoonaa markkaa, mutta minimivaatimukset täyttävän kentän saisi 78 miljoonalla markalla. Valtio lupautui maksamaan takaisin 30 miljoonaa, jos alueen kunnat rakentaisivat kentän aluksi omakustanteisesti. Ministeri Esko Rekolan kehotuksesta rakennustyö kilpailutettiin ja Perusyhtymä laski urakan hinnaksi 17,7 miljoonaa. Lopulta rakennustyö kevyen terminaalirakennuksen kanssa maksoi 22 miljoonaa. Viimein vuonna 1979 Tampere-Pirkkalan kentälle päästiin lentämään DC-koneilla. (Seppälä, 1998, 211–216. Ks. myös Suomen puolesta ja Pirkanmaan hyväksi, 2009, 111–114.)

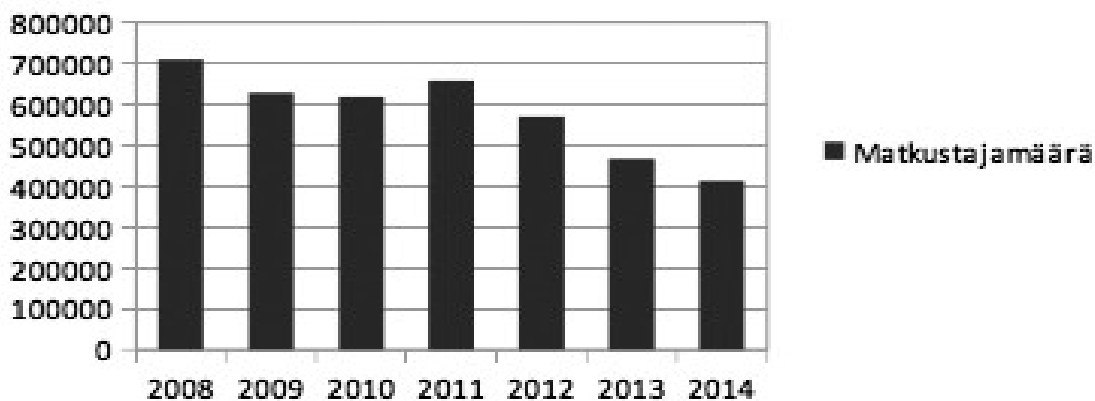
Kunnollisen lentokentän saaminen Tampere-Pirkkalaan vuonna 1979 on osoitus omatoimisuudesta ja peräänantamattomasta asenteesta, jota löytyi paikallisella ja alueellisella tasolla (Suomen puolesta ja Pirkanmaan hyväksi, 2009, 115). Vuosikymmeniä sitten käyty taistelu oman kentän saamisesta ja kehittämisestä osoittaa, että asioita voidaan aluksi viedä eteenpäin pienelläkin kehittäjäjoukolla. Silloinen kehittämishanke on myös osoitus siitä, että on erilaisia tapoja muun muassa rahoittaa hankkeita.

Puolustusvoimien Lennoston Esikunta ja Viestikeskus 3 olivat aloittaneet toimintansa Tampereen Aitovuorella jo vuonna 1965. Lennosto siirtyi Tampere-Pirkkalan lentoasemalle kokonaisuudessaan kesällä 1985. (Satakunnan Lennosto, 2014.)

## 2.3 Tampere-Pirkkalan lentoasema nyt

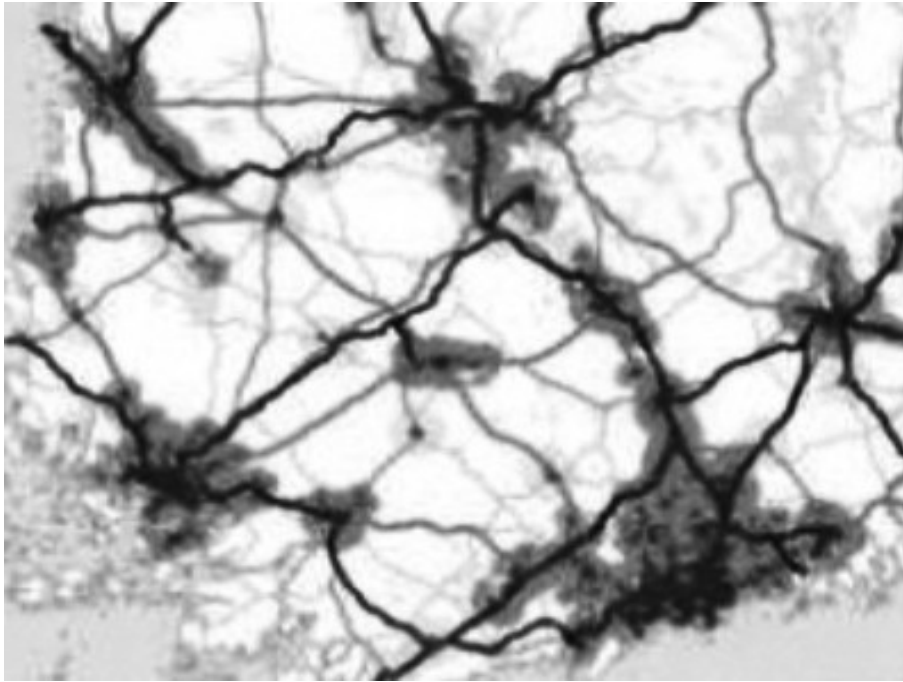
Pirkanmaa sijaitsee useiden toiminnallisten vyöhykkeiden leikkauspisteessä, ja sen kautta on paljon kauttakulkuliikennettä. Pirkanmaalla on tavoitteena edelleen monipuolista alueen tuotantorakennetta ja vahvistaa globaalia kilpailukykyä. Tampere-Pirkkalan lentokenttä ei ole maan vilkkaimpia. Kuvassa 2 on kuvattuna Tampere-Pirkkalan lentokentän matkustajamäärät vuosilta 2008–2014. Tampere-Pirkkalan lentokenttä on kuitenkin kyennyt erikoistumaan hyvin: tavarankuljetukset, charterlennot, halpalentoyhtiöiden toiminta. Lisäksi kentällä on vilkas sotilaslentotoiminta ja Tampereen Kalkussa sijaitseva SPR:n logistiikkakeskus käyttää Tampere-Pirkkalan lentokenttää avustuskuljetuksissa maailmalle. (Hanhijärvi & Karppi, 2005, 8, 40; Pirkanmaan liitto, 2015.)

Tampere-Pirkkalan lentoaseman kapasiteettia voidaan lisätä nykyisestä. Lentoasema pystyy tarjoamaan lisäarvoa Helsinki-Vantaan lentoasemalle, ja sitä voitaisiin käyttää purkamaan Suomen päälentoaseman kuormitusta. Tampereen seudulla on varauduttu liikenteen kasvuun ja matkaketjujen sujuvoittamiseen läntisen ratayhteyden ja toisen kiitotien varauksilla. Nämä parantavat muun muassa charterlentojen sekä rahtikuljetusten lisäämismahdollisuuksia. (Tampere-Pirkkalan lentoaseman kehittäminen maan kakkoskenttänä.)



Kuva 2. Tampere-Pirkkalan lentomatrustajien määrä 2008–2014  
(Finavia, lentoliikennetilastot).

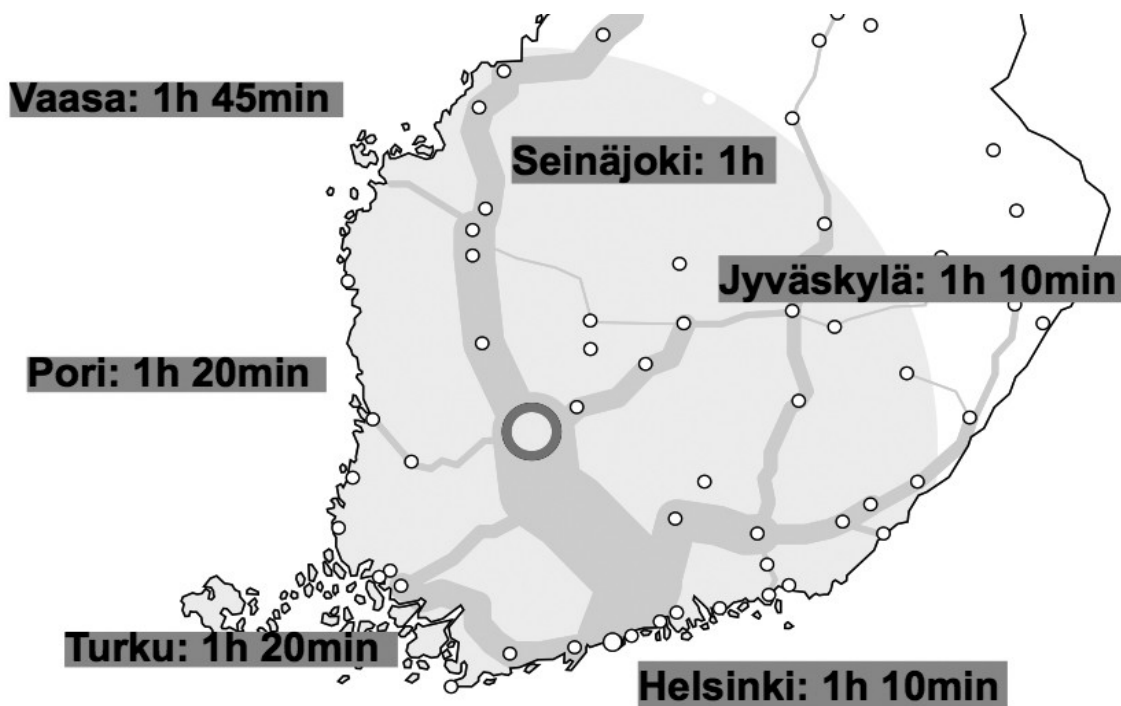
Pirkanmaa on keskeisin pääväylien ja eri liikennemuotojen solmupaikka pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Tampereen seutu on HHT-kasvukäytävän pohjoinen päätepiste. HHT-kasvukäytävällä tarkoitetaan Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhykkeen muodostamaa voimakkaasti kasvavaa aluetta. Alueen kasvu on ollut jo pitkään merkittävää, ja suunnan uskotaan jatkossakin olevan samansuuntainen.



Kuva 3. Etelä-Suomen alue. HHT-kasvukäytävä erottuu selkeästi (Hämeenkyrö osaksi HHT-kasvukäytävää, 2014).

Tampere-Pirkkalan lentokenttä sijaitsee Pirkkalassa, noin 17 kilometrin päässä Tampereen keskustasta. Se on yksi neljästä Suomen yhteistoimintalentoasemasta. Vaikutusalueeltaan kenttä on suuri, Liikenteen tutkimuskeskus Vernen laskelmien mukaan lentokentän puolen tunnin vaikutusalueella asuu yli 300 000 ihmistä. Tunnin vaikutusalueella asuu 450 000 ihmistä ja kolmen tunnin vaikutusalueella yli 3,5 miljoonaa ihmistä. Kolmen tunnin vaikutusalueella asuu siis enemmän ihmisiä kuin Helsinki-Vantaan lentokentän vastaavalla vaikutusalueella. (Kaartinen, 2013, 26.)

Tutkielmaa varten haastatellut henkilöt näkivät Tampere-Pirkkalan sijaintinsa vuoksi ainoaksi kakkoskenttävaihtoehdoksi Helsinki-Vantaan jälkeen. Useassa haastattelussa nousi esiin myös matka-ajan lyhenemiseen liittyvät seikat, jotka etenkin yritysmaailmassa ovat merkittäviä. Jos päivän matkaan Eurooppaan kuluu aamuin illoin 1,5–2 tuntia vähemmän, niin se on iso säästö usein toistuvissa matkoissa. Viikon lomamatkalla sillä ei ole niin paljoa merkitystä – toki jos suunnitelmien mukaan matkaketju saadaan juohevammaksi, niin on se vapaa-ajan matkustajallekin merkittävä etu. Luonnollisesti Pirkanmaalle tulevilla turisteilla on helpompi päästä suorallennolla tänne kuin, että he vaihtaisivat konetta Helsinki-Vantaalla. Kuvassa 4 on kuvattuna matka-ajat eri juna-asemilta Tampere-Pirkkalan lentoasemalle.



Kuva 4. Matka-ajat junalla eri asemilta Tampere-Pirkkalan lentokentälle (AiRRport – Reconnecting Finland – Future AiRRport Concept, 2014, 41).

Myös liikenne- ja viestintäministeriön lentoliikennestrategia kytkee lentoasemaverkoston merkityksen alueellisen saavutettavuuden, alueiden talouskasvuun ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin. Uusien kehittämislinjausten mukaan Finavia Oyj ylläpitää jatkossakin lentoasemaverkostoa verkostoperiaatteen mukaisesti. Jatkossa selvitetään myös kansainvälisesti käytössä olevia lentoasemien omistamisen ja toiminnan periaatteita ja niiden soveltamista Suomeen. Näistä lähtökohdista on mahdollista kehittää uusia alueellisten lentoasemien toimintamalleja. Lentoasema on mahdollista myös siirtää alueelliseen omistukseen, jos sidosryhmien kanssa niin päätetään. Kansallinen lentoliikennestrategia peräänkuuluttaa myös matkaketjujen sujuvoittamista, jota myös AiRRport-visio on korostanut. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2015.)

Lentoliikennestrategian (2015) visio:

*”Lentoliikenne tukee Suomen talouden kasvu- ja kehittymismahdollisuuksia sekä maamme kilpailukykyä. Siksi lentoliikennettä kehitetään viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyössä pitkäjännitteisellä suunnittelulla sekä parantamalla toimintaedellytyksiä kestävästi ja kasvuhakuisesti. Tässä kehitystyössä keskeisenä lähtökohdana on matkustajien ja muiden asiakkaiden tarpeiden huomioon ottaminen..”*  
(emt. 3.)



Strategian toimeenpanoa varten on luotu alueellisia työryhmiä, joissa mietitään, kuinka alueen lentoliikennettä olisi kehitettävä niin että se olisi kannattavaa. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2015.)

Profiloituminen on yksi tapa vahvistaa lentoaseman toimintaa. Maakuntien lentokentät ovat profiloituneet joko tavara-, liike- tai vapaa-ajanmatkailun suhteen. Etenkin halpalentoyhtiöt ovat vaikuttaneet matkustajien matkustustottumuksiin. Halpalentoyhtiöt toimivat nopealla syklillä, joten niiden varaan ei voi suunnitella pitkän aikavälin toimintaa. (Hanhijärvi & Karppi, 2005, 9, 13, 49.) Ryanair ilmoitti (Tanskanen, 2015b) keskeyttävänsä lennot Tampere-Pirkkalan lentokentälle lokakuun 2015 lopulla. On hyvin yleistä, että lentoyhtiöt lentävät joihinkin kohteisiin kausittain. Esimerkkinä tästä on vaikkapa Lufthansan päätös lentää Münchenistä Kittilään talvikaudella 2015–2016 (Haapanen, 2015). Päätökset uuden lentoreitin avaamisesta luonnollisesti nostavat alueen imagoa, vaikka kyse on vain kausittaisesta toiminnasta (H5).

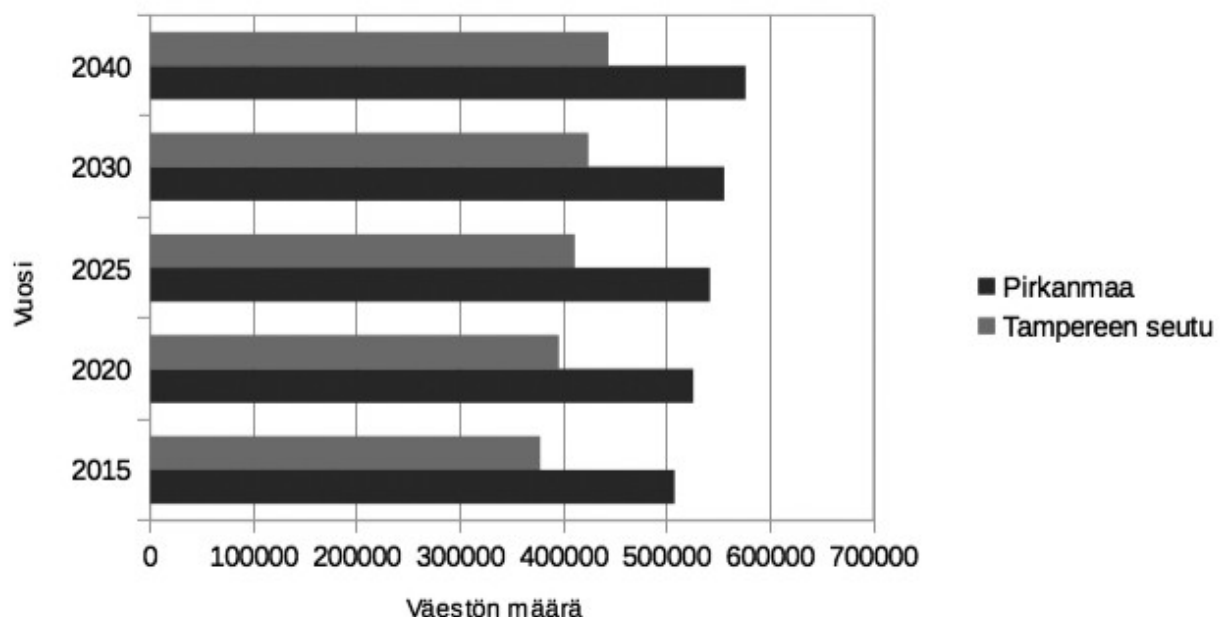
Tredean matkailuohjaaja Pirjo Puukka sanoo Siltasen (2015) haastattelussa, ettei Ryanairin lentojen keskeyttämispäätös tullut yllätyksenä. Puukan mukaan tauon vaikutus turismille ei ole suuri, koska Pirkanmaata ei markkinoida voimakkaasti talvikohteena. Elinkeinoelämälle tauolla sen sijaan on suuri merkitys. Toiveissa on saada uusia lentoreittejä, aluetta markkinoidaan uusille lentoyhtiöille parasta aikaa. (Siltanen, 2015.)

Suomessa on liikennöinyt 13 eri halpalentoyhtiöksi luokiteltavaa yhtiötä vuosina 2000–2008. Yhdeksän näistä yhtiöistä on vetäytynyt alhaisten matkustajamäärien, huonon kannattavuuden tai konkurssin vuoksi. Huonolla kannattavuudella ei tässä yhteydessä tarkoiteta sitä, että toiminta olisi ollut tappiollista. Lentoyhtiö on näissä tapauksissa tehnyt päätöksen kapasiteettinsa siirtämisestä paremman tuoton reitille. Halpalentoyhtiöiden suurin ongelma tulevaisuudessa onkin, kuinka ne saavat sijoitettua koneensa reiteille, joissa täyttöaste pysyy korkeana ja reitit kannattavina. (Lapp, 2008, 38, 56.)

*”Epävarmuus on niiden (halpalentoyhtiöiden) tyypillinen piirre. Ne ovat kiinnostuneet ainoastaan omasta taloudellisesta intressistään ja omasta tuloksestaan. Asiakas ei ole siinä fokuksessa. Verkostoyhtiöillä on asiakas ihan eri tavalla fokuksessa, ne pitää huolta ja ketjuttaa jos matka menee poikki. Varmuus on ihan eri luokkaa.”*  
(H5).

### 3 LENTOASEMAN MERKITYS ALUEKEHITTÄMISESSÄ

Aluksi lienee paikallaan tarkentaa, millaisesta alueesta oikein on kyse, kun puhutaan Pirkanmaasta ja tarkemmin Tampereen seudusta. Pirkanmaan väkiluku on ennusteiden mukaan kasvamassa. Suurinta kasvu on Tampereen seudun kunnissa (Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi). Kuvassa 5 on merkittynä Pirkanmaalle ja Tampereen seutukunnan kunnille kasvuennusteet. Alueena Tampereen seutu on siis hyvin merkittävä kasvuseutu, ja Tampereen monipuolinen koulutustarjonta lisää alueen kysyntää jatkossakin.



Kuva 5. Pirkanmaan ja Tampereen seudun kasvuennusteet seuraaville vuosikymmenille (Tilastokeskus).

Pirkanmaan maakuntakaavassa on keskitetty kehittämistavoitteita HHT-kasvukäytävän suuntaan ja Tampereen eteläpuoliseen alueeseen. Alue on itsessäänkin kasvamassa. Maakuntakaavaan on tehty varaus järjestelyratapihan siirrolle nykyisestä paikastaan Tampereelta joko Pirkkalaan tai Lempäälään. Siirto vapauttaisi runsaasti maata Tampereelta keskustan liepeiltä maata muuhun käyttöön. Järjestelyratapihalle saataisiin uudessa paikassaan myös asianmukaisemmat tilat toimia.

### 3.1 Liikennejärjestelmät

Lukuisat tutkimukset ovat osoittaneet sen, kuinka tiiviisti liikenneverkostot ovat kytköksissä ta-  
louskasvuun. Kaupunkien väliset ja kansainväliset yhteydet mahdollistavat uusia tuotantopro-  
sesseja ja kansainvälisen kaupankäynnin. (Smyth, Christodoulou, Dennis, AL- Azzawi &  
Campbell, 2012, 53–59.)

Liikenneinfrastruktuuri muuttuu hitaasti. Olemassa oleva liikenneverkosto määrittelee pit-  
källe kaupunkien kasvun liikenteelliset edellytykset. Uudet väyläinvestoinnit luodaan tukemaan  
olemassa olevia kaupunkeja. (Somerpalo, 2006, 11.)

Pitkillä matkoilla joukkoliikenteen merkitys kasvaa. Matka-ajan voi käyttää työajaksi. 1998–  
1999 henkilöliikennetutkimuksen mukaan yli sadan kilometrin työasiamatkoilla lentoliikenteen  
kulkutapaosuus oli 14 prosenttia. Sijoittumisen näkökulmasta saavutettavuus on merkittävä  
asia. Puolen päivän tai päivän mittaiset tapaamiset eivät onnistu ilman hyviä yhteyksiä. (So-  
merpalo, 2006, 61.)

Haastateltavat loivat mielikuvaa, että lentokenttä on osa eräänlaista palapeliä, osa kytkeytyvyyt-  
tä globaalissa verkostossa. Kenttä avaa mahdollisuuksia menestyä kansainvälisessä kilpailussa  
aikana, jolloin globalisaation merkitys kasvaa ja maailma muuttuu yhä kaupungistuneemmaksi.  
Helpot ja nopeat yhteydet ovat tällöin tärkeässä roolissa. Suomi sijaitsee syrjässä ja siksi kan-  
sainväliset yhteydet ovat tärkeitä ja niitä on kehitettävä.

Haastateltavat kokevat, että sijaintinsa puolesta Tampere-Pirkkala kenttä on maantieteellisesti  
asutun Suomen keskiössä. Se myös muodostaa solmukohdan eri suunnasta eri välineillä tulevil-  
le ihmisille. Kentän saaminen täyteen kukoistukseen olisi näin ollen koko Suomen etu.

Liikennejärjestelmä rakennetaan palvelemaan asumisen, työpaikkojen ja palveluiden synnyttä-  
mää liikennettä. Toisaalta liikenneväylät sekä erilaiset terminaalit, asemat ja lentokentät vaikut-  
tavat kohteiden saavutettavuuteen, ja liikenneinfrastruktuuri ohjaa omalta osaltaan eri toiminto-  
jen sijoittumista kaupunkialueella. (Liikennejärjestelmän kannalta hyvä yhdyskuntarakenne ja  
maankäyttö, 2005, 15.)

*”Liikenneyhteydet ovat merkittävässä roolissa mietittäessä asuinpaikkaa. Saavutet-  
tavuus on merkittävä osa elämää” (H7).*

Joukkoliikenteen sekä eri kevyen liikenteen muotojen edistäminen edellyttää maankäytön, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen yhteensovittamista. Tarkastelua tulisi tehdä yli hallinnon rajojen ylikunnallisesti, jotta saataisiin toimivia kokonaisuuksia. (Liikennevirasto, 2015, kasvukeskusten kestävä valinnat)

Lentomatikustajat kokevat lentomatikustamisen olevan aikaa vievää, stressaavaa ja kallista. 76 prosenttia matikustajista omistaa jo älypuhelimen, mihin saisi matikustamista nopeuttavan soveluksen. Näin ihmisillä olisi valinnanmahdollisuus, käyttävätkö he esimerkiksi lähtöselvityksiin perinteisiä menetelmiä tai uutta teknologiaa. Lentomatikustajien määrä on kasvamassa, ja uusia systeemejä tarvitaan purkamaan ruuhkia. (Kalakoua, Psaraki-Kalouptsidib, Mouraa, 2015, 203–212) AiRRport-ryhmän suunnittelema konsepti perustuu pitkälti juuri uuden teknologian hyödyntämiseen ja valjastamiseen osaksi matikustamista.

*”Digitaalinen vallankumous mahdollistaa nyt henkilöliikenteen ja terminaalitoimintojen uudenlaiset konseptit”* (AiRRport – Reconnecting Finland – Future AiRRport Concept – Phase II concept implementation, 2015, 12).

Tampereen seudulta on luonnollisesti yhtä lyhyt matka mennä lentoasemalle Helsinki-Vantaalle kuin mitä eteläisestä Suomesta olisi tulla tänne. Alueellisten lentoasemien kehittäminen Etelä-Suomen alueella on haastavaa johtuen nopeista maaliikenneyhteyksistä. Matkat ovat lyhyitä ja liikennemuotoja on useita. Lentoliikenteen merkitys kasvaa pitkillä matkoilla. Alueellisesta näkökulmasta katsottuna alueellisen lentoaseman merkitys on kuitenkin hyvin suuri. Alueellisen aseman etuna voidaan pitää esimerkiksi sitä, ettei siellä ruuhkia samassa mittakaavassa kuin isommilla asemilla. Myös laajentumisasiat huomioiden alueellisilla lentoasemilla on etulyöntiasema. Pääkaupunkiseudulla alkavat rajat tulla vastaan. Tampere-Pirkkalan lentokentän on sen sijaan mahdollista laajentua nykyisestä huomattavastikin ja lähistölle saadaan paljonkin tontteja yrityksille, jotka hyötyvät lentokentän läheisyydestä.

Muista Pohjoismaista poiketen Suomessa ei olla huomioitu alueellisia lentoasemia kunnolla. Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa alueellisilla lentoasemilla on merkittävä rooli osana lentoliikenteen järjestämistä. Yli miljoonan matikustajan lentoasemia on Pohjoismaissa 17 kappaletta. Niistä vain yksi sijaitsee Suomessa.

Kuvassa 6 on merkittynä Suomen, Ruotsin ja Norjan suurimpien lentokenttien matikustajaliikenteen kehitys vuosina 1999–2013, lukuun ottamatta maiden päälentokenttiä. Kuvasta näkee

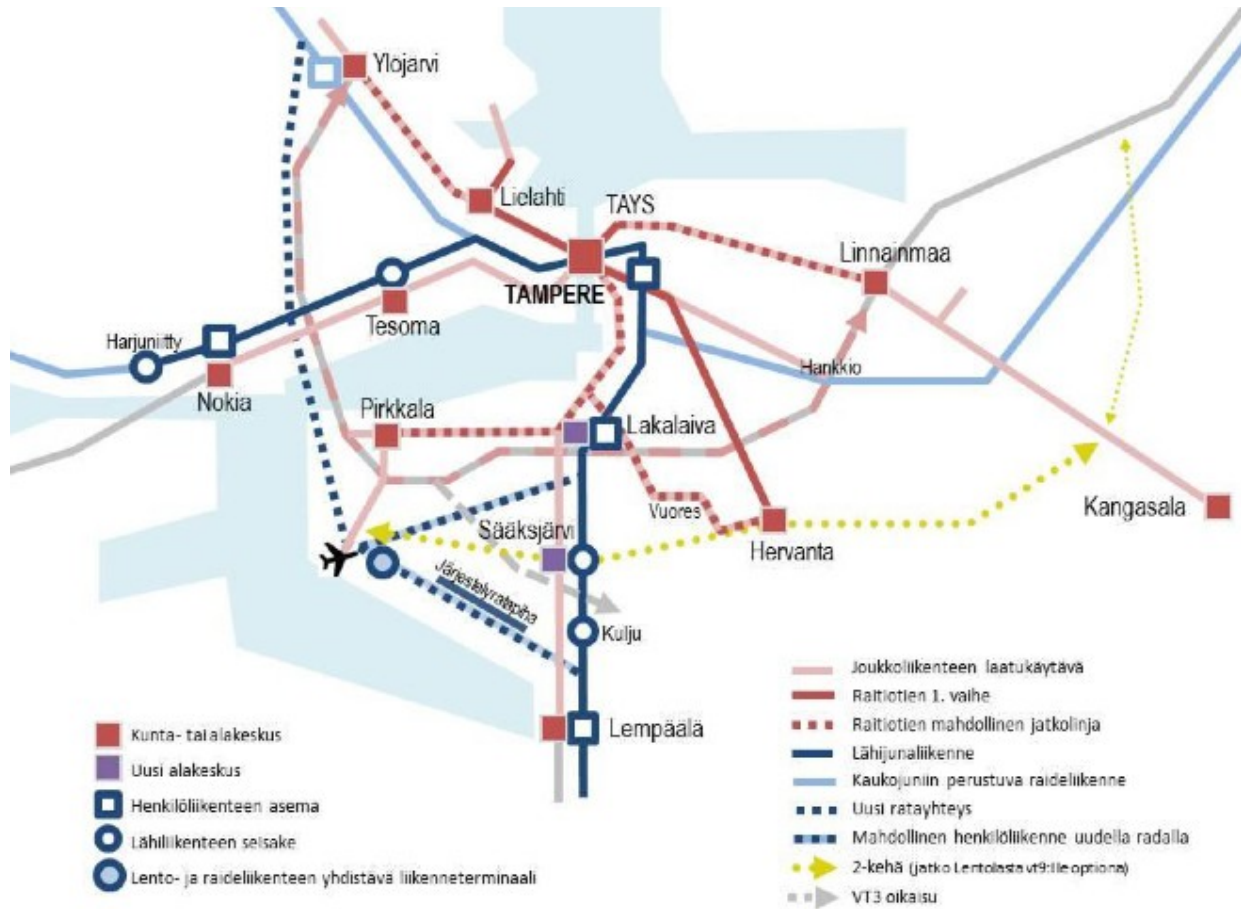
selkeästi, kuinka paljon enemmän matkustajia liikkuu läntisissä naapurimaissa muilta kuin päälentokentiltä. Suomessa volyymi on huomattavasti pienempi.



Kuva 6. Matkustajaliikenteen kehitys 1999–2013 muilla kuin pääkentillä (AiRRport – Reconnecting Finland – Future AiRRport Concept – Phase II concept implementation, 2015, 16).

Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa on nyt suunnitteilla ”8 miljoonan ihmisen kaupunki”. Suunnitelmassa mukana on siis kolme maata, yhteensä neljä metropolialuetta, joista kaksi on pääkaupunkiseutuja. Kahdeksan miljoonaa skandinaavia yhteensä 19,3 miljoonasta asuu Oslon ja Kööpenhaminan välillä. Hankkeen tavoite on, että vuonna 2025 nämä ihmiset yhdistää huippunopea juna ja että alue on yksi maailman kilpailukykyisimmistä. (Skandinavian 8 Million City.)

Erilaisissa tarkasteluissa yritykset mainitsevat tärkeimmäksi liikenneyhteydeksi tyypillisesti tie-  
 liikenneyhteydet. Se on toki luonnollista, koska likimain kaikkiin matkaketjuihin kuuluu osana  
 liikkuminen tieväylää pitkin. Vuonna 2005 tehdyssä tarkastelussa lentokenttä sijoittui viiden  
 merkitykseltään vähäisimmän sijaintitekijän joukkoon. (Liikennejärjestelmän kannalta hyvä yh-  
 dyskuntarakenne ja maankäyttö, 2005, 17.) Toisaalta on olemassa yrityksiä, joille lentokentän  
 läheisyys on ensiarvoisen tärkeä. Kunnan aktiivisuus ja sen tarjoamat edut, esimerkiksi koulu-  
 tuspalvelut ja toimitilat nähtiin tärkeiksi sijaintiin vaikuttaviksi tekijöiksi. (emt. 17.) Tampereen  
 seutu sopii näihin kriteereihin hyvin, monipuolisuutensa ja keskeisen sijaintinsa vuoksi.



Kuva 7. Liikennejärjestelmäsuunnitelma maakuntakaavassa  
 (Pirkanmaan liitto. Maakuntakaava 2040).

Julkisilla infrastruktuuri-investoinneilla on pitkällä aikavälillä positiivinen vaikutus talouden  
 tuottavuuteen ja kasvuun. Etenkin liikenteellä on voimakas positiivinen vaikutus talouskasvuun.  
 Liikenneinfrastruktuuriin panostaminen onkin tärkeä osa alueellista kehittämistä. Taloudellinen  
 kasvu puolestaan lisää liikennepalveluiden ja -investointien kysyntää. (Pyyny, 2001, 6.) Mäki-  
 Fränti esittelee teoksessaan (2011, 13) Aschauerin Yhdysvalloissa vuonna 1989 tekemän tut-  
 kimuksen, jonka mukaan prosentin kasvu julkisissa infrastruktuuri-investoinneissa lisäsi yksi-

tyisen sektorin tuotantoa 0,4 prosenttia. Liikenneinfrastruktuurilla näyttäisi olevan kokonaisuudessaan merkittävä vaikutus talouden kasvupotentiaaliin. Toimialan oma osuus BKT:sta ja työllisyydestä on verrattain pieni. (Emt. 13.)

Suomessa esimerkiksi Uimonen ja Tuovinen ovat vuonna 2008 tehneet vastaavanlaista tutkimusta. He sisällyttivät tiepääoman yhtenä tuotannontekijänä Suomen teollisuudelle spesifioituun kustannusfunktioon. Tulosten mukaan prosentin lisäys infrastruktuuri-investointeihin tuo 0,3 prosentin säästöt lyhyen aikavälin kustannuksissa. Infrastruktuuri-investoinnit näyttäisivätkin olevan kannattavampia kuin sijoitukset yksityiseen pääomaan. Vastaavia tutkimustuloksia ovat saaneet myös muut suomalaiset tutkijat omissa tutkimuksissaan. On kuitenkin huomioitava se, ettei ole mahdollista kehittää mitään yksiselitteistä mallia, kuinka yksittäiset liikennehankkeet välillisesti vaikuttavat talouteen. Jokaisen projektin erityispiirteet on otettava erikseen huomioon. (Mäki-Fränti, 2011, 13–14.)

Liikennejärjestelmän parantaminen vaikuttaa paikallistasoa laajemmalla alueella. Liikennejärjestelmät muodostavat verkoston, jolloin yhdessä verkon osassa tapahtuvan parannuksen vaikutukset voidaan havaita koko verkoston alueella. Verkoston toimintakyky paranee ja toiminta tehostuu. Tehostumisella voi olla kansantalouden kannalta merkittäviä vaikutuksia tuotannon sijoittumisen kautta. Varsinkin jos yhdistetään kaksi aikaisemmin erillään ollutta osaverkkoa toisiinsa, voidaan saavuttaa mittavaa kansantaloudellista hyötyä. (Mäki-Fränti, 2011, 17.)

Kaupunkialueen olemassaolo toiminnallisena yksikkönä perustuu siihen, että taloudelliset toiminnot sijaitsevat lähekkäin, jolloin tavaroiden ja palveluiden vaihto on mahdollisimman helppoa ja taloudellista. Yritysten jotka kuljettavat tuotteitaan kaupunkialueen ulkopuolelle, on järkevintä sijoittua lähelle satamia, rautateiden pääteasemia ja maantieliikenteen solmukohtia, jotta kaupunkien välinen liikenne olisi taloudellisinta. (Laakso & Loikkanen, 2004, 299–301.)

Lentokentät sijaitsevat usein kaupungin keskusta-alueen ulkopuolella ja matkaketjut edellyttävät yhteistyötä muilta liikennemuodoilta. Suomessa matkaketju painottuu henkilöautoiluun, suurin osa matkustajista saapuu kentälle henkilöautolla. Saksassa on aloitettu jo vuonna 2001 Lufthansan ja junayhtiö Deutsche Bahnin yhteistyö, jossa matkustaja pystyy tekemään matkansa yhdellä lipulla ja hoitamaan lähtöselvityksen jo juna-asemalla. Tutkimukset osoittavat, että junaliikenne voi hoitaa syöttöliikenteen kilpailukykyisesti kolme tuntia kestäviin matkoihin asti. Yhteistyötä kannattaa siis kehittää. Suomessa ongelmana on toistaiseksi se, ettei kentille edes pääse junalla. (Kaartinen, 2013, 15–16.) Tähän asiaan tulee muutos, kun heinäkuussa 2015 ote-

taan kehärata käyttöön. Sillä pääsee Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Esimerkiksi Tampereelta tultaessa lentokentälle päästäkseen joutuu kuitenkin vaihtamaan junaa.

*”Tässä kehittämistyössä ollaan hakemassa uudenlaista tapaa matkustaa. Maailmalla vastaavia intermodaalisia malleja jo on. Tavoitteena on saada aikaan malli, jossa matkustajan ei tarvitse kuluttaa aikaansa notkumalla lentoasemalla.” (H4.)*

Käyttäjät hyötyvät matkojen ketjuttamisesta, jos liikennejärjestelmä on sopeutettu ketjuttamiseen. Nykyään ihmiset etsivät yhä enemmän mahdollisuuksia minimoida matka-ajan osuus aktiviteeteissaan. Matkustukseen käytetty aika on aina pois muista toiminnoista. Hyvät ketjuttamismahdollisuudet lisäävät toimintavarmuutta: joukkoliikenneverkon haavoittuvuus pienenee, kun liikenneyhteys voidaan muodostaa useilla eri ketjuilla tai vuorotarjontaa on riittävästi. Liikennejärjestelmää luotaessa maankäyttö ja toimintojen sijoittelu ovat merkittävässä roolissa, jotta matkaketjutus onnistuu. (Rundell, 2013, 38–39.) Joukkoliikennematkaan kuuluu aina odotusajkoja sekä liityntämatkoja. Hyvin tavallista on, että samassa matkaketjussa on matkustamista eri kulkuvälineillä. (Somerpalo, 2006, 53.)

Maantieteellinen sijainti ei enää ole tärkein sijoittumistekijä. Nopeat, luotettavat ja tiheät liikenneyhteydet ovat nousseet yrityksiä houkuttelevaksi seikaksi sijoittumispäätöstä tehtäessä. Alueet, joista on hyvät moottoritieyhteydet, nopeat junayhteydet ja kansainväliset lentoyhteydet ovat aluekehittämisen kannalta parhaimmassa asemassa. (Somerpalo, 2006, 11.)

Yritykset verkostoituvat, se johtaa myös verkostoituvaan aluekehitykseen. Verkostoitumisen pohjana ovat fyysiset verkostot, liikenneyhteydet. Yrityksen sijoittumiseen vaikuttaa työvoiman saatavuuden ja markkinaetäisyyden ohessa enenevässä määrin juuri liikenneyhteydet. Esimerkiksi sijainti kansainvälisen lentokentän lähellä on etu. Vaikka uudet teknologiat osin korvaavat konkreettista siirtymistä paikasta toiseen, on olemassa kuitenkin aloja, joissa on tarve päästä paikasta toiseen myös fyysisesti. Sijainti ja saavutettavuus ovatkin merkittävässä roolissa kiristyvässä ja kilpailu alttiimmassa maailmassa. (Hanhijärvi & Karppi, 2005, 25–25, 29.) Yritykset ovat maininneet kyselyssä tärkeimmäksi sijoittumistekijäksi hyvät liikenneyhteydet (Liikennejärjestelmän kannalta hyvä yhdyskuntarakenne ja maankäyttö, 2005, 8).

Lentoliikenteen merkitys Suomen kansainväliselle kilpailukyvyllä on suuri. Jo maan sisällä välimatkat ovat pitkiä, puhumattakaan etäisyyksistä ulkomaankaupan kohteisiin. Pitkillä välimatkoilla lentoliikenne on nopea ja tehokas liikennemuoto. Lentokenttien läheisyyteen hakeutuu



yrittäjiä ainakin neljästä eri syystä. Tällaisia ovat lentoaseman ylläpitotoimet, sekä yritykset, joissa tarvitaan nopeita rahtikuljetuksia, joille työmatkustuksen määrä on suuri tai jotka hyötyvät agglomeraatiosta. (Pyöry, 2001, 9, 15.) Vaaditaan toimivia ja säännöllisiä yhteyksiä.

### 3.2 Sijaintitekijät

Maakuntakaavaa 2040 laadittaessa lentoaseman seutu on nähty kaikista tärkeimmäksi kehittämiskohteeksi Pirkanmaalla. Yritysten tarpeita ja sijoittumista varten Helsinki-Vantaan kenttä ei missään nimessä ole riittävän lähellä.

Haastatelluista kaikki pitävät lentokentän merkitystä suurena jo nyt, vaikka säännölliset lentoyhteydet ovat vähentyneet.

*”Lentokenttä on hyvinvointia ruokkiva voimavara, jota ei ole täydessä mittakaavassa käytetty hyödyksi” (H6).*

Lentokenttä koetaan haastateltavien joukossa selvästi tärkeimmäksi saavutettavuuden näkökulmasta ja siitä, että se kytkee sisäisen Suomen kansainväliseen verkostoon. Sijainniltaan Tampere-Pirkkalan kenttä on useimman vastaajan mielestä parhaassa mahdollisessa paikassa. Sen koetaan olevan varsinainen solmupiste liikenteelle. Yritykset sijoittuvat sinne, missä niillä on paras mahdollisuus menestyä. Hyvät liikenneyhteydet ovat monille yrityksille tärkeä sijoittumiskriteeri.

Ensimmäinen sijaintitalouden teoria on vuodelta 1826, von Thüenenin kehäteoria. Hän osoitti, että tuotannon etäisyys markkinoihin nähden määräisi sen, mitä milläkin alueella tuotetaan. Weber puolestaan laati oman sijaintiteoriaansa 1920-luvulla. Weber selittää teoriallaan nopeata kaupungistumista kuljetus- ja työvoimakustannusten sekä kasautumisvaikutuksilla, jotka liittyvät teollistumisprosessiin. (Lumijärvi, 1983, 33–34.)

Yleisen sijoittumisteorian perustana voidaan pitää Weberin vuonna 1909 esittämää teoriaa yksityisen yrityksen edullisimmasta sijoittumisesta, kun kriteerinä on tuotantokustannusten minimointi. 1930-luvulla yritysten sijoittumista tarkasteltiin uusklassisen tasapainoteorian pohjalta. Sen mukaisesti markkinavoimat toteuttavat täydellisen kilpailun oloissa automaattisesti taloudellisen tasapainon. Sijaintitekijöitä käsittelevä aluetaloudellinen tutkimus syntyi lopullisesti 1950-luvulla. Merkittävin Weberin sijaintiteoriaan ja uusklassiseen tasapainoteoriaan perustuva

tutkimus on Isardin pyrkimys luoda yleinen sijainti- ja aluetaloudellinen teoria. Taloudellinen kehitys tapahtuu ajassa ja tilassa, joten niiden tulisi olla teorian keskeisiä rakenneosia. (Lumijärvi 1983, 1; ks. myös Hansen, 2008, 23–25.)

Isardin mukaan aluetaloustiede on kiinnostunut liikeyritysten ja kuluttajien käyttäytymisestä ainoastaan, jos ne liittyvät jotenkin sijaintiin, paikallisiin alueisiin, kaupunkeihin tai maaseutuun. Aluetaloustieteilijä kysyy, kuinka alueellinen ulottuvuus vaikuttaa kuluttajien ja yritysten käyttäytymiseen. Aluetalous voitaisiin määritellä myös vuorovaikutusjärjestelmäksi, jossa on yhteydet eri elinkeinojen välillä alueella ja yhteydet alueen ja ulkopuolisen talouden välillä. Tämä korostaa alueiden erikoistumista esimerkiksi kasvu- tai sijaintitekijöiden suhteen. Erikoistuminen johtaa siihen, että kansantalouden talouspoliittiset toimenpiteet johtavat erilaisiin tuloksiin eri alueilla. (Lumijärvi, 1983, 3.)

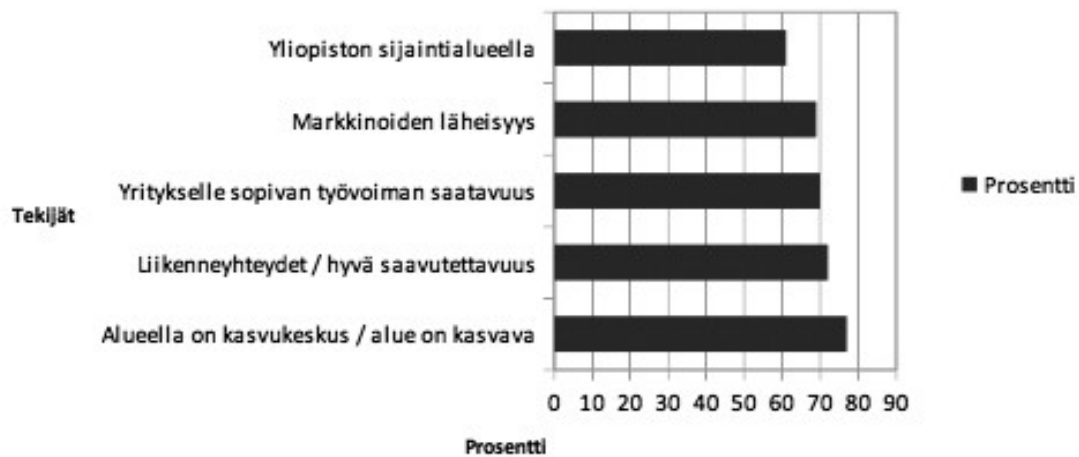
*”Lentokenttä vaikuttaa talousalueella ja sitä kautta koko maan talouteen: mitä paremmin menee Pirkanmaalla, sen paremmin menee muillakin” (H3).*

*”Elinkeinoelämästä kumpuaa ne voimavarat, joilla peruspalveluita tuotetaan” (H8).*

Aluetaloustiede pyrkii erittelemään alueiden kehityksen taloudellisia mekanismeja, mutta se ei kiinnitä huomiota kaupunkeihin yritystoiminnan ja väestön keskittymänä. Kaupunkitaloustieteen peruskysymys on, miksi haja-asutuksen rinnalla on olemassa kaupunkeja ja miksi kaupunkien väestön ja työpaikkojen sekä niissä tuotetun kansantuoteosuuden kasvu on ollut yksi taloudellisen kehityksen piirteistä. Selkein ero alue- ja kaupunkitaloustieteissä on se, että jälkimmäisessä tutkimuksen kohteena on myös kaupunkialueiden sisäinen rakenne eli maankäyttö eri tarkoituksiin. Kaupunkitaloustiede siis tutkii kotitalouksien ja yritysten sijaintivalintoja sekä maan hinnanmuodostusta. (Laakso & Loikkanen, 2004, 33–34.)

Pohjoismaiden välillä työvoiman liikkuvuus on ollut vilkasta 1950-luvun lopulta alkaen. Suomen jäsenyys Euroopan unionissa sekä talous- ja rahaliitto EMU:ssa ovat lisänneet työvoiman, pääoman ja yritysten liikkuvuutta myös Pohjoismaiden ulkopuolelle. Suomen kaupunkialueille lisääntyvällä liikkuvuudella on suuri merkitys, koska sen myötä joudutaan avoimesti kilpailemaan työvoimasta, veronmaksajista, investoinneista ja yrityksistä muiden EU-kaupunkiseutujen kesken. Yritysten ja asukkaiden sijoittumisella on suuri merkitys myös kaupunkialueiden sisäiselle kehitykselle. Kaupunkirakenne kehittyy ja sen eri alueet erilaistuvat ja erikoistuvat pääosin

yritysten sijoittumisvalintojen ja investointipäätösten sekä sen myötä asukkaiden työ- ja asuinpaikkasijoittumisen mukaan. Julkisen sektorin ohjaus- ja rajoitustoiminta vaikuttaa kehitykseen, mutta kehityksen kulku määräytyy lopulta yksityisten yritysten ja asukkaiden päätösten mukaan. (Laakso & Loikkanen, 2000, 9–10.) Kuvassa 8 on yritysten sijoittumiseen Tampereen seudulle eniten vaikuttavat tekijät.



Kuva 8. Tärkeimmät yritysten sijaintiin vaikuttavat tekijät Tampereen kauppakamarin alueella (Alueiden kilpailukyky, 2011, 14).

Kaupunkitaloustieteessä kaupunki (tai taajama) on maantieteellinen alue, jossa asuu paljon ihmisiä suhteellisen pienellä alueella. Kaupunki on siis alue, jossa väestötiheys on suurempi kuin sitä ympäröivällä alueella. Kaupunkialue tai kaupunkiseutu on aluekokonaisuus, joka koostuu yhdestä tai useammasta keskuskaupungista ja sen lähialueesta ja niillä on tiivis taloudellinen vuorovaikutus keskuskaupungin kanssa. Kaupunkitaloustieteen kaupunki ja kaupunkiseutu eivät siis suoraan vastaa hallinnollista kuntaa tai aluetta, vaan ne muodostavat toiminnallisen talousmaantieteellisen kokonaisuuden. (Laakso & Loikkanen, 2004, 23–25, 27.)

Myös Haig on tutkinut hinnanmuodostusta. Haigin näkökulmat pohjautuvat von Thünenin ajatuksiin, että matkakustannukset kompensoivat maankorkoa. Maan vuokraajat saavat hyvästä sijainnista johtuen enemmän vuokraa maastaan ja vuokralaiset puolestaan säästävät, kun kuljetuskustannukset eivät kasva suuriksi. (Laakso & Loikkanen, 2004, 35–36.)

Mikä sitten määrää yrityksen sijoittumispaikan? Marshall (1890) esitti kasautumisedun yhdeksi sijainninmäärittäjäksi. Teknologinen kehitys on myöhemmin vaikuttanut sekä kasautumisen etuihin että haittoihin. Suurella ja monipuolisella kaupunkiseudulla on paljon etuja: laajat työvoimamarkkinat, kiinteiden pääomien vaihtoehtoiset käyttötavat, suurtuotannon edut (eli mitatakaavaedut) ja erikoistumisen mahdollisuudet. Monipuoliset kontaktit mahdollistavat innova-

tiivisen toiminnan. Lähtökohtana kasautumisen eduille on se, että yritykset hyötyvät sekä muis- ta saman alan yrityksistä että myös eri alojen läheisyydestä. Kuljetus-, liikkumis- ja viestintä- kustannukset ovat halvempia läheisellä sijainnilla. Pienemmät kustannukset parantavat kilpailu- kykyä. (Laakso & Loikkanen, 2004, 39–40, 72; ks. myös Hansen, 2008, 27–28.) Uuden talous- maantieteen mukaan tuotanto sijoittuu ensisijaisesti markkinapotentiaalin mukaan. Yleisesti tämä voidaan ymmärtää tietyn sijainnin houkuttelevuutena. Houkuttelevuus perustuu kysynnän, kilpailun ja eri tuotantovaiheiden yritysten sijaintiin. Yritykset ovat suurempia ja tuottavampia suuren markkinapotentiaalin alueilla. (Widgrén, Alho, Kotilainen, Nikula & Kaitila, 2007, 9.)

Alueellinen keskittyminen on monille yrityksille merkittävä seikka niiden sijoittumista pohdit- taessa. Pääkonttorit tarvitsevat usein mainos- ja lakiasiantointimistoja sekä eri alojen konsulttiyri- tyksiä. Kaikkia asiantuntijoita isokaan yritys ei voi palkata itselleen. Tästä syystä erilaisten pää- konttorien kannattaa keskittyä paikkaan, jossa näitä palveluita on saatavilla. Toisaalta näiden asiantuntija-alojen kysyntä lisää puolestaan näiden yritysten sijoittumista alueelle. Teknologia- alalla puolestaan on hyvä, että suunnittelu- ja kehitystahot sijaitsevat lähekkäin lopputuotteita valmistavien tahojen kanssa – peruskomponenttien valmistajat voivat sijaita kauempana, koska näiden kanssa ei tarvitse olla jatkuvassa kommunikointiyhteydessä. Toimivat kuljetusyhteydet ovat tässäkin työvaiheessa tärkeässä roolissa. (Laakso & Loikkanen, 2004, 73.)

Taloudellisen toiminnan sijoittumista tarkastellaan nykyisin uuden talousmaantieteen viiteke- hyksessä. Sijoittuminen riippuu skaalaedusta, kuljetuskustannuksista sekä markkinoiden koosta ja läheisyydestä. (Huovari, Jauhiainen, Kerkelä, Esala, Härmälä, 2014, 11.) Kaupunkialueen kasvu houkuttelee lisää yrityksiä alueelle. Ennen kaikkea tämä koskee markkinasuuntautuneita aloja, joiden markkinat ovat paikalliset, koska kaupunkialueen kasvu kasvattaa myös markkina- aluetta ja asiakaskuntaa. Suuremmalla alueella myös erikoistuminen on helpompaa. Mitä pi- demmälle yritys on erikoistunut, sitä enemmän se saa monopolivoimaa – toisaalta kuluttajat hyötyvät pidemmälle erikoistuneista yrityksistä niiden monipuolistaessa alueen palvelutarjon- taa. Erikoistuneet toimialat lisäävät myös koulutustarvetta. Toisaalta mitä erikoistuneempi pal- velutarjonta on, sitä paremmin alueen yritykset pystyvät kilpailemaan tuontitavaroiden kanssa ja sitä kautta vaikuttamaan paikalliseen toimeliaisuuteen. (Laakso & Loikkanen, 2004, 74–76, 112.)

Jo tällä hetkellä Tampere-Pirkkalan lentokentän läheisyyteen on sijoittunut yrityksiä, jotka hyö- tyvät keskeisestä sijainnista. Pirkkalan Elinkeinopoliittinen ohjelma 2012–2015:n yhtenä paino-

pistealueena onkin lentokenttävyöhykkeen kehittäminen. Vyöhykettä kutsutaan nimellä Pirkkala CLX. Pirkkalan kunnan ja Finavian lisäksi hankkeessa ovat mukana NCC, SRV ja Rakennustointo Pohjola. Ohjelman mukaan lentokentän risteysalue on teollisuuden, raskaan kaupan ja toimistorakentamisen aluetta. Lentokentän yritysalueelle puolestaan sijoittuvat teknologiayritykset ja lentoaseman tuntumaan lentokenttäpalveluiden ja logistiikan yritykset. (Pirkkalan elinkeinopoliittinen ohjelma, 2012, 8.)

Yrityksillä on tarkoituksena saada mahdollisimman paljon voittoa, ja siihen päästään muun muassa kustannusten minimoimisella. Suuryrityksillä voi olla useita toimipisteitä ympäri maailman, ja niissä mietitään, missä mikäkin toiminto on kannattavin tehdä. Tuotanto- ja kuljetuskustannukset ovat eri paikoissa erilaiset. Sijaintipäätöstä tehdessään yritykset katsovat, missä tavoiteltu tuotannonmäärä voidaan tuottaa ja kuljettaa asiakkaalle pienemmin kustannuksin kuin muista mahdollisista sijaintipaikoista. Tänä päivänä kuljetus- ja tuotantokustannusten minimointi ei kuitenkaan välttämättä ole tärkein syy valita yrityksen sijaintia. Sijainnilla on strategisesti suuri merkitys yrityksille. Nyt liikutaan enenevässä määrin sen mukaan, missä kasautumishyödyt ovat suuret. Myös avainhenkilöstön saatavuus on tärkeä yritysten sijoittumista ohjaava tekijä. (Laakso & Loikkanen, 2000, 26, 29–30.)

### **3.2 Saavutettavuus**

Hurd (1903) korosti omissa tutkimuksissaan saavutettavuutta ja sen merkitystä hinnanmuodotuksessa. Hänen lähtökohtansa ei ollut fyysinen etäisyys pisteiden välillä vaan matka-aika. (Laakso & Loikkanen, 2004, 35–36.)

Saavutettavuuteen liittyvä infrastruktuuri kytkeytyy alueella muuhun infrastruktuuriin. Alueella on oltava fyysinen infrastruktuuri kunnossa, jotta yritysten kannattaa investoida sinne. Lisäksi alueelta on löydettävä riittävästi ”pehmeää infrastruktuuria” eli osaamis- ja innovaatiopääomaa. (Pyöry, 2001, 9.) Tampereen seudun menestys johtuukin pitkälle juuri korkeakouluista ja runsaasta uudeltaisesta teknologiaosaamisesta.

Saavutettavuus on yksi aluekehitykseen vaikuttavista tekijöistä. Hyvät liikenneyhteydet ovat välttämättömiä, mutta yksinään ne eivät riitä alueen kehittäjiksi. Muutokset saavutettavuudessa vaikuttavat alueen kehittymiseen jonkun verran, saavutettavuuden parantuminen lisää kehittymistä ja vastaavasti heikentynyt saavutettavuus heikentää aluekehitystä. Hyvä saavutettavuus voi

kompensoida alueen muita kehitystekijöitä, jos omalla alueella työvoiman saatavuus on heikompaa, sitä korvaa hyvät henkilöliikenneyhteydet, mikä helpottaa työvoiman saatavuutta kauempaa. (Somerpalo, 2006, 11, 25.)

Oxford Economics on suhteuttanut ulkomaalaisten investointien arvon ja määrän maiden bruttokansantuotteeseen. Se löysi tilastollisen yhteyden saavutettavuuden ja ulkomaalaisten investointien välille. Saavutettavuutta parantamalla ulkomaalaisten investointien määrä lisääntyy, joka puolestaan lisää taloudellista hyvinvointia. Saavutettavuus ja hyvät liikenneyhteydet näyttäisivät todennetusti olevan yksi kilpailukyvyn osatekijä. Suomi sijoittui mittauksissa sekä saavutettavuudeltaan että ulkomaalaisten investointien määrältään keskivaiheille. Arvion mukaan 10 prosentin parannus Suomen saavutettavuuteen lisäisi bruttokansantuotetta 115 miljoonaa euroa vuodessa pitkällä aikavälillä, joka tarkoittaisi lähes 0,1 prosentin vuosittaista kasvua. (Kaartinen, 2013, 51.)

Kaikki haastateltavat ovat yhtä mieltä siitä, että toimivilla lentoyhteyksillä alueelle on helpompi saada houkuteltua paljon kansainvälistä potentiaalia omaavia yrityksiä, jotka hyötyvät hyvien yhteyksien lisäksi myös alueen monipuolisesta teollisesta toiminnasta ja korkeasta koulutuksesta. Saavutettavuus koettiin myös imagolliseksi tekijäksi. Vaikkei välttämättä käyttäisi lentoasemaa hyödyksi millään tavalla, on hyvä, että sellainen on lähellä, että halutessaan voi sitä käyttää.

### **3.4 Kilpailukyky ja erilaiset verkostot**

Termille kehitys ei ole yksiselitteistä määritelmää. Se voidaan ajatella muutosten sarjana, jolla on joitain systemaattisia piirteitä. Kehitys voi olla määrällistä tai laadullista. Kehityksen suunta voi olla paitsi positiivinen myös negatiivinen. Kehittäminen sen sijaan on subjektin arvosidonnaista puuttumista kehityksen kulkuun. Kehittäminen onkin yksi alueen kehitykseen vaikuttava asia. Muita alueen kilpailukyvyn kehitykseen vaikuttavia seikkoja ovat muun muassa alueen luontaiset menestymismahdollisuudet, asuin- ja elinympäristön laatu ja yritysten kilpailukyky. (Linnamaa, 2004, 43.)

Kilpailukyvyn kehittäminen on korostunut aluekehittämisessä 1990-luvulta lähtien. Muita tärkeitä kehittämiskohteita ovat olleet verkostomainen toiminta ja usko erilaisiin strategioihin ja ohjelmiin. Verkostossa mukana oleminen ei kuitenkaan ole menestyksen tae, sillä verkoston toi-

mivuuden kehittämiseen on kiinnitetty verraten vähän huomiota. Toisaalta kiristyneen kilpailun ilmapiirissä on vaikea pärjätä ilman verkostoa. (Linnamaa, 2004, 13.)

Kilpailua pidetään useimmiten vastakohtana yhteistyölle, mutta nykyään kilpailun ja yhteistyön nähdään yhä enemmän limittyvän toisiinsa niin, että niiden välissä on vuorovaikutusta ja tasapainoilua. Kilpailun ja yhteistyön yhdistyessä toisiinsa on vaikeata määritellä, kuka kilpailee ja mistä. Alueet voivat kilpailla houkutellakseen muun muassa yrityksiä, asukkaita ja investointeja alueelleen. Samaan aikaan ne voivat tehdä yhteistyötä esimerkiksi yritysten verkostoitumisen tukemisessa. (Linnamaa 2004, 114–115.) Lisäksi on tärkeätä tietää, minkä tekijöiden varaan kilpailukykyä on mahdollista rakentaa. Alueen toimijoiden resurssit puolestaan määräävät sen, onko kilpailuun mahdollista osallistua. (Mustikkamäki, 2002, 3–7.)

Kilpailua voi käydä miltei kaikissa asioissa, yksinkertaisimmillaan se voidaan määritellä pyrkimykseksi selviytyä tehtävästä paremmin kuin muut. Alueiden välisessä kilpailussa kilpailijoiden määrittelemisen on vaikeampaa, koska osallisina voidaan pitää sellaisia toimijoita, joiden tehtävänä on huolehtia alueen kehittämisestä, ja osa alueen toimijoista osallistuu kilpailuun omien intressien kautta välillisesti. (Linnamaa, 2004, 114–115.)

Kilpailukyky voidaan yleisellä tasolla määritellä sellaisiksi ominaisuuksiksi, joiden avulla kilpailija pystyy osallistumaan kilpailuun, ja potentiaaliksi, jolla kilpailija voi menestyä kilpailussa paremmin kuin muut. Laajemmin kilpailukyky voidaan mieltää kompetenssin, pääsyn ja motivaation yhteenliittymäksi. Pääsy tarkoittaa sitä, että osallistujalla on voimavarojensa ansiosta mahdollisuus päästä mukaan kilpailuun. Kompetenssi on puolestaan kilpailijoiden kykyä käyttää voimavaroja, ja motivaatiolla tarkoitetaan toimijoiden halua käyttää voimavaroja ja kehittää kompetenssiaan. (Linnamaa, 2004, 116.)

Kilpailuedulla tarkoitetaan toimijan ominaisuuksia, joiden avulla se pystyy osallistumaan kilpailuun ja menestyä kilpailussa paremmin kuin muut. Alueellinen kilpailuetu muodostuu, kun yritykset ja asukkaat pitävät alueen tarjontaa parempana kuin muilla alueilla. (Linnamaa 2004, 118.) Kun alueiden kilpailukykyä tarkastellaan kaupunkiseudun kehittämisen näkökulmasta, huomataan, että alueen kilpailukyky muodostuu resurssien lisäksi myös ”kovista” ja ”pehmeistä” tekijöistä, jotka muodostavat kokonaisuuden (Mustikkamäki, 2002, 3–4).

Kilpailukyvyyn elementit voidaan jakaa rakenteellisiin ja dynaamisiin. Dynaaminen kilpailukyky liittyy vuorovaikutukseen toimijoiden välillä, miten nämä oppivat uutta ja luovat uusia innovaa-

tioita. Rakenteelliset elementit puolestaan määrittävät puitteet kilpailukyyn kehittämiseksi. Kehittämällä rakenteellista ja dynaamista kilpailukykyä kaupunkiseudut voivat kääntää erilaisia virtoja (kuten yritys-, informaatio-, opiskelija- ja työvoimavirtoja) kulkemaan lävitseen. Tärkeätä on myös sitouttaa näitä virtoja pysymään paikallaan. (Linnamaa, 2004, 81, 132.)

Laajennettaessa kilpailukyyn määritelmää tekijöitä ja verkostoja korostavaan suuntaan elementeiksi määräytyvät infrastruktuuri, yritykset, inhimilliset voimavarat, asuin- ja elinympäristön laatu, instituutiot ja toimiva kehittäjäverkosto sekä verkostoihin kuuluminen. Osa-alueet ovat riippuvaisia toisistaan ja vahvistavat tai heikentävät toistensa vaikutusta. (Linnamaa, 2004, 122.) Kostiainen määrittelee artikkelissaan kaupunkiseudun kilpailukyyn samansuuntaisesti kuin Linnamaakin, eli kyvyksi vetää puoleensa erilaisia virtoja, joilla mahdollistetaan asukkaiden elämän laadun ja elintason ylläpitäminen ja kehittäminen sekä innovatiivisen toimintaympäristön luominen yrityksille. Kostiainen kuitenkin määrittelee kilpailukyyn koostumuksen elementit eri tavoin kuin Linnamaa. Kilpailukyyn kahdeksan elementtiä ovat Kostiaisen määritelmän mukaan materiaallinen infrastruktuuri, hyvinvoinnin infrastruktuuri, inhimilliset voimavarat; olemassa olevien yritysten erikoistuminen, osaaminen ja keskittymät, alueelliset innovaatiojärjestelmät, tutkimus- ja korkeakoulut, yhteistyökulttuuri sekä oppimiskyky. (Kostiainen, 2001, 53.)

Elementeistä infrastruktuuri, yritykset ja instituutiot sekä asuin- ja elinympäristön laadun tekijöistä fyysinen, toiminnallinen ja taloudellinen ympäristö ovat osa rakenteellista kilpailukykyä. Ne määrittävät puitteet kaupunkiseudun toimijoiden väliselle vuorovaikutukselle. Nämä rakenteellisen kilpailukyyn tekijät voivat olla hyvinkin merkittäviä houkuteltaessa uusia asukkaita ja yrityksiä kaupunkiseudulle. Dynaaminen kilpailukyky on toimijoiden välistä vuorovaikutusta, sitä kuinka nämä oppivat uutta ja luovat uusia innovaatioita. (Linnamaa, 2004, 129.)

Kilpailukyyn eri elementtien kehitykseen vaikuttavat kaupunkiseutujen lisäksi monet eri tahot kuten valtiovalta, EU, tutkimus- ja koulutuslaitokset, yritykset, rahoituslaitokset sekä elinkeinoelämän järjestöt. Intressien ja strategioiden yhteensovittaminen ja koordinointi onkin tärkeää, koska eri toimijoiden käsitykset kilpailuvyvästä tai elementtien kehittämisestä eroavat toisistaan. (Kostiainen, 2001, 59.)

Kilpailukyyn mittaaminen on tullut suosittumaksi myös valtioiden, alueiden ja kaupunkiseutujen parissa. Tämä johtuu siitä, että globaali kilpailu vaikuttaa yhä enemmän alueiden kehitykseen. Perinteinen tapa tutkia alueiden kilpailukykyä on taloudellinen näkökulma. Se on kuitenkin



kin aika suppea katsontakanta, niinpä viime aikoina on alettu laajentaa kilpailukyvyyn käsitettä. Uusia tarkastelukulmia ovat alueiden resurssista ja alueiden kehittämisestä lähtevät tarkastelut. Alueiden resurssilähtöinen tarkastelutapa nostaa esille alueiden ominaisuudet ja resurssit. Ne ovat niin sanottuja ”kovia” asioita, jotka ovat mitattavissa. ”Pehmeitä” asioita, esimerkiksi yhteistyökulttuuri ja verkostoissa toimiminen, ei tarkasteluihin oteta mukaan. Resurssilähtöistä tarkastelutapaa voidaan kutsua alueita vertailevaksi kilpailukyvyksi. Alueiden kehittämisen näkökulmasta lähtevä tutkimus katsoo kilpailukykyä alueen kehittämistoiminnan kannalta. Tässä tutkimustavassa keskeistä on tunnistaa, missä kilpailussa alueet ovat tai haluavat olla mukana eikä niinkään tarkastella alueiden välistä vertailtavuutta kokonaisuutena. (Mustikkamäki, 2002, 3–4.)

Alueiden kilpailuasetelma on kiristynyt, ja tietoisia toimenpiteitä on lisätty toimintaympäristön muutosten myötä. Alueiden kilpailukyvyyn kehittämisestä on tullut kokonaisvaltaista toimintaa. Alueiden kehittäminen on myös globaalimpaa kuin aiemmin, eikä hallinnollisilla tai fyysisillä rajoilla ole yhtä paljon merkitystä kuin aiemmin. Kilpailukyvyyn kehittämisen tavoitteena on saada erilaisia virtoja kulkemaan oman alueen läpi. Tällaisia virtoja ovat asukas-, yritys-, opiskelija-, ja matkailijavirrat sekä informaatio-, teknologia- ja pääomavirrat. Alueiden kilpailukyvyyn kehittäminen onkin monen eri tahon yhteistyötä vaativaa verkostomaista toimintaa. Jokaisella taholla on omat intressinsä. Keskeisin haaste kehittämisessä on noiden erilaisten intressien yhteensovittaminen ja toimijoiden motivointi, sillä alueen kehittäminen on harvoin ainoa organisaation perustehtävä. (Linnamaa, 2004, 78–79.)

Tutkielmaa varten haastatellut henkilöt kokivat, että lentoasema on Tampereen seudun kilpailuvaltti. Kenttä tukee alueen kehittämistä hyvin. Alueen kehittämisen kannalta nähtiin hyvänä myös se, että alue koostuu rakenteeltaan erilaisista kunnista, joiden välillä on tervettä kilpailua. Joissain asioissa tehdään tiivistäkin yhteistyötä, ja joissain asioissa ollaan enemmän kilpailuasetelmassa suhteessa toisiinsa kuntiin. Kilpailu koettiin kuitenkin pääosin positiiviseksi asiaksi. Kilpailtaessa naapurikuntien kesken tulee samalla kilpailtua myös laajemman alueen kilpailussa. Kilpailuhenki pitää myös aktiivisena.

Hyvin toimiva yhteistyö alueen kuntien kesken voi parhaimmillaan tuoda kilpailuetua seudulle, vaikka osaltaan seudun menestymiseen vaikuttavat muun muassa sijainniset tekijät. Alueen kilpailukyvyyn kehittäminen noudattaa kaikkialla samantyyppisiä vaiheita: houkutellaan yrityksiä seudulle, vahvistetaan seudun korkeakouluyksiköitä, toteutetaan erilaisia projekteja, jotka

edistävät verkostoitumista sekä tehdään seudullista yhteistyötä. (Linnamaa 2004, 22.) Kunnat eivät vain sijaitse alueiden päällä, ja siksi niiden on itse osallistuttava aktiivisesti alueensa kehittämiseen (Jauhiainen 2000, 43).

Suomen aluepolitiikassa on siirrytty tasapainoisesta alueellisesta kehittämisestä kohti kilpailukykyä korostavaa politiikkaa. Myös alueet ja kaupungit ovat alkaneet panostaa kilpailukykyyn edistämiseen. Kehityksen taustalla on 1990-luvun lama, jonka jälkimainingeissa huomattiin, että tarvittiin kansainvälisempää ja aktiivisempaa otetta jotta pysyttiin mukana kehityksessä. (Pelkonen, 2008, 3–6.)

Suomen kehittämisen ja kilpailukykyyn kannalta kaupunkiseutujen merkitys nähdään suureksi. Maan väestöstä kaksi kolmasosaa asuu kaupunkiseuduilla, jotka ovat omien alueidensa talouden vetureita ja joista suurimmat ovat myös kansallisia vetureita. (Toimiva kaupunkiseutu – kuntalaisten, kuntien ja seudun etu, 2009, 11.)

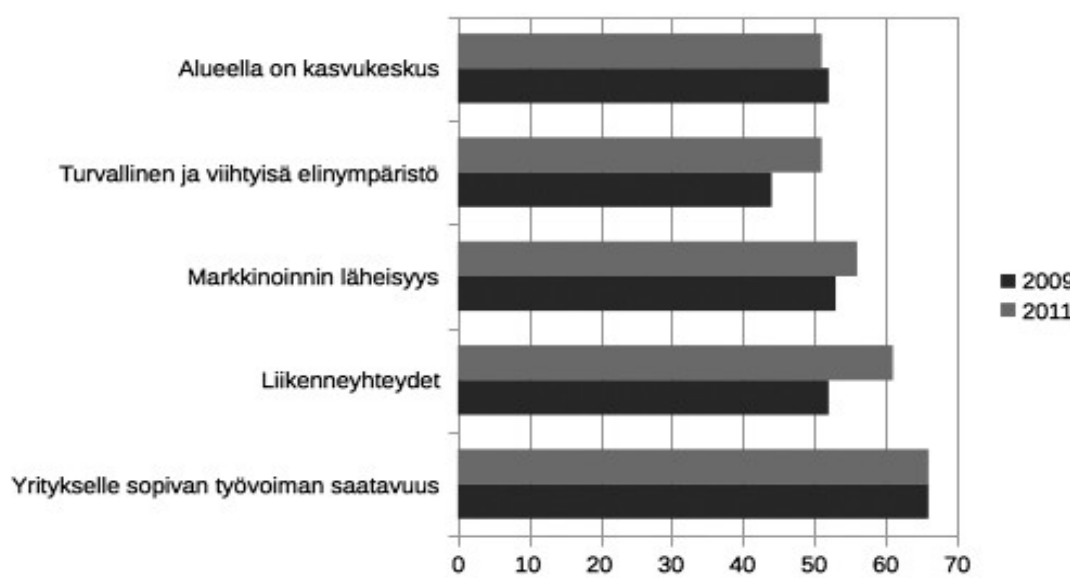
Kaupunkiseutujen on yhä enemmän mietittävä kilpailukykyisyyttään asukkaiden elinympäristönä ja yritysten sijaintipaikkana. Resursseja on yhä niukemmin, jolloin ne pitää kohdentaa tehokkaammin. Kilpailukykyyn kehittämiseksi on uudistettava toimintatapoja riittävän usein. (Linnamaa, 2004, 113–114.) Eri kaupunkiseutujen kilpailukyky voi olla hyvinkin erilaisista asioista koostuva. Myös keinot vaikuttaa elementteihin poikkeavat toisistaan. Tärkeintä on kuitenkin se, että keinot ja strategiat elävät tilanteiden mukaan. On muistettava, ettei kilpailukyky yhdessä tekijässä riitä, koska elementit ovat kytköksissä toisiinsa. (Linnamaa, 2004, 128.)

Talouden ja teknologian globalisaatio on vauhdittanut kansainvälistymistä. Sen myötä verkostoituminen on tullut tärkeäksi osaksi toimintaa. Tieteen ja tutkimuksen saralla on niin ikään kuljettu kohti globaaleja verkostoja. Suomen vahvuuksia ovat koulutus- ja tutkimusjärjestelmä, osaava työvoima sekä hyvät infrastruktuurit. Nämä tekijät ovat valttimme globaalissa kilpailussa. (Osaaminen, innovaatiot ja kansainvälistyminen, 2003, 11–12.) ”Kuka sanoo, että suomalainen hallinto olisi tehotonta? Euroopan ykkönen!” -artikkelissa (2014) esitellään Euroopan unionin laatimaa raporttia, jonka mukaan Suomen julkishallinto on EU:n tehokkainta. Selvitys otti huomioon julkishallinnon laadun, sen puolueettomuuden ja palvelut. EU pitää julkista hallintoa merkittävänä osana kilpailukykyyn parantamista.

Alueiden kilpailussa pärjätään parhaiten yhteistyön avulla. Eniten kaivataan yritysten osallistumista toimintaan. Julkinen hallinto haluaa kytkeä yritykset mukaan kehittämistyöhön, koska

alueiden menestyminen on enenevässä määrin kiinni yritysten menestymisestä. Alueellisessa kehittämisessä on mukana paikallisia ja alueellisia toimijoita sekä kansallisia ja kansainvälisiä toimijoita. Konkreettiset kehittämistyöt tapahtuvat paikallis- ja aluetason toimijoiden kautta, alue itsessään ei ole kokonaistoimija. (Lakso, 2000, 91–92.)

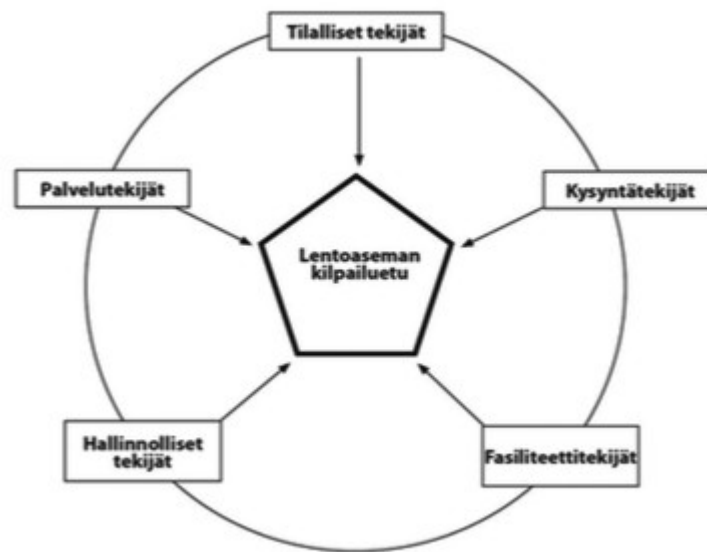
Keskuskauppakamari on tutkinut muun muassa liikenneyhteyksien merkitystä suomalaisten yritysten kilpailukyvyllä Alueiden kilpailukyky -julkaisussaan (2011). Vuonna 2011 se on haastatellut 1280 Suomessa toimivan kauppakamarin jäsenyrityksen johtajaa. Liikenneyhteydet ja niiden kautta hyvää saavutettavuutta piti 24 prosenttia vastaajista erittäin paljon vaikuttavana yrityksen sijaintiin ja toimintaedellytyksiin. Kyselyn perusteella liikenneyhteydet olivat toiseksi tärkein kilpailutekijä. Kuvassa 9 on viiden eniten merkitystä saaneiden prosenttiosuudet vuosilta 2009 ja 2011. (Emt. 2011, 7–8.)



Kuva 9. Yleisimmät yrityksen sijaintiin ja toimintaedellytyksiin vaikuttavat tekijät Suomessa (Alueiden kilpailukyky, 2011).

Samassa kyselyssä kysyttiin myös lentoliikenteen ja yrityksen kilpailukyvyn välistä yhteyttä. Vuonna 2009 vastaajista 33 prosenttia arvioi, että lentoyhteyksien kehittäminen parantaisi yrityksen kilpailukykyä. Vuonna 2011 osuus oli kasvanut 45 prosenttiin. Myös suorien kansainvälisten yhteyksien tarpeen osuus oli kahdessa vuodessa kasvanut 34 prosentista 45 prosenttiin. (Alueiden kilpailukyky, 2011, 18.) Lentoliikenteen merkitys Suomen ulkomaankaupalle ei kuitenkaan ole lentorahdissa, vaan sen mahdollistamissa myynti- ja markkinointitoimissa (Kaartinen, 2013, 55).

Park (2003) on määritellyt lentoaseman kilpailuedun koostuvan viidestä tekijästä, jotka on kuvattuna kuvassa 10. Tilallinen taso käsittää lentoaseman ympäristön, esimerkiksi logistiikka- ja messukeskukset, ilmailuun liittyvän teollisuuden, kaupan alueen. Fasilitteettitekijöitä puolestaan ovat lentoasematilat sekä niiden laajentumismahdollisuudet kapasiteetin lisäämiseksi. Kysyntätekijät ovat lähtöpaikan ja määränvälisen matkustuksen kysynnän mittari sekä vaihtomatkustajien määrä hub-and-spoke verkoston kehittämiseksi. Palvelutekijät määrittelevät palveluiden tason, muun muassa lentoasematoimintojen sekä maksujen tason. Hallinnolliset tekijät koostuvat taloudellisista tekijöistä, esimerkiksi käyttökustannuksista, tuottavuudesta sekä liikevaihdon rakenteesta. (Park, 2003, 353.)



Kuva 10. Lentoaseman kilpailuedun rakenne (Park, 2003, 353.)

### 3.5 Globalisaatio ja alueen vetovoima

*”Lentokenttä on vetovoimatekijä yritysten houkuttelussa. Se sijaitsee keskeisellä paikalla, maankäytöllisessä kolmiossa, joka ruokkii itse itseään.” (H7.)*

Useampi haastateltava toi esiin tarpeen miettiä paremmin sitä, mikä on koko kansakunnan etu, suuria hankkeita suunniteltaessa. Maakuntakaavaan suunnitellut muutokset ovat yhdyskuntarakennetta kokoavia toimia eivätkä siksi nouse hinnaltaan äärimmäisen kalliiksi toteuttaa (vrt. Vuores, joka hajautti rakennetta ja oli hinnaltaan merkittävä tai rantatunneli, jonka kustannukset ovat myös merkittävät, eikä hyöty jakaudu laajemmalle alueelle.) Lisäksi lentoaseman kehittäminen toisi taloudellista etua alueelle.

Yritystoiminnan kansainvälistyminen on lisännyt sekä tavara- että henkilöliikenteen määrää maiden välillä. Lentokentällä onkin iso merkitys yritysten päätöksille sijoittua kaupunkialueelle. Yritykset voivat tarvita lentoliikennettä joko henkilöstön liikkumisen tai ulkomaisten vieraiden vuoksi. Osa yrityksistä tarvitsee lentoyhteyksiä lentorahdin takia. Tällaiset yritykset muodostavat yrityskeskittymiä, jotka vetävät samalle alueelle muita samankaltaisia yrityksiä. (Laakso & Loikkanen, 2004, 370.)

Kaupunkialueen suuruus lisää kasautumisetuja. Kaupunkialueen kasvu lisää tiettyjen toimialojen yritysten myyntiä ja houkuttelee sitä kautta uusia yrityksiä alueelle. Eniten tämä koskee markkinasuuntautuneita yrityksiä, etenkin sellaisia, joilla on paikalliset markkinat. Kaupunkialueen kasvu kasvattaa myös markkina-alueita, jolloin myös tuotteiden myynti kasvaa. Tuotantoa voidaan tehostaa ja suurempi alue mahdollistaa erikoistumisen. Mitä kapeammalla alalla yritys toimii, sen laajemman alueen se vaatii markkina-alueekseen. Kun kaupunkialue kasvaa, se vetää puoleensa yhä erikoistuneempia yrityksiä. Kaupunkialueen kasvu on merkittävä myös aloilla, joilla markkinat eivät ole pelkästään paikalliset vaan mahdollisesti hyvinkin laajat. Tällaisille yrityksille tärkein sijoittumiskriteeri on hyvät kuljetus- ja kommunikaatioyhteydet asiakkaisiin. Kaupunkialueen koon lisäksi merkittävä tekijä on elinkeinorakenteen monipuolisuus. Yksipuolisen teollisuuden rakenteen kaupunkialueet ovat monipuolisia alueita haavoittuvampia. Monipuolinen elinkeinorakenne on ilmeinen kasvumahdollisuus kaupunkialueelle. (Laakso & Loikkanen, 2000, 19–20, 24.)

Tekes on laatinut työ- ja elinkeinoministeriön ja Tekesin välisen tulossopimuksen vuosille 2015–2018. Sen mukaan elinkeinopolitiikan yleisenä tavoitteena on synnyttää ja ylläpitää yritystoimintaa, joka on kilpailukykyistä ja monipuolista ja joka tukeutuu paikallisten ja kansallisten markkinoiden lisäksi myös globaaliin toimintaan. Erityinen painotus on kannustaa globaalin kärjen omaavia yrityksiä kasvamaan ja kehittymään. Elinkeinoelämä uudistuu koko ajan ja kilpailussa mukana pysyäkseen yrityksen on oltava monipuolinen ja kansainvälistyttävä. (Tekes, 2014.)

Alueiden kehitys riippuu siitä, kuinka ne pystyvät vahvistamaan omia kehitystekijöitään ja miten ne saadaan yhteistyöhön kansallisen ja kansainvälisen tason toimijoiden kanssa. Saavuttaakseen vahvan kehitysaseman on kyettävä vahvistamaan omia valmiuksiaan ja osaamistaan. Globaalissa maailmassa haasteena on etenkin riittävän suurten ja kansainvälisesti kiinnostavien osaamiskokonaisuuksien luominen ja kehittäminen. Suuret yliopistokaupungit ovat muodostu-

neet tietovaltaisen taloudellisen kehityksen uusiksi keskuksiksi. Nämä vetävät alueelle myöskin yritystoimintaa, vaurautta ja uusia ihmisiä. (Osaaminen, innovaatiot ja kansainvälistyminen, 2003, 47–49.)

Avautuneet markkinat ja globalisaatio ovat muuttaneet yhteiskuntajärjestelmää. Enää ei ole mahdollista tukeutua alueellisessa kehittämisessä kansalliseen palvelujen jakelujärjestelmään. Toiminnoista on tullut verkostomaisempia. Alueellinen kehitys on eriytynyt ja erikoistunut. Alueen menestyminen vaatii toimijoita, joilla on oma erikoistumisala. Menestyminen vaatii myös sitoutumista osaksi kokonaisuutta. (Hanhijärvi & Karppi, 2005, 18.)

Gloaalissa kilpailussa yritysten on laajennuttava uusille alueille ja kokeiltava, mistä menestys tulisi. Osaava työvoima on tässä uusien ideoiden soveltamisessa avainasemassa. (Piekkola, 2006.)

### **3.6 Elinkeinoelämän rakennemuutos**

Haastateltavat näkevät teollisuuden rakennemuutoksen merkittävänä syynä sille, että lentokentän merkitys yrityksille on kasvanut. Monet yritykset toimivat kansainvälisesti erikoistuneina kapealle sektorille, ja yritykset voivat toimia missä vain. Siksi hyvät ja nopeat yhteydet maailmalle ovat ensisijaisen tärkeitä.

Suomessa teollisuuden rakennemuutos käynnistyi muita maita myöhemmin. Monissa muissa maissa teollisuus oli alkanut taantua aikaisemmin ja palveluelinkeinot olivat alkaneet korvata teollisia työpaikkoja. Suomi myös nousi 1990-luvun alun lamasta vientiteollisuuden voimin. Kärjessä olivat tuolloin kuitenkin uudet toimialat, esimerkiksi tieto- ja informaatiotekniikka, jotka työllistivät tuotannon kasvuun nähden vähän työntekijöitä. Suunta oli selvä, työpaikkoja oli entistä vähemmän, ne olivat paremmin palkattuja ja niihin vaadittiin aiempaa korkeampi koulutus. (STAT, 2005.)

Viimeisen kymmenen vuoden aikana työllisyys on kasvanut eniten yksityisissä palveluissa. Suurinta kasvu on ollut koulutuksessa sekä sosiaali- ja terveyspalveluissa. Osa teollisuuden työpaikkojen vähenemisestä selittyy sillä, että teollisuusyritykset ovat ulkoistaneet palvelutoimintojaan palveluyrityksille. Myös teollisuusyrityksen sisäinen muutos voi vaihtaa sen toimialaluokituksen palvelualaksi, vaikka yritys toimita teollisten tuotteiden ja prosessien hallinnassa. Työllisyyden nettokasvu tapahtuu pienissä ja nuorissa yrityksissä, vaikka työllisyys kokonai-

suudessaan on yrityskentässä hyvin keskittynyttä. Etenkin vientiyritykset ovat suuria. (Pajari-  
nen & Rouvinen, 2014, 1–2.)

Taloustieteen moderni kasvuteoria selittää rakennemuutosta teknologian kehityksellä, joka va-  
pauttaa työpanosta ensin maataloudesta teollisuuteen ja sitten palveluihin. Rakennemuutos, jol-  
lainen nytkin on käynnissä, ei tarkoita vain maatalouden ja teollisuuden työpaikkojen vähene-  
mistä. Tämän hetken tilastojen valossa näyttää siltä, että korkeaa koulutusta vaativien, suurta ar-  
vonlisäystä tuottavien työpaikkojen määrä kasvaa yhä, mutta niiden painopiste on palvelualoilla  
eikä perinteisessä teollisuudessa. Työtehtävät teollisuuden puolellakin muuttuvat palvelutehtä-  
viksi, kun rutiinimaisempia töitä ulkoistetaan ja koneellistetaan. Myös se, että kulutustavarat  
ovat halventuneet suhteessa palkkoihin, on mahdollistanut uusien palvelumuotojen käytön, kun  
ihmisillä on siihen taloudellinen mahdollisuus. Lisäksi palvelujen tuottavuus on tehnyt osasta  
palveluita suhteellisesti halvempia, mikä on lisännyt kuluttajien mahdollisuutta käyttää niitä.  
Rakennemuutoksen tekijät linkittyvät toisiinsa. (Honkatukia, Tamminen, & Ahokas 2014, 2.)

Suomen talouden rakenteet ovat olleet voimakkaassa murroksessa viimeisten vuosien aikana.  
Globaali finanssikriisi ja sitä seurannut euroalueen talouskriisi johtivat talouskasvun hiipumi-  
seen. Vientiteollisuus ei vedä, mikä näkyy kasvun hidastumisena. Aiemmin Suomea luotsanneet  
toimialat, esimerkiksi sähkö- ja paperiteollisuus eivät ole pystyneet enää kilpailemaan aikai-  
sempaan tapaan globaaleilla markkinoilla. Finanssikriisi nopeutti toisaalta tuotantorakenteen  
palveluvaltaistumista, sillä palvelutoimialat toipuivat taantumasta nopeammin. (Honkatukia,  
Tamminen, & Ahokas 2014, 1.)

Talouskasvun kannalta on tärkeätä, että Suomessa tuotetut palvelut ovat jatkossakin innovatiivi-  
sia ja kilpailukykyisiä. Palveluilla tarkoitetaan tässä sekä varsinaisia palvelualojen tuotteita sekä  
teollisuustuotantoon liittyviä palvelutehtäviä. Suomi on jo nyt palvelutalous ja haikailu teolli-  
suusyhteiskuntaan saattaa pahimmillaan hidastaa palveluosaamisen ja palvelukilpailukyvyn ke-  
hittymistä. (Honkatukia, Tamminen, & Ahokas 2014, 9.)

## 4 TOIMIJOIDEN ROOLI

Elisa Aalto on vuonna 2011 tutkinut omassa pro gradu -tutkielmassaan toimijoiden roolia Tampere-Pirkkalan lentokentän kehittämisessä. Tätä tutkielmaa varten haastatellut henkilöt ovat osin samoja tai edustavat osin samoja organisaatioita kuin Aallon aikanaan haastattelemat henkilöt.

Aallon tutkielmassa haastateltavien näkemys on, ettei alueella ole tahdonvoimaa ja että alueella on luutuneita rakenteita, eikä ole uskallusta toimia uusilla tavoilla. *”Riittävän vahva tahtotila, niin se on Tampereen heikkous. Täällä ei tahdo olla tahtotilaa oikeen mihkään.”* Näin on Aallon yksi haastatelluista aikanaan kuvannut. Tuolloin toimijat ovat organisaation tasolla olleet sitoutuneita lentoaseman alueen kehittämiseen, mutta henkilökohtaisella tasolla sitoutuminen oli löyhempää. Lisäksi henkilöiden vaihtuvuus kehittäjäverkostossa on ollut suurta, mikä on johtanut siihen, että tietyin väliajoin mukaan on tullut henkilöitä, joilla ei ole ollut riittävästi tietämystä tarpeeksi. (Aalto, 2011, 34, 38–39.)

Tämän tutkielman haastattelukierroksella vastaavaan tahtotilan puutteeseen ei törmätty. Mikä siis on muuttunut parin vuoden aikana? Sitä pohditaan tässä luvussa. Lisäksi tässä luvussa käydään läpi yleisiä roolijakoja, joita tämänkaltaisissa hankkeissa kuin Tampere-Pirkkalan lentoaseman alueen kehittäminen on olemassa.

### 4.1 Toimijat

Haastateltujen henkilöiden tausta on erilainen suhteessa lentoasemaan ja sen kehittämiseen. Eri tahoilla on luonnollisesti omat roolinsa kehittämistyössä, ja kaikki toimijat eivät ole vielä päässeet toimintaan mukaan lainkaan. Kaikilla tahoilla oli kuitenkin yhtenevä näkemys siitä, ettei tämän hankkeen maksu voi langeta kunnan, eikä edes seutukunnan harteille, vaan kyseessä on laajemman alueen asia.

Maakunnan liitto on alueensa lakisääteinen kuntayhtymä. Alueen kaikki kunnat ovat sen jäseniä. Liitoilla on kaksi lakisääteistä päätehtävää, alueiden kehittäminen ja maakuntakaavoitus. Maakunnan liitot ovat keskeisiä kansainvälisiä toimijoita ja alueensa merkittävien edunvalvoja.



(Suomen Kuntaliitto, 2015). Pirkanmaan liitto edistää alueen henkistä ja taloudellista hyvinvointia. Pirkanmaan liiton toiminta-alueita on muun muassa aluekehittämisen strategia, alueen innovaatiopolitiikka ja aluetta tukevien kansainvälisten yhteyksien luominen. (Pirkanmaan liitto.)

Maakuntakaavan laatimisen kautta maakunnan liitolla nähtiin olevan erityinen rooli Tampere-Pirkkalan lentoaseman alueen kehittämisessä. Liitto myös kokoaa sidosryhmiä yhteen ja lobbaa eduskuntaan päin. Rahallisia instrumentteja maakunnan liitolla ei ole.

Kauppakamari ovat yrityksiä tukeva organisaatio. ”*Kauppakamarit toimivat elinkeinoelämälle suotuisan toimintaympäristön puolesta.*” Kauppakamarien tehtävät ovat edunvalvonta, verkostoitumisen puitteiden luominen, viranomaistoiminta ja elinkeinoelämän itsesääätelytoiminnan ylläpito. (Kauppakamari.)

Kauppakamari on tehnyt Tampere-Pirkkalan lentoaseman kehittämishankkeessa omia selvityksiä, tuonut niitä muille sidosryhmätahoille ja on koonnut toimijoita yhteen. Kauppakamarissa katsotaan asioita ja siis myös lentokentän kehittämistä yritysten kannalta, mutta yritysten etu on yksilön ja lopulta myös aluetalouden ja alueen etu työllisyyden kasvun ja verokertymien vuoksi. Tampereen kauppakamarilla on historiassa ollut suuri rooli Tampere-Pirkkalan lentoaseman kehittämisessä, kuten luvusta kaksi käy ilmi.

Sijaintikunta, tässä tapauksessa siis Pirkkala, on perustettu 1922. Asukkaita kunnassa on elokuun lopussa vuonna 2014 ollut 18513. Kuntien muuttovetovoima 2009–2013 -analyysin mukaan Pirkkala on Suomen vetovoimaisin kunta ja Suomen kuntien asukastyytyväisyystutkimuksessa vuonna 2013 kunnassa oli Suomen toiseksi parhaat palvelut. Pirkkala on ollut vuosina 2008–2013 Suomen nopeimmin kasvava kunta. (Pirkkalan kunta, Taskutieto.)

Pirkkalan kunta vastaa aikanaan alueen yleis- ja asemakaavoituksesta ja siitä, että kenttää lähellä olevat alueet tukevat kentän toimintoja järkevästi. Kunta ohjaa kasvusuunnan. Vuonna 2014 tehdyn haastattelun aikoihin Pirkkala oli ollut osallisena ”erilaisissa pöydissä”, mutta hankkeen alkupuolella sitä visioineet tahot olivat toimijoita, joilla ei ollut omakohtaista tarttumapintaa alueeseen. Tällä hetkellä Pirkkala on mukana kehittämisryhmässä, joka koettaa muun muassa saada lentoyhtiöitä kiinnostumaan Tampere-Pirkkalan lentokentästä ja luomaan lentoreittejä kentältä maailmalle. Kuten jo aikaisemmin tutkielmassa mainittiin, Pirkkalan kunnassa on meillä lentokenttävyöhykkeen kehittäminen, se kulkee nimellä Pirkkala CLX.

Naapurikunnissa (haastattelussa Kangasala) kaavojen kanssa työskennellään siltä osin, kuinka mahdollisia seututasoisiiin rakenteisiin kytkeytyviä tie- ja rautatielinjauksia tehdään. Sijaintinsa ja profiloitumisensa vuoksi alueen kunnilla on erilaiset toimintatavat, mutta kasvuun uskotaan kaikkialla. Tämä hanke kytkeytyy useiden kuntien maankäyttöön. Seudun kunnat rahoittivat yhdessä terminaali kakkosen kunnostuksen, joka valmistui huhtikuussa 2015.

Lentokentän visiotyöryhmä odottaa tällä hetkellä nykyisen ja tulevan roolinsa muotoutumista. Varmasti asiantuntijaroolissa työryhmän jäseniä tullaan jatkossa näkemään ja kuulemaan. Työryhmän panos on ollut merkittävä: ilman AiRRport-konseptin tuomaa visiota ei oltaisi tässä vaiheessa menossa, missä nyt ollaan. Eri tahojen herättämiseksi on tarvittu riittävän haastava visio, joka kuitenkin on sellainen, joka on mahdollista toteuttaa. Ilman visiointityöryhmän panosta yhteistä tahtotilaa ei ehkä tähän päivään mennessä olisi löydetty.

Lentokentän alueen saamisessa kukoistukseen riittää paljon tehtävää. Osavaiheita on paljon ja toimijoitakin on paljon. Pitää tarkasti miettiä se, kuinka asiat organisoidaan ja mitä milloinkin tehdään ja minkä tahon toimesta. Miten markkinoidaan? Miten suunnitellaan ja kehitetään? Tämän kevään (2015) aikana näitä asioita pohditaan. (H5.)

Osa haastatelluista oli sitä mieltä, että tällainen laaja hanke voisi toteutua paremmin, jos kuntarajoja ei olisi. He olivat sitä mieltä, että maakuntakaavan valmistumisen jälkeen osa hankkeista saattaa kaatua kuntarajoihin. Osalla oli vankka käsitys, ettei asiaa paremmin saataisi tehtyä metropolialueenakaan. Kaikki vakuuttivat sitä, että kaikki tahot ovat nyt yhtä mieltä siitä, että lentokenttäasiaa viedään eteenpäin ja kehitetään. Kukaan ei kuitenkaan ollut lentokentän kehittämisen vuoksi siirtämässä kuntarajoja. Kunnissa koettiin nähtävästi hyvänä se, että alue koostuu monista kunnista, jotka ovat keskenään erilaisia, ja koska kentän vaikutusalue säteilee laajemmalle, se tarjoaa yrityksille ja asukkaille enemmän vaihtoehtoja, mihin sijoittua.

Useampi haastateltava pohti valtion roolia maksumiehenä. Monen haastatellun mielestä valtiolta liikenee helpommin varoja Kehä III:n sisäisiin hankkeisiin kuin maakuntiin. Näin siitakin huolimatta, että tämänkaltaisilla hankkeilla olisi huomattavia kansantaloudellisia hyötyjä. Ehkä haastatellut pohjaavat kantaansa osin historiaan: myös 1970-luvulla Tampere-Pirkkalan lentokenttää oli vaikea mahduttaa valtion budjettiin. Myös teiden parannushankkeita on Pirkanmaalla odoteltu vuosia.

*”Toimijoilla on erilaiset toimintamuodot, varsinaisia toimijoita lentoasemalla ovat kentän ylläpitäjät, lentokoneen liikuttelijat - - - sitten on kehittäjät ja edunvalvojat (elinkeinoelämä, virka- ja poliittiset henkilöt) sekä tahot, jotka yrittävät luoda maankäytöllisen pohjan toiminnalle.” (H1.)*

Toimijat näkevät toistensa roolit kehittämistyössä hyvin samansuuntaisesti, kuin toimijat omat toimenkuvansa. Erityisen samanmielisiä ne olivat sen suhteen, ettei kukaan ollut itse valmis maksamaan hanketta. Kaikki puhuivat ”ylemmän tason” maksajista: yleinen toteama oli, etteivät yksittäisen kunnan rahkeet riitä tähän. Siihen kukaan ei kuitenkaan ottanut kantaa, kuinka paljon kunnan tai maakunnan ulkopuolelta hankkeen pitäisi saada rahaa.

Jälkihaastattelussa kysyin uudemman kerran rahoittajasta. Vastaukseksi sain, että Tampereen seudun kunnat ovat keskeisin rahoittaja ja luonnollisesti valtiollakin on rooli lentoliikenteen kehittämässä. Jos omistajiksi tai muutoin osallisiksi tulisi Jyväskylä, Seinäjoki, Pori -tyyppisiä tahoja, kenttä olisi yhtä lailla niiden ja rahoitusvastuuta olisi niilläkin. Yksittäiselle kunnalle ei toki isoa laskua voi laittaa hankkeesta.

## **4.2 Maankäytölliset elementit**

*”Kasvava Tampereen kaupunkiseutu on tänä päivänä yhteneväinen kokonaisuus. Maankäytön, asumisen, liikenteen ja seudullisesti yhteisten palvelujen osalta olemme toimineet jo pitkään yhtenäisellä tavalla. Meillä on hyvää jäsentynyttä yhteistyötä, ja tällä saralla taidamme olla jopa valtakunnallinen esimerkki,”* on sanonut seutuseminaarissa pitämässään puheessa Anna-Kaisa Ikonen. (Mäkinen, 2014.)

Haastateltavien näkemyksen mukaan päätöksentekijöiden poliittisella puoluetaustalla ei koettu olevan kovin suurta merkitystä siihen, valmistuuko hanke vai ei. Eniten merkitystä nähtiin olevan sillä, mihin lentoyhtiöt päättävät lentojaan sijoittaa. Toisaalta osalla haastateltavista oli näkemys siitä, että puoluetausta vaikuttaa siihen, mikä painopiste kehittämisessä on Pirkanmaalla. Mutta sillä ei koettu kuitenkaan olevan suurta merkitystä lentokentän alueen kehittämisen kannalta, kun suurin osa on hankkeen takana.

*”Toki on ihmisiä, joiden mielestä lentäminen on pahasta, mutta se on eri asia, nämä eivät puuhaa asian äärellä – eikä niin että olisivat vastustamassa sitä” (H1).*

Kaupungin kasvun pysyminen tiettyjen raamien sisällä voi olla vaikeaa, koska suurilla kaupunkialueilla on useita itsenäisiä kuntia. Yhtenäisen linjan löytyminen voi olla haastavaa, jos kunnilla on keskenään kovin erilaiset näkemykset kasvun suunnista. Kunnilla on siten myös mahdollista ”erikoistua” tiettytyypisiin yrityksiin ja asukkaisiin. Ongelmaksi asetelma muuttuu, jos osa kunnista erikoistuu pelkästään hyvätuloisten houkuttelemiseen ja kaavoituksen keinoin suorastaan estävät vähempituloisia sijoittumasta alueelleen. (Laakso & Loikkanen, 2004, 197, 210–211.)

Lentokentän alueen kehittäminen ja sen mahdolliset uudet tie- ja ratalinjaukset on otettu jo tähän mennessä hyvin huomioon ja haastateltavat toteavat Tampereen seudun kuntien olevan hyviä maankäytön suunnittelussa ja toteuttamisessa. On luonnollista, että tämänkaltainen hanke on otettu huomioon kuntien maankäytöllisissä ratkaisuisa. Yhden haastateltavan sanoin on tärkeätä, ”*ettei ryssitä mahdollisuuksia*”.

*”Jos julkinen sektori tekee investoinnin, niin yksityinen varmasti haistaa tilaisuuden ja ottaa osaa omilla investoinneillaan”* (H2).

*”Julkisen vallan tehtävä on yhdistää eri liikennemuotoja ja mahdollistaa niitä maankäytöllisesti”* (H7).

Julkinen sektori on merkittävässä roolissa siinä, millaisia yritysalueita mihinkin muodostuu, jolloin se nähdään sekä rajoittavana että kannustavana tahona. Julkinen sektori vastaa kaavoituksesta, liikenne- ja muusta infrastruktuurista sekä julkisista palveluista. Liikenneväylät ja terminaalit ovat keskeisessä asemassa monilla aloilla, kun yritykset miettivät sijoittumistaan. Yritykset kilpailuttavat alueita ja jopa valtioita keskenään. Yrityksiltä saatu verotulo on merkittävä, siksi kunnat ja alueet kilpailevat tosissaan yrityksistä. Alueet voivat kilpailla esimerkiksi tarjoamalla nopeata kaavoitusta tai koulutusta työntekijöille. Nykyään alueet markkinoivatkin itseään sijoittumis- ja investointialueina yrityksille, kun aikaisemmin julkiset palvelut on nähty ennen kaikkea palveluina asukkaille. Myös yliopistojen ja korkeakoulujen merkitys yrityksiä vetävänä tekijänä on kasvanut. (Laakso & Loikkanen, 2004, 77.)

Alueiden käytön suunnittelujärjestelmä koostuu maakunta- ja kuntatason kaavoista, joiden taustalla on maankäyttö- ja rakennuslaki. Laissa ovat mukana myös valtakunnalliset alueiden käytötavoitteet. Ne valmistellaan ympäristöministeriössä ja hyväksytään valtioneuvostossa. Maakuntakaava on kaavoista yleispiirteisoin ja laaja-alaisin. Maakuntakaava laaditaan jokaisessa

maakunnassa. Kaavan laatii maakunnan liitto ja sen hyväksyy liittovaltuusto, joka koostuu maakunnan kuntien edustajista. Maakuntakaavan vahvistaa ympäristöministeriö. Vahvistamisen jälkeen kaava on lainvoimainen. (Laakso & Loikkanen, 2004, 224–225; Ympäristöministeriö, 2013a.)

Kunnissa laaditaan yleis- ja asemakaavoja. Yleiskaava on yleispiirteinen suunnitelma alueiden käytöstä. Kaava osoittaa yhdyskunnan eri toimintojen sijoittumisen. Tällaisia ovat esimerkiksi asutus ja työpaikat sekä niiden väliset liikennejärjestelyt. Asemakaava määrittelee yksityiskohdaisemmin maankäyttöä. Siinä määritellään alueen käyttö: mitä rakennetaan ja mihin ja mitkä osat pidetään rakentamattomina. Kaavasta selviää esimerkiksi rakennusten sijainti, koko ja käyttötarkoitus. (Ympäristöministeriö 2013b; Ympäristöministeriö 2013c.)

Kunnilla on mahdollista laatia myös yhteisiä yleiskaavoja - sellaisen laatii maakunnan liitto, kuntayhtymä tai joku muu kuntien yhteinen toimielin. Ympäristöministeriö vahvistaa kuntien yhteiset yleiskaavat. Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet näkyvät suunnitteluperiaatteina ja aluevarauksina maakuntakaavoissa. Valtakunnalliset tavoitteet liittyvät muun muassa aluerakenteeseen tai liikenneverkkoon. Tavoitteet voivat olla yleisiä tai reunaehtoja, jotka on otettava huomioon kaavassa. (Laakso & Loikkanen, 2004, 224–225.)

Maakuntakaava esittelee alueiden käyttöä ja yhdyskuntarakenteen periaatteita maakunnassa. Kaava osoittaa maakunnan kehittämisen kannalta tärkeitä alueita. Kaavassa voidaan keskittyä tiettyyn alueeseen tai asiakokonaisuuteen. Maakuntakaavaan voidaan varata alueita muun muassa valtakunnallisille liikenne- ja palveluratkaisuille. Lisäksi siinä voidaan esitellä uusien taajamien tai viheralueiden sijoittumista. Maakuntakaava sitoo kuntien kaavoittajia: he eivät voi omilla toimillaan vaikeuttaa kaavan toteutumista. Jos alueella ei ole yleis- tai asemakaavaa, maakuntakaava vaikuttaa myös yksityisen maanomistajan toimintamahdollisuuksiin. (Laakso & Loikkanen, 2004, 225.)

Toimijoilla on erilaisia intressejä kaavojen suhteen. Intressit voivat olla hyvinkin ristiriitaisia keskenään. Kaavan laatimisesta vastaavat viranomaiset. Muita kaavoituksen osapuolia ovat maanomistajat, elinkeinoelämä, asukkaat sekä erilaiset yhdistykset. Yritykset voivat olla kaavoituksessa mukana maanomistajina, rakentajina tai toimitilan tarvitsijoina. Yritysten sijoittumisella ja toiminnalla on suuri merkitys alueiden kehittämisessä ja työllisyydessä. Kaavoitus ja maankäyttöpäätökset puolestaan vaikuttavat merkittävästi yritysten sijaintipäätöksiin. Elinkeinoelämällä onkin omanlaisensa intressit kaavoituksen suhteen. Yritykset toivovat muun muassa

nopeita kaavoitusprosesseja sekä joustavia kaavoja, jotka eivät liian yksityiskohtaisesti sido maankäyttöä ja rajoita lisärakentamista. Yleiskaavaa laadittaessa elinkeinoelämän kanta näkyy siinä, kuinka toimintoja sijoitetaan ja kuinka liikennettä ja pysäköintiä suunnitellaan. Kuntien kaavahankkeet lähtevätkin usein liikkeelle elinkeinoelämän toimesta. (Laakso & Loikkanen, 2004, 226, 229.)

Liikennepalvelut ovat julkisen sektorin alaisuudessa: valtio omistaa yleiset tiet, rautatiet, lentokentät ja vesiliikenneväylät ja vastaa niiden ylläpidosta. Kaupunkialueilla liikenne näyttää merkittävää osaa maankäytössä. Liikenneväylät tarvitsevat maata, joka kaupunkialueilla on kallista. Tämä johtaa korkeisiin maankäyttökustannuksiin liikenteen osalta ja toisaalta maa on pois muusta käytöstä. Erilaiset liikenneväylät sekä terminaalit, asemat, satamat ja lentokentät vaikuttavat merkittävästi alueen saavutettavuuteen ja yritysten sijoittumiseen alueelle. Hyvät liikenneyhteydet ovatkin valtti kilpailukyvyllä ja houkuttelevuudella kaupunkialueella. (Laakso & Loikkanen, 2004, 299–301.)

Maankäytön järjestäminen on keskeinen osa sekä kunnan että seudun yhteistä kehittämistä. Maankäyttö, asuminen ja liikenne kuuluvat olennaisilta osin yhteen. Yhdyskuntarakenne ja maankäytön ratkaisut puolestaan vaikuttavat palvelutuotannon kustannuksiin palvelusektorista riippumatta. Jos kunnat yhtenäistäisivät maankäyttöpoliittikkaa keskenään, seudulla olisi paremmat edellytykset menestyä seutujen välisessä kilpailussa. Vielä ei kuitenkaan ole olemassa vaikiintuneita seudullisia maapolitiikan toimintamalleja. Maankäytön saralla itsenäinen päätöksenteko koetaan merkittäväksi osaksi kunnallista itsehallintoa ja siksi seudullisia hankkeita ei ole juuri ollut. (Seudun kuntien yhteinen maapolitiikka – kuntien maapolitiikan mahdollisuuden ja haasteet, 2008, 5–6, 10.) Lisäksi se, ettei ole olemassa kuntiin verrattavaa seututason taloudellista toimijaa, tuo yhteistyölle omanlaisensa luonteen. Tästä johtuen kuntien välinen yhteistyö ja koko maakunnan maankäytön suunnittelu korostuvat entisestään. Sen pohjalta kuntien keskinäinen työnjako ja taloudelliset kytkennät lopulta muotoutuvat. (Koski, 2008, 11.)

Myös markkinamekanismi vaikuttaa maankäytön suunnitteluun. Yhdyskuntarakenne vaikuttaa liikennejärjestelmään ja toisaalta liikennejärjestelmä vaikuttaa yhdyskuntarakenteeseen. Suunnittelussa onkin otettava huomioon eri elementit. Maankäyttöä voi sijoittaa ainoastaan sinne, missä liikenneverkot sijaitsevat. (Liikennejärjestelmän kannalta hyvä yhdyskuntarakenne ja maankäyttö, 2005, 10, 13.) Voidaankin siis miettiä, kenen ehdoilla liikenneväyliä tehdään ja mi-

hin suuntaan rakentamisen painopiste siirtyy (Ks. esimerkiksi ns. ABC-ilmiö, esim. Kammonen, 2011).

### 4.3 Tahdonvoima

Tahtotilan luominen on ollut ykkösasia hankkeen alkuvaiheessa. Pitkällisellä työllä toimijoiden keskuudessa on vihdoin saatu istutettua riittävä tahdonvoima ja halu toimia hankkeen edistämiseksi. (H5.)

*”Mikäli yhteinen näkemys ei löydy eikä seudullista yhteistä kirkasta tähteä ole, niin se on este. Yhteinen näkemys on kaiken a ja o.” (H6.)*

Yhteistyön toimivuuteen vaikuttaa merkittävässä määrin toimijoiden sitoutuminen yhteistyöhön. Alueen kilpailukyvyn kehittämisessä lähtökohtana onkin usein se, että etsitään sitoutumista ”yhteiseen tahtoon” ja yhteisiin strategioihin. (Linnamaa, 2004, 82.) Tampere-Pirkkalan lentokentän tapauksessa yhteinen tahto on löytynyt ja eri toimijoilla on vahva sitoutuminen asian edistämiseksi. Eri toimijat ovat nyt mukana erilaisissa työryhmissä, jotka vievät lentoaseman kehittämishanketta eteenpäin. Muun muassa rahoitusta selvitetään ja lentokenttää markkinoidaan lentoyhtiöille uusien lentoreittien toivossa.

AiRRport-vision mukaan Tulevaisuus tehdään yhdessä. Vision toisen vaiheen julkistamistilaisuudessa Pirkkalan pormestari Rissanen lisäsi tuon moton perään lauseen: *”Ja tulevaisuus tehdään nyt.”*

## 5 KENTÄN TULEVAISUUS

### 5.1 Hanketta edistävät ja menestystä luovat elementit

Informanttien mukaan nyt on tärkeintä se, että luodaan mahdollisuuksia. Jos asioita jää laittamatta maakuntakaavaan tai kunnat kaavoittavat suunnitelluille rata- tai tiealueille jotain sopimatonta, niin sillä pilataan mahdollisuudet onnistua. Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot -teoksessa (2010, 27) kirjoittajat ovat sitä mieltä, että strategisia maankäyttösuunnitelmia tarvitaan, mutta se ei riitä, että ne ovat nykytodellisuudesta irrallaan olevia ja kaukaisuuteen ajoittuvan visionäärisen kuvan varassa. Maankäyttösuunnitelmien olisi toimittava ajankoh- taisten suunnitteluratkaisujen arvioinnin välineinä: A) avaavatko nyt tehtävät maankäyttöpäätökset toivottuja kehityssuuntia ja sulkevat pois ei-toivottuja? Ja B) ovatko nyt tehtävät päätökset joustavia, jos tulee ennalta arvaamattomia asioita vastaan? (emt. 27.)

*”Suunnittelussa on annettava eri toiminnoille mahdollisuus tapahtua” (H7).*

Tällä hetkellä tahtotila alueen kehittämiseksi on vahva seutukunnassa. Haastateltavista osa tote- si, että myös Helsingin päässä on nyt herätty asiaan. Siellä pidetään hyvänä sitä seikkaa, että aluetasolta tulee näin laadukkaita visioita. Maakunnissa on paljon erilaisia hankkeita vireillä, mutta kaikkia ei nähdä valtakunnan tasolla merkittävänä ja kehittämiskelpoisina. Visiotyön mahdollisuudet on huomioitu muun muassa liikenne- ja viestintäministeriössä, kuten aiemmin tässä tutkielmassa todetaan. Lähimaakuntien tukea tarvitaan myös, eli se on este, jos muissa maakunnissa ei nähdä hankkeen potentiaalia.

Lähimaakuntien tahot olisi saatava hankkeen taakse. Pitää pystyä todistamaan, että kannattaa panostaa kunnolla yhteen kenttään ja sen saavutettavuuteen. Lentoliikenne on kasvamassa. Tampere-Pirkkalan kentän kasvava matkustajamäärä ei olisi pois esimerkiksi Helsinki-Vantaan matkustajapotentiaalista. Ihmisille on tarjottava vaihtoehtoja, kaikki eivät ole vaihtoehtoja kai- kille. Jossain vaiheessa myös kasvun rajat tulevat vastaan Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

Haastateltavat ovat yhtä mieltä siitä, että Tampere-Pirkkalan lentoaseman alue on hyvin kes- keinen, se on helppo saada ruokkimaan itse itseään, ja jos järjestelmäratapihan siirto onnistuu, niin se toisi varmasti mukanaan isoja yrityksiä ja alue alkaisi toimia itsenään.



Haastatteluiden ensimmäisellä kierroksella kysyttiin sitä, mikä vaikutus on sillä, jos kentälle ei saada ratayhteyttä. Yksittäisen hankkeenosan kaatuminen ei haastateltujen mielestä kaada koko hanketta, muttei kokonaisuudesta saada sitten niin paljoa irti, jos kaikki ei toteudu.

On asetettava tavoite ja yhteistyössä tehtävä kaikki sen eteen, että tavoitteeseen päästään. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -käytävästä hyödytään Hämeenkyrössä asti kolmostien ansiosta ja suunnitellut uudistukset toisivat sille suunnalle vielä lisää nostetta. Panostaminen alueen kehittämiseen hyödyttää näin ollen koko Pirkanmaata.

Pirkanmaan ja Tampereen seudun kasvu tukee itsessäänkin hanketta. Tosin yksi haastateltavista mietti sitäkin, että voiko kaupunkiseutujen kasvu jatkaa loputtomiin vai kääntyykö liike jossain vaiheessa päinvastaiseksi. Kuitenkaan nyt ei ole viitteitä siitä, että ihmiset alkaisivat suuressa mittakaavassa siirtyä takaisin maaseutua kohden. Näin ollen on vaikea uskoa, että merkittävää hajautumiskehitystä tapahtuisi.

Osa haastatelluista nostaa esiin uudenlaisen ansaintalogiikan, ja joidenkin kanssa oli puhetta myös rahoitukseen liittyvistä mekanismeista. Esimerkiksi yhtiömallia väläyteltiin mahdolliseksi alueellisten suurhankkeiden rahoittajaksi. Ansaintalogiikassa pitäisi pyrkiä siihen, että raha tulee ihmisvirtojen myötä, eikä ainoa kassavirta olisi lentoyhtiöiden maksamat maksut. Kun lentoyhtiöiden osuus pienenesi, olisi mahdollista saada lisää lentoreittejä ja tarjontaa.

*”Jos saataisiin public-private-malli, niin se jouduttaisi hanketta.” (H4).*

*”Jos Finavian kehittämishalut eroavat kovasti seututason halusta ja haetaan hyvin merkittävää kasvua, niin omistusasia on mietittävä. Mikä on Finavian kanta kunnan kasvamiseen, se ratkaisee paljon.” (H5.)*

Avoimessa keskustelussa on ollut Tampere-Pirkkalan lentokentän omistuspohja. Asiaa pohdittiin myös LVM:n lentoliikennestrategiaa tehtäessä. Kenttää voisi kehittää eri tavalla, jos se olisi alueellisessa omistuksessa. Mahdollisia muotoja olisivat seuraavat: a) Finavia omistaa ja hoitaa lentoaseman infrastruktuurin, alueellinen taho hoitaisi markkinoinnin ja kaupalliset osat, b) osaomistuspohja, jossa Finavia omistaa osan ja aluetaso osan ja c) täysin yksityinen malli. Täysin yksityistä mallia ei pidetä kovin uskottavana vaihtoehtona. Todennäköisin on se, että lentoaseman omistaisivat useat alueelliset tahot. Toki public-private -mallikin olisi mahdollinen. (H5.)

Matkaketjujen sujuvuus nähtiin hanketta edistäväksi tekijäksi. Tätä korosti myös liikenne- ja viestintäministeri Risikko AiRRport-vision toisen vaiheen julkistamistilaisuudessa.

*”Sijainti katsotaan ajassa eikä kilometreissä!”* (H8).

Lisäksi joissain haastatteluissa nostettiin esille se, kuinka mahdollinen rautatieaseman siirtämisen myötä syntynyt tila Tampereen keskustassa voitaisiin ottaa paremmin käyttöön sellaisilla toiminnoilla, jotka ovat keskusta- ja työpaikkahakuisia. Järjestelyratapihan siirto sai kannatusta laajasti: se on tilaa tarvitseva alue, jossa on tietyt toiminnot muun muassa vaarallisten aineiden kuljetusta ja varastointia varten. Tällä hetkellä niihin ei pystytä vastaamaan – ainakaan turvallisesti.

Vision toinen vaihe ja laadittu Tampereen rautatieaseman suunnittelu, eivät enää esitä, että henkilöasema siirrettäisiin pois Tampereen keskustasta. Mutta järjestelyratapihan siirrollakin saataisiin paljon maata muuhun käyttöön läheltä keskusta-aluetta. Lisäksi uudistettu asemanseutu elävöittäisi keskustaa ja toisi sen uudelle vuosituhannele.

Liikenneinfrastruktuurin rakentaminen vaatii aina maata. Haastateltavat eivät nähneet raakamaan saantia ongelmaksi, koska tämän suuntaiseen kehitykseen on osattu jo varautua. Pirkkalassa ja lähikunnissa on otettu huomioon mahdolliset uudet liikenneväylät ja kaavoitusta on tehty niiden mukaan.

*”Raakamaan saanti, yleiskaavan saanti eivät ole ongelma: mutta saadaanko riittävän houkuttelevaa ympäristöä? Onko mielikuvat ajan tasalla – mitkä toiminnot vaativat rauhaa jne. Ketteryys ja nopeus on valttia.”* (H1.)

Jos Tampere-Pirkkalan lentoaseman ohi valuvista potentiaalisista matkustajista saataisiin jatkossa osa lähtemään lennolle Helsinki-Vantaan sijaan alueelliselta lentokentältä, se lisäisi lentoaseman uskottavuutta lentoyhtiöiden silmissä. Suurin osa matkustajista valitsee nykyään Helsinki-Vantaan lentoaseman lähtöpaikakseen. Aalto (2011, 61) kirjoittaa, että matkustajat valitsevat halvemman hinnan ja paremmin sopivien lentoyhteyksien mukaan lähtöpaikkansa. Lentoaseman pitäisi parantaa näkyvyyttään suhteessa ohi valuviin matkustajiin. Esimerkiksi riittävällä tiedottamisella on oma merkityksensä asiassa. Läheskään kaikki matkustajat eivät tiedä mahdollisuudesta lähteä Tampere-Pirkkalan kentältä. (Emt. 61–62.)

## 5.2 Hanketta ja menestystä haittaavat elementit

Kaikilla aloilla eletään epävarmuudessa, eikä lentoliikenne tee tähän poikkeusta. Globaalin talouden heilahtelut vaikuttavat myös Suomessa.

Aallon (2011) tutkielmassa haastateltavat jo päivittelivät sitä, kuinka Tampere-Pirkkalan lentoaseman kohdalla ei ole osattu hyödyntää saavutettavaa matkustajapotentiaalia. Lentoaseman vaikutusalueen potentiaalia ei ole täysin silloin ymmärretty eikä sen hyödyntämiseen ole kiinnitetty huomiota. (Emt. 38.) Kolme vuotta myöhemmin omissa haastatteluissani törmäsin samaan päivittelyyn. Nyt on haastateltavien mukaan tiedostettu se, että työtä asian eteen täytyy tehdä ja potentiaalisia matkustajia on kartoitettu, mutta konkreettisia töitä ei asian parissa ole vielä tehty.

Helsinki-keskeisyys nostettiin esteeksi, rahaa arvioitiin riittävän hankkeisiin kehä III:n sisällä, muttei muualle maahan. Osaa haastatelluista ihmetytti valtion tärkeysjärjestys asioiden rahoittamisessa, Tampere-Pirkkalan lentoaseman kehittäminen suunnitelmien mukaan on haastateltavien mielestä hyväksi koko kansakunnalle, koska iso osa viennistä kulkee muualta kuin pääkaupunkiseudulta. Perinteisillä teollisuusaloilla lentorahti ei toki ole pääasiallinen kuljetusmuoto, mutta uusilla aloilla, esimerkiksi bioteknologiassa ja pienten komponenttien kuljetuksissa lentorahti toimii nopeutensa ansiosta hyvin. Lisäksi toimivat ja monipuoliset kansainväliset lentoyhteydet lisäävät uusien yritysten kiinnostusta sijoittua alueelle – se lisää potentiaalisten lentomat-kustajien määrää.

*”Suomen tuotannollinen teollisuus on enimmäkseen pk-seudun ulkopuolella – ja se unohdetaan liikaa!” (H2).*

*”Olisi pitänyt panostaa investointeihin, jotka tukevat Suomen pärjäämistä maailmalla ja vientiä, niin tuettiin pizararataa” (H1).*

Esteeksi osa haastatelluista koki kuntarajat. Kukaan ei kuitenkaan ollut lähdössä tekemään alueelle metropolihallintoa. Ennemmin mietittiin sitä, millaisia alueellisia tasoja voisi muodostaa tällaisia suuria hankkeita ajatellen.

Haastatteluissa nousi monesti esiin sellainen lausahdus, että Tampereen seudun vetovoima ruokkii itse itseään. Myös joissain kirjoissa on mainittu se, kuinka alueen vetovoima luo uutta kiinnostusta ja vetovoimaa itsessään. Kun tein jälkihaastattelua nyt huhtikuussa 2015, kysyin informantiltani, onko olemassa riski, että liiaksi tukeudutaan itseään ruokkivaan vetovoimaan.

Haastateltava totesi, ettei missään nimessä voida tukeutua siihen, että alue itsessään vetää puoleensa. Esimerkiksi matkailun puolella on vielä paljon tekemistä, että saataisiin alueelle lisää turisteja. Hänen mukaansa etenkin Hermian alue voi olla joillekin kansainvälisen tason yrityksille potentiaalisesti houkutteleva, koska siellä on hyvä koulutus ja asiantuntemus, muttei siinäkään ole itseriittoisuuteen varaa.

Jo Aallon (2011) pro gradu -tutkielmassa haastatellut olivat sitä mieltä, että kehitystä Tampereen seudulla tapahtuu vääjäämättä, onhan kyseessä kasvava seutu. Silloin haastateltavat ovat todenneet, että kehittämiseen ei tahdo löytyä motivaatiota, kun on huomattu, että passiivisella toiminnalla ei ole alueen kehittämistä heikentävää vaikutusta. (Emt. 33.) Mutta kuinka paljon enemmän alueen kasvusta saataisiin irti, jos oltaisiin aktiivisesti kehittämässä sitä? Aktiivisella toiminnalla saataisiin kehityksen suunta kohdistumaan sinne, missä sen katsottaisiin parhaiten hyödyntävän aluetta. Pelkkä asioiden tahtominen ei oikein riitä eikä usko siihen että kehitystä tapahtuu itseksensä.

### **5.3 Mitä nyt ollaan tekemässä? Tulevaisuus?**

Maakuntakaavan 2040 esilläoloaika on päättynyt. Pirkanmaan maakuntahallitus käsittelee kaavaluonnoksesta saadun palautteen ja antaa vastineensa kesän ja syksyn 2015 aikana. Sen jälkeen kaavaluonnos tarkennetaan kaavaehdotukseksi. (Maakuntakaava 2040.) Jos kaikki menee suunnitelmien mukaan, lähivuosina päästään konkreettisiin töihin lentoaseman alueen kehittämisen kanssa. Maakuntakaavan tavoitekausi on vuoteen 2040 asti. Asiat etenevät pala kerrallaan – jos ovat edetäkseen.

Isoissa hankkeissa rahoitus on ensimmäinen kompastuskivi. Se ei riitä, että kaikki tahtovat jotain, jos kenelläkään ei ole varaa sitä rahoittaa. Liikenneinfrastruktuurin kustannukset ovat merkittäviä, vaikka kuinka on tiedossa se, että ne hyödyttävät laajaa aluetta, niin etenkin taloustaantumisen aikana niitä ei pystytä tekemään.

Kaartisen tehdessä diplomityötään (2013) on ollut vielä ajatuksena, että tulevaisuudessa lentoasemat muistuttavat yhä enemmän liike- ja kauppakeskittymiä, joissa terminaalityö on vain yksi, melko näkymätön osa muiden joukossa. Kaartinen esittelee työssään Kasardan visioita 2000-luvun alusta. Niiden mukaan lentokentät kehittyvät enenevässä määrin kaupallisista lähtökohdista, ja hän uskoo kenttien olevan tulevaisuudessa aerotropoliseja, lentokenttäkaupunke-

ja. Kaupungin keskiössä olisi kauppakeskusmainen lentokenttä, jota ympäröivät lentoliikennettä tarvitsevat yritykset. Hieman kauempana sijaitsisivat yliopistot sekä asuinrakennukset ja vapaa-ajan palvelut. Tie- ja ratayhteydet johtaisivat lentokentille. Pituuden sijasta keskityttäisiin lyhentämään pisteiden välisiä matka-aikoja. (Kaartinen, 2013, 66–67. Ks. myös Kärkkäinen, 2012, 34–38.)

Tämän suuntainen oli AiRRport-vision ensimmäinen versio. Jalostetummassa versiossa ollaan tultu siihen lopputulemaan, että käytetään jo olemassa olevaa infrastruktuuria ja palveluita hyödyksi Tampereen keskustassa eikä lähdetä suunnittelemaan erillistä lentokenttäkaupunkia Pirkkalaan. Kaupallisuuden lisäämisellä lentokentälle ei saada välttämättä merkittäviä lisätuloja. Jos matkustajista suurin osa on liikematkustajia, he arvostavat nopeaa ja sujuvaa siirtymistä lentokoneeseen eivätkä he hyödynnä kaupallisia palveluita samassa mittakaavassa kuin vapaa-ajanmatkustajat. (Kaartinen 2013, 67.) Vision toinen versio on kevyempi ja rakentuu pala palalta. Näin ollen sen kustannuksetkin jakautuisivat pidemmälle aikavälille. Lisäksi visio tukee paremmin sitä, että toiminnot sijoittuisivat ”oikeille paikoille”, toisin sanoen, että keskusta säilyisi elävänä ja toiminnot olisivat keskustahakuisia ja paljon tilaa vievät toiminnot olisivat toisaalla.

Nyt tilanne on toki muuttunut, kun radan oikaisu ei olekaan enää ensisijainen ajatus. Voi olla, että ollaan pelkkien bussikuljetusten varassa pitkäänkin tai sitten saadaan APM-kevytratayhteys lentoasemalle. Nyt koetaan kuitenkin asia niin, että ratayhteys on vain yksi vaihtoehto, joka tuottaa erilaisen saavutettavuuden kuin bussi. On hyvin mahdollista, että bussikuljetuksia maa-kunnasta/lähimaakunnista olisi jatkossakin suoraan lentoasemalle, vaikka junat toisivat lento- matkustajia Tampereen keskustaan APM:n kuljetettavaksi. (esim. H5.)



Kuva 11. Tampere-Pirkkalan lentoaseman alue (Airpro Oy).



Kuva 12. Tulevaisuudessa maakunnan rautatieasemalla voi näkyä myös matkan lopullinen määränpää (Pohjakuva: <http://m352.web.fc2.com/ekimeihyo/vr/tampereseinajoki.html>).

Yksi haastatelluista esittää lentokentän tulevaisuuden seuraaviin vaihtoehtoihin:

1. Jos päätetään ja kalustoon investoidaan siten, että Helsinki-Vantaa on saavutettavissa Tampereelta noin tunnissa, kysyntä Tampere-Pirkkalan lentoyhteyksille pienenee, ellei sen yhteyksiä ja sitä palvelevaa infrastruktuuria ole ennen päätöksen investointia ehditty kehittää merkittävästi
2. Tampere-Pirkkalan maltillinen kehitysnäkymä sisältää terminaalilaajennuksen, kehittyneen maaliikenteen yhteystarjonnan Tampereen keskustaan sekä noin kaksikertaisen lentoyhteystarjonnan nykytilaan verrattuna
3. Tampere-Pirkkalan kehittäminen AiRRport-vision mukaisesti tarkoittaa tavoiteasetanaltaan koko väli-Suomea palvelevaa lentoasemaa, joka hyödyntää tehokkaasti eri liikennemuotojen yhdistämistä matkaketjuiksi ja joka tarjoaa kattavasti syöttöyhteyksiä Euroopan suuriin hubeihin. Silti Tampere-Pirkkala voi tukea Helsinki-Vantaata kenttäparina, sillä kilpailuasetelma on suhteellisen pieni eri strategioiden vuoksi.

Muiden informanttien esittämien näkemysten pohjalta on helppo sanoa, että vaihtoehto kolme (3) nähdään alueella vahvimpana ja sitä kohden myös kuljetaan.

*”Ideaalitulanteessa – joka on täysin realistinen – päätöksellä pystytään kuljettamaan matkustajat Tampere-Helsinki-välillä tunnissa, Helsinki-Vantaa kasvaa Aasian hubina ja Tampere-Pirkkala kannattavana lentoasemana syöttää välisuomalaisia matkustajia Eurooppaan ja Euroopan hubien kautta pidemmälle.” (H2.)*

*”Naapurien kanssa tehdään yhteistyötä. Eri lailla eri maakunnat ottavat kantaa. Oman aseman puolustus herkkää itsekästä touhua kuitenkin.” (H1.)*

Haastatteluissani koetin kartoittaa sitä, kuinka muut maakunnat suhtautuvat Tampere-Pirkkalan lentokentän kehittämissuunnitelmiin. Informanttien mukaan naapurimaakunnissa hanketta pidetään hyvänä, ja matkustajia niistä olisi tulossa. Tarvittaisiin vain enemmän lentoyhteyksiä ja lentokentälle tarvittaisiin kunnolliset yhteydet. Maakunnat eivät kuitenkaan ole valmiita luopumaan omasta kentästään. Lentokenttäverkoston karsiminen voisi kuitenkin luoda enemmän yhteyksiä Tampere-Pirkkalan kentältä maailmalle.

Kansainväliset lentoasemat ovat olleet pääasiassa valtioiden omistuksessa. Pienemmät alueelliset lentokentät ovat puolestaan olleet useimmiten kaupunki- tai maakuntatahoja vastaavien toimijoiden omistuksessa. (Graham, 2008, 11.) Suomessa olisi täysin mahdollista se, että Finavia ylläpitäisi suurinta osaa lentoasemista myös ilman verkostoperiaatetta. Tällöin lentoasemien rahoitusta voitaisiin tarkastella uudelleen. (Kaartinen, 2013, 63.) Kaartinen esittelee vuonna 2006 tehdyn tutkimuksen, jossa Oum et al. tutkivat lentoasemien omistustyyppien kannattavuutta. Tutkimuksen mukaan niiden lentoasemien, joiden omistuksesta suurin osa oli yksityisillä omistajilla, voittomarginaalit olivat muita lentoasemia huomattavasti suuremmat (56 prosenttia). Toiseksi suurimpaan voittomarginaaliin ylsivät yksityiset lentoasemaoperaattorit, kolmanneksi tulivat valtionyhtiöt ja neljännelle tilalle jäi suora valtionomistus 31 prosentilla. Usean valtion yhteisesti omistaman lentoaseman voittomarginaali oli 23 prosenttia. Jos valtiolla oli yhteisomistuksessa enemmistöosuus, voittomarginaali oli tuolloin 20 prosenttia. Tämän perusteella voidaan sanoa, että yksityisen tahon ja valtion yhteisomistus kannattaisi, jos yksityisellä taholla on enemmistöosuus. Suomessa yksityistäminen parantaisi kannattavuutta silloin, kun kaupallista toimintaa saataisiin kasvatettua lentoasemalla. Se ei kuitenkaan ohuista matkustajavirroista johtuen ole mahdollista kaikilla lentoasemilla. (Emt. 63–64.)

Nykyisin ei-ilmailullisista palveluista on tulossa lentokenttien tukipilari. Lentokenttäkaupungin luominen voi lisätä lentoliikenteen kysyntää ja kehittää lentoasemaa ympäröivää teollisuutta. Tällä kehityksellä koetetaan saada lentokentille uusia investointeja, edistää työllisyyttä ja luoda uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Lentokenttäkaupunki on kilpailukykyinen, jos se pystyy vastaamaan yritysten sekä laadullisiin että määrällisiin kriteereihin. Yritykset tarvitsevat muun muassa tukipalveluita, intermodaalisia yhteyksiä, markkinoiden sopivan koon ja läheisyyden sekä toimivuuden ja sopivan hintaista ja tarpeeseensa käypää toimitilaa. (Yeo, Wang & Chou, 2013, 22–31.)



## 6 PÄÄTELMÄT

Tutkielman suunnitteluvaiheessa minulla oli tarkoituksena selvittää, mikä on kunnan rooli lentoaseman alueen kehittämisessä. Varsin varhain tuli kuitenkin selväksi se, ettei olisi mielekästä tutkia asiaa niin kapea-alaisesti.

Prosessin myötä olen huomannut, kuinka laaja-alaisesta hankkeesta tässä on kyse. Lähdin liikkeelle ajatuksesta selvittää, mikä on kunnan rooli tällaisessa laajassa seututasoisen hankkeessa - ja aika nopeasti huomasin, ettei sen asian selvittäminen ole asian laajuuden takia relevanttia. Ensimmäisen kierroksen teemahaastattelukysymykset pidin samoina siitä huolimatta, että heti ensimmäisen haastattelun jälkeen mielessä kyti ajatus laajentaa tutkimuskysymyksiä ja näkökulmaa.

Tutkimuskysymys jakaantui kolmeen osaan, joista ensimmäinen pohti lentoaseman merkitystä kunnalle ja muille toimijoille, toinen toimijoiden roolia kehittämistyössä ja kolmas sitä, mitkä seikat edistävät hanketta ja mitkä hidastavat sitä. Lisäksi oli tarkoitus pohtia lentoaseman ja sen alueen tulevaisuutta.

Teemahaastattelurungon tein tutkimuskysymysten pohjalta taustoittamaan toimijoiden roolia, lentoaseman merkitystä ja tulevaisuutta. Prosessin on lähtenyt liikkeelle haastatteluista saamastani tiedosta. Litteroituani olen nostanut esille eri haastateltavien mielipiteitä suoriksi lainauksiksi tutkielmaani. Niiden pohjalta litteroinneista poimin olennaisia asiakokonaisuuksia, joiden perusteella siirryin hakemaan muuta materiaalia.

### 6.1 Päätelmiä tutkimuksen tuloksista

Tampereelle on ensin vuonna 1936 rakennettu lentokonetehdas. Ensimmäiset reittilennot Härmälän kentältä teki Aero vuonna 1937. Erinäisten vaiheiden kautta nykyinen Tampere-Pirkkalan kenttä oli viimein valmis vuonna 1979. Sen valmistuminen vaati aikanaan paljon tahdonvoimaa paikallisilta toimijoilta, muuten olisi voinut käydä niin, ettei Tampereen seudulla olisi lentokenttää lainkaan.

Tampere-Pirkkalan lentoaseman matkustajamäärät ovat laskeneet huippuvuosista, mutta maailmanlaajuisesti lentomatkustaminen on lisääntynyt. Tästä näkökulmasta katsottuna Tampere-Pirkkalan lentoaseman kehittäminen ja potentiaalisten matkustajavirtojen kiinnisaaminen on ensiarvoisen tärkeää. Tällä hetkellä ollaan prosessissa jo sen verran pitkällä, että enää ei kannata informanttien käyttämää ilmaisua lainatakseni ”lyödä hanskoja naulaan”. Nyt on eri toimijatahot saatu innostumaan asiasta ja tahdonvoima on löytynyt. Hanke on huomioitu myös kansallisella tasolla. Lentoliikennestrategiassa tämä kehittämishanke on nostettu esille yhtenä kolmesta merkittävästä alueellisesta lentoaseman alueen kehittämishankkeista.

Tavalliselle ihmiselle, joka kenties kerran pari vuodessa johonkin matkustaa lentäen, Tampere-Pirkkalan lentoasema ei välttämättä nykyisellään merkitse oikeastaan mitään. Suurin osa ihmisistä lähtee matkalle Helsinki-Vantaan kentältä. Haastateltavien mukaan kentän merkitys yritysmaailmassa on jo nykyiselläänkin merkittävä. Kehitystoimien myötä alueellisen lentoaseman merkitys kasvaa entisestään.

Lentoliikenne on globaali toimiala. Toimintaan liittyy paljon kansainvälisiä sääntöjä ja sopimuksia. Pitkään lentoliikenne on ollut varsin säännelty ala. Vasta 1990-luvulla Euroopan sisäiset markkinat ovat vapautuneet. Sääntely edesauttoi perinteisiä valtio-omisteisia lentoasemia. Lentoliikennettä pidetään strategisena välineenä oman infrastruktuurin ja talouden ylläpitämisessä, siksi sääntelystä vapautuminen on niin hidasta.

Lentomatkustaminen sinänsä on hyvin yleistä: vuosittain yli kolme miljardia ihmistä matkustaa lentäen. Turismin merkitys kansantaloudessa on suuri. Lentoliikenne itsessään työllistää paljon ihmisiä. Myös erilaiset uudet toiminnot, kuten verkkokauppa hyötyvät nopeista lentokuljetuksista.

Tulevaisuudessa lentoasemien on keskityttävä siihen, mitä asiakkaat niiltä toivovat. Myös Suomessa voidaan tulevaisuudessa irrottaa osa lentoasemista Finavian lentoasemaverkostosta ja rakentaa omistus pohja esimerkiksi alueellisten tahojen varaan. Kun asemia johdettaisiin bisnes-orientoituneesti, voitaisiin laskea lentoyhtiöiden maksamia laskeutumismaksuja, mikä puolestaan lisäisi lentoyhtiöiden kiinnostusta laskeutua kyseiselle kentälle. Sitä kautta saataisiin lisää lentoreittejä. Asiakkaiden keskuudessa tarjonta luo kysyntää – mutta toisaalta tarjontaa ei ole ennen kysyntää. Tämä tekee alasta haastavan.

Omistus pohjaa laajentamalla kentillä olisi myös mahdollisuus profiloitua. Kenttä voisi toimia tavarakuljetusten lähtö- ja päätepisteinä tai liike- tai vapaa-aikamatkailijoiden kenttänä. Mahdollista olisi profiloitua myös tilaus- tai reittilentokentäksi.

Pirkanmaa ja etenkin Tampereen seutu on voimakkaasti kasvavaa aluetta. Tampere on HHT-kasvukäytävän toinen päätepieste ja sille toivotaan kovasti enemmän painoarvoa kuin mitä sillä nyt on. Toimivalla kansainvälisellä lentokentällä alue saisi enemmän kaivattua painoarvoa ja se voisi omalta osaltaan kasvattaa HHT:n merkitystä.

Tampere-Pirkkalan lentoaseman alueen kehittämishankkeella haetaan balanssia Helsingin seudun ylivoimalle: kasvukäytävän molemmissa päissä pitäisi olla kasvua edistävä moottori. Helsinki-Vantaan lentoasemalle tarvittaisiin myös kenttäpari: välillä voi olla tilanteita, ettei Helsinki-Vantaan lentokenttä olekaan käytössä, esimerkiksi sääolosuhteet tai ruuhkatilanteet. Yhden kansainvälisen kentän malli on myös riskienhallinnan kannalta hankala. (H5.) Helsinki-Vantaan kenttä ei yritysten tarpeita ajatellen ole riittävän lähellä Tamperetta, puhumattakaan naapurikunnista, jotka sijaitsevat keskuskaupungin pohjoispuolella.

Liikenneverkostoilla on suuri merkitys talouskasvulle. Lentokenttä on yksi osa liikenneinfrastruktuurin luomaa palapeliä. Liikennejärjestelmät luovat saavutettavuutta ja toisaalta ne ohjaavat omalta osaltaan eri toimintojen sijoittumista alueella. Tieliikenneyhteydet ovat tutkimusten mukaan yrityksille kaikista merkittävin liikenneyhteys. Se selittyy sillä, että likimain jokaisessa matkaketjussa kuljetaan tieväylää pitkin. Osalle yrityksistä lentokentän läheisyys on todella merkittävä sijoittumistekijä.

Kaikki haastateltavat nimesivät saavutettavuuden tärkeäksi tekijäksi mietittäessä lentoaseman merkitystä alueelle. Saavutettavuus ei ole välttämättä kiinni matkan pituudesta vaan ennemminkin matkaan kuluva ajasta. Jos liikenneväylät ovat kunnossa ja kuljetusten aikataulut ovat hyvät, pidempikin matka sujuu joutuisasti. Nopeat, luotettavat ja tiheät liikenneyhteydet kompensoivat matkan pituutta. Vielä jos kustannukset ovat huokeat, se lisää matkojen määrää.

Kilpailukyky on osa kaupunkien ja alueiden arkea nykypäivänä. Kilpailu ja yhteistyö ovat kytköksissä toisiinsa. Niiden välissä on vuorovaikutusta ja tasapainoilua. Kilpailu on yksinkertaisimmillaan sitä, että pyrkii pärjäämään tehtävässä paremmin kuin muut. Alueiden välisessä kilpailussa kilpakumppanien määrittäminen on vaikeata. Mutta alueet voivat kilpailla vaikka yritysten ja asukkaiden sijoittumisesta tai liikennejärjestelmien rahoituksen saamisesta.

Haastateltavat toivat vahvasti esiin sen, että valtion tasolla pitäisi harkita tarkkaan, mihin investointeihin varoja laitetaan. Tampereen seudulla lentoaseman kehittämistä pidetään koko keski-Suomen ja mahdollisesti sitäkin laajemman alueen hyvinvoinnin pohjana. Kun kehittämisen painopiste on Tampereelta etelään päin, se kokoaa yhdyskuntarakennetta eikä luo omalta osaltaan erillisiä taajamasaarekkeitä. Yhdyskuntarakennetta kokoavat hankkeet tulevat kustannuksiltaan hajauttavia hankkeita halvemmiksi.

Tampere-Pirkkalan lentoaseman potentiaalia ei ole vielä täysin ymmärretty, ja siksi on vaikeata sanoa, mikä sen lopullinen merkitys on yritysten ja asukkaiden sijoittumisessa. Tällä hetkellä yli puolet matkailijavirrasta valuu Tampere-Pirkkalan lentoaseman ohi Helsinki-Vantaalle. Jos tästä määrästä edes osa saataisiin lisääntyvillä yhteyksillä jäämään Tampere-Pirkkalaan, saataisiin nostetta hankkeelle. Lentoyhtiöt kiinnostuisivat sitä kautta lisäämään tarjontaansa, ja se puolestaan herättäisi uusien matkustajien mielenkiinnon lähteä kentältä.

Lentoaseman merkitys on siis suuri alueelle. Hyödyt tulevat esille monesta eri näkökulmasta, muun muassa yritysten sijoittumisen kautta, saavutettavuuden puolelta sekä imagonluojana. Lentoasema vaikuttaa ensisijaisesti yritysmaailmaan, jossa matkustustarve voi olla päivän mittaiset matkat Eurooppaan ja takaisin. Matkailussa lentoaseman merkitys on suuri etenkin silloin, kun puhutaan tänne saapuvista ulkomaisista turisteista.

Toimijoiden vuorovaikutus on vuosien myötä lisääntynyt ja AiRRport-visio on lisännyt eri tahojen innokkuutta olla mukana kehittämässä aluetta. Haastateltujen mukaan tahdonvoima on löydetty ja hankkeeseen on sitouduttu hyvin. Aika näyttää, kuinka konkreettiset toimet sujuvat.

Paljon on tehtävää, ennen kuin Tampere-Pirkkalan lentoasema on Suomen kakkoskenttä ja merkittävä kansainvälinen toimija. Mahdotonta se ei kuitenkaan ole. Onnistuessaan täysimittaisesti se antaa nostetta koko maakunnalle ja koko keskiselle Suomelle ja antaa kansainvälistä näkyvyyttä koko maalle.

Hanke vaatii paitsi rahaa, myös uskallusta ja rohkeutta. Lisäksi tarvitaan yhä lujittuvampaa sitoutumista ja kulkemista suoraan määränpäättä kohti. Tarvittaessa on ajateltava vanhoista tavoista poiketen, että saadaan luoduksi jotain uutta.

### 6.3 Jatkotutkimusmahdollisuudet

Jos alkaisin tehdä tutkielmaa nyt uudestaan, keskittyisin varmasti enemmän elinkeinoelämän näkemyksiin ja kartoittaisin yrityksiltä suoraan, miten ne ovat hyötäneet sijainnistaan lähellä lentokenttää – ja toisaalta miksi jotkut yritykset ovat sijoittuneet kauemmas kentästä. Pohtisin, onko lentokentän läheisyys itsessään se tärkein tekijä, vai onko kyse enemmänkin siitä, että alueelle on kasautunut jo entuudestaan paljon yrityksiä. Lisäksi olisi mielenkiintoista saada selville, millä kriteereillä yritykset saavat tontteja alueelta, kuinka tarkasti katsotaan yritysten toimialaa tai toimintasädettä.

Luonnollisesti tulevaisuudessa kiinnostaa se, kuinka AiRRport-hanke etenee ja millä tavalla se otetaan vastaan paitsi yritysten niin matkailijoiden keskuudessa. Kuinka isoksi käyttöaste nousee? Minkälaisia lentoyhteyksiä kentälle saadaan? Entä kuinka kentän löytävät ulkomaiset matkailijat?

Mahdollisen omistajapohjan muuttumisen jälkeen on varmaankin syytä jonkun aikavälin jälkeen tarkastella muutoksen aiheuttamia vaikutuksia kentän käyttöasteeseen ja tuottavuuteen. Kiinnostava kysymys on myös se, onko omistuspuhjan muutoksella ollut aluekehityksen kannalta missä määrin merkitystä.

## LÄHTEET

Aalto, E. (2011). Alueellinen kehittäjäverkosto Tampereen lentoliikenteen edistäjänä. Pro gradu. Tampereen yliopisto.

AiRRport – Reconnecting Finland – Future AiRRport Concept. (2014) Viitattu 5.5.2015. [http://tampereenseutu-fi-bin.aldone.fi/@Bin/563d4261354815e914e7644c46b841ee/1430819508/application/pdf/2957065/%20%a742\\_AiRRport%20Concept\\_for%20presentation.pdf](http://tampereenseutu-fi-bin.aldone.fi/@Bin/563d4261354815e914e7644c46b841ee/1430819508/application/pdf/2957065/%20%a742_AiRRport%20Concept_for%20presentation.pdf)

AiRRport – Reconnecting Finland – Future AiRRport Concept – Phase II concept implementation. (2015). Viitattu 5.5.2015. [http://www.mal-verkosto.fi/filebank/1012-Virkkunen\\_AiRRportGroup\\_Asemanseutuseminaari\\_260315\\_Tikkurila.pdf](http://www.mal-verkosto.fi/filebank/1012-Virkkunen_AiRRportGroup_Asemanseutuseminaari_260315_Tikkurila.pdf)

AiRRport Reconnecting Finland – Future AiRRport Concept – Phase II concept implementation -julkistamistilaisuus (2015). Omat muistiinpanot.

Airport technology. Calgary International Airport Development Programme, Calgary, Canada. Viitattu 18.4.2015. <http://www.airport-technology.com/projects/calgary-international-airport-development/>

Alueiden kilpailukyky. (2011). Keskuskauppakamari. Viitattu 5.5.2015. [http://kauppakamari.fi/wp-content/uploads/2012/01/Alueiden\\_kilpailukyky\\_2011.pdf](http://kauppakamari.fi/wp-content/uploads/2012/01/Alueiden_kilpailukyky_2011.pdf)

ATAG. (2014). Aviation Benefits Beyond Borders. Viitattu 5.5.2015. [http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG\\_\\_AviationBenefits2014\\_FULL\\_LowRes.pdf](http://aviationbenefits.org/media/26786/ATAG__AviationBenefits2014_FULL_LowRes.pdf)

Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot (2010). Kanninen, V., Kontio, P., Mäntysalo, R. & Ristimäki, M. (toim.) Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja. Espoo: Aalto-yliopisto.

Facta. (1969). Tietosanakirja, osa 5. Helsinki: Tietosanakirja Oy.

Finavia (2014) Toimintaympäristön avaintekijänä lentoliikenteen kysyntä. Viitattu 18.4.2015. <http://vuosikertomus.finavia.fi/fi/2014/vuosi-2014/toimintaymparisto/toimintaymparisto-vuonna-2014/>

Flygskatt: en skatt på möten mellan människor. En konsekvensanalys. Föreningen Svenskt Flyg. Viitattu 6.5.2015. <http://www.svensktflyg.se/wp-content/uploads/2014/07/flygskatt-en-skatt-pa-moten-mellan-manniskor.pdf>

Framtidsstudie – Kalmar flygplats betydelse för utvecklingen i regionen. (2011). Laatinut Frit-hiof, M. Viitattu 6.5.2015. <http://www.rfkl.se/documents/rapporter/Trafik%20och%20infrastruktur/Flygplatsen%20i%20Kalmar%20-%20Framtidsstudie.pdf>

Graham, A. (2012). Managing airports. An international perspective. 3. painos. New York: Routledge.

Haapanen, L. (2015). Yhdellä pysähdyksellä vaikka Etelä-Afrikkaan” – Lufthansa avaa reitin Kittilästä Müncheniin. Yle Lappi, 2.4. Viitattu 11.5.2015. [http://yle.fi/uutiset/yhdella\\_pysahdyksella\\_vaikka\\_etela-afrikkaan\\_lufthansa\\_avaa\\_reitin\\_kittilasta\\_muncheniin/7906659](http://yle.fi/uutiset/yhdella_pysahdyksella_vaikka_etela-afrikkaan_lufthansa_avaa_reitin_kittilasta_muncheniin/7906659)

Halpern, N., & Bråthen, S. (2011). Impact of airports on regional accessibility and social development. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1145-1154.

Hanhijärvi, J. & Karppi, I. (2005) Eriytyvä ja erikoistuva alueellinen kehittäminen. Liikenneväyläpidon merkitykset alueellisessa kehittämisessä Etelä-Karjalassa, Pirkanmaalla, Pohjois-Pohjanmaalla ja Varsinais-Suomessa. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

Hansen, H. (2008) *The Urban Turn – and the Location Economic Activities*. Lund: Lundin yliopisto.

Helsingin kaupunki. Infopankki. Viitattu 17.4.2015. <http://www.infopankki.fi/fi/tampere/tietoa-tampereesta>

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. (2004). Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Helsinki University Press.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. (2007). Tutki ja kirjoita. 13., osin uudistettu painos. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Honkatukia, J., Tamminen, S. & Ahokas J. (2014). Suomi on jo palvelutalous. VATT Policy Brief. Viitattu 5.5.2015. [http://www.vatt.fi/file/policybrief/vatt\\_policybrief\\_12014.pdf](http://www.vatt.fi/file/policybrief/vatt_policybrief_12014.pdf)

Huovari, J., Jauhiainen, S., Kerkelä, L., Esala, L. & Härmälä, V.(2013). Alueiden yritys- ja elinkeinorakenteen muutos. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja, 13. Viitattu 5.5.2015. [https://www.tem.fi/files/39281/TEMjul\\_13\\_2014\\_web\\_04042014.pdf](https://www.tem.fi/files/39281/TEMjul_13_2014_web_04042014.pdf)

Hurskainen, T. (2005) Lempäälän kanava. Viitattu 18.4.2015. <http://kanaler.arnholm.nu/suomi/finland/lempaalaf.shtml>

IC-Aviation, Kaupallisen toiminnan kehittäminen. Viitattu 17.4.2015. <http://ic-aviation.com/fi/commercial-development/>

Iso tietosanakirja. (1934). Osa 7. Helsinki: Otava.

Jauhiainen J. S. (2000) Kaupunki, tila ja aluekehitys. Teoksessa Kurki S., Linnamaa R. & Sotaurata M. (toim.) 14 näkökulma alueelliseen kehittämiseen. Seinäjoen I aluekehitysseminaarin julkaisu. Tampere: Alueellisen kehittämisen tutkimusyksikkö.

Kaartinen, K. (2013) Suomen lentoliikenne vuonna 2030: neljä skenaariota. Diplomityö, Tampereen tekninen yliopisto.

Kalakoua, S., Psaraki-Kalouptsidib, V. & Mouraa, F. (2015). Future airport terminals: New technologies promise capacity gains. *Journal of Air Transport Management*. Vol 42. 203–212

Kalliosaari K. (2015). Lähtöselvitys jo rautatieasemalla ja lennossa maailmalle. Aamulehti N:o 50, 20.2., A6–A7.

Kammonen, T. J. (2011) ABC-ilmio Suomessa: ”Välttämätön ihmisille”. Uusi Suomi, 7.12. Viitattu 5.5.2015. <http://www.uusisuomi.fi/kotimaa/118455-abc-ilmio-suomessa-%E2%80%9D-valttamaton-ihmisille%E2%80%9D>

Kauppakamari. Viitattu 5.5.2015. <http://kauppakamari.fi/>.

Keskinen, J. Härmälästä maailmalle. Viitattu 17.4.2015. <http://www15.uta.fi/koskivoimaa/liikkuminen/1918-40/lento3.htm>

Keskinen, J. Tehtaan mukana kenttä Tampereelle. Viitattu 17.4.2015. <http://www15.uta.fi/koskivoimaa/liikkuminen/1918-40/lento1.htm>

Koski, K. (2008) Kuntatalous ja yhdyskuntarakenne. Helsinki: Ympäristöministeriö.

Kostiainen, J. (2001) Tarinoita ja tutkimuksia kaupunkimarkkinoinnista. Helsinki: Suomen Kuntaliitto

Kuka sanoo, että suomalainen hallinto olisi tehotonta? Euroopan ykkönen! (2014). Talouselämä 12.9. Viitattu 19.4.2015. [http://www.talouselama.fi/uutiset/kuka+sanoo+etta+suomalainen+hallinto+olisi+tehotonta+euroopan+ykkonen/a2265602?b=u\\_tekst](http://www.talouselama.fi/uutiset/kuka+sanoo+etta+suomalainen+hallinto+olisi+tehotonta+euroopan+ykkonen/a2265602?b=u_tekst)

Kärkkäinen, K. (2012). Lentoliikenne murroksessa – matkustajaliikenne vuonna 2050. Opinnäytetyö, Turun ammattikorkeakoulu. Viitattu 18.4.2015. [https://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/42660/Karkkainen\\_Kyosti.pdf?sequence=1](https://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/42660/Karkkainen_Kyosti.pdf?sequence=1)

Laakso S. & Loikkanen H. A. (2000) Yritysten sijoittuminen, asukkaiden liikkuvuus ja kaupunkialueiden vuorovaikutus. Helsinki: Kaupunkipolitiikan yhteistyöryhmän julkaisu 1/00.

Laakso S. & Loikkanen H. A. (2004) Kaupunkitalous. Johdatus kaupungistumiseen, kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouksien sijoittumiseen. Helsinki: Gaudeamus.

Lakso, T. (2000). Yrittäjien ja kehittämistyön vetäjien yhteistoiminta – haaste alueelliselle kehittämistyölle. Teoksessa 14 näkökulmaa alueelliseen kehittämiseen – Seinäjoen I aluekehitysseminaarin julkaisu. (Toim. Kurki, S & Linnamaa, R & Sotarauta, M.) Tampere: Alueellisen kehittämisen tutkimusyksikkö. 90–107.

Lapp, T. (2008) Halpalentotoiminnan rooli ja potentiaali Suomen lentoliikennejärjestelmässä. Tampereen tekninen yliopisto. Tutkimusraportti 71. Viitattu 22.4.2015. <http://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/halpalento.pdf>

Lentoliikenne navigoi rajussa murroksessa. (2011). Kaleva 7.8. Pääkirjoitus. Viitattu 18.4.2015. <http://www.kaleva.fi/mielipide/paakirjoitukset/lentoliikenne-navigoi-rajussa-murroksessa/428135/>

Liikennejärjestelmien kannalta hyvä yhdyskuntarakenne ja maankäyttö. (2005). Kirjallisuusselvitys maankäytön ja liikenteen vuorovaikutuksesta. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B:11. Helsinki: YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta.

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2011) Finavialle velvollisuus ylläpitää lentoasemaverkkoa. Viitattu 18.4.2015. <http://www.lvm.fi/tiedote/1235494/finavialle-velvollisuus-yllapitaa-lentoasemaverkkoa>



Liikenne- ja viestintäministeriö. (2015) Lentoliikennestrategian taustaraportti. Viitattu 10.4.2015. [http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=3759144&name=DLFE-26364.pdf&title=Julkaisu%20b-2015](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=3759144&name=DLFE-26364.pdf&title=Julkaisu%20b-2015)

Liikennevirasto (2015). Kasvukeskusten kestävä valinnat. Viitattu 5.5.2015. [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/pito/kasvukeskusten\\_kestavat\\_valinnat#.VUkhdJM3RZ4](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/pito/kasvukeskusten_kestavat_valinnat#.VUkhdJM3RZ4)

Linnamaa, R. (2004). Verkostojen toimivuus ja alueen kilpailukyky. Tampere: HAUS kehittämiskeskus Oy.

Lumijärvi T. (1983) Aluetaloustieteen perusteet. Aluetieteen tutkimuksia, sarja A, 5. Tampere: Tampereen yliopisto.

Maakuntakaava 2040. Viitattu 7.5.2015. <http://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/>.

Mustikkamäki, N. (2002) Alueiden kilpailukyky ja kehittämistoiminnan uudet haasteet. Kuntapuntari, 3. 3–7.

Mäki-Fränti, P. (2011) Liikennehankkeiden epäsuorien taloudellisten vaikutusten arviointi. Helsinki: Liikennevirasto. Viitattu 20.4.2015. [http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf3/lts\\_2011-02\\_liikennehankkeiden\\_epasuorien\\_web.pdf](http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2011-02_liikennehankkeiden_epasuorien_web.pdf)

Mäkinen, V. (2014). Puolen miljoonan ihmisen metropoli. Ylöjärven uutiset, 26.11. Viitattu 18.4.2015. <http://ylojarvenuutiset.fi/?s=puolen+miljoonan+ihmisen+metropoli>

Niiranen, K. (2010) Lentoliikenteen pitkän aikavälin tulevaisuus Euroopassa. Diplomityö. Tampereen tekninen yliopisto.

Oxford Economics, Economic Benefits from Air Transport in Finland (2011). Viitattu 5.5.2015. [http://www.barif.com/web\\_documents/benefits\\_of\\_aviation\\_-\\_finland\\_2011.pdf](http://www.barif.com/web_documents/benefits_of_aviation_-_finland_2011.pdf)

Osaaminen, innovaatiot ja kansainvälistyminen. (2003) Helsinki: Valtion tiede- ja teknologia-neuvosto.

Pajarinen, M. & Rouvinen, P. (2014) Kuka Suomessa kasvaa? – Rakennemuutos näkyy työllisyydessä, viennissä ja investoinneissa. EVA-analyysi. Viitattu 19.4.2015. <http://www.eva.fi/wp-content/uploads/2014/06/Kuka-Suomessa-kasvaa.pdf>

Park, Y (2003) An analysis for the competitive strength of Asian major airports, Journal of Air Transport Management, Vol 9. Issue 6. 353–360.

Pelkonen, A. (2008). Suomalainen kilpailuvaltio ja alueiden kilpailukyky. Suomi siirtymässä hyvinvointivaltiosta kohti kilpailuvaltiota. Kuntapuntari, 2. 3–6.

Piekkola, H. (2006). Alueiden panostaminen osaamiseen tuo kasvua – suuret kaupungit kilpailukykyisimpiä seutuja. Kuntapuntari, 1.

Pirkkalan elinkeinopoliittinen ohjelma (2012). Viitattu 5.5.2015. <http://pirkkala-fi-bin.aldone.fi/@Bin/54e97a3d150a0204c45db5df12ddb9e1/1430858875/application/pdf/2509734/Elinkeinopoliittinen%20ohjelma%20210212.pdf>

Pirkkalan kunta. Taskutieto. Viitattu 5.5.2015. [https://pirkkala-fi-d.aldone.fi/kunta\\_ja\\_hallinto/tietoja\\_kunnasta/](https://pirkkala-fi-d.aldone.fi/kunta_ja_hallinto/tietoja_kunnasta/)

Pirkkala-seura Ry. Haikan historiaa. Viitattu 17.4.2015. <http://www.pirkkala-seura.fi/historia-polut/haikan-historiaa/>

Pirkanmaan liitto. Viitattu 5.5.2015. <http://pirkanmaa.fi/>.

Pirkanmaan liitto (2015). Pirkanmaan hallitusohjelmataavoitteita. Viitattu 5.5.2015. [http://www.pirkanmaa.fi/files/files/edunvalvonta/pdf/pitka\\_versio\\_pirkanmaan\\_hallitusohjelmataavoitteet.pdf](http://www.pirkanmaa.fi/files/files/edunvalvonta/pdf/pitka_versio_pirkanmaan_hallitusohjelmataavoitteet.pdf)

Pyyny, P. (2011). Lentoasemien vaikutukset aluetalouteen – granger-kausaisuus analyysin sovellut. Pro gradu. Jyväskylän yliopisto, Kauppakorkeakoulu. Viitattu 5.5.2015. <https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/36914/URN%3aNBN%3afi%3ajyu-2011110811643.pdf?sequence=1>

Rundell, E. (2013). Matkaketjut liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa. Diplomityö. Aalto-yliopisto, Insinööritieteiden korkeakoulu.

Satakunnan Lennosto (2014) Viitattu 17.4.2015. [http://www.puolustusvoimat.fi/portal/puolustusvoimat.fi!/ut/p/c5/xZJbb5swGIZ\\_S39Aix3AwCUHQyBgwsE04SYKpNBwSFLCwuHXj1-SatE1rOmnq4u\\_y8avX3yMzMTPNYXvZ59t2fzxsK2bFxGhjzJA4twCUDEhEYLrhcmb4O-jAgmPj6J-4uHGXiNogEewlVAP8mjVi8wMTgoLFUOWAGGpVCKrAGrf\\_Q7frCJ-lnZgW4TVAMJ3MsR78YfTMMiUM0p3M03JEK7Vqwh46Nu4ByPQm9WVsEPcFgAK-kEI93D8mLmE9V7uG3BYD99SfzLjT\\_kb\\_Gr5Su\\_5fFG\\_t3UIYMPjgyYNRMLH20gOhwT\\_nB5PIfB7A3K6aBOWunGK7TIDjVISTS5n7SOxJ600netQ0BBR4o1aMNJawlGcB6c-ne7p1qC0zied6A6dww\\_vxHdwi-\\_gFvNf16l4UWhg1gWGHUnAxOpck3DI-myy8w55f84csJt4n9VOX1k\\_gieMBK7KSIAqiKAiSxDwnqaCoZ7PT5CSPUD2f63CU8ooqJn11VTFoU4TIa9WgS9ja6ybvestjwYtl28xJIDxnsrdwOVjwa9S7OMeZs5JVQU55meetIH6U5L Gz3mYufNxxHbXPWmPv6nJYISftsOtpFqBvprKRyr2\\_POFusSqbk3uy8PHN2mV-VYL3Ee09s-qHXM0kXyxSirVIJZmVliwPJ0qVJSrWPyKYYquHSJEZ-KPuXhMSdxd5sX5hTjWl9GIjH\\_si\\_G3Y\\_OHhO94OOwY!/dl3/d3/L2dBISEvZ0F-BIS9nQSEh/?pcid=0ef1a6004057878e8484cd51339495b4](http://www.puolustusvoimat.fi/portal/puolustusvoimat.fi!/ut/p/c5/xZJbb5swGIZ_S39Aix3AwCUHQyBgwsE04SYKpNBwSFLCwuHXj1-SatE1rOmnq4u_y8avX3yMzMTPNYXvZ59t2fzxsK2bFxGhjzJA4twCUDEhEYLrhcmb4O-jAgmPj6J-4uHGXiNogEewlVAP8mjVi8wMTgoLFUOWAGGpVCKrAGrf_Q7frCJ-lnZgW4TVAMJ3MsR78YfTMMiUM0p3M03JEK7Vqwh46Nu4ByPQm9WVsEPcFgAK-kEI93D8mLmE9V7uG3BYD99SfzLjT_kb_Gr5Su_5fFG_t3UIYMPjgyYNRMLH20gOhwT_nB5PIfB7A3K6aBOWunGK7TIDjVISTS5n7SOxJ600netQ0BBR4o1aMNJawlGcB6c-ne7p1qC0zied6A6dww_vxHdwi-_gFvNf16l4UWhg1gWGHUnAxOpck3DI-myy8w55f84csJt4n9VOX1k_gieMBK7KSIAqiKAiSxDwnqaCoZ7PT5CSPUD2f63CU8ooqJn11VTFoU4TIa9WgS9ja6ybvestjwYtl28xJIDxnsrdwOVjwa9S7OMeZs5JVQU55meetIH6U5L Gz3mYufNxxHbXPWmPv6nJYISftsOtpFqBvprKRyr2_POFusSqbk3uy8PHN2mV-VYL3Ee09s-qHXM0kXyxSirVIJZmVliwPJ0qVJSrWPyKYYquHSJEZ-KPuXhMSdxd5sX5hTjWl9GIjH_si_G3Y_OHhO94OOwY!/dl3/d3/L2dBISEvZ0F-BIS9nQSEh/?pcid=0ef1a6004057878e8484cd51339495b4)

Scandinavian 8 Million City. Viitattu 7.5.2015. <http://www.8millioncity.com/welcome-onboard>

Seppälä, R. (1998). Hyökkäävä puolustaja. Maakunnan selviytymistaistelu ja Tampereen kaupakamari 1918–1998. Helsinki.

Seudun kuntien yhteinen maapolitiikka – kuntien maapolitiikan yhteistyön mahdollisuuden ja haasteet. Viitattu 20.4.2015. [http://www.kommunerna.net/fi/asiantuntijapalvelut/mal/verkko-oppaat/maapolitiikan\\_opas/Documents/Seudun%20kuntien%20yhteinen%20maapolitiikka.pdf](http://www.kommunerna.net/fi/asiantuntijapalvelut/mal/verkko-oppaat/maapolitiikan_opas/Documents/Seudun%20kuntien%20yhteinen%20maapolitiikka.pdf)

Siltanen, M. (2015). Ryanairin päätös ei tullut yllätyksenä: ” Ei tietenkään mieli mettä keitä” Yle Tampere, 22.4. (Päivitetty). Viitattu 6.5.2015. [http://yle.fi/uutiset/ryanairin\\_paatos\\_ei\\_tullut\\_yllatysena\\_ei\\_tietenkaan\\_mieli\\_metta\\_keita/7926327](http://yle.fi/uutiset/ryanairin_paatos_ei_tullut_yllatysena_ei_tietenkaan_mieli_metta_keita/7926327).

Smyth, a., Christodoulou, G., Dennis, N. , AL-Azzawi, M., & Campbell, J. (2012) Journal of Air Transport Management. Vol 22. 53–59.

Somerpalo, S. (2006). Saavutettavuuden mittarit – Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. Viitattu 22.4.2015. [http://www.lvm.fi/fileserver/Julkaisuja%2013\\_2006.pdf](http://www.lvm.fi/fileserver/Julkaisuja%2013_2006.pdf)

STAT (2005). Rakennemuutos vie kohti erityisosaamista. [http://www.stat.fi/tup/tieto aika/tilaajat/ta\\_03\\_05\\_rakennemuutos.html](http://www.stat.fi/tup/tieto aika/tilaajat/ta_03_05_rakennemuutos.html)

Suomen Kuntaliitto. Maakuntien liitot. Viitattu 5.5.2015. <http://www.kunnat.net/fi/kunnat/maakunnat/Sivut/default.aspx>

Suomen puolesta ja Pirkanmaan hyväksi. Maakuntaneuvos Matti Hokkasen muistelmia kuudelta vuosikymmeneltä. (2009). Toim. Kunttu, T. Tampere: Kustannusosakeyhtiö Haulitorni Oy.

Tampere-Pirkkalan lentoaseman kehittäminen maan kakkoskenttänä. Pirkanmaan liitto. Viitattu 6.5.2015. <http://pirkanmaa.fi/fi/liikenne-lvm/tampere-pirkkalan-lentoaseman-kehittaminen-maan-kakkoskenttana>.

Tanskanen, J. (2015a). Pelko maakuntien lentoasemien yksityistämisestä väistyi – kentät säilyvät Finaviolla. Yle, 6.2. Viitattu 21.4.2015. [http://yle.fi/uutiset/pelko\\_maakuntien\\_lentoasemien\\_yksityistamisesta\\_vaistyi\\_kentat\\_sailyvat\\_finaviolla/7786886](http://yle.fi/uutiset/pelko_maakuntien_lentoasemien_yksityistamisesta_vaistyi_kentat_sailyvat_finaviolla/7786886)

Tanskanen, J. (2015b). Ryanair keskeyttää syksyllä lennot Tampereelle – Suomen ainoa reitti Lappeenrantaan. Yle uutiset, 14.4. (Päivitetty). Viitattu 6.5.2015. [http://yle.fi/uutiset/ryanair\\_keskeytaa\\_syksylla\\_lennot\\_tampereelle\\_\\_suomen\\_ainoa\\_reitti\\_lappeenrantaan/7925599](http://yle.fi/uutiset/ryanair_keskeytaa_syksylla_lennot_tampereelle__suomen_ainoa_reitti_lappeenrantaan/7925599)

Tekes. (2014). Työ- ja elinkeinoministeriön ja innovaatorahoituskeskus Tekesin välinen tulostavoiteasiakirja 2015– 2018. Viitattu 5.5.2015. <http://www.tekes.fi/globalassets/global/tekes/tulosohjaus/tulosop15-18.pdf>

Toimiva kaupunkiseutu – kuntalaisten, kuntien ja seutujen etu. (2009) Helsinki: Valtiovarainministeriö. Viitattu 5.5.2015. [http://www.2014.vm.fi/vm/fi/04\\_julkaisut\\_ja\\_asiakirjat/01\\_julkaisut/03\\_kunnat/20090506-Toimiv/turkuseelvitys\\_netti.pdf](http://www.2014.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/01_julkaisut/03_kunnat/20090506-Toimiv/turkuseelvitys_netti.pdf)

Trafi, Säädökset. Viitattu 27.4.2015. <http://www.trafi.fi/ilmailu/saadokset>

Tredea (2015a). Visit Tampere. Viitattu 5.5.2015. <http://visittampere.fi/>

Tredea (2015b). Tampere All Bright! Viitattu 5.5.2015. <http://www.tampereallbright.fi/>

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2009) Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Kuudes uudistettu painos. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Verne, Liikenteen tutkimuskeskus. Yhdistävä lentoliikenne. Viitattu 10.4.2015. <http://www.tut.fi/verne/tutkimusalueet/lentoliikenne/>

Vuola, M. (2012) Kaupallisen lentoliikenteen toimintaympäristön murros ja lentoliikenteen turvallisuus. TraFi. Luettu 18.4.2015. [http://www.trafi.fi/filebank/a/1351245723/ee-ba92bdd12f9a347698eed1016a9f6c/10512-5\\_Lentoliikenteen\\_toimintaympariston\\_murros\\_Vuola\\_261012.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1351245723/ee-ba92bdd12f9a347698eed1016a9f6c/10512-5_Lentoliikenteen_toimintaympariston_murros_Vuola_261012.pdf)

Widgrén, M., Alho, K., Kotilainen, M., Nikula, N. & Kaitila, V. (2007). Avautuva talous ja aluekehitys – suhteellinen etu ja kasautumisvoimat tuotannon sijoittumisen ohjaajina Suomessa. Elinkeinoelämäntutkimuslaitos, Keskustelunaiheita, no. 1113. Viitattu 5.5.2015. <https://www.etla.fi/wp-content/uploads/2012/09/dp1113.pdf>

Yeo, G-T., Wang, Y. & Chou, C-C. (2013). Evaluating the competitiveness of the aerotropolises in East Asia. *Journal of Air Transport Management*. Vol 32. 24–31.

Ympäristöministeriö. (2013a) Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet. Viitattu 5.5.2015. [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto\\_ja\\_kaavoitus/Maankayton\\_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset\\_alueiden\\_kayttotavoitteet](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset_alueiden_kayttotavoitteet)

Ympäristöministeriö. (2013b). Asemakaavoitus. Viitattu 5.5.2015. [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto\\_ja\\_kaavoitus/Maankayton\\_suunnittelujarjestelma/Asemakaavoitus](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Asemakaavoitus)

Ympäristöministeriö. (2013c). Yleiskaavoitus. Viitattu 5.5.2015. [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto\\_ja\\_kaavoitus/Maankayton\\_suunnittelujarjestelma/Yleiskaavoitus](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Yleiskaavoitus)

## **Kaaviot / Kuvat**

Aipro Oy. Viitattu 6.5.2015. [http://www.airpro.fi/toimipisteet\\_tamperepirkkala](http://www.airpro.fi/toimipisteet_tamperepirkkala)

AiRRport – Reconnecting Finland – Future AiRRport Concept. (2014) Viitattu 5.5.2015. [http://tampereenseutu-fi-bin.aldone.fi/@Bin/563d4261354815e914e7644c46b841ee/1430819508/application/pdf/2957065/%20%a742\\_AiRRport%20Concept\\_for%20presentation.pdf](http://tampereenseutu-fi-bin.aldone.fi/@Bin/563d4261354815e914e7644c46b841ee/1430819508/application/pdf/2957065/%20%a742_AiRRport%20Concept_for%20presentation.pdf)

AiRRport – Reconnecting Finland – Future AiRRport Concept – Phase II concept implementation. (2015). Viitattu 5.5.2015. [http://www.mal-verkosto.fi/filebank/1012-Virkkunen\\_AiRRportGroup\\_Asemanseutuseminaari\\_260315\\_Tikkurila.pdf](http://www.mal-verkosto.fi/filebank/1012-Virkkunen_AiRRportGroup_Asemanseutuseminaari_260315_Tikkurila.pdf)

Alueiden kilpailukyky. (2011). Keskuskauppakamari. Viitattu 5.5.2015. [http://kauppakamari.fi/wp-content/uploads/2012/01/Alueiden\\_kilpailukyky\\_2011.pdf](http://kauppakamari.fi/wp-content/uploads/2012/01/Alueiden_kilpailukyky_2011.pdf)

Finavia. Lentoliikennetilastot. Viitattu 17.4.2015 <http://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/tilastot/>

Hämeenkyrö osaksi HHT-kasvukäytävää. (2014). Viitattu 4.5.2015. <http://www.hameenkyro.fi/kuntainfo/ajankohtaista/?x32696=842339>

Park, Y (2003) An analysis for the competitive strength of Asian major airports, *Journal of Air Transport Management*, Vol 9. Issue 6.

Pirkanmaan liitto. Maakuntakaava 2040. Viitattu 7.5.2015. <http://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/Kaavakartta.jpg>

Rautateiden kuvakirja. Viitattu 6.5.2015. [http://m352.web.fc2.com/img/snb/vr/tampere-seinajoki-rata\\_seinajoki.jpg](http://m352.web.fc2.com/img/snb/vr/tampere-seinajoki-rata_seinajoki.jpg)

Tilastokeskus. Väestöennusteet. Viitattu 16.4.2015. [http://www.stat.fi/til/vaenn/2007/vaenn\\_2007\\_2007-05-31\\_tie\\_001.html](http://www.stat.fi/til/vaenn/2007/vaenn_2007_2007-05-31_tie_001.html)

## **LIITE 1**

### **Teemahaastattelurunko 1, kevät 2014**

#### **Taustoittavat**

- Organisaatiosi? Rooli organisaatiossa?
- Roolisi lentoaseman kehittämisessä?
- Onko organisaatiollasi muuta roolia kehittämisessä?
- Kauanko olet ollut mukana kehittämistyössä?
- Kauanko organisaatiosi on ollut mukana kehittämistyössä?
- Miksi lentoaseman kehittäminen on tärkeää?
- Minkä vision mukaan kehittämistyötä nyt tehdään?
  - Ovatko kehittämisen linjaukset muuttuneet ajan kuluessa?
- Minkälaisia toimijoita kehittämistyössä on mukana?

#### **Toimijoiden roolit**

- Onko eri toimijoilla erilaiset roolit?
- Mitä välineitä on käytössä?
- Ovatko toimijat itse määrittäneet roolinsa, vai onko kunta (tai kenties joku muu taho) vaikuttanut siihen?
- Onko Pirkkalan kunnasta otettu johonkin tahoön yhteyttä liittyen kehittämistyöhön?
- Pitäisikö kehitystyöhön saada jotain uusia tahoja?
- Kuinka sitoutunut olet/organisaatiosi on kehittämistyöhön?
- Onko kunnan kannalta mukana toimijoita, joiden rooli/sitoutuminen heikentää kehittämistä?
- Valtion rooli? Ministerin vaihtuminen..liikennevirasto? Ely? Lentoaseman johtajan vaihdos?
- Onko kunnalla nyt oikeanlainen rooli? Entä muiden toimijoiden roolit?

- Eri tahojen yhteistyön sujuminen?
- Mitä tällainen iso hanke merkitsee maankäytöllisessä mielessä kunnalle?
- Mitä iso hanke merkitsee seudulle?
- Mitä maankäytöllisesti on tehtävä, että noin iso hanke saadaan tehdyksi? Vastustus? → Kuinka päästään esteiden yli? Aikajänne? Talous – kuka maksaa?

### **Merkitys**

- mikä merkitys lentoasemalla nykyisellään on kunnalle? Vai voidaanko ajatella, että sillä voisi olla merkitystä vain sijaintikunnalleen..? Jos tulee kaavailtu lentokenttäkaupunki..?
- Minkälainen merkitys lentoasemalla koetaan olevan laajennuksen ja kehittämistyön jälkeen?
- Pirkkalan lentoasema? Tampereen lentoasema? Tampere-Pirkkalan lentoasema? Helsinki-Tampere lentoasema? → Onko imagollista merkitystä?
- Kunnan näkemys: onko lentoasemasta enemmän hyötyä kunnalle, seutukunnalle vai maakunnalle..? Vai peräti valtakunnallisesti?
- Miten kunta pystyy vaikuttamaan siihen, millainen merkitys lentoasemalla on? Olisiko helpompaa, jos olisi metropolialue?
- Minkälainen merkitys lentoasemalla on maakunnalle?
- Imagollinen? Asukkaita tuova (kuntaan, seutukuntaan, maakuntaan)? Yrityksiä vetävä?

### **Tulevaisuus**

- Mitkä seikat tukevat kehittämistyötä? Onko jotain uusia ideoita, joita vielä voisi käyttää kehittämistyössä?
- Entä mitkä haittaavat kehittämistyötä? Kuinka esteisiin pyritään löytämään ratkaisu?
- Mikä on Tampere–Pirkkalan lentoliikenteen tulevaisuus?
- Millä keinoin tulevaisuuteen voi vaikuttaa?
- Koska arvelet olevan valmista? Ovatko aikaisemmat kokemukset terminaalien uudistamisesta rohkaisevia..?
- Poikittaisväylien pakkolunastukset?
- Järjestelyratapiha?
- Tiestö, rautatie. Suorat yhteydet, liput lähtöpisteestä. Ratikka? Onko syöttöliikenteessä tarpeeksi vetovoimaa..? Vaatiiko toimiakseen nämä kaikki?

## Teemahaastattelurunko 2, kevät 2015

- Missä mennään nyt?
- Kokeilu alkaa rautatieasemalla? Mitä muuta?
- Rahoitus?
- Ollaanko jatkossakin osa lentoasemaverkostoa, vai onko mietitty erilaista omistus pohjaa?
- Mikä sai visioiden I–II välisen muutoksen aikaan?
- Mistä lähti tahdonvoiman muutos liikkeelle
- Ajavatko eri kehittäjäryhmät yhä oman taustaryhmänsä asioita (vrt. vuoteen 2011, Aallon tutkielma)?
- Vallalla käsitys, että Tampereen vetovoima ruokkii itse itseään – onko vaarana, että homma lysähtää?
- Puhuvatko kehittämiseen osallistuvat tahot samaa kieltä nyt?
- Onko hanke enemmän kilpailukykyä/saavutettavuutta tukeva?
  - Vai aluekehittämisen kannalta merkittävä?
  - Vai haetaanko tässä enemmän tasapainottavaa linjaa, Helsingin seudun ns. ylivoimalle?
- Ryanair keskeyttää lennot syksyllä: miten tämä vaikuttaa?

## LIITE 2

### Haastattelut

Auvinen, Oskari. Kangasalan kunnanjohtaja.	15.5.2014
Halme, Esa. Pirkanmaan liitto, maakuntajohtaja	29.4.2014
Jääskeläinen, Matti . Pirkkalan kunnan maankäyttöjohtaja	5.5.2014
Koponen, Mikko. Pirkanmaan liitto, aluekehityssuunnittelija	29.4.2014
Mäntynen, Jorma. TTY, professori	8.4.2014, 14.4.2015
Ojala, Harri. Tampereen kauppakamari.	14.5.2014
Rissanen, Helena. Pirkkalan pormestari.	5.5.2014