Tampereen yliopisto

Juuso Salomaa

KÄYTÄNNÖLLISTÄ TARVETTA, MONIMUTKAISTA BYROKRATIAA JA SUURIA HAAVEITA

Tampere-Pirkkalan lentokentän selvitystyö, suunnittelu ja rakentaminen 1950-luvun puolivälistä 1980-luvun alkuun

Yhteiskuntatieteiden tiedekunta
Pro gradu -tutkielma
Heinäkuu 2025

TIIVISTELMÄ

Juuso Salomaa: KÄYTÄNNÖLLISTÄ TARVETTA, MONIMUTKAISTA BYROKRATIAA JA SUURIA HAAVEITA – Tampere-Pirkkalan lentokentän selvitystyö, suunnittelu ja rakentaminen 1950-luvun puolivälistä 1980-luvun alkuun
Pro gradu -tutkielma
Tampereen yliopisto
Historian tutkinto-ohjelma
Heinäkuu 2025

Tässä tutkimuksessa käsittelen Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentamiseen johtaneita syitä, uuden lentokentän 1950-luvun puolivälistä alkanutta tutkimus- ja selvitysprosessia, sekä lentokentän rakennushankkeen etenemistä töiden valmistumiseen 1980-luvun alkuvuosina. Tutkimukseni tarkastelee lentokenttähankkeen vaiheiden ohella hankkeessa mukana olleiden paikallisten, alueellisten ja valtiollisten toimijoiden motiiveja hanketta kohtaan, sekä näiden eri toimijoiden välisiä suhteita ja niiden ilmenemistä tutkimuksessani käytetyssä aineistossa.

Aiheeltaan tutkimukseni liittyy varsin vähän tutkittuun Suomen lentoliikenteen liikennehistoriaan, joka sisältää myös kirjalliseen muistitietohistoriaan liittyvää lähdeaineistoa. Tutkimukseni lähdeaineistona toimii muun muassa Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan aineistot, Tampereen seutukaavaliiton lentoliikennettä käsittelevät aikalaisjulkaisut, sekä Tampere-Pirkkalan lentokenttähankkeeseen liittyvät muistelmat ja muistelut, joiden perusteella selvitän hankkeen etenemistä, ja siinä mukana olleiden toimijoiden näkemyksiä ja motiiveja hankkeeseen ja sen toisiin osapuoliin liittyen.

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentamisen pääsyynä voidaan pitää Tampereen Härmälän monien liikenteellisten ongelmien vaivaaman lentokentän muuttumista epäsoveliaaksi 1900-luvun puolivälissä yhä vahvemmin suihkukoneisiin siirtyneelle lentoliikenteelle. Tämä käynnisti yli vuosikymmenen kestäneen selvitystyön uuden lentokentän rakentamisen mahdollisuuksista Tampereen seudulle. Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennushanke ja sen toteuttaminen oli tiukan poliittisen debatin kohteena, jossa vastakkain asettuivat koko Suomen mittakaavaan keskittyvä valtiollinen määräraha- sekä liikennepolitiikka, ja Tampereen seudun paikallisten toimijoiden intressit alueelle taloudellisesti ja liikenteellisesti tärkeäksi koetun kansainvälisen liikenteen mahdollistavan lentokentän saamiseksi Pirkanmaalle.

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennushanketta koskeneissa muisteluissa esille nousivat voimakkaat narratiivit erityisesti Tampereen seudun paikallisten toimijoiden ja valtion Ilmailuhallituksen välisestä vastakkainasettelusta. Ilmailuhallitus nähtiin Tampereen uuden lentokentän vastustajana, jonka intresseissä oli aluekenttien rakentamisen sijaan Suomen päälentokentän Helsinki-Vantaan kehittäminen. Tampereen paikallisilla toimijoilla kuten Tampereen seutukaavaliitolla oli suuria suunnitelmia Tampereen lentokentän muodostumisesta Helsinki-Vantaan kilpailijaksi tai sisarkentäksi, mutta tämä ei lopulta toteutunut, vaikka uuden lentokentän rakentamista pidettiinkin Tampereen seudulla suurena voittona ja sijoituksena tulevaisuuteen.

Avainsanat: Tampere-Pirkkalan lentokenttä, ilmailu, lentoliikenne, liikennehistoria, liikennepolitiikka, muistitietohistoria, Tampereen seutukaavaliitto, Tampereen kaupunki, Ilmailuhallitus, Ilmavoimat, Satakunnan lennosto, Tampere, Pirkkala, Pirkanmaa.

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck -ohjelmalla.

ABSTRACT

Juuso Salomaa: PRACTICAL NEEDS, COMPLEX BUREAUCRACY AND BIG DREAMS – The study, design and construction of the Tampere-Pirkkala Joint-use Airport from the mid-1950s to the early 1980s
Master's thesis
Tampere University
Degree Programme in History
July 2025

In this study, I discuss the reasons that led to the construction of Tampere-Pirkkala Join-use Airport, the study and research process for the new airport that began in the mid-1950s, and the progression of the airport construction project until its completion in the early 1980s. In addition to the look into the phases of the airport project, my study examines the motivations of the local, regional and state actors involved and their views towards the project, as well as the relationships between these different actors as presented by the source materials used in my study.

My research is related to the relatively little-studied history of Finnish air transportation and also includes source material related to study of written oral history and study of remembrance. The source material for my research includes archival materials of the Tampere-Pirkkala Airport Construction Committee, contemporary publications from the Tampere Regional Planning Association (Tampereen seutukaavaliitto) on the topic of air transportation, and memoirs and reminiscences related to the Tampere-Pirkkala Airport project, on the basis of which I will examine the progression of the project, and the views and motives of the actors involved in it regarding the project and its other parties.

The main reason for the construction of Tampere-Pirkkala Airport can be considered the fact that the old Tampere Airport in Härmälä which was plagued by many problems, became unsuitable for air traffic, which had increasingly shifted to jet aircraft in the mid-20th century. This initiated a study that lasted more than a decade on the possibilities of building a new airport for the Tampere region. The Tampere-Pirkkala Airport construction project was the subject of a tight political debate, in which the national budget and transport policy focused on the scale of entire Finland conflicted with the interests of local actors in the Tampere region in obtaining an airport that would enable international traffic, which was considered important for the region in terms of economy and transport.

In the recollections regarding the Tampere-Pirkkala Airport construction project, strong narratives emerged about the perceived confrontation between local actors in the Tampere region and the state Civil Aviation Authority (Ilmailuhallitus). The Civil Aviation Authority was seen as an opponent of the new Tampere airport, whose interests were in the development of Finland's main airport, Helsinki-Vantaa, instead of building new regional airports. Local actors in Tampere, such as the Tampere Regional Planning Association, had big plans for Tampere Airport to become a competitor or twin to Helsinki-Vantaa Airport, but this did not ultimately come to fruition, even though the construction of the new airport was considered a great victory and investment for the future of the Tampere region.

Keywords: Tampere-Pirkkala Airport, Aviation, Air Traffic, History of Transportation, Transportation policy, Written Oral History, Tampere Regional Planning Association, City of Tampere, Finnish Civil Aviation Authority, Finnish Air Force, Satakunta Air Wing, Tampere, Pirkkala, Pirkanmaa region.

The originality of this thesis has been checked using the Turnitin OriginalityCheck service.

TEKOÄLYN KÄYTTÖ OPINNÄYTTEESSÄ

Opinnäytteessäni on käytetty tekoälysovelluksia:

☒ Ei
☐ Kyllä

Olen tietoinen siitä, että olen täysin vastuussa koko opinnäytteeni sisällöstä ja hyväksyn vastuun mahdollisista eettisten ohjeiden rikkomuksista.

SISÄLLYS

1 JOHDANTO ... 6

1.1 Aiheen aiempi tutkimus ... 8
1.2 Tutkimusaiheen rajaus ... 10
1.3 Rakenne, tutkimustehtävä ja tutkimuksen menetelmät ... 12
1.4 Tutkimuksessa käytetyt lähteet ja kirjallisuus ... 14
1.5 Tutkimuksen eettiset näkökulmat ... 19
1.6 Tutkimukselle olennainen käsitteistö ... 20

2 TAMPEREEN TARVE UUDELLE LENTOKENTÄLLE JA UUDEN KENTÄN SELVITYSTYÖ ... 24

2.1 Tampereen vanha lentokenttä ... 24
2.2 Härmälän sijainti rajoittaa lentokentän kehittämistä ... 26
2.3 Rahoitus, vastuunjako ja politiikka Härmälän kentän ongelmina ... 30
2.4 Satakunnan lennosto etsii uutta tukikohtaa ... 34
2.5 Seutusuunnitteluliitto ja seutukaavaliitto ... 38
2.6 Uutta lentokenttää koskeva selvitystyö alkaa ... 39
2.7 Kolme parasta vaihtoehtoa uuden lentokentän sijainniksi ... 43
2.8 Pirkkala valikoituu uuden lentokentän sijoituspaikaksi ... 46
2.9 Uusia lentokenttiä ei Suomeen tarvita? ... 49

3 PÄÄTÖS UUDESTA LENTOKENTÄSTÄ JA LENTOKENTTÄHANKKEEN POLIITTISET ULOTTUVUUDET ... 54

3.1 Seutukaavaliiton oma tutkimus puolustaa lentokenttähanketta ... 54
3.2 Tampereen lentokenttätutkimuksen tekemät arviot ja laskelmat ... 58
3.3 Neljä kehitysvaihtoehtoa Tampereen uudelle lentokentälle ... 63
3.4 Uuden lentokentän tulevaisuusnäkymät ja kannattavuus ... 65
3.5 Tampereen lentokenttätutkimuksen tulokset ... 80
3.6 Valtio tekee periaatepäätöksen uudesta lentokentästä ... 85
3.7 Politiikka ja uuden lentokentän merkittävät tukijat ... 88
3.8 Tamperelaisten ja Ilmailuhallituksen eriävät intressit ... 93

4 TAMPERE-PIRKKALAN LENTOKENTÄN RAKENNUSTYÖT JA KENTÄN VALMISTUMINEN ... 101

4.1 Lentokentän maa-alueet lunastetaan Tampereen aloitteesta ... 101
4.2 Lentokenttäsuunnitelmien säätäminen ja rakennuttajan vaihto ... 105
4.3 Ilmailuhallituksen pedanttisuus lentokenttätöiden hidasteena ... 113
4.4 Tampere-Pirkkalan lentokentän vastustus ja valitukset ... 120
4.5 Uusi lentokenttä yhdistelmänä pitkäikäistä ja tilapäistä ... 128
4.6 Pidennetty kiitotie - Tampereen sijoitus tulevaisuuteen ... 134
4.7 Lentokenttä Tampereen voittona ja Ilmailuhallituksen tappiona ... 139
4.8 Mitä uusi lentokenttä lopulta maksoi valmistuessaan? ... 142
4.9 Tampere-Pirkkalan lentokenttä avautuu keskeneräisenä ... 146

5 LOPPUPÄÄTELMÄT ... 152

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS ... 156

LIITTEET ... 167

1 JOHDANTO

Tampere-Pirkkalan lentokenttä on ollut osa suomalaista liikenneinfrastruktuuria vuodesta 1979[1] lähtien ja mielestäni sen olemassaolo vaikuttaa olevan monille nykypäivän ihmisille arkinen itsestäänselvyys. Tämän Tampereen *uuden* lentokentän avajaisista tulee kuitenkin vierähtäneeksi vuoden 2025 lokakuussa jo 46 vuotta.

Kentän historia ja sen rakentamiseen johtanut pitkä selvitys- ja suunnitteluprosessi poliittisine *kädenvääntöineen* olivat minulle 1990-luvulla syntyneenä varsin tuntematon aihe. Tampere-Pirkkalan lentokentästä ei löytynyt tiedonjanoani tyydyttämään minkäänlaista kirjoitettua historiaa tai historiikkia, joten päädyin rajatussa muodossa valitsemaan lentokentän vaiheiden tutkimisen oman historian pro gradu -työni aiheeksi. Tutkimustyöni aikana Tampere-Pirkkalan lentokentän historian kokonaiskuva tuli minulle varsin tutuiksi, mutta sen kokoaminen ja hahmottaminen vaati useiden eri teosten, julkaisujen ja arkistomateriaalien läpikäymisen.

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentamisen taustat ja varhaisemmat vaiheet ovat saattaneet tähän mennessä elää aikalaisten *kollektiivisessa*, eli niin sanotussa *sosiaalisessa* tai *yleisessä muistissa.*[2] Muistavista aikalaisista nuorimmatkin ovat tähän päivään mennessä ehtineet vähintään ylittämään keski-iän. Tämän lisäksi monet lentokenttäprojektissa itse mukana olleet ja varsinkin lentokentän varhaiset selvitystyöt tehneet henkilöt ovat jo ehtineet siirryttyä ajasta ikuisuuteen.

Nykyään Tampere-Pirkkalan lentokenttä on merkittävä osa Tampereen seudun ja eteläisen Suomen liikenneverkostoa. Pirkanmaan lentoliikenteen

---

[1] Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:19, 21.1.1980, s 1–2.
[2] Korkiakangas, 'Etnologisia näkökulmia muistiin ja muisteluun', Teoksessa Fingerroos et al. (toim.), 2006, s. 126–127.

keskuksena sitä on luonnehdittu paikallisten päättäjien toimesta alueen matkailun ja elinkeinoelämän kannalta merkittäväksi alueelliseksi kilpailuvaltiksi ja vetovoimatekijäksi.[3]

Viime vuonna 2024 Tampereen lentoliikenne oli kokonaismatkustajamäärältään Suomen kahdeksanneksi vilkkainta ja kansainvälisten matkustajien määrällä mitattuna Suomen viidenneksi vilkkainta.[4] Vielä muutamaa vuotta aikaisemmin vuonna 2022 Tampere-Pirkkalan lentokenttä oli kokonaismatkustajamäärältään koko Suomen kuudenneksi vilkkain ja kansainvälisten matkustajien määrällä mitattuna Suomen kolmanneksi vilkkain lentokenttä pääkaupunkiseudun Helsinki-Vantaan lentokentän ja Lapin hiihtokeskusten turistiliikennettä palvelevan Kittilän lentokentän jälkeen.[5]

Lentorahdin osalta Finavian julkaisemat viimeisimmät tilastot kertovat vain Helsinki-Vantaan lentokentän ja koko muun Suomen yhteenlasketut luvut, joten rahdin tämänhetkisestä merkityksestä Tampere-Pirkkalan lentokentälle ei voida tehdä suoria johtopäätöksiä.[6] Lentorahdin merkityksen kasvusta tulevaisuudessa kertoo kuitenkin Tampere-Pirkkalan lentokentälle helmikuun lopulla 2025 valmistunut Dachser Finland Oy:n logistiikkakeskus.[7]

Saksalaisen logistiikka-alan suuryrityksen Dachserin mukaan heidän suomalaisen tytäryhtiönsä uusi logistiikkakeskus tulee sujuvoittamaan Pirkanmaan seudun ja koko keskisen Suomen tavaraliikennettä. Uuden miljoonainvestoinnin taustalla kerrottiin olevan Tampere-Pirkkalan ympärivuorokautisesti toimivan lentokentän keskeinen sijainti ja mahdollisuus tavoittaa jopa 85 % Suomen asukkaista saman päivän aikana. Ulkomaan lentorahdin käsitteleminen Tampere-Pirkkalan lentoasemalla tarkoittaa tavaran toimitusaikojen lyhenemistä ja sitä, ettei rahtia tarvitse enää kuljettaa muualta Suomesta yön yli pääkaupunkiseudulle lentorahtaamista varten ja toisin päin.[8]

Tampere-Pirkkalan lentokenttä toimii myös Suomen Ilmavoimien sotilaslentokenttänä ja on Satakunnan lennoston päätukikohta. Sotilaskenttänä

---

[3] Kivistö-Haverinen, 2015, s. 3–4.
[4] Finavian liikennetilastot 1998–2024 Finavian verkkosivuilla.
[5] Finavian liikennetilastot 1998–2024 Finavian verkkosivuilla.
[6] Finavian liikennetilastot 1998–2024 Finavian verkkosivuilla.
[7] Kuusisto, ’Dachserin Tampere-Pirkkalan logistiikkakeskus on aloittanut toimintansa’, *Dachser Finland Oy*, 27.2.2025.
[8] Peltola & Laitinen, ’Saksalaisyhtiöllä merkittävä rakennushanke Tampere-Pirkkalan lentokentällä’, *Aamulehti*, 26.5.2023.

Tampere-Pirkkalan lentokentän merkityksen arvioidaan tulevina vuosina kasvavan entisestään Suomen Nato-jäsenyyden myötä ja pelkästään Ilmavoimien uusien F-35-hävittäjien käyttöönotto on tuomassa Tampere-Pirkkalan lentokentälle miljoonien eurojen arvoisia lisäinvestointeja. Muutaman viimeisen vuoden aikana kentän sotilaslentoliikenne on vilkastunut varsinkin erilaisten Suomessa pidettyjen kansainvälisten harjoitusten myötä ja Pirkkalan toimiessa Suomesta Ukrainaan lahjoitettavan sotilasmateriaaliavun logistisena välietappina.[9] Pirkkalan tukikohtaa on myös ehdotettu sotilasliitto Naton yhteisten lentotiedustelujoukkojen pohjoiseksi tukikohdaksi.[10]

Mielestäni tämän keskeisellä paikalla sijaitsevan tärkeän ilmailukeskuksen ja liikenteen solmukohdan rakentamisen taustat sekä varhaisten vaiheiden historia ansaitsivat tulla lähemmän tarkastelun alaisiksi. Koin, että aika aiheen tutkimiselle alkoi olla kypsä, koska kentän avautumisesta on ehtinyt jo kulua lähemmäs puoli vuosisataa aikaa. Mielestäni Tampere-Pirkkalan lentokentän merkityksen voidaan katsoa olevan nykytilanteen ja lähitulevaisuuden suunnitelmien valossa nyt 2020-luvun puolivälin näkökulmasta kenties suurempi kuin koskaan aikaisemmin sen historiassa.

1.1 Aiheen aiempi tutkimus

Akateemisen historiantutkimuksen kautta ajateltuna Tampere-Pirkkalan lentokentän historian voidaan mieltää kytkeytyvän lähimmin liikennehistorian tutkimusalaan. Liikennehistorian tutkimus on ollut Suomen tiedekentällä varsin vähäistä suhteessa sen yhteiskunnalliseen merkittävyyteen.[11]

Akateemisen liikennehistorian osa-alueista lentoliikenteen historia on kenties Suomessa kaikista vähiten tutkittu ja siitä on tehty vain muutamia varteen otettavia tutkimuksia, jotka nekin ovat keskittyneet lähinnä ilmailuviranomaisten ja lentoyhtiöiden historiaan.[12] Tampere-Pirkkalan lentokentästä ei ole tietojeni

[9] Korpela, ’Näin Nato vaikuttaa lennoston toimintaan Pirkkalassa’, *Aamulehti,* 17.5.2022.
[10] Salmi & Laitinen, ’IL: Pirkkala ehdolla uuden Nato-tukikohdan sijoituspaikaksi’, *Aamulehti* 7.11.2024.
[11] Nenonen, ’Liikennehistorian tutkimus Suomessa – näkökohtia menneestä ja tulevasta’, *Tekniikan Waiheita* 3/2018, 2018 s. 39.
[12] Nenonen, ’Liikennehistorian tutkimus Suomessa – näkökohtia menneestä ja tulevasta’, *Tekniikan Waiheita* 3/2018, 2018, s. 45.

mukaan koskaan tehty mitään historian tutkimusalaan liittyvää tieteellistä tutkimusta.

Tampere-Pirkkalan lentokenttää käsitteleviä akateemisia tutkimuksia löytyy kuitenkin jonkin verran muilta tieteenaloilta. Näiden tutkimusten aiheet ovat keskittyneet lähinnä kaupunki- ja aluesuunnitteluun, johtamiseen, liikennesuunnittelullisiin ja liiketaloudellisiin näkökulmiin sekä rakentamiseen liittyviin insinöörinäkökulmiin. Vaikka liikennehistoriasta ja varsinkin lentoliikenteen historiasta tehdystä tutkimuksesta vain hyvin pieni osa on ollut yliopistoissa rahoitettua akateemista tutkimusta, yritysten, yhdistysten, liikennealan viranomaistoimijoiden sekä erilaisten järjestöjen panos liikenteen historian tutkimukseen on ollut sitäkin merkittävämpää[13].

Suomessa on julkaistu sadoittain liikennehistoriaan aiheiltaan liittyviä artikkeleita ja teoksia, joista merkittävä osa ei ole ollut yliopistossa historian tutkimukseen koulutettujen henkilöiden tekemiä, vaan liikennehistoriaan liittyvistä aiheista kiinnostuneita eri alojen harrastajien kirjoittamia. Harrastuspohjalta tehtyjen historiikkien sisällöt ovat usein keskittyneet suppeammin esimerkiksi tiettyjen kulkuvälineiden, liikennemuotojen tai liikenteeseen liittyvien organisaatioiden historiaan. Akateemisen tutkimuksen ulkopuolisina tuotoksina niissä on harvoin noudatettu tieteelliselle työlle asetettuja vaatimuksia esimerkiksi lähteisiin viittaamisen osalta.[14]

Näiden tekstien erona tieteellisen liikennehistorian tutkimukseen on myös se, että harrastehistorioitsijat harvoin käsittelevät usein enemmän teknisiin yksityiskohtiin keskittyvissä töissään niiden liikenteen yhteyksiä muuhun yhteiskuntakehitykseen. Liikennehistorian aiheista kirjoittavat harrastehistorioitsijat eivät kuitenkaan ole puutteistaan huolimatta asiantuntemattomia mitä tulee heidän käsittelemiinsä aiheisiin. Monilla kirjoittajilla on päinvastoin monesti tutkimiensa liikennehistoria-aiheiden suhteen laajaa asiantuntijuutta ja ammattitaitoa.[15]

---

[13] Nenonen, ’Liikennehistorian tutkimus Suomessa – näkökohtia menneestä ja tulevasta’, *Tekniikan Waiheita* 3/2018, 2018, s. 41.
[14] Nenonen, ’Liikenneinfrastruktuuri historian tutkimuksen kohteena’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.), 2020, s. 17.
[15] Nenonen, ’Liikenneinfrastruktuuri historian tutkimuksen kohteena’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.), 2020, s. 17.

Tämä liikennehistorian aiheiden tutkimisen epäakateemisuus ja harrastuspohjaisuus näkyy myös omaa työtäni varten läpi käymässäni kirjallisuudessa. Monien tässä työssä viittaamieni kirjojen ja lähteiden julkaisijoiden joukosta löytyy erilaisia liittoja, järjestöjä ja kiltoja. Myös monet ilmailun historiasta kirjoittaneiden teosten tekijät ovat olleet ilmailuaiheiden parissa työn sekä harrastuksen kautta toimineita, eivätkä varsinaisia koulutettuja historiatutkijoita.

Oman tutkimusaiheeni kohdalla aihetta käsittelevän kirjallisuuden puute ulottuu akateemisten tekstien lisäksi myös harrastajapohjalta tehtyihin vähemmän akateemisiin julkaisuihin. Tampere-Pirkkalan lentokentän historiasta ei ole vielä olemassa myöskään minkäänlaista tietokirjahistoriikkia tai muutakaan aihetta käsitelevää vähemmän akateemista julkaisua. Lähimmät Tampere-Pirkkalan lentokentän vaiheisiin, aihetta ohimennen käsitellen muistelmien lisäksi, edes vähäisissä määrin viittaavat lentoliikenteen ja ilmailun historiaa tarkastelevat teokset käsittelevät Tampereen lentoliikennettä ennen Tampere-Pirkkalan lentokentän käyttöönottoa,[16] ja tai Satakunnan lennoston vaiheita Porin lentokentällä ennen lennoston Pirkkalaan muuttoa.[17]

1.2 Tutkimusaiheen rajaus

Tässä työssä keskityn tarkastelemaan erityisesti Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennushanketta, jonka pääasialliseksi ajalliseksi kestoksi olen karkeasti rajannut vuosien 1954–1982 välisen ajanjakson. Hanke voidaan vielä erikseen jakaa kahteen pääosaan, vuosien 1954–1969 välille sijoittuvaan selvitysvaiheeseen ja vuosien 1969–1982 välillä tapahtuneeseen suunnittelu ja rakennusvaiheeseen.

Tässä tutkimuksessa varsinaisen lentokenttähankkeen alkupisteenä pidän Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliiton alulle panemaa ensimmäistä Tampereen uuden lentokentän sijoittamista koskevaa selvitystä vuodelta 1954, jonka takia seutusuunnitteluliitto otti yhteyttä valtion Tie- ja

[16] Uolamo, 2004.
[17] Uhari, 2009 & 2011.

vesirakennushallituksen (TVH)[18] lentokenttäosastoon ja Tampereen lähialueen kuntiin asian edistämiseksi[19].

Tampere-Pirkkalan lentokenttää varten tehdyt ennakkoselvitykset kulminoituvat vuonna 1969 Tampereen seutukaavaliiton julkaisemaan Tampereen lentokenttätutkimukseen[20], sekä Suomen hallituksen marraskuussa 1969 tekemään periaatepäätökseen Tampereen uuden lentokentän rakentamisesta. Periaatepäätöksessä tavoiteajaksi rakennustöiden aloitukselle asetettiin vuosi 1975.[21]

Kentän tarkempi suunnittelu ja rakennustöiden valmistelu tehtiin 1970-luvun alussa.[22] Rakennustöiden aloittaminen kuitenkin viivästyi annetusta tavoiteajasta kahdella vuodella valtion tiukan taloudellisen tilanteen takia ja työt päästiin aloittamaan loppuvuodesta 1977.[23] Uuden lentokentän avajaiset pidettiin 1.10.1979, jolloin kaupallinen- ja sotilaslentoliikenne Tampereen Härmälän kentältä siirtyi Tampere-Pirkkalan kentälle.[24]

Määrittelen kuitenkin työssäni lentokenttähankkeen valmistumisen Tampereen kaupunginarkistosta löytyvän Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan aineiston mukaan. Rakennustoimikunnan aineistossa todettiin viimeisten kenttää varten Tampereen kaupungin ja valtion välisessä rakennuttamissopimuksessa määriteltyjen töiden valmistuneen alkuvuoteen 1982 mennessä, jolloin toimikunnan toiminta voitiin lopettaa.[25]

Tuon tässä työssä esille myös hieman edellä mainitun Tampere-Pirkkalan lentokenttähankkeesta esittämäni ajallisen rajauksen ulkopuolisia tapahtumia. Hanketta edeltäneen ajan käsitteleminen aiheesta tehdyn kirjallisuuden[26] kautta auttaa osaltaan taustoittamaan uuden lentokentän rakennushanketta ja kentän valmistumisen jälkeisen ajan tarkasteleminen auttaa arvioimaan hankkeen

---

[18] Tie- ja vesirakennushallituksen (TVH) hallinnollisia tehtäviä jatkaa nykyinen Väylävirasto. Nykyisellään sillä ei ole rakennus- ja kunnossapitotoimintoja, vaan on myyty pois valtion omistuksesta: ks. lähde Tie- ja vesirakennushallituksen organisaatiohistoria Kansalliskirjaston Finna aineistopalvelun verkkosivuilla.
[19] Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliitto (TLSL), Julkaisu A 9, 1955. s. 19–20.
[20] Tampereen seutukaavaliitto (TSKL), Julkaisu B 1, 1969.
[21] Uolamo, 2004, s. 248–250.
[22] Ilmailuhallitus, 1982, s. 12.
[23] Uolamo, 2004, s. 248–250.
[24] Ilmailuhallitus, 1982, s. 12.
[25] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Kokouskutsut ja esityslistat, Esityslista Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan 7.1.1982 järjestettävälle kokoukselle.
[26] Pakarinen & Rajalainen, 1998, ja Uhari, 2009 & 2011, ja Uolamo, 2004.

toteutumista esimerkiksi kentän selvitystyöhön ja rakennuttamisen aikaisiin suunnitelmiin verrattuna.

Yhtenä keskeisenä motivaationa tämän tutkimusaiheen valitsemiselle oli helposti saatavilla olevan tiedon puute Tampere-Pirkkalan lentokentän historiasta. Koska oma pro gradu -työni keskittyy vain Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentamiseen johtaneeseen prosessiin ja aivan kentän varhaisimpaan historiaan, laajempi tutkimus muutaman vuoden päästä 50 vuotta täyttävän lentokentän vaiheisiin, tai vaikkapa vähemmän akateeminenkin tietokirjaesitys kentän historiasta, olisivat mielestäni hyvin tervetulleita. Myös Tampere-Pirkkalan ja muiden Suomen aluelentokenttien tutkimus osana laajempaa Suomen liikennehistoriallista kokonaisuutta olisi mielestäni hyvin mielenkiintoinen aihe tulevalle tutkimukselle.

Tampere-Pirkkalan lentokentän varhaisempien vaiheiden osalta käsittelen sivussa myös hieman Satakunnan lennoston historiaa, mutta tämä ei kuulu tutkimukseni päätarkoituksiin. Itse lentokentän lisäksi myös Satakunnan lennoston historiaan on ehtinyt tulla muutaman vuosikymmenen verran lisälehtiä sitten edellisen historiateoksen[27] ja myös ne odottavat kirjoittajaansa. Toivotan tutkimuksen näihin aiheisiin tervetulleeksi.

1.3 Rakenne, tutkimustehtävä ja tutkimuksen menetelmät

Pro gradu -tutkielmassani käsittelen kappaleessa kaksi Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentamiseen johtaneita syitä, sekä lentokenttähankkeen etenemistä varhaisista tutkimuksista laajempiin selvityksiin, kappaleessa kolme lentokentän rakennuspäätökseen ja rakennustöiden aloittamiseen tähdännyttä poliittista prosessia ja kappaleessa neljä uuden lentokentän rakennustöiden etenemistä ja valmistumista. Tutkimukseni keskeinen *punainen lanka* on eri lentokenttähankkeeseen liittyneiden toimijoiden esittämien näkökulmien tarkastelu ja vertaaminen niin toisiinsa käydessäni läpi itse lentokenttähankkeen etenemiseen liittyneitä tapahtumia.

Tutkimukseni lähdeaineistona toimii aikalaisjulkaisujen ja Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan arkistomateriaalien lisäksi aihetta

[27] Pakarinen & Rajalainen, 1998.

oman historiansa kautta käsitelleiden yksityishenkilöiden, yhteisöjen ja järjestöjen jälkikäteen esittämät muistelut. Eri lähdetyyppien ristiin lukemisen perusteella tarkastelen kriittisesti Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentamiseen liittyneitä tapahtumakulkuja sekä eri toimijoiden näistä tapahtumakuluista esittämää subjektiivista kerrontaa.

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentamisella oli siihen liittyneiden toimijoiden joukossa omat kannattajansa ja vastustajansa. Lentokentän kannatus ja vastustus tuli esille tutkimuksessani monilla eri tavoilla. Osa näkökannoista tuli esille suoraan toimijoidensa itsensä kertomina, kun toiset taas kriittisen eri lähdetyyppien ja laajemman historiallisen näkökulman kautta tehdyn päättelyn kautta.

Päätutkimuskysymyksenäni toimii: ”Miten Tampere-Pirkkalan lentoaseman rakentamishanke eteni varhaisista selvityksistä aina kentän valmistumiseen asti?” Kysymys *miten*, sisältää implisiittisesti kaksi puolta. Miten lentokenttähanke konkreettisesti eteni, ja miten sen koettiin ja arvioitiin menneen eri toimijoiden näkökulmasta laadullisesti ajateltuna.

Tutkimukseni rakenne noudattelee pääosin tapahtumien kannalta olennaista kronologiaa, mutta yksittäisten toimijoiden ja näkökulmien analysoimiseksi alakappaleissa on myös otsikoiden kuvaamia temaattisia painotuksia. Lentokentän rakennustöiden ja selvitystyön eteneminen on dokumentoitu hyvin muun muassa lähteinäni toimineissa seutusuunnittelua käsittelevissä julkaisuissa ja rakennustoimikunnan asiakirjoissa, kun taas inhimilliset näkökulmat ja asiasta tehdyt poliittiset tulkinnat tulevat esiin pääasiassa joidenkin aikalaisjulkaisujen sekä jälkikäteen tehtyjen muisteluiden kautta. Aikalaislähteiden ja jälkikäteen tehtyjen muistelmien vertaileminen on työssäni keskeisessä osassa.

Tutkimukseni edustaa metodologialtaan monilta osin hyvin *perinteistä* historiantutkimusta, sillä yhtenä sen pyrkimyksenä on selvittää lähdekritiikin keinoin Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennushankkeeseen liittyvien historiallisten tapahtumien kulku käytössä olleen arkistomateriaalin, aiheesta kirjoitetun kirjallisuuden sekä seutukaavaan liittyvien virallisten julkaisujen pohjalta. Tämän takia olen valinnut tutkimuksessani käytettäväksi pääasialliseksi tutkimusmetodiksi lähdeaineiston kvalitatiivisen lähilukuanalyysin.

Tutkimani aiheen tapahtumarunko selviää itse rakennusprosessin osalta hyvin Tampereen lentokentän rakennustoimikunnan arkistomateriaalin perusteella ja uutta lentokenttää koskeneen selvitystyön ja suunnitelmien edistymisen osalta käytettyjen aikalaisjulkaisujen kautta. Aihetta käsittelevä kirjallisuus tuo lisänäkökulmia, tarkennuksia ja kontekstia käyttämilleni arkisto- ja aikalaislähteille. Lähdeteoksia ja aikalaisjulkaisuja olen analysoinut tässä työssä lähilukuanalyysin keinoin ja pyrkinyt tekemään sen pohjalta omia johtopäätöksiä.

Tapahtumia taustoittavat ja omalta osaltaan niiden kulkua täydentävät erityisesti hankkeen poliittista ja inhimillistä puolta esille tuovat muistelmat ja lyhyemmät aihetta koskevat muistelut. Muisteltu tieto lentokentän rakennushankkeen etenemisestä, kansalaismielipiteistä ja tapahtumien arvottaminen eri toimijoiden näkökulmasta laajentavat tarkasteltavan aiheen historiallista näkökulmaa ja merkitystä.

Jälkikäteen tehtyjen muistelmien erityispiirteitä olen tässä työssäni ottanut huomioon tutustumalla muistitietotutkimuksen teoriaan ja näkökulmiin. Se miten aihetta on muisteltu, mitkä asiat muisteluissa korostuvat ja ketkä muistelua ovat tehneet, ovat mielestäni tärkeitä seikkoja, joiden tiedostaminen on tärkeä osa aineiston lähestymistä oikeanlaisella kriittisyydellä.

Muistitiedon perusteella esitettyjen tapahtumakulkujen faktuaalisuuden olen pyrkinyt mahdollisilta osin varmistamaan arkisto- ja aikalaislähteistä. Samalla olen pyrkinyt arkisto- ja aikalaislähteitä analysoimalla selvittämään, löytyykö arkistolähteistä perusteluita muisteluissa esitetyille näkökulmille. Mitkään yksittäiset lähdetyypit eivät toimi tässä työssä selkeästi toisiinsa nähden alisteisina, pelkkinä faktuaalisuuden tarkastamisen apukeinoina tai lähilukuanalyysin näkökulmien innoittajina, vaan ovat kaikki lähdeanalyysin kautta rakentamassa kuvaa Tampere-Pirkkalan lentokenttähankkeen vaiheista.

1.4 Tutkimuksessa käytetyt lähteet ja kirjallisuus

Koska lentoliikenneaiheista tehty akateeminen historiantutkimus Suomessa paljastui ylipäätänsä lähes olemattomaksi,[28] päätin lähestyä tutkimustani varsin suoraviivaisella ja lähes *rankelaisella* tutkimusajatuksella. Aihetta koskevan

[28] Nenonen, ’Liikennehistorian tutkimus Suomessa – näkökohtia menneestä ja tulevasta’, *Tekniikan Waiheita* 3/2018, 2018, s. 45.

tiedon tuottaminen ja aiemmin tutkimattoman aiheen tapahtumien selvittäminen ei mielestäni välttämättä vaatinut, eikä mahdollistanut tutkimukseni sitomista jäykästi mihinkään kovin tiukasti rajattuun teoreettiseen viitekehykseen. En kuitenkaan pyri tässä työssä esittämään mitään yksittäistä oikeata totuutta tapahtumien kulusta tai niiden merkityksestä vaan tuon esille lähdemateriaalissani esiintyneitä näkemyksiä, vertailen lähteitä keskenään ja pyrin tekemään omia päätelmiäni tapahtumien kulusta ja merkityksestä näiden perusteella.

Akateemisen liikennehistorian tutkimuksessa keskeistä on erityisesti liikenteen tutkiminen ylirajaisena ilmiönä. Liikennehistoriasta tehdyt akateemiset tutkimukset ovat monesti keskittyneet laajempien liikennejärjestelmien tutkimukseen ja niiden kehityksen kytkemisen muuhun yhteiskuntaan.[29] Koska tutkimusintressini keskittyi paikallisesti ja ajallisesti hyvin tarkasti rajattuun aiheeseen, josta oli hyvin vähän etukäteen tuotettua tietoa, tutkimukseni sitouttaminen laajemmin osaksi jotakin tiettyä liikennehistoriallista tai liikenteen yhteiskunnallista merkitystä tarkastelevaa näkökulmaa jäi työssäni vähäisempään asemaan.

Koin kuitenkin tutkimukseni aiheen takia hyödylliseksi perehtyä työtäni varten liikennehistorian tutkimuksellisiin näkökulmiin ja Suomen liikennehistorian laajempaan kuvaan. Suomen liikennehistorian kokonaiskuva auttaa kontekstoimaan lentokentästä käydyn poliittisen debatin, pohtimaan sen roolia osana suomalaista liikenneverkostoa sekä arvioimaan lentokenttähankkeen toteutumista suhteessa Pirkanmaan seutusuunnittelun piirissä tehtyihin ennakkoselvityksiin ja niissä esitettyihin näkemyksiin.

Liikennehistorian kokonaiskuvaa ja liikennehistorian tutkimusalan suuntauksia tarkastelin Marko Nenosen ja Henri Wikin vuonna 2020 toimittaman ja Väyläviraston kustantaman kokoelmateoksen *Liikenne - talous - ihminen: Liikenteen muutos luovan talouden Suomessa 1945–2030* kautta.[30] Liikennehistorian tutkimusalan *korkeakoulutasoiseksi oppikirjaksi* tituleeratussa[31] teoksessa liikenteen historian luonnetta määriteltiin muun muassa

[29] Nenonen, ’Liikenneinfrastruktuuri historian tutkimuksen kohteena’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.), 2020, s. 16.
[30] Nenonen & Wik (toim.), 2020.
[31] Nenonen & Wik (toim.), 2020, Kiitokset, s. 340.

infrastruktuurin, tekniikan ja teknologian käsitteiden näkökulmista, sekä kokonaiskuvan kautta verkostona ja järjestelmänä.[32]

Teoksen kappaleissa esiteltiin Suomen liikennejärjestelmän historiaa ja eri liikennemuotojen kehitystä ja kehityskulkuihin johtaneita syitä. Erityisen hyödylliseksi teoksesta osoittautuivat liikenteen, teknologian ja talouden välisiä yhteyksiä käsittelevä Pasi Nevalaisen kirjoittama kappale[33] sekä Marko Nenosen ja Jarmo Peltolan kirjoittama liikennemuotojen kehitystä, myös hieman lentoliikenteen osalta, käsitellyt kappale.[34]

Liikennehistoriaa käsittelevän kirjallisuuden lisäksi tutustuin pro gradu -työtäni varten muistitietotutkimuksen kirjallisuuteen ja käsitteistöön. Tampere-Pirkkalan lentokenttää koskevan tutkimukseni kannalta perehtyminen muistitiedon erityispiirteisiin muodostui tärkeäksi, koska lähdeaineistooni kuului muistelmia ja muisteluun perustuvia teoksia. Vaikka en hyödyntänytkään tutkimustani varten monesti muistitietotutkimuksen yhtenä keskeisempänä metodina käytettyä haastattelututkimusta,[35] koin että varsinkin Suomessa jalansijaa saaneen tekstipohjaisen muistelun tutkimisen teoreettisiin näkökulmiin tutustuminen oli keskeistä erityisesti muistelmatekstityypin oikeanlaisen lähestymisen kannalta.[36]

Luin muistitietotutkimuksen teoreettisiin näkökulmiin keskittyvän Outi Fingerroosin, Riina Haanpään, Anne Heimon ja Ulla-Maila Peltosen toimittaman teoksen *Muistitietotutkimus: Metodologisia kysymyksiä* vuodelta 2006 ja samoihin teemoihin alan uusimpien näkökulmien kautta palaavan Ulla Savolaisen ja Riikka Taavetin toimittaman kokoelmateoksen *Muistitietotutkimuksen paikka: Teoriat, käytännöt ja muutos* vuodelta 2022. Molemmissa avattiin useiden tutkijoiden kirjoittamien artikkeleiden kautta

[32] Nenonen, ’Liikenneinfrastruktuuri historian tutkimuksen kohteena’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.), 2020, s. 16–29.
[33] Nevalainen, ’Liikenne, talous ja teknologia’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.), 2020, s. 124–179.
[34] Nenonen & Peltola, ’Teollisuusyhteiskunnan perintö’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.), 2020, s. 75–119.
[35] Savolainen & Taavetti, ’Muistitietotutkimus’, Teoksessa Savolainen & Taavetti (toim.), 2022, s. 21.
[36] Savolainen & Taavetti, ’Muistitietotutkimus’, Teoksessa Savolainen & Taavetti (toim.) 2022, s. 12.

muistitiedon tutkimusalan suuntauksia, teoriaa, sekä muistitiedon tutkimuksen suhdetta muihin humanistisiin tutkimusaloihin.[37]

Muistitietotutkimukseen keskittyvästä kirjallisuudesta tämän työn kannalta eniten hyödyttivät muistitiedon käsitteellisiä perusperiaatteita käsittelevät osuudet[38], erityisesti kirjalliseen muistelukerrontaan[39] ja muistitietohistoriaan paneutuvat tekstit[40], politikkojen muistelmien erityispiirteiden kartoittaminen[41], ja muistelutekstin kerronnallisten elementtien lähempi tarkastelu[42].

Muistitiedon erityispiirteiden huomioon ottamisesta huolimatta, työni pyrkimyksenä ei ollut myöskään perehtyminen tutkimaani aihealueeseen pelkästään muistitietotutkimuksen näkökulmasta. Syyt tälle olivat hyvin samantyyliset kuin puhtaasti liikennehistoriaan keskittyvän laaja-alaisemman lähestymistavan hylkäämisessä. Ennakkotiedot aiheesta ja aiheen aiempi tutkimus olivat mielestäni liian vähäisiä toimimaan runkona pelkästään muistitietotutkimuksena toteutettavalle tutkimukselle Tampere-Pirkkalan lentokenttähankkeesta.

Tutkimusaihettani taustoittavan historian kuvauksessa olen hyödyntänyt lähteinä muutamia lentoliikenteen ja ilmailun historiasta kertovia teoksia, joita esittelin jo aiheen aiempaan tutkimukseen liittyen. Koska liikennehistorian akateeminen tutkimus on ollut maassamme vähäistä,[43] olen päätynyt käyttämään tässä työssä myös saatavilla olleita ei-akateemisen tutkimuksen tunnusmerkistön täyttäviä harrastehistorioitsijoiden laatimia teoksia.[44] Teoksissa esiintyviä yksittäisiä tietoja ei ole akateemisen tutkimuksen perinteen vaatimalla tavalla merkitty yksityiskohtaisilla lähdeviitteillä, mutta käytetyt lähteet on ilmoitettu teosten lähdeluetteloissa.

---

[37] Fingerroos & Peltonen, ’Muistitieto ja tutkimus’, Teoksessa Fingerroos et al. (toim.), 2006, s. 7–24, ja Savolainen & Taavetti, ’Muistitietotutkimus, Teoksessa Savolainen & Taavetti (toim.), 2022, s. 8–9.
[38] Portelli, ’Mitä tekee muistitietotutkimuksesta erityisen?’, Teoksessa Fingerroos et al. (Toim,) 2006, s.49–64.
[39] Kivilaakso & Pesonen & Taavetti, ’Muistitiedon keruut, kerääjät ja osallisuus’, Teoksessa Savolainen & Taavetti (toim.) 2022, s. 96–100.
[40] Kurvinen, ’Aikalaistekstiaineiston ja muistitiedon ristiin lukemisesta’, Teoksessa Savolainen & Taavetti (toim.) 2022, s. 357–361.
[41] Krekola,’”Siitä on lähdettävä, että tähän on tultu”, Teoksessa Savolainen & Taavetti (toim.), 2022, s. 481–495.
[42] Salmi-Niklander, ’Myyttiset ainekset ja rakenteet muistitietokerronnassa ja historian tuottamisessa’, Teoksessa Savolainen & Taavetti (toim.) 2022, s. 152–159.
[43] Nenonen, ’Liikenneinfrastruktuuri historian tutkimuksen kohteena’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.), 2020, s. 17.
[44] Uhari, 2009 & 2011 ja Uolamo, 2004.

Kuten liikenteen historiaa käsittelevien teosten kohdalla yleisesti, minullakaan ei ole syytä epäillä valitsemieni teosten kirjoittajien asiantuntemusta ja tiedollista kompetenssia ilmailua koskevia aiheita kohtaan, vaikka he eivät olekaan taustaltaan historian tutkimuksen koulutettuja tutkijoita.[45]

Työni pääasialliset lähteet jaottuvat kolmeen kategoriaan, joita ovat arkistolähteet, aikalaisjulkaisut ja lentokenttähanketta koskevat muistelmat sekä lyhyemmät muistelut. Kaikki käytetyt lähdetyypit omalta osaltaan auttavat muodostamaan käsityksen siitä, miksi Tampere-Pirkkalan lentokenttähanke aloitettiin, mitä Tampere-Pirkkalan lentokenttähankkeelta odotettiin, miten hanke lopulta eteni ja miten hanke valmistuessaan vastasi sille asetettuja odotuksia.

Työtä varten läpi käymäni arkistolähteet käsittävät Tampereen kaupunginarkistoon talletetun koko Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan asiakirja-aineiston,[46] joista tutkimukseni kannalta keskeisimmäksi muodostuivat lentokenttähankkeen etenemistä hyvin havainnollistavat lentokenttätoimikunnan kokouspöytäkirjat vuosilta 1977–1982.[47]

Aikalaisjulkaisuista työni kannalta keskeisimmiksi muodostuivat Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliiton ja sen seuraajana toimineen Tampereen seutukaavaliiton julkaisut vuosilta 1955–1988. Näihin julkaisuihin lukeutuvat muun muassa seutusuunnitteluliiton vuosikertomukset[48], seutukaavat ja seutukaavaluonnokset, ja muut vastaavat seutusuunnittelua käsittelevät julkaisut sekä seutukaavaliiton lentoliikennettä koskevat selvitykset.[49]

Aikalaislähteiksi laskettaneen edellisten lisäksi myös työssäni hyödyntämät rakentamisen insinöörinäkökulmiin liittyvät diplomityöt 1970-luvulta, jotka koskettivat Tampere-Pirkkalan lentokenttähanketta,[50] sekä Ilmailuhallituksen Suomen lentokenttiä esittelevä julkaisu vuodelta 1982.[51] Muisteluita ja muistitietoaineistoa, ja ylipäätään aiheesta tehtyä subjektiivista kerrontaa edustavat työssäni Tampere-Pirkkalan lentokenttähanketta koskevat osat

---

[45] Nenonen, ’Liikenneinfrastruktuuri historian tutkimuksen kohteena’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.), 2020, s. 17.
[46] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan aineistot 1977–1982.
[47] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat.
[48] Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliiton (TLSL) vuosikertomukset 1954–1967.
[49] Tampereen seutukaavaliiton (TSKL) julkaisut 1969–1988.
[50] Maasilta, 1974, ja Vatanen, 1978.
[51] Ilmailuhallitus, 1982.

Tampereen kauppakamarin 80-vuotishistoriikista,[52] Maakuntaneuvos Matti Hokkasen muistelmista,[53] sekä Pirkkalan kunnan historiatoimikunnan toimittamasta Pitkin poikin Pirkkalaa -pitäjänlukemistosta.[54]

1.5 Tutkimuksen eettiset näkökulmat

Tutkimukseni kannalta keskeisin eettistä pohdintaa ja harkintaa vaatinut osuus oli muistelma-aineiston käyttäminen ja aineistossa esille tulleiden nimien käyttö oman tutkimukseni tuloksissa. Tutkimustani taustoittanut perehtyminen muistitietotutkimuksen toimintaperiaatteisiin ja tutkimusnäkökulmiin auttoi tekemään työni kannalta olennaista eettistä harkintaa.

Koska muistitietotutkimus käsittelee yksittäisten ihmisten henkilökohtaisia näkemyksiä ja muistoja menneisyyden tapahtumista, jotka saattavat olla myös joskus hyvin henkilökohtaisia ja emotionaalisesti kipeitä, vaatii muistitietotutkimus tutkijalta täten hienotunteisuutta ja tutkimuksen eettisten periaatteiden huomioon ottamista. Yhtenä keskeisenä tutkimuksen eettisenä periaatteena on tutkimuksen kohteiden oikeuksien kunnioittaminen ja heitä kohtaan aiheutuvan vahingon välttäminen.[55]

Päätettäessä tutkittavien henkilöiden nimeämisestä tai anonyymisoinnista, vastakkain asettuvat henkilön oikeus yksityisyyteen ja heidän merkityksensä ja näkyvyytensä historiallisina henkilöinä.[56] Kaikkien työhöni valikoituneessa kirjallisuudessa ja lähdeaineistossa esiintyvien henkilöiden voidaan lähtökohtaisesti olettaa esiintyneen ja edustaneet itseään vapaaehtoisesti omilla nimillään tai viranomaisasiakirjoja koskevan nimien julkisuusperiaatteen velvoittamana.

Tästä syystä en näe heidän nimiensä anonyymisoimista tutkimukseni kannalta tarpeellisena. Pääasiassa lähes kaikki työssäni esille nousevat henkilöt ovat yhteiskunnallisen toimintansa kautta, esimerkiksi joko virkansa tai poliittisen toimintansa takia, olleet muutenkin nimineen julkisessa roolissa. Koen, että pro

---

[52] Seppälä, 1998.
[53] Kunttu (toim.) 2009.
[54] Horsma-aho & Taberman (Toim), 1997.
[55] Savolainen & Taavetti, ’Muistitietotutkimus, Teoksessa Savolainen & Taavetti (toim.), 2022, s. 23.
[56] Savolainen & Taavetti, ’Muistitietotutkimus, Teoksessa Savolainen & Taavetti (toim.), 2022, s. 23.

gradu -työni ei käsittele kenenkään yksittäisen henkilön kohdalla myöskään mitään yleisesti arkaluontoisena pidettävää tai yksityisyyttä loukkaavaa tietoa.

Lentokentän valitusasioihin liittyvistä asiakirjoista esille tulevien yksityishenkilöiden kohdalla voidaan niin ikään olettaa heidän oikeiden nimiensä käyttämisen olevan hyväksyttävää, koska nämä esiintyvät omilla nimillään kyseisten asiakirjojen lisäksi lentokenttäasiaa käsittelevissä muistelmissa ja ainakin yksi näistä henkilöistä oli itse mukana laatimassa erästä asiaa käsitellyttä julkaisua.[57]

Julkaistuissa muistelmateoksissa mainitaan nimeltä useita julkisuudessa omalla nimellään esiintyneitä henkilöitä, usein politikkoja ja virkamiehiä, joiden toiminnasta, roolista ja henkilökohtaisista suhteista muistelmien kirjoittajat esittävät tulkintoja ja mielipiteitä. Pyrin tuomaan tekstissäni johdonmukaisesti esiin eri henkilöiden erilaisista asioista ja toisista henkilöistä esittämät henkilökohtaiset näkemykset sellaisinaan ja erottamaan ne omista tulkinnoistani. Edellä mainittujen tarkennusten ohella tutkimukseeni pätevät normaalit historiantutkimuksen eettiset ohjeet.

1.6 Tutkimukselle olennainen käsitteistö

Työni nojautuu aiheensa perusteella pääasiassa liikennehistorian tutkimusalaan ja sivuaa yhdeksi työn päälähdetyypiksi valittujen muistelmatekstien kautta muistitietotutkimuksen käsitteistöä ja metodologiaa. Näiden tutkimusalojen terminologian sitominen tiukasti osaksi tutkimustehtävääni ei muodostunut monilähteisen työni kannalta kriittisen olennaiseksi, vaan molempien tutkimusalojen keskeiset periaatteet pohjustivat taustalla tekemääni tutkimustyötä. Jos halutaan mainita kuitenkin jokin yksittäinen tutkimustani kuvaava olennainen alakäsite, voidaan puhua *muistitietohistoriasta*.

Muistitietoon perustuvaa historiantutkimusta voidaan nimittää muistitietohistoriaksi. Muistitietotutkimusta hyödyntävää historiantutkimusta voidaan tehdä esimerkiksi erilaisista näkökulmista tutkimusaihetta lähestyvien

[57] Lentokentän rakennuspäätöksestä oikeuteen valittanut Esko Prihti kuului myöhemmin *Pitkin poikin Pirkkalaa: Pitäjänlukemisto* -teoksen laatineeseen perinnetoimikuntaan. Teoksessa käsiteltiin hänen rooliaan lentokenttäasiassa ja hän osallistui itse teoksen toisia aiheita käsittelevien kappaleiden kirjottamiseen: ks. lähde Horsma-aho & Taberman (Toim), 1997, tekijätiedot ja sisällysluettelo.

lähdetyyppien rinnakkaisena lukuna. Tapahtunutta muistelua historiantutkijat kontekstoivat usein muilla lähdetyypeillä kuten aikalaiskirjoituksilla tai arkistolähteillä. Lähteillä kontekstointi vaikuttaa osaltaan muistitietoaineistosta tehtävään analyysiin ja tulkintaan.[58] Muistitietohistorian tyypillisten toimintatapojen luonnehdinta vastaa omassa työssäni käyttämiä toimintatapoja erityisesti erilaisten lähdetyyppien toisiaan täydentävää ja vertailevaa tutkimusotetta koskien.

Koska tutkimusaiheenani on Tampere-Pirkkalan lentokenttä, nousevat muutamat ilmailuun ja lentokenttäinfrastruktuuriin liittyvät termit sitä käsitellessä toistuvasti esiin. Näiden termien selventäminen ja määrittäminen on työni ymmärrettävyyden kannalta olennaista. Työssä käyttämäni kirjallisuus ja lähteet käyttävät ilmailuun liittyviä termejä vaihtelevasti. Osassa lähteitä ja kirjallisuutta käsitteiden käyttö on hyvin virallista, teknistä ja täsmällistä, kun taas toisissa se on yleiskielistä, vanhahtavaa ja joskus epäselvää.

Olen pyrkinyt omassa tekstissäni johdonmukaisesti yhtenäistämään eri kirjallisuudessa ja lähteissä käytetyt vaihtelevat termit. Olen tarvittaessa pyrkinyt myös ilmoittamaan lähdeviitteissä tarkentavat tiedot lähteen itse käyttämästä ilmaisusta. Tämä pätee myös työssäni esille tuleviin yhtiöihin ja laitoksiin, joiden nimet ovat muuttuneet aikojen saatossa, ja jotka käyttämäni lähteet ja kirjallisuus ovat välillä ilmoittaneet virheellisesti. Olen itse käyttänyt tekstissäni näistä laitoksista ja yhtiöistä kullekin käsittelemälleni ajanjaksolle oikeaoppista nimitystä ilmoittamalla viitteenä tiedon nimenmuutoksesta tekstin ymmärrettävyyden takaamiseksi.

Vaikka osa ilmailukäsitteistöstä on yleiskielessä esiintyvää, idiomaattista ja helposti ymmärrettävää ilman tarkempia määrittelyjä, olen määritellyt eräät työni kannalta keskeiset ilmailukäsitteet[59] seuraavanlaisesti hyödyntäen pääosin Yhdistyneiden kansakuntien Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n ja Suomen valtion lennonjohdosta vastaavan Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n AIS-ilmailutiedotuspalvelun käyttämää terminologiaa.[60]

---

[58] Kurvinen, ’Aikalaistekstiaineiston ja muistitiedon ristiin lukemisesta’, Teoksessa Savolainen & Taavetti (toim.) 2022, s. 357–359.
[59] Käsitteitä on havainnollistettu Tampere-Pirkkalan lentokenttäkartalle työni liitteissä: ks. Liite 1.
[60] Fintraffic Lennonvarmistuksen AIS-verkkosivujen eAIP -ilmailutiedotuspalvelun ilmailulyhennesanasto, joka perustuu laajennettuna ICAO:n Doc 8400 -proseduuriohjekirjan sanastoon: ks. lähde Fintraffic Lennonvarmistuksen AIS-verkkosivut

Lentokenttä:

Lentokenttä on maalta toimivien lentokoneiden laskeutumis- ja nousualue, jossa on yksi tai useampi kiitotie ja muut lentotoimintaan tarvittavat varustukset ja palvelut. Yleisesti sen ymmärretään sisältävän myös alueen rakennukset. Käytän tätä käsitettä kuvaamaan tutkimukseni kohdetta, koska se esiintyy pääasiallisen arkistolähteeni Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan nimessä. Valitsin termin *lentokenttä* myös, koska miellän sen kuvaavan parhaiten Tampere-Pirkkalan lentokenttää niin siviili- kuin sotilasilmailun käsittävänä kokonaisuutena.

Lentoasema:

Lentoasemalla ymmärretään yleensä henkilö- ja tavaralentoliikenteen hoitamiseen tarkoitettu pysyvästi järjestetty lentopaikka. Se voi viitata myös tarkemmin terminaalirakennukseen tai lentokentän matkustaja- ja tavaraliikenteen käsittelyä varten tarkoitettuun alueeseen. Termejä *lentoasema* ja *lentokenttä* käytetään monesti yleiskielessä toistensa synonyymeinä, mutta ne sisältävät myös eriäviä merkityksiä. Tutkimukseni lähdeaineistossa ja kirjallisuudessa molempia käsitteitä käytettiin ristiin. Yhdenmukaistin käsitteet tekstissäni muotoon *lentokenttä* ja käytin käsitettä *lentoasema* kuvaamaan nimenomaan kaupallisen siviili-ilmailun tiloja lentokentällä ja siviililentoliikenteen käyttämiä rakennuksia.

Terminaali:

Terminaali on liikenteessä ja logistiikassa paikka, jonne matkustajat tai kuljetettavat tuotteet kootaan ennen kuljetusvälineeseen siirtämistä tai jonne ne puretaan kuljetusvälineestä kuljetuksen jälkeen. Lentoliikenteessä terminaali tarkoittaa yleisesti kaupalliseen siviililentotoimintaan liittyvää rakennusta, jonka kautta matkustajat ja rahti kulkevat lentokentällä. *Terminaali* termiä käytetään yleisesti uudemmissa lähteissä. Vanhemmissa lähteissä käytetään monesti käsitettä *lentoasemarakennus*. Käytän työssäni molempia termejä määritelmän mukaisella tavalla. Lentoasemarakennukseen sijoittuvat usein, muttei aina, myös koko kentän toimintaan vaikuttavat lennonjohto- ja lennonvarmistustilat, mutta nämä mainitaan tekstissäni tarkennetusti erikseen niitä koskevissa tapauksissa.

Kiitotie:

Kiitotie on yleensä, muttei aina, päällystetty suorakaiteen muotoinen alue, jota lentokoneet käyttävät lentokentällä lentoonlähtöön ja laskeutumiseen. Kiitotien yleiskielinen ja nykyään mielestäni vanhahtava synonyymi on *kiitorata*. Lähteet ja kirjallisuus käyttävät kiitotiestä sekaisin termejä *kiitotie* ja *kiitorata*, mutta virallisemmat ja uudemmat niistä painottavat itse työssäni käyttämää termiä *kiitotie*.

Rullaustie:

Rullaustie on yleensä päällystetty reitti, jota pitkin lentokoneet kulkevat, eli *rullaavat* omalla työntövoimallaan, maassa liikkuessaan kiitoteiden ja usein kentän rakennusten läheisyydessä sijaitsevien asematasojen välillä. Lähteissä ja kirjallisuudessa käytetään rullaustielle satunnaisesti niin ikään vanhahtavaa synonyymia *rullausrata*. Lisäksi lähteissä kiitotien ja asematason välistä rullaustietä nimitetään välillä *yhdystieksi*. Tämä on niin ikään vanhahtava termi, joka oli muutamassa kohtaa sekoitettu myös itse lähdeaineiston laatijoiden toimesta lentokentälle johtavan autotien kanssa, josta oli myös käytetty nimeä *yhdystie*. Käytän itse työssäni termiä *rullaustie* edellä määritetyllä tavalla.

Asemataso:

Asemataso on lentokentän osa, joka on tarkoitettu ilma-alusten rahdin tai matkustajien lastausta tai purkamista, sekä ilma-alusten tankkausta, huoltoa ja pysäköintiä varten. Se sijaitsee usein lentokentän rakennusten vieressä. Nykyään myös käytetty, mutta epävirallisempi synonyymi asematasolle on *platta*. Joskus asematasosta käytetään myös termiä *seisonta-alue*, mutta tämä sekoittuu helposti yksittäisen lentokoneen pysäköimiseen tarkoitettuun *seisontapaikkaan*, joka on asematasoa suppeampi alue. Asemataso voi sisältää useita lentokoneiden seisontapaikkoja. Käytän työssäni edellä mainitun määritelmän mukaisesti termiä *asemataso*, myös niissä tapauksissa, kun itse kirjallisuudessa ja lähteissä on valittu käytettäväksi jotakin muuta mainituista rinnakkaiskäsitteistä.

2 TAMPEREEN TARVE UUDELLE LENTOKENTÄLLE JA UUDEN KENTÄN SELVITYSTYÖ

Tässä kappaleessa käsittelen Tampereen seudun lentoliikenteen varhaisempaa historiaa ja sen vaikutuksia myöhempään Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennushankkeeseen, sekä Tampereen uutta lentokenttää koskenutta tarvetta esimerkiksi puolustushallinnon näkökulmasta. Tämän lisäksi käsittelen Tampereen seudulla paikallisin ja valtiollisin toimin tehtyjä tutkimuksia ja selvityksiä, sekä niiden etenemistä muun muassa uuden Tampereen lentokentän sijoituspaikkaa koskien.

2.1 Tampereen vanha lentokenttä

Tampereen maalentokenttäilmailun historia alkoi Härmälän lentokentän valmistuessa kesäkuussa 1936.[61] Tampereen ensimmäinen lentokenttä rakennettiin alun perin ensisijaisesti palvelemaan Helsingin Santahaminasta ja Suomenlinnan saarelta[62] Tampereen Härmälään muuttaneen Valtion lentokonetehtaan tarpeita.[63]

Valtion lentokonetehtaan rakentaminen Tampereen Härmälään aloitettiin maaliskuussa 1934 ja tehdastilat valmistuivat vuoden 1936 syyskuun loppuun mennessä. Lentokoneiden rakentaminen tehtaalla käynnistyi täyspainoisesti alkuvuodesta 1937 ja Valtion lentokonetehtaan valmistuttua Ilmavoimat[64] siirsi kesään 1937 mennessä oman koelentotoimintansa Härmälän kentälle.[65]

---

[61] Uolamo, 2004, s. 20.
[62] Seppälä, 1998, s. 73.
[63] Uolamo, 2004, s. 16–17.
[64] Käytän tässä tutkimuksessa monista muista käsitteistä poiketen termiä *Ilmavoimat* kuvaavaan kyseistä organisaatiota sen historian kaikissa vaiheissa, kuten tutkimukseni käyttämä kirjallisuus ja lähteetkin tekevät. Ilmavoimat kävivät varhaisessa historiassaan läpi useita nimi ja organisaatiomuutoksia, joiden tarkentamiseen en löytänyt selkeää ja luotettavaa lähdettä.
[65] Uolamo, 2004, s. 21–22.

Tampereen Härmälän lentokentästä historiikkiteoksen kirjoittanut Seppo Uolamo kertoo, että Tampereella odotettiin 1930-luvulla Härmälän lentokentän avautumista myös kaupalliselle liikenteelle suurella mielenkiinnolla, sillä lentoliikenne nähtiin merkittävänä taloudellisena etuna Tampereen matkailulle, teollisuudelle ja liike-elämälle, sekä kaupungin kasvulle ja kehitykselle.[66] Härmälän lentokenttä oli ehtinyt olemaan ennen virallista käyttöönottoaan jo hetken aikaa Valtion lentokonetehtaan ja Ilmavoimien käytössä,[67] kun Tampere sai ensimmäisen siviilireittilentoyhteyden toukokuussa 1937 Aero Oy:n[68] aloittaessa lennot Härmälän lentokentälle osana Tampere-Helsinki-Viipuri-reittiä.[69]

Päätöstä Tampereen Härmälän lentokentän rakentamisesta oli 1920- ja 1930-luvulla edeltänyt poliittinen kiista eri valtiollisten ja paikallisten toimijoiden välillä, sillä Valtion lentokonetehtaan sijoituspaikaksi oli ollut tarjolla useita eri paikkoja useilta eri paikkakunnilta Suomessa, joilla nähtiin olevan lentokonetehtaan kannalta omat vahvuutensa.[70] Tampereen paikallisten toimijoiden aktiivisuus valtakunnan politiikassa lentokonetehtaan ja Härmälän lentokentän saamiseksi Tampereelle osoittautuivat hankkeen toteutumisen kannalta tärkeäksi.[71]

Yksittäiset henkilöt Tampereen kaupungin johdossa ja kaupungin elinkeinoelämän puolestapuhujana toiminut Tampereen kauppakamari olivat merkittävässä roolissa taivuttamaan valtion mielipiteen Tampereen kannalle tässä koko valtakuntaa koskettaneessa ilmailupoliittisessa päätöksessä.[72] Myös paikallisten toimijoiden läheiset henkilökohtaiset suhteet ministeritason päätöksentekijöihin mahdollistivat paikallisten näkökulmien välittymisen paremmin valtion ylemmän tason politiikkaan.[73]

Samanlainen yhdistelmä henkilökohtaisia suhteita ja paikallisen tason aktiivisuutta valtionpolitiikkaan vaikuttamisessa näyttäytyivät myöhemmin myös muun muassa kunnallisneuvos Matti Hokkasen muistelmissa Tampereen uuden

---

[66] Uolamo, 2004, s. 4
[67] Uolamo, 2004, s. 31.
[68] Aero otti vuonna 1968 käyttöön yhtiön nykyisen nimensä Finnair: ks. lähde Finnairin historia Finnairin verkkosivuilla.
[69] Uolamo, 2004, s. 31.
[70] Uolamo, 2004, s. 13–17, ja Seppälä, 1998, s. 73–77.
[71] Seppälä, 1998, s. 73–75, ja Uolamo, 2004, s. 13–17.
[72] Seppälä, 1998, s. 73–75, ja Uolamo, 2004, s. 13–17.
[73] Seppälä, 1998, s. 75, ja Uolamo, 2004, s. 17.

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennuspäätökseen ja rakennuttamiseen liittynyttä prosessia koskien.[74]

2.2 Härmälän sijainti rajoittaa lentokentän kehittämistä

Valmistuessaan kesällä 1936[75] Tampereen Härmälän lentokenttä oli aluksi ajalleen tyypillisesti niin sanottu nurmikko- tai ruohokenttä, jolla ei ollut varsinaista lentoonlähtöä ja laskeutumista varten tarkoitettua kiitotietä.[76] Valmistuneen lentokentän laskeutumis- ja lentoonlähtö alueeksi määriteltiin 600 metriä kertaa 800 metriä kattava aukea alue, jonka kova pinta oli lyhyeksi leikatun ruohon peittämä.[77]

Ensimmäinen Härmälän lentokentän toimintaa ja ominaisuuksia määrittelevä ilmailuviranomaisten lentokenttäohjesääntö oli julkaistu maaliskuussa 1937 ja se sisälsi kentän sijaintiin ja olosuhteisiin liittyneitä huomioita,[78] jotka pätivät joissain määrin edelleen vielä kentän lopettaessa toimintansa 1970-luvun ja 1980-luvun taitteessa.

Yleisesti vallitsevista sääolosuhteista suhteellisen hyvän kelin ajaksi vuoden 1937 ohjesäännössä mainittiin maalis-huhtikuu. Suhteellisen huonon kelin varoitukset annettiin marraskuun ja helmikuun väliselle ajalle, jolloin odotettavissa oli sadetta, sumua, sekä kylmiä lämpötiloja ja lunta. Erityishuomautuksena todettiin lentokentän huono kunto syksyisin, erityisesti marras-joulukuussa, sekä keväisin huhtikuussa ja toukokuussa lumien sulaessa. Lumisena aikana talvella kentällä voitiin operoida vain suksilla varustetuilla koneilla ja muina aikoina kentän ollessa todetusti ohjesäännön mukaan huonossa kunnossa tuli ennen laskeutumista erikseen tiedustella kentän olosuhteita.[79]

Härmälän lentokentän erikoinen sijainti ympäröivine reunaesteineen aiheutti lentokoneiden laskeutumis- ja lentoonlähtöhaasteiden ohella myöhemmin häiriöitä myös useiden erityyppisten radiosignaaleihin perustuvien turvallisuus- ja navigaatiolaitteiden toimintaan. Lentokentän sijainti painanteen

[74] Kunttu (toim.) 2009, s. 82–83 & s. 111–115.
[75] Uolamo, 2004, s. 20.
[76] Uolamo, 2004, s. 24.
[77] Uolamo, 2004, s. 25.
[78] Uolamo, 2004, s. 25.
[79] Uolamo, 2004, s. 25.

pohjalla vaikutti myös kentän säähän. Härmälän lentokentän yläpuolella muutaman metrin korkeudessa esiintynyt sumu toimi usein lentotoiminnan estävänä tekijänä. Vallitsevat sääolosuhteet Härmälän lentokentällä estivät esimerkiksi vielä 1970-luvun alussa laskeutumisen jopa viideltä prosentilta Tampereelle suuntautuvista lennoista. Samaan aikaan sääesteiden prosenttiluku oli Suomen muilla lentokentillä yli puolet pienempi.[80]

Lentokentän toiminnan alkuvuosina kentän pintamaan havaittiin olevan epätasainen ja pehmeä. Kelirikkoaikaan kentän käyttöönotto talvitauon jälkeistä lentotoimintaa varten viivästyi useana vuonna niin siviili- kuin sotilasilmailun tarkoituksessa.[81] Härmälän kentän toistuva huono kunto kelirikkoaikaan ja siitä johtuva käyttökelvottomuus saivat Ilmavoimat talvisodan jälkeen loppuvuodesta 1940[82] tekemään aloitteen ensimmäisen kiitotien rakentamisesta lentokentälle.[83] Sotavuosien 1939–1945 aikana Puolustuslaitos[84] vastasi Härmälän lentokentän kunnossapidosta ja kustannuksista,[85] ja teetätti lentokentälle kokonaisuudessaan useiden miljoonien silloisten markkojen edestä laajennus ja parannustöitä.[86]

Lukuisat rakennusprojektit kentällä etenivät sodan takia hitaasti ja pätkittäin. Härmälän lentokentän kiitotien ensimmäinen vaihe valmistui vuonna 1942 ja se oli aluksi päällystämätön, 60 metriä leveä ja 1050 metrin pituinen. Ensimmäisten kiitotien rakennustöiden ollessa vielä käynnissä kiitotietä päätettiin jatkaa sota-ajan sallimissa puitteissa mahdollisimman pitkäksi. Pian ensimmäisen rakennusvaiheen valmistumisen jälkeen aloitetut työt kiitotien pidentämiseksi 1350 metriin valmistuivat vuoden 1944 lopulla.[87]

Kenttää ympäröivä maasto sekä käytettävissä oleva työvoima ja määrärahat olivat aiheuttaneet laajennustöille rajoitteita. Kenttää ympäröivien reunaesteiden tasaaminen katsottiin olosuhteisiin nähden liian työlääksi ja kalliiksi. Lentokentän itäpäädyssä kiitotie rajoittui Tampereen ja Helsingin

---

[80] Uolamo, 2004, s. 72–77.
[81] Uolamo, 2004, s. 146.
[82] Uolamon teoksessa lukee marraskuussa 1941, joka on oletettavasti virhe. Uolamon teoksessa vastaus tälle aloitteelle on päivätty joulukuulle 1940 ja itse rakennustöiden aloittaminen on myös sijoitettu aloitetta aiempaan ajankohtaan kesäkuulle 1941.
[83] Uolamo, 2004, s. 77.
[84] Uolamon teoksessa käytetään myöhempää nimeä Puolustusvoimat, joka tuli virallisesti käyttöön vasta vuoden 1974 lain myötä: ks. lähde Puolustusvoimien historia Puolustusvoimien verkkosivuilla.
[85] Uolamo, 2004, s. 146.
[86] Uolamo, 2004, s. 77–78.
[87] Uolamo, 2004, s. 77–78.

väliseen rautatiehen ja sen takana alkavaan voimakkaasti nousevaan maastoon. Lännessä kiitotien pää tuli sotien lopulla kentän valtaojaan, jonka takana olevaa nousevaa maastoa ei ollut mahdollista sota-ajan vallitsevassa työvoimatilanteessa tasata enempää.[88]

Vuoden 1954 aikana sotien jälkeen huonoon kuntoon jääneellä Härmälän lentokentällä tehtiin töitä kentän pahimpien puutteiden korjaamiseksi. Näihin töihin lukeutuivat jo kentän alkuajoilta asti puuttuneen[89] kenttävalaistuksen asentaminen,[90] kiitotien lähestymisvalojen rakentaminen,[91] sekä lentokentän turvalaitteiden kuten lähestymisradiomajakan ja pilvikorkeusvalonheittimen hankkiminen[92].

Lisäksi Tampereen Härmälän lentokenttäaluetta päätettiin loppuvuonna 1954 pidettyjen neuvottelujen perusteella laajentaa ja pidentää kentän kiitotie ainakin 1800 metriseksi. Härmälän kentän laajennustyöt aloitettiin heinäkuussa 1956 ja töihin lähdettiin suunnitelmilla 2000 metrin mittaisesta kiitotiestä, joka olisi ulottunut kentän länsipäässä kulkevan ja lentokonetehtaalle vievän teollisuusraiteen yli.[93]

Työt lentokentän puolella teollisuusraidetta etenivät, mutta töitä teollisuusraiteen länsipuolella ei ehditty aloittaa, ennen kuin kentän laajennustyöt saivat aikaan voimakasta vastustusta Pirkkalan kunnanvaltuustossa ja lähialueen asukasyhdistyksissä. Syynä tälle oli pidennetyn kiitotien kaavailtu laskulinja, joka olisi ulottunut Pirkkalassa pitkälle Toivion ja Killon asuinalueiden puolelle ja näin aiheuttanut haittaa paikallisille asukkaille.[94]

Pirkkalan kunnan asukkaiden aktivoituminen ja vetoaminen valtiotason päättäjiin tuotti tulosta. Lokakuun 1958 lopulla kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö teki päätöksen, jonka mukaan Härmälän lentokentän laajennustyöt keskeytettiin kaikkien laajennustöiden osalta. Laajennustyöt 1800 metriin oli jo aloitettu maan tasaamisella kentän länsipäässä, mutta myös vastustusta

---

[88] Uolamo, 2004, 77–78.
[89] Uolamo, 2004, s. 25.
[90] Uolamo, 2004, s. 149.
[91] Vuonna 1954 valmistui kentän länsipään lähestymisvalolinja. Kentän itäpäätyyn lähestymisvalot rakennettiin vasta vuonna 1963. Vuosien 1964–1965 molempiin valolinjoihin tehtiin ajanmukaistavia muutostöitä: ks. lähde Uolamo, 2004, s. 149–150.
[92] Uolamo, 2004, s. 148–149.
[93] Uolamo, 2004, s. 152.
[94] Uolamo, 2004, s. 152.

herättänyttä työtä kentän päädyssä kulkeneen tien siirtämiseksi ei ollut ehditty viedä loppuun keskeyttämiskäskyn tultua.[95]

Töitä kiitotien jatkamiseksi lentokonetehtaan teollisuusraiteen toisella puolella 2000 metriin ei koskaan aloitettu, ja myös puheiden tasolla ollut suunnitelma pidentää Härmälän lentokentän kiitotie vielä joskus jopa 2500 metrin mittaan ei koskaan edennyt. Työmaa siirtyi kunnostamaan kentän vanhaa osaa ja käynnissä olleet lentokentän korjaustyöt saatiin valmiiksi keväällä 1959 hieman alle kolme vuotta töiden aloittamisesta.[96] Kiitotien pidennystöiden aloittamisen ohella huonokuntoista kiitotien vanhaa osaa ja asematasoa kunnostettiin.[97]

Härmälän lentokentän pitkään odotettu kiitotien pidennystöiden jatkaminen loppuun 1800 metrin osalta ja asematason korjaus valmistuivat lopulta valtion rahoituksella loppukesän ja syksyn 1964 aikana.[98] Myös ensimmäisen kerran jo vuonna 1940 tehty ehdotus[99] kiitotien kestopäällystämisestä toteutui vasta vuoden 1964 töiden aikana.[100] Vuoden 1964 loppupuolella valmistunut pidennyksen ja päällystämisen sisältänyt kiitotieremontti mahdollisti painorajoitusten poistuessa aiempaa suurempien matkustajakoneiden, kuten Convair Metropolitanien liikennöinnin Tampereelta ja tämä mahdollisti Tampereen lentoliikenteelle huomattavan kasvun.[101]

Convairien myötä Härmälän kenttäpuitteiden rajojen voidaan katsoa kuitenkin tulleen jo kaupallisen lentoliikenteen osalta lopullisesti vastaan, koska kiitotien pidentämistä yli 1800 metrin ei pidetty enää mahdollisena[102] ja kentän sijainti oli edelleen jyrkkäreunaisen painanteen pohjalla[103]. Kentän ympäristön aiheuttamat rajoitteet ja haasteet kentän laajentamiselle oli tunnistettu jo 1940-luvun ensimmäisten laajennustöiden aikana.[104]

Pelkästään Convair-potkurikoneilla liikennöinti Härmälässä vaati kentän molempien päätyalueiden puuston poistamisen suotuisamman nousukulman mahdollistamiseksi, mutta tämäkään ei riittänyt mahdollistamaan koneiden

---

[95] Uolamo, 2004, s. 153.
[96] Uolamo, 204, s. 152–153.
[97] Uolamo, 2004, s. 127.
[98] Uolamo, 2004, s. 155.
[99] Uolamo, 2004, 77.
[100] Uolamo, 2004, s. 155.
[101] Uolamo, 2004, s. 130.
[102] Uolamo, 2004, s. 130.
[103] Rasila, 1992, s. 262.
[104] Uolamo, 2004, 77–78.

liikennöintiä Tampereelta täydessä kuormassa.[105] Puuston hakkuuta kentän päätyalueilta oli tehty ensimmäisen kerran jo sotien aikana 1940-luvun puolivälissä lentotoiminnan helpottamiseksi.[106]

Maastoesteiden takia Tampereen Härmälän lentokentältä ei myöskään harjoitettu koskaan aikataulun mukaista lentoliikennettä suihkumatkustajakoneilla.[107] Kiitotien suhteellisen lyhyt pituus ei itsessään olisi estänyt kentän käyttämistä aivan pienimpien suihkumatkustajakoneiden liikennöintiin, mutta sen tekivät Härmälässä ylitettävien reunaesteiden aiheuttamat jyrkät nousu- ja laskukulmat. Kiitotien lyhyt pituus olisi kyllä siltikin vaikuttanut rajoittavasti suihkukoneiden lentoonlähtöpainoihin ja tehnyt liikennöinnistä muilla kentillä standardin muodostavilla isommilla koneilla entistä kannattamattomampaa.[108]

Myöhemmin Härmälän lentokentän päädyssä kulkeneen Tampereen ja Helsingin välisen rautatien sähköistäminen vuosina 1974–1975 vaikeutti kentän kiitotien käyttöä entisestään. Kiskojen yläpuolelle asennettujen sähköjohtimien kannatinpylväät nousivat useiden metrien korkeudelle maanpinnasta ja aiheuttivat näin kiitotien itäpäässä nouseville ja laskeutuville lentokoneille ylitettävän lisäesteen. Kentän itäpäästä laskeuduttaessa kentällä käytössä oleva laskeutumismatka lyheni rautatien sähköistämisen takia kymmenellä metrillä.[109]

2.3 Rahoitus, vastuunjako ja politiikka Härmälän kentän ongelmina

Merkittävimmät Härmälän lentokentän korvaamispäätökseen johtaneista syistä olivat kentän luontaisiin ominaisuuksiin ja rajoitteisiin liittyvät ratkaisemattomat ongelmat, kuten sijainti ja sää, jotka voitiin ratkaista vain uuden lentokentän rakentamisen muodossa. Kuitenkin myös Härmälän lentokentän rahoitus- ja omistussuhteet muodostivat kentän historiassa omat erityisesti Tampereen kaupalliseen lentoliikenteeseen vaikuttaneet ongelmansa. Härmälän lentokentän kunnossapitoon, laitteistoon sekä infrastruktuuripuitteisiin, kuten esimerkiksi rakennuksiin, asematasoon ja kiitotiehen, vaikuttivat merkittävästi myös vähäiset

[105] Uolamo, 2004, s. 130.
[106] Uolamo, 2004, s. 77.
[107] Uolamo, 2004, s. 216–217.
[108] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.6 Liikenne-ennusteet, s. 17–18.
[109] Uolamo, 2004, s. 155–156.

määrärahat tai vähäinen mielenkiinto osoittaa näiden rakentamiseen ja ylläpitoon tarvittavia määrärahoja.

Tampereen Härmälän lentokentän kunnossapidosta piti alun perin huolta Tampereen kaupunki vuonna 1932 valtion kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti.[110] Lentokentän valmistuessa kentän omistusoikeus sekä kentän toiminnasta saatavat liikennetulot ja ylläpitovastuut olivat kuuluneet Tampereen kaupungille, ja kentällä tapahtuvan lentoliikenteen hallinnointi ja johtaminen oli asetettu valtion kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön vastuulle.[111] Sotatilan aikana Puolustuslaitos[112] oli vastannut kentän kustannuksista, laajennustöistä sekä kunnossapidosta ja näiden töiden urakoitsijana oli toiminut valtion Tie- ja vesirakennushallitus (TVH)[113]. Kentän palatessa siviililentoliikenteen käyttöön vuoden 1946 aikana kentän hoidon rahoitus- ja organisointivastuu oli siirtynyt jälleen Tampereen kaupungille.[114]

Muun muassa siviililentoliikenteen kokonaan tilapäisesti lopettaneen[115] sota-ajan takia Tampereen kaupungin lentokentän omistamisesta saama hyöty oli jäänyt vähäiseksi ja huonokuntoisen kentän saattaminen viimeisimpien vaatimusten mukaiseen kuntoon sotien jälkeen asetti kaupungille merkittävän taloudellisen rasitteen. Kentälle vaadittiin muun muassa uusien turvallisuusmääräysten mukaista päivä- ja yölentovalaistusta, sekä palo- ja pelastustoimen päivystävää läsnäoloa. [116]

Tästä syystä kesällä 1948 Tampereen kaupunki päätyi anomaan kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriötä ottamaan Härmälän lentokentän hallinnoinnin valtion hoidettavaksi sekä vastaamaan kentän lentoliikennealueiden kunnossapidosta ja turvalaitteista. Lentokentän omistus ja siihen liittyvät velvollisuudet säilyivät Tampereen kaupungilla, mutta valtio tuli hallinnoimaan nyt koko kentän ylläpitoa pelkän lennonvarmistuksen sijaan. Valtio hyväksyi Tampereen kaupungin esittämän anomuksen ja lupautui heti ottamaan

---

[110] Uolamo, 2004, s. 146.
[111] Uolamo, 2004, s. 63.
[112] Uolamon teoksessa käytetään myöhempää nimeä Puolustusvoimat, joka tuli virallisesti käyttöön vasta vuoden 1974 lain myötä: ks. lähde Puolustusvoimien historia Puolustusvoimien verkkosivuilla.
[113] Lähde käytti myöhemmin vuonna 1964 käyttöön tullutta nimitystä Tie- ja vesirakennuslaitos (TVL): ks. lähde Tie- ja vesirakennushallituksen organisaatiohistoria Kansalliskirjaston Finna aineistopalvelun verkkosivuilla.
[114] Uolamo, 2004, s. 146.
[115] Seppälä, 1998, s. 110.
[116] Uolamo, 2004, s. 65.

vastuulleen myös kentän saattamisen turvallisuusvaatimukset täyttävään kuntoon.[117]

Valtio ei kuitenkaan pitänyt lopulta erityistä kiirettä kaikkien lupaustensa toteuttamisessa, vaan lentokentälle tarvittu valaistus ja turvallisuuslaitteisto hankittiin ja asennettiin vasta lähempänä 1950-luvun puoliväliä.[118] Härmälän kentän puutteet olivat ehtineet johtaa 1950-luvun alussa niin pääosin valtion omistaman Aero Oy:n kuin yksityisomisteisen Veljekset Karhumäki Oy:n reittilentojen lakkauttamiseen Tampereelle.[119]

Oman osansa viivytyksiin olivat aiheuttaneet näkökulmaerot siitä, kenen vastuulle erilaisten lentokenttävalaistustyyppien rahoittaminen kuuluisi.[120] Niin valtio kuin Tampereen kaupunki olivat Härmälän lentokentän monimutkaisen vastuu- ja omistussuhdekysymysten takia usein vaatimassa toista osapuolta rahoitusvastuuseen. Lopulta päädyttiin usein jonkinasteiseen kompromissiin ja yhteiseen rahoitukseen.

Näin kävi muun muassa lopulta lentokenttävalaistuksen[121] sekä aiemmin kiistaa aiheuttaneet lentoasemarakennuksen rakennuttamisen[122] sekä asematason kunnostamisen[123] tapauksissa. Myös 1950-luvulla tehdyt Härmälän lentokentän laajennus- ja kunnostushankkeet tehtiin lopulta jonkinasteisena yhteistyönä valtion vastatessa pääosin töiden suorittamisesta ja rahoituksesta Tampereen kaupungin lunastaessa näihin tarvittavat maa-alueet omalla kustannuksellaan.[124]

Vuonna 1962 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö otti myös Härmälän lentokentän valtion ja Tampereen kaupungin yhteisessä omistuksessa olleen lentoasemarakennuksen ja lennonvarmistustilojen kunnossapidosta huolehtimisen vastuulleen, vaikka rakennusten ja kentän omistussuhteet jäivät ennalleen Tampereen uuden lentokentän käyttöönottoon asti vuonna 1979, jonka myötä Härmälän kentän alue siirtyi kokonaan Tampereen kaupungin hallintaan.[125]

---

[117] Ulamo, 2004, s. 65 & s. 147.
[118] Uolamo, 2004, s. 148–149.
[119] Uolamo, 2004, s. 148
[120] Uolamo, 2004, s. 148.
[121] Uolamo, 2004, s. 148.
[122] Uolamo, 2004, s. 63–65.
[123] Uolamo, 2004, s. 146–147.
[124] Uolamo, 2004, s. 146.
[125] Uolamo, 2004, s. 67-68.

Tampereen lentoliikenteeseen vaikuttivat Härmälän lentokentän toiminnassa olon aikana paljolti valtion harjoittama liikennepolitiikka ja Tampereen paikallis- ja seututason päämäärät, jotka eivät usein olleet varsinkaan lentoliikenteen osalta yhteneväisiä. Tämä tuli esille esimerkiksi vuonna 1951 Tampereen lentoliikenteen tulevaisuuden kriisiytyessä Härmälän lentokentän huonon kunnon saadessa Aero Oy:n lopettamaan kokonaan liikenteensä Tampereelle[126].

Lähtökohtaisesti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö tunnusti Härmälän lentokentän ongelmat ja yhtyi niin Puolustuslaitoksen kuin Tampereen kaupunginkin kantaan siitä, että kenttä tulisi kunnostaa. Härmälän lentokenttä oli kuitenkin valtion lentoliikenneohjelmaan kirjatun ulkomaisen lentoliikenteen ensisijaisuuden takia jäänyt ilman kunnostukseen ja kehittämiseen tarvittavia määrärahoja. Suomen sisäisissä lentokenttien määrärahaprioriteeteissa Tampere oli vasta kolmannella tärkeysasteella, eli ensi sijassa olleiden Helsingin, Turun ja Maarianhaminan lentokenttien, sekä tärkeysjärjestyksessä toisena tulleiden Pohjois-Suomen reittikenttien jälkeisessä kategoriassa.[127]

Tampereen paikallisten toimijoiden reaktio valtion lentoliikennepolitiikkaan kohtaan oli Seppo Uolamon mukaan vuonna 1951 tyrmistynyt, ja tamperelaiset kansanedustajat yli puoluerajojen, kommunisteja lukuun ottamatta, yhtyivät eduskunnassa valtion politiikkaa haastavaan kyselyyn, joka oltiin tehty Tampereen lentoliikenteen puolesta. Tampereen seudun kansanedustajien näkemys oli, että Tampereen ja sen lähialueiden merkittävä asema yhtenä Suomen vauraimmista talousalueista vaati niin kotimaisen kuin joustavan ulkomaisen lentoyhteyden mahdollistamisen kunnollisen lentokentän muodossa.[128]

Valtion lentokenttäpolitiikka ja valtion omistaman Aero Oy:n liikennepolitiikka olivat olleet jo aikaisemmin 1930- ja 1940-luvuilla[129] ja tulivat vielä myöhemminkin 1960- ja 1970-luvuilla[130] olemaan Härmälän kentän osalta Tampereen paikallisten päättäjien ja politikkojen kritiikin kohteena. Tampereen kaupungin, paikallisten politiikojen sekä muiden Tampereen seudun julkisen

[126] Uolamo, 2004, s. 122–123.
[127] Uolamo, 2004, s. 123.
[128]Uolamo, 2004, s. 123.
[129] Uolamo, 2004, s. 40-43.
[130] Uolamo, 2004, s. 132.

elämän vaikuttajien ja valtion hallinnon edustajien jännitteinen ja intressiristiriitojen muovaama suhde tuli esiintymään myöhemmin myös Tampereen uuden Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentamispäätöstä edeltäneessä ja rakentamiseen liittyneessä prosessissa.

Vaikka lentokenttäkysymyksessä vastakkain olivat usein valtio ja alueelliset toimijat, kumpikaan osapuoli ei muodostanut itsessään täysin yksimielistä monoliittia. Paikallisista toimijoista lentokentän vastustajina esiintyivät välillä erityisesti lentokenttien läheisyydessä asuneet pirkkalalaiset, joiden joukosta löytyi laajaa vastustusta niin Härmälän lentokenttää, kuin vähemmissä määrin myös Tampere-Pirkkalan lentokenttää kohtaan.[131] Valtiollisista toimijoista Tampereen lentokenttiä kohtaa aktiivisimpina ja myötämielisimpinä voidaan pitää molemmissa tapauksissa Puolustuslaitosta ja erityisesti Ilmavoimia, jonka tarpeita kumpikin Tampereen lentokentistä hyödytti.

2.4 Satakunnan lennosto etsii uutta tukikohtaa

Ilmavoimien yksiköistä Satakunnan lennosto oli Tampereen molempien lentokenttien kannalta tärkeä. Nykyisen Satakunnan lennoston perinneyksiköiden historia voidaan jäljittää Suomen itsenäisyydenajan alkuun. Suomen talvi- ja jatkosotaan osallistuneet Satakunnan lennostoa edeltäneet perinnejoukot sijoitettiin sotatoimien loppuessa vuonna 1944 Porin lentokentälle.[132] Porin lentokenttä oli sotien aikana ollut saksalaisten käytössä, jotka olivat rakentaneet kentän infrastruktuuriin parannuksia,[133] jotka he olivat kuitenkin vetäytyessään tuhonneet estääkseen niiden päätymisen suomalaisten käyttöön.[134] Vuonna 1952 lennostoa edeltäneet perinnejoukot saivat ensin nimeksensä 2. Lennosto ja myöhemmin vuonna 1957 Satakunnan lennosto.[135]

Poriin muuton piti olla tilapäisjärjestely siksi aikaa, kunnes lennostolle löytyisi sopivat tilat toisaalta. Ilmavoimat kertoo, että Satakunnan lennostoa suunniteltiin vuosien saatossa sijoitettavaksi muun muassa Siikakankaalle tai Hämeenkyrön suuntaan. Ilmavoimien mukaan Tampereen seutu oli havaittu jo

---

[131] Horsma-aho, ’Kansalaismielipiteitä lentokentästä’, Toim. Horsma-aho & Taberman, 1997, s. 250–251.
[132] Pakarinen & Rajalainen, 1998, kaavio Satakunnan lennoston perinnejoukoista & s. 14–15.
[133] Uhari, 2011, s. 9.
[134] Uhari, 2009, s. 136.
[135] Pakarinen & Rajalainen, 1998, kaavio Satakunnan lennoston perinnejoukoista & s. 14–15.

varhaisessa vaiheessa operatiivisesti merkittäväksi alueeksi.[136] Tampereen seutukaavaliitto totesi myös Tampereen olevan Ilmavoimien yksiköille yksi tärkeimmistä keskuspaikoista sen strategisesti edullisen sijainnin vuoksi.[137]

Pitkin poikin Pirkkalaa: Pitäjänlukemisto -teoksen Pirkkalan lentokenttää käsittelevässä kappaleessa kirjoittaja Timo Tuominen kertoo, että Porissa sijainneelle Satakunnan lennostolle oli 1950-luvulla alettu etsimään uutta paikkaa sisämaasta. Tuomisen mukaan Ruoveden Siikakangas oli valikoitunut sopivaksi sijoituspaikaksi lennostolle ja ensimmäisiä valmisteluja siirron toteuttamiseksi oli jo alettu tekemään.[138]

Samoihin aikoihin Tampereella huomattiin Härmälän lentokentän jääneen liian pieneksi suihkukoneilla harjoitettavan siviili- ja sotilasilmailun tarpeisiin. Tampere ja ympäröivät kunnat alkoivat selvittämään kokonaan uuden lentokentän rakentamisen mahdollisuutta toisaalle, Härmälän kentän laajentamisen osoittautuessa käytännössä mahdottomaksi.[139]

Tampereen seutukaavaliiton mukaan Tampereen seudulla olevaa lentokenttää tarvitsivat sotilasyksiköistä 1960-luvulla joko suoraan tai välillisesti Tampereen ilmatorjuntapatteristo, Ilmavoimien varikko ja Satakunnan lennosto. Härmälän lentokentältä lennettiin sotilaslentoliikenteen operaatiota, mutta kenttä kuitenkin soveltui seutukaavaliiton mukaan vain lähinnä Ilmavoimien harjoituskoneiden käyttöön.[140]

Palveluksessa olevien suihkuhävittäjien operoiminen vaati Tampereen seutukaavaliiton mukaan lentokentältä vähintään 2 200 metrin kiitotien, ja tämä osaltaan asetti vaatimuksen kokonaan uuden lentokentän rakentamisesta Tampereelle.[141] Tuomisen mukaan valmistelut Satakunnan lennoston siirtämiseksi Siikakankaalle keskeytettiin, kun keskusteluun tuli mukaan mahdollisuus uuden lentokentän rakentamisesta Tampereen lähettyville.[142]

Vaikka päätöstä Tampereen uuden lentokentän rakentamisesta ei ollut tehty, Ilmavoimat oli selvästi jo suuntamassa Satakunnan lennoston toimintoja Porista sisämaahan Tampereen seudulle. Satakunnan lennoston esikunta ja

---

[136] Satakunnan lennoston historia Puolustusvoimien verkkosivuilla.
[137] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.1 Liikenne-ennusteet, s. 4.
[138] Tuominen, 'Pirkkalan lentokenttä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 246.
[139] Tuominen, 'Pirkkalan lentokenttä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 246.
[140] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.1 Liikenne-ennusteet, s. 4.
[141] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.1 Liikenne-ennusteet, s. 4.
[142] Tuominen, 'Pirkkalan lentokenttä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 246.

lennostoon liitetty Viestikeskus 3 sijoitettiin vuonna 1965 Tampereen Aitovuoreen valmisteltuihin tiloihin[143]. Päätökseen oli vaikuttanut ajan teknologinen kehitys ja ilmavalvonnan tärkeyden korostuminen.[144] Ilmavalvontaa oli aiemmin tehty Suomessa yksittäisillä tutka-asemilla,[145] mutta nyt Aitovuoressa aloitettiin koko Etelä-Suomen keskitetty ilmavalvonta[146].

Raimo Seppälä kertoo Tampereen kauppakamarin 80-vuotishistoriikissa, että Ilmavoimat halusi siirtää Satakunnan lennoston puolustusteknisistä syistä Porista sisämaahan.[147] Maakuntaneuvos Matti Hokkanen mainitsee muistelmissaan, että Porin kaupungin keskustan tuntumassa sijaitseva lentokenttä, jossa Satakunnan lennosto toimi, olisi ollut Ilmavoimien uusille Hawk-suihkuharjoitushävittäjille sopimaton[148] ja liian lähellä valtakunnan merirajaa.[149]

Porin lentokenttä mahdollisti kyllä Ilmavoimien Hawk-kaluston käytön. Vuoden 1980 lopussa Satakunnan lennosto otti Porissa käyttöön Ilmavoimien ensimmäiset Hawk-suihkuharjoituskoneet. Satakunnan lennoston lennonopettajat hoitivat keskitetysti Ilmavoimien muiden lennostojen ensimmäisten Hawk-ohjaajien tyyppikoulutukset Porissa 1980-luvun alkupuolella, ja Porin lentokenttä toimi Satakunnan lennoston yksikköjen päätukikohtana vuoden 1985 kesään asti.[150]

Porin lentokenttä, joka sijaitsee noin kahden kilometrin päässä Porin kaupungin keskustasta, ehti olemaan Satakunnan lennoston ”tilapäisenä” sijoituspaikkana usean vuosikymmenen ajan. Lentokentän sijainti keskustan läheisyydessä ja varsinkin kentältä toimivien sotilaslentokoneiden lentomelu oli kuitenkin tänä aikana paljon kiistaa aiheuttanut puheenaihe Porissa.[151]

Lennoston vuosikymmeniä kestänyt, alun perin tilapäiseksi tarkoitettu, sijoitus Porin lentokentällä oli vaikeuttanut lentokenttäkokonaisuuden pitkän aikavälin kehityssuunnitelmien tekemistä. Porin kentän kehittäminen ja

---

143 Pakarinen & Rajalainen, 1998, s. 342–344.
144 Pakarinen & Rajalainen, 1998, s. 341–342.
145 Pakarinen & Rajalainen, 1998, s. 338–339.
146 Satakunnan lennoston historia Ilmavoimien verkkosivuilla.
147 Seppälä, 1998, s. 212.
148 Hokkasen muistelmissaan esittämä Porin kentän sopimattomuus Hawkeille voidaan tulkita yleistykseksi, joka perustui Porissa esiintyneisiin mielipiteisiin, jotka kritisoivat lennoston läsnäoloa kaupungissa muun muassa lentomelun takia: ks. lähde Ilmailuhallitus, 1982, s. 8.
149 Kunttu (toim.), 2009, s. 113.
150 Satakunnan lennoston historia Ilmavoimien verkkosivuilla.
151 Ilmailuhallitus, 1982, s. 8.

jatkosuunnitelmien tekeminen puhtaasti siviili-ilmailupohjaisesti mahdollistui vasta lennoston muutettua pois 1980-luvun puolivälissä.[152]

Porista poismuuton mahdollistanut Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennushanke sai Tampereen kauppakamarissa vaikuttaneen Hokkasen muistelmien ja kauppakamarin historiikin kirjoittaneen Seppälän mukaan 1970-luvun puolessa välissä tukea Puolustusvoimien taholta varsinaisten rakennustöiden käynnistämiseen tähdänneessä keskustelussa.[153] Sotilasviranomaiset olivat jo 1960-luvun lopussa ilmaisseen kiinnostuksensa Satakunnan lennoston kaiken lentokaluston sijoittamisesta Tampereelle heti uuden lentokentän valmistuessa.[154]

Vatialassa Tampereen ja Kangasalan rajalla sijainnut ja tiloiltaan huonoon kuntoon päätynyt Tampereen Ilmatorjuntapatteriston tukikohta oli myös 1960-luvulla laadittujen suunnitelmien mukaan tarkoitus siirtää Pirkkalaan Satakunnan lennoston yhteyteen. Kuitenkin ennen kuin Tampereen uuden lentokentän rakennustöitä saatiin koskaan käyntiin, Ilmatorjuntapatteristo päätettiin siirtää helmikuun alussa vuonna 1977 julkaistun Puolustusvoimien päätöksen perusteella Tampereelta Ouluun.[155]

Vuonna 1969 valtioneuvosto oli tehnyt periaatepäätöksen Tampereen uuden lentokentän rakentamisesta Pirkkalaan. Periaatepäätöksessä mainittiin, että Tampereen uusi lentokenttä tulisi olemaan yhdistetty siviili- ja sotilaskenttä, ja että sen rakennustöiden aloittamisajankohta olisi aikaisintaan vuonna 1975.[156]

Töiden aloitus kuitenkin viipyi, kun valtio ei osoittanut varoja rakennustöiden aloittamiselle. Härmälän lentokentästä kirjoittaneen Seppo Uolamon mukaan vaarana oli, että töitä uuden lentokentän rakentamiseksi ei olisi välttämättä aloitettu koko 1970-luvun aikana.[157] Tämä viivästys vaikutti Tampereen seudun toimijoiden lisäksi myös Puolustusvoimien suunnitelmiin Satakunnan lennoston ja Tampereen Ilmatorjuntapatteriston siirrosta, joten Puolustusvoimat päätyi valtionhallinnon sisällä tukemaan töiden aloittamiseen tähtääviä toimia.

---

[152] Ilmailuhallitus, 1982, s. 8.
[153] Kunttu (toim.), 2009, s. 113, ja Seppälä, 1998, s. 212.
[154] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.1 Liikenne-ennusteet, s. 4.
[155] Lehtoväre, 2019, s. 703.
[156] Uolamo, 2004, s. 248–250.
[157] Uolamo, 2004, s. 250.

Myös puolustushallinto oli pitänyt valtion periaatepäätöksessä mainittua vuotta 1975 toivottavana lentokenttätöiden aloituspisteenä. Tampereen sotilaspiirin historiasta kirjoittanut toimittaja Pekka Ruusukallio, nostaa esille tapauksen, jossa Tampereen alueen sotilaskohteisiin syyskuussa 1975 tutustunut kenraaliseurue, oli esittänyt huolensa Pirkkalan lentokenttätöiden mahdollisesta viivästymisestä ja sen seurauksista Puolustusvoimien suunnitelmille.[158]

2.5 Seutusuunnitteluliitto ja seutukaavaliitto

Vuonna 1952 toimintansa aloittanut Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliitto[159] ja sen toimintaa 1.7.1959 voimaan tulleen rakennuslain mukaisesti jatkanut Tampereen seutukaavaliitto olivat kaavoitukseen ja aluesuunnitteluun keskittyviä kuntayhtymiä,[160] joilla oli merkittävä rooli Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentamiseen johtaneessa selvitysprosessissa. Vuoden 1991 jälkeen Tampereen seudun seutukaavoituksesta ja -suunnittelusta on vastannut vuonna 1956 perustetun Pirkanmaan maakuntaliiton ja Tampereen seutukaavaliiton työtä jatkava Pirkanmaan liitto[161].

Raimo Seppälä kertoo Tampereen kauppakamarin 80-vuotishistoriikissa, että kauppakamarilla oli keskeinen rooli Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliiton perustamisessa. Tampereen kauppakamari oli Seppälän mukaan esittänyt jo vuonna 1948 Tampereen kaupunginhallitukselle ensimmäisen kerran Tampereen seudun kuntien välisen aluesuunnitteluyhteistyön aloittamista.[162]

Tampereen kauppakamarin kutsuttua helmikuussa 1951 koolle Tampereen, Nokian ja Valkeakosken kunnallisjohdon edustajat, liiton perustamisesta tehtiin periaatepäätös. Seppälä kertoo, että toimintaan haluttiin mukaan myös muut Tampereen liikennealueen kunnat ja vastuu liiton organisoimisesta siirtyi Tampereen kaupungille. Seppälä kertoo, että vuoden 1952 aikana toimintansa aloittanut Tampereen liikennealueen suunnitteluliitto, oli kömpelöstä nimestään

---

[158] Ruusukallio, 1995, s. 430–431.
[159] Seppälä, 1998. s. 121.
[160] Rakennuslaki 1958/370.
[161] Pirkanmaan liitto, 2008, s. 14.
[162] Seppälä, 1998. s. 121.

huolimatta ensimmäisiä nykykäsityksen mukaisen Pirkanmaan alueen määritteleviä alueyhteistyöorganisaatioita.[163]

Tampereen kaupungin ja Tampereen kaupungin johdossa toimivien henkilöiden merkityksen voidaan päätellä olleen merkittävää Tampereen seudun seutusuunnitteluliittojen toiminnalle myöhemminkin, kun tarkastellaan esimerkiksi Tampereen Seutukaavaliiton julkaisujen esipuheita. Tampereen kaupunginjohtajana vuonna 1969 aloittanut Pekka Paavola[164] esiintyy ainakin alkuvuodesta 1969 lähtien ja koko Tampere-Pirkkalan lentokenttähankkeen keston ajan useissa Tampereen seutukaavaliiton julkaisuissa nimettynä seutukaavaliiton liittohallituksen puheenjohtajaksi.[165]

Tampereen kaupunginjohtaja Pekka Paavola toimi Tampereen seutukaavaliiton ja Tampereen kaupungin johtotehtävien lisäksi myöhemmin itse Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan puheenjohtajana lentokenttähankkeen ajan. Tampereen kaupunkia rakennustoimikunnassa edustanut kaupunginjohtaja Paavola nimettiin rakennustoimikunnan ensimmäisessä kokouksessa toimikunnan puheenjohtajaksi.[166]

2.6 Uutta lentokenttää koskeva selvitystyö alkaa

Uuden lentokentän rakentamista 1930-luvun puolivälissä valmistuneen[167] Tampereen Härmälän lentokentän tilalle alettiin selvittämään 1950-luvun puolivälissä. Lentokenttää oli jo varhaisista vaiheista vaivannut lentokenttäalueen kelirikosta johtuva huono kunto,[168] lentotoimintaa vaikeuttavat haastavat sääolosuhteet,[169] ja lentotoiminnan kannalta haastava sijainti jyrkän ja esteisen maaston ympäröimänä[170].

---

[163] Seppälä, 1998. s. 121.
[164] Grönroos, ’Tampereen entinen kaupunginjohtaja Pekka Paavola on kuollut’, *Yle uutiset*, 18.3.2023.
[165] Esim. TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, ja TSKL, Pirkanmaan seutukaavan rakennesuunnitelma 1975–1985, Julkaisu A 8, 1975, ja TSKL, Pirkanmaan toteuttamisohjelma, Julkaisu B 106, 1981.
[166] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:1, 6.5.1977., s. 1.
[167] Uolamo, 2004, s. 20.
[168] Uolamo, 2004, s. 77.
[169] Uolamo, 2004, s. 25.
[170] Uolamo, 2004, s. 155.

Aero Oy oli vuonna 1951 lopettanut kokonaan kaiken liikenteensä Tampereelle, vedoten muun muassa kentän maapohjan huonoon kuntoon sekä hämäränaikaan ja huonolla säällä välttämättömän lentokenttävalaistuksen puutteeseen.[171] Karhumäki Airways[172] oli Aeron lopettaessa ottanut Tampereen reittilentoliikenteen hoidettavakseen, mutta päätyi myös lopettamaan oman liikenteensä vuonna 1953 hyvin pitkälti samoin perustein kuin Aero Oy aiemmin.[173]

Seppo Uolamo kertoo Härmälän lentokentän historiaa käsittelevässä teoksessaan, että eri tahojen piirissä oli jo 1950-luvun alkupuolella herännyt keskustelua siitä, olisiko Härmälän kentän peruskorjauksen sijaan kannattavaa rakentaa Tampereelle kokonaan uusi lentokenttä. Keskusteluissa esitettiin näkemys siitä, että vaikka Härmälän kenttää oli jo kunnostettu ja paranneltu vuosien saatossa isolla rahalla, se oli edelleen lisäkunnostuksen tarpeessa, ja tästä syystä kannattaisi harkita puhtaalta pöydältä aloittamista kokonaan uuden lentokentän muodossa.[174]

Koska lentoliikenne Tampereelle oli katkennut kokonaan, lentokenttäasian ratkaiseminen vaikuttaa muuttuneen kiireelliseksi. Keskustelut uudesta kentästä johtivat Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliiton toimesta vuonna 1954 konkreettisiin toimiin uuden lentokentän rakentamisen mahdollisuuksien selvittämiseksi Tampereen lähiseuduilla[175] .

Tampereen liikennealueen suunnitteluliitto kertoi vuoden 1954 toimintakertomuksessaan, että Tampereen Härmälän lentokenttäolosuhteet olivat epätyydyttävät. Tästä syystä Tampereen liikennealueen suunnitteluliitto oli tehnyt diplomi-insinööri Aarne Ruohtulalle toimeksiannon selvittää uuden säädetyt mitat täyttävän lentokentän sijoittamisen mahdollisuuksia Tampereen läheisyyteen uuden 1:20 000 mittakaavassa olevan peruskartan pohjalta.[176]

Työn tuloksena diplomi-insinööri Ruohtula oli löytänyt kartalta kaksi lentokenttäalueeksi soveltuvaa maastonkohtaa, toisen Ylöjärveltä ja toisen

---

[171] Uolamo, 2004, s. 122.
[172] Veljekset Karhumäki Oy otti vuonna 1951 lentoyhtiönsä nimeksi Karhumäki Airways: ks. lähde Veljekset Karhumäki Oy:n historia Veljekset Karhumäen verkkosivuilla.
[173] Uolamo, 2004, s. 126.
[174] Uolamo, 2004, s. 149.
[175] TLSL, Toimintakertomus toiselta kokonaiselta toimintavuodelta 1954, Julkaisu A 9, 1955. s. 19–20.
[176] TLSL, Toimintakertomus toiselta kokonaiselta toimintavuodelta 1954, Julkaisu A 9, 1955. s. 19.

Pirkkalan kunnan alueelta. Karttatutkimuksen perusteella suunnitteluliitto oli ottanut yhteyttä TVH:n lentokenttäosastoon ja pyytänyt esitetyille alueille viranomaisvoimin tehtävää silmämääräistä tutkimusta. Suunnitteluliitto oli pyytänyt lentokenttäosastoa aloittamaan myös puolikoneelliset ja koneelliset tutkimukset näillä alueilla, jos asia osoittautuisi aiheelliseksi.[177]

Tampereen liikennealueen suunnitteluliitto oli 24. marraskuuta 1954 lähettänyt myös Tampereen lähikuntien edustajille Aitolahdessa, Kangasalla, Lempäälässä, Pirkkalassa, Ylöjärvellä ja Hämeenkyrössä, pyynnön suorittaa omaan paikallistuntemukseensa pohjautuen tutkimuksia sopivan lentokenttäalueen löytymiseksi. Pyynnön tuloksena suunnitteluliitto oli saanut muutamia esityksiä mahdollisiksi lentokenttäsijainneiksi ja nämä oli sittemmin toimitettu Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliiton mukaan myös viranomaisten tietoon.[178]

1950-luvun puolivälin ensimmäisten kartta- ja maastotutkimusten sekä niitä seuranneiden viranomaisyhteydenottojen jälkeen Tampereelle kokonaan uuden lentokentän rakentamisen mahdollisuutta käsittelevä selvitystyö jäi muutamaksi vuodeksi taka-alalle. Syynä tälle saattoivat olla seutusuunnitteluliiton käynnistämien selvitysten kanssa saamaan aikaan tehdyt Härmälän lentokentän parannustyöt, jotka korjasivat lentoliikenteen täydelliseen katkeamiseenkin johtaneet merkittävimmät puutteet kentän infrastruktuurissa[179].

Ajatusta uutta kenttää koskevista tutkimuksista ei kuitenkaan kokonaan haudattu. Seppo Uolamo kertoo teoksessaan, että TVH ehdotti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle toukokuussa 1955 osoittamassaan kirjeessä uuden lentokentän paikan etsimisen jatkamista Tampereen lähialueilta. Perusteluiksi etsintöjen jatkamiselle Uolamo kertoo TVH:n todenneen, ettei Tampereen Härmälän lentokenttä tulisi kiitotien pidentämisen ja laajennustenkaan jälkeen soveltumaan kentän jyrkän nousukulman takia muilla kuin kevyillä koneilla liikennöimiseen. Niin sanottuna e-luokan kenttänä, Tampereen Härmälän lentokenttä ei tulisi olemaan TVH:n mukaan tulevaisuudessa riittävä

[177] TLSL, Toimintakertomus toiselta kokonaiselta toimintavuodelta 1954, Julkaisu A 9, 1955. s. 19–20.
[178] TLSL, Toimintakertomus toiselta kokonaiselta toimintavuodelta 1954, Julkaisu A 9, 1955. s. 20.
[179] Uolamo, 2004, s. 148–150.

tyydyttämään Tampereen kaltaisen maan toiseksi suurimman kaupungin ja huomattavan teollisuuskeskuksen vaatimuksia.[180]

Samaan aikaan ensimmäisten uuden lentokentän paikkaa koskevien etsintöjen kanssa suunnitelmat Härmälän kentän laajentamisesta oli kuitenkin lyöty jo lukkoon,[181] ja maa-alueiden lunastamista Härmälän kentän ympäristössä oli tehty saman vuoden 1955 aikana[182]. Kentän laajennusta koskevan vuoden 1954 päätöksen toteuttamista jouduttiin Uolamon mukaan kuitenkin odottamaan noin kahden vuoden ajan, koska käynnissä oli valtion ja Tampereen kaupungin väliset neuvottelut uuden lentokentän rakentamisen mahdollisuudesta Härmälän kentän jo sovittujen laajennusten sijaan. Lopulta suunnitelma vanhan kentän parantamisesta voitti.[183]

Härmälän lentokentällä vuonna 1956 alkaneet laajennustyöt törmäsivät kuitenkin Pirkkalan kunnassa laajaan yksimieliseen vastustukseen, joten kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö keskeytti 1958 Pirkkalan suuntaan aloitetut lentokentän kiitotien pidennystyöt.[184] Kokonaan uuden lentokentän rakentaminen vaihtoehtona Härmälän kentän laajentamiselle sai myös Pirkkalan kunnassa kannatusta. Olavi Horsma-aho kertoo Pirkkalan pitäjänlukemistossa, että Härmälän kentän laajennuksesta vellonut kiista oli saanut Pirkkalan kunnan osoittamaan vuonna 1957 kauempana kunnan keskustasta sijainneen Hahmonkulman ja Sorkkalan seudun alueen vaihtoehdoksi uuden lentokentän sijoittamista varten[185].

Ilmeisesti Härmälän lentokentän laajentamissuunnitelmien kariutumisen myötävaikutuksesta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oli antanut vuonna 1958 TVH:lle tehtäväksi potentiaalisten uuden lentokentän paikkojen tutkimisen Tampereen lähialueilla.[186] Seppo Uolamo kertoo, että valtio oli myöntänyt tähän tarkoitukseen määrärahaa ja tutkimukset sisälsivät maapohjatutkimusten suorittamisen uuden lentokentän kannalta varteenotettavissa sijainneissa[187].

---

[180] Uolamo, 2004, s. 150.
[181] Uolamo, 2004, s. 150.
[182] Uolamo, 2004, s. 151.
[183] Uolamo, 2004, s. 153.
[184] Uolamo, 2004, s. 152–153.
[185] Horsma-aho, ’Kansalaismielipiteitä lentokentästä’, Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 250.
[186] Seppälä, 1998, s. 134.
[187] Uolamo, 2004, s. 149.

Maapohjatutkimuksiin sisältyi muun muassa koeporausten tekeminen esitetyillä alueilla niiden rakentamiskelpoisuuden toteamiseksi.[188]

Alustavia tutkimuksia tehtiin ilmeisesti kaikissa TVH:lle esitetyissä lentokentän paikoissa jossain kohtaa[189], myös niissä, joissa tarkempia tutkimuksia ei tehty enää myöhemmin. Näihin lukeutui Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliiton vuoden 1954 toimintakertomuksessa mainitsemien Aitolahden ja Lempäälän ohella[190] paikkoja Ylöjärvellä, Kangasalla, Pirkkalassa, sekä Länsi-Tampereella Epilässä ja Lentävänniemessä.[191]

2.7 Kolme parasta vaihtoehtoa uuden lentokentän sijainniksi

Kolme kaikista potentiaalisimmaksi todettua[192] Tampereen uuden lentokentän sijoituspaikkaa sijaitsivat Pirkkalan Hahmonkulmalla, Ylöjärven Metsäkylässä ja Toikkolan-Liuksialan seudulla Kangasalla.[193] Näillä paikoilla suoritettiin koeporausten jälkeen myöhemmin laajempia tutkimuksia.[194] Pirkkalan ehdotetun lentokenttäalueen, kohdalla TVH aloitti Uolamon mukaan maastotutkimukset vuonna 1959.[195]

Uolamo kertoo, että näistä paikoista Kangasalla ehdotettu alue todettiin liian suoperäiseksi.[196] Diplomi-insinööri Matti Maasillan vuonna 1974 valmistuneessa Tampere-Pirkkalan lentokentän ensimmäisen rakennusvaiheen maanrakennustöiden työsuunnitelmia koskeneessa diplomityössä[197] Maasilta totesi Kangasalan karsiutuneen valinnasta, koska se oli teknisesti ja

---

188 Uolamo, 2004, s. 151.
189 Kaikki paikat, niin alustavasti kuin tarkeminkin tutkitut, on merkitty TVH:n 8.2.1967 julkaisemaan karttaan, jonka Seppo Uolamo oli löytänyt teokseensa Ilmailulaitoksen arkistosta: ks. lähde Uolamo, 2004, s. 151 karttakuva.
190 TLSL, Toimintakertomus toiselta kokonaiselta toimintavuodelta 1954, Julkaisu A 9, 1955. s. 20.
191 Uolamo, 2004, s. 149–151.
192 Nämä kolme tarkemminkin tutkittua sijaintia oli merkitty TVH:n 8.2.1967 kartalle erikseen tummemmalla värillä: ks. lähde Uolamo, 2004, s. 151 karttakuva.
193 Uolamo, 2004, s. 149–150.
194 Uolamo, 2004, s. 151.
195 Uolamo, 2004, s. 153.
196 Uolamo, 2004, s. 149.
197 Maasillan diplomityössä esitetyssä tekstissä ja taulukoissa lentokenttäpaikkojen vertailuun käytettyjä tietoja ei ole tarkasti lähdeviitoitettu. Diplomityön kirjallisuusluettelosta voidaan päätellä, että lähteinä on todennäköisesti käytetty TVH:n ja Ilmailuhallituksen tuottamia tietoja, mutta mihinkään tiettyyn dokumenttiin tai aineistoon ei olla yksityiskohtaisesti viitattu. Maasilta kiittää työnsä alkusanoissa Ilmailuhallituksen kenttäosaston kunnossapito- ja rakennustoimiston toimistoinsinööri Pentti Virkkusta saamistaan tiedoista ja neuvoista: ks. lähde Maasilta, 1974, Kirjallisuusluettelo, s. 46–47 & Alkusanat.

liikenteellisesti heikoin kolmesta tarkemmin tutkitusta vaihtoehdosta.[198] Diplomityössä esitetyssä vertailutaulukossa Kangasalan ehdotettu lentokenttäpaikka oli ilmoitettu Tampereelta katsottuna 14 kilometrin päähän itä-kaakkoon ja sitä oli luonnehdittu liikenneolojen perusteella arvosanalla *välttävä*. Rakennusteknisiltä ominaisuuksiltaan Kangasalan kenttäpaikkaa luonnehdittiin *heikkokantoiseksi*[199] ja *tyydyttäväksi*.[200]

Raimo Seppälän mukaan myös Pirkkalan alueella maastoa pidettiin myös vaikeana rakentamista varten, koska se oli suonsilmäkkeistä ja louhikkoista metsämaata.[201] Maasillan työssä Pirkkalan alueen maapohjan rakennusteknistä potentiaalia kuvattiin *kantavaksi* ja *tyydyttäväksi.*[202] Uolamo kertoo, että Pirkkalan Sorkkalan alueella tehdyissä maaperän koeporauksissa päästiin noin kahdeksan metrin syvyyteen, kun taas Ylöjärvellä mittauspora pääsi joillain kohdin helposti jopa kuudentoista metrin syvyyteen.[203]

Seppälä ja Uolamo molemmat toteavat, että maapohjatutkimusten perusteella Ylöjärven Metsäkylän lähettyvillä oleva Pinsiönkangas oli osoittautunut parhaimmaksi paikaksi uudelle lentokentälle.[204] Myös Maasillan työssä esitetyssä vertailussa Ylöjärven kenttäpaikan maaperä ilmoitettiin rakennusmielessä esitetyistä vaihtoehdoista parhaaksi luonnehdinnoilla *kantava* ja *hyvä.*[205]

Kuitenkin maapohjatutkimusten lisäksi muillakin seikoilla oli vaikutusta lopullisen uutta lentokentän paikkaa koskevan suosituksen ja päätöksen tekemisessä. Etäisyys Tampereen keskustasta ja muiden liikenneyhteyksien toimiminen vaikuttivat myös uuden lentokentän paikasta käydyssä debatissa. Uolamon vilkkaaksi luonnehtimissa keskusteluissa, erityisesti Ylöjärven vaihtoehtoa pidettiin huonona, koska se sijaitsi jatkoon päässeistä vaihtoehdoista kaikista kauimpana Tampereelta.[206] Seppälän mukaan suunniteltu alue

---

[198] Maasilta, 1974, 2.1 Käynnistysvaihe, s. 2.
[199] *Heikkokantoisuus* johtui ilmeisesti Uolamon mainitsemasta *suoperäisyydestä*: ks. lähde Uolamo, 2004, s. 149.
[200] Maasilta, 1974, Liite 1a.
[201] Seppälä, 1998, s. 134.
[202] Maasilta, 1974, Liite 1a.
[203] Uolamo, 2004, s. 151.
[204] Seppälä, 1998, s. 134, ja Uolamo, 2004, s. 149.
[205] Maasilta, 1974, Liite 1a.
[206] Uolamo, 2004, s. 149.

Pirkkalassa sijaitsi noin 15 kilometrin päässä Tampereelta, kun taas alue Ylöjärvellä noin 19 kilometriä Tampereelta pohjoiseen.[207]

Maasillan diplomityössä esitetyt tiedot haastavat niin Uolamon kuin Seppälänkin esittämät toteamukset Ylöjärven ehdotetun lentokenttäpaikan sijainnista. Esimerkiksi Seppälän Ylöjärven lentokenttäpaikasta esittämä määritelmä Tampereelta *pohjoiseen* voidaan tulkita yksinkertaistuksena, joka on pääteltävissä pelkästään katsomalla aiheesta laadittua karttaa.[208] Maasillan diplomityö määrittää Ylöjärven tutkitun lentokenttäalueen oikeammin 13 kilometrin päähän Tampereelta luoteeseen ja Pirkkalan kenttäpaikan 12 kilometrin päähän Tampereelta lounaaseen.[209]

Uolamon, Seppälän ja Maasillan esittämät määritelmät kenttien etäisyydestä Tampereelle vaihtelevat, mikä todennäköisesti johtuu etäisyyden mittauspisteiden ja metodien välisistä eroista. Lähteistä ei selviä, onko arviot tehty Tampereen rajalta vai jostain muualta Tampereen alueelta valitusta pisteestä, tai onko laskettu etäisyys määritelty olemassa olevan tieverkon kautta kuljettuna vai niin sanotusti suoraan *linnuntietä* kuljettuna.

Uolamon laskentatavalla Ylöjärvi oli ilmoitettu vaihtoehdoista kauimmaiseksi,[210] mutta Maasillan työssä Ylöjärvi oli toisiksi lähin, Kangasalan ollessa 14 kilometrin etäisyydellä kauimmaisin.[211] Maasillan työssä kaikki uuden lentokentän mahdolliset sijaintipaikat oli ilmoitettu pienellä hajonnalla lähes yhtä kauaksi Tampereesta. Etäisyyden sijaan Pirkkalan sijaintipaikkaa Maasillan työssä puolsi kenttäpaikasta annettu sanallinen arvio muihin keskuksiin nähden. Pirkkalan lentokenttäpaikka oli määritelty *keskeiseksi,* kun taas Kangasalan ja Ylöjärven sijainnit määriteltiin olevan *laidassa*.[212]

Se mitä *etäisyydellä muihin keskuksiin* tarkoitettiin, ei selviä lähteestä tarkemmin, mutta ilmeisesti kyseessä on lentokenttäpaikan saavutettavuudesta muualta Tampereen seudulta olemassa olevaa liikenneverkkoa hyödyntäen. Tässä mielessä ajateltuna Ylöjärvi voitaisiin nähdä etäisenä itäiseltä Pirkanmaalta katsottuna, kun taas Kangasala lännestä katsottuna. Tässä

[207] Seppälä, 1998, s. 134.
[208] Uolamo, 2004, s. 151 karttakuva.
[209] Maasilta, 1974, Liite 1a.
[210] Uolamo, 2004, s. 149.
[211] Maasilta, 1974, Liite 1a.
[212] Maasilta, 1974, Liite 1a.

mielessä Pirkkala, joka on liikenteellisesti lähellä Tampereen keskustaa ja eteläiseen Suomeen suuntaavia maaliikenteen pääväyliä, saattoi näyttäytyä kaikista mielekkäimpänä sijaintina uudelle lentokentälle.

Pirkkalan läheisyys liikenteen pääväylistä ja Tampereelta nousivat esiin myös Uolamon teoksessa, jossa käsiteltiin lentokentän sijaintia muuhun liikenneverkkoon nähden. Uolamon mukaan Ylöjärvellä ja Kangasalla sijaitsevien vaihtoehtojen haittapuoleksi nähtiin etäisyys Tampereen raideyhteydestä. Esillä ollut näkökanta oli, että lisämatka ja siihen kuluva aika Tampereen keskustasta Kangasalle tai Ylöjärvelle, tekisi junasta lentämistä nopeamman vaihtoehdon matkustettaessa Tampereelta pääkaupunkiseudulle.[213]

2.8 Pirkkala valikoituu uuden lentokentän sijoituspaikaksi

TVH:n maastotutkimusten perusteella kaavoituksen yleissuunnitelmiin hahmotelluissa tilavarauksissa jopa kolme kiitotietä käsittäneen[214] uuden lentokentän rakentamista pidettiin kustannuksiltaan liian kalliina.[215] Seppälän mukaan 1960-luvun alussa Tampereen lentokenttäasiassa päädyttiin jälleen Tampereen kauppakamarin, Härmälän lentokonetehtaan omistaneen Valmet Oy:n ja Tampereen kaupungin näkemyksissä voimakkaasti Härmälän lentokentän parantamisen kannalle. Perusteina olivat muun muassa lentokonetehtaan sijainti Tampereen Härmälässä ja kentän sijainti lähellä Tampereen keskustaa.[216]

Aikalaiskeskustelussa 1960-luvun alussa myös kaikista potentiaalisimmat paikat uudelle lentokentälle, Ylöjärvi ja Pirkkala, oli Seppälän mukaan ehditty jo tyrmätä epäsoveliaina. Härmälän lentokentän perusteellisen kunnostamisen lisäksi tamperelaiset toimijat kannattivat edelleen myös muun muassa pirkkalalaisten vastustukseen kaatunutta Härmälän kiitotien pidentämistä.[217]

---

[213] Uolamo, 2004, s. 149.
[214] Kolme toisiaan risteävää kiitotietä oli hahmoteltuna esimerkiksi Tampere-Pirkkalan lentokentän ympäristön kaavoitusta koskeviin tilavarauksiin. Kiitotievaraukset näkyivät monessa kentän suunnitelmia koskevassa karttapohjassa esim: ks. lähteet Maasilta, 1974, Liite 20, Työsuunnittelun yleiskartta, ja TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:8 Kiitotien jatkeen lisäsopimus, Liite 4, Piir.N:o 1, Kiitotien jatke 1:50 000 yleiskartalla, 5.6.1978.
[215] Uolamo, 2004, s. 150.
[216] Seppälä, 1998, s. 134.
[217] Seppälä, 1998, s. 135–136.

Maasillan diplomityössä esitetyssä lentokenttävaihtoehtojen vertailussa oli mukana kolmen uuden lentokenttäpaikan lisäksi Tampereen Härmälän lentokenttä. Härmälän vahvuuksiksi lueteltiin *keskeinen* sijainti, joka päti vertailluista vaihtoehdoista myös Pirkkalan uuteen ehdotettuun lentokenttään. Härmälän paikka aivan Tampereen tuntumassa oli kuitenkin arvioitu sanallisesti vain *tyydyttäväksi.* Lentotoiminnan kannalta kentän todettiin sijaitsevan ympäröivän *voimakkaasti esteellisen* maaston muodostamassa *kattilassa*, jolle ei voinut tehdä huonossa säässä ollenkaan niin sanottuja sokkolaskeutumisia[218], toisin kuin muille vertailluille kenttävaihtoehdoille.[219]

Toisin kuin muissa vaihtoehdoissa, Härmälän lentokentällä ei ollut vertailun mukaan myös lainkaan mahdollisuutta lisäkiitoteiden rakentamiselle tulevaisuudessa. Härmälän lentokentän maapohja todettiin myös rakentamista ajatellen *heikosti kantavaksi*[220] ja kentän sijainnin takia rakentamiseen käytettävä maa-aines piti kuljettaa muita kenttiä kauempaa aiheuttaen enemmän kustannuksia kuin muissa vaihtoehdoissa. Taloudellisesti ajateltuna pisimmäksi mahdolliseksi Härmälän lentokentän kiitotien mitaksi Maasillan diplomityössä arvioitiin 2550 metriä.[221]

Härmälän kiitotien jatkamista jopa 2500 metriin oli pohdittu jo 1950-luvun lopulla, samalla kun laajennustöihin oli lähdetty suunnitelmilla 2000 metrin kiitotiestä. Lopulta molemmat suunnitelmat peruuntuivat valtion päätöksellä ja työt viimeisteltiin myöhemmin valmiiksi 1800-metrin osalta. Keskeytymisen aiheuttanut Pirkkalan kunnan asukkaiden huomattavan jyrkkä vastustus teki Härmälän lentokentän kiitotien olemassa olevien ja mahdollisten uusien pidennyssuunnitelmien toteuttamisen käytännössä mahdottomaksi. [222]

Maasillan työssä vertailluista vaihtoehdoista Pirkkala osoittautui ilmailun näkökulmasta parhaaksi. Sen kiitotien pidennysmahdollisuuksia pidettiin 3500

---

[218] Uolamon mukaan 1960-luvulla Härmälän lentokentälle oli kokeilumielessä asennettu sokkolaskeutumisia varten radiosignaaliin perustuva ILS-instrumenttilaskeutumisjärjestelmä, mutta sen käyttö jäi vähäiseksi, kun kenttää ympäröivien maastoesteiden aiheuttamat häiriöt tekivät laitteiston toiminnasta epäluotettavaa. Todellista sokkolaskeutumiskykyä ei koskaan saavutettu myöhemmilläkään laitehankinnoilla: ks. lähde Uolamo, 2004, 72–74.
[219] Maasilta, 1974, Liite 1a.
[220] Tämä ongelma oli todettu jo monta kertaa aikaisemminkin Härmälän kentän historiassa, muun muassa 1940-luvun lopulla, kun sotien jälkeen tehty asematason ja rullaustien vahvistaminen oli tullut ajankohtaiseksi uudelleen vain vuosi edellisten töiden valmistumisesta: ks. lähde Uolamo, 2004, s. 146–147.
[221] Maasilta, 1974, Liite 1a.
[222] Uolamo, 2004, s. 152–153.

metrin potentiaalilla kaikista parhaana, kentän ympäristöä tasaisena ja täysin *esteettömänä,* kiitotien kaltevuussuhdetta *erittäin hyvänä*, ja lisäkiitotien rakentamismahdollisuuksia *hyvinä*. Pirkkalan alueella lentokentän maanlunastuskustannuksia pidettiin vertailluista paikoista kaikista edullisimpina ja kentän lähettyvillä olevaa tieverkkoa kaikista parhaimpana arvosanalla *hyvä*, mutta rakentamista varten tarvittavan maa-aineksen saantia kahdenkymmenen kilometrin kuljetusetäisyydellä pidettiin *välttävänä* ja vertailun toisiksi huonoimpana heti Härmälän jälkeen.[223]

Maasillan esittämässä vertailussa Ylöjärven maanrakennusaineksen saantietäisyys oli arvioitu *hyväksi* vain noin kilometrin kuljetusetäisyydellä. Ilmailun kannalta Ylöjärven lentokenttäpaikkaa arvioitiin *melko esteettömänä,* ja itse lentokentän alue olisi vaatinut *tasaiseksi* luonnehdittua Pirkkalaa enemmän maapohjan tasaamista. Pääkiitotien taloudellista 3 000 metrin pidentämispotentiaalia oli 500 metriä Pirkkalaa vähemmän, mutta mahdollisen 2 500 metrin pituisen risteävän lisäkiitotien mittaa arvioitiin olevan Pirkkalaa 500 metriä enemmän. Lunastettavan maa-alueen kustannukset arvoitiin Ylöjärvellä kaikkien kalleimmiksi 3 572 557 markalla, joka oli Tampereen keskustan lähellä sijaitsevaan toisiksi kalleimpaan Härmälään verrattuna jopa yli 1,5 miljoonaa markkaa enemmän.[224]

Niin Ylöjärven kuin Pirkkalankin potentiaalisilla lentokenttäpaikoilla oli omat vahvuutensa. Pirkkalan maan arvo oli halpaa ja se oli liikenneyhteyksiltään ja sijainniltaan hyvä, mutta rakennusmateriaalin kuljetuksen ja rakennuskustannusten kannalta kalliimpi. Ylöjärvi oli helpointa rakennusmaastoa ja rakentamiseen tarvittava maa-aines voitiin saada läheltä. Ilmailun kannalta Ylöjärvi oli hieman parhaaksi arvioitua Pirkkalaa jäljessä, mutta silti vertailun toiseksi paras. Ylöjärvi kuitenkin arvioitiin maa-alueen lunastuksella 953 555 markan hintaiseen Pirkkalaan verrattuna yli kolme ja puoli kertaa kalliimmaksi.[225]

1960-luvun alussa Pirkkalan Sorkkalan ja Hahmonkulman alueen vahvin kilpailija Ylöjärven Pinsiönkankaalla eliminoitui valintaprosessista Tampereen seuraavan lentokentän sijoituspaikaksi. Ylöjärven alue, jota oli pidetty muun muassa Seppälän mukaan hiekkapohjaisuuden takia maastotutkimuksissa

[223] Maasilta, 1974, Liite 1a.
[224] Maasilta, 1974, Liite 1a.
[225] Maasilta, 1974, Liite 1a.

parempana lentokentän rakennuspaikkana, linjattiin kaavoituksessa Tampereelta Vaasaan kulkevan Valtatie 3 kulkureitiksi. Seppälä kertoo, että myös neljänkymmenen talon kokoisen asuinalueen ja Soppeenmäen radio- ja televisiomaston[226] asettuminen lähelle kaavaillun kentän nousu- ja laskusektoreita vaikutti osaltaan päätökseen rakentaa lentokenttä muualle kuin Ylöjärvelle.[227]

Myös Maasilta toteaa omassa työssään, että Ylöjärven kirkonkylästä potentiaalisen lentokenttäalueen läpi Hämeenkyrön rajalle linjattu Valtatie 3 reitti oli lopulta tekijä, joka ratkaisi asian Pirkkalan hyväksi. Maasilta kuitenkin korostaa, että uuden lentokentän paikka Pirkkalassa oli kokonaisvertailussa lopulta liikenteellisesti ja teknisesti paras. Vaikka maa oli vaikeasti kaivettavaa ja vaati rakentamisessa hyödynnettävien maamassojen siirtoa kauempaa,[228] oli se lentoliikenteen mahdollistavien ominaisuuksien, keskeisen sijainnin ja hyvien ympäröivien liikenneyhteyksien puolesta paras.[229] Vertailussa jäljelle jäänyt Pirkkalan alue oli myös harvaan asuttua, joten kentästä aiheutuvat häiriöt ympäröivälle yhteiskuntarakenteelle olisivat suhteellisen vähäisiä.[230]

2.9 Uusia lentokenttiä ei Suomeen tarvita?

Tutkimusten loppuun saattaminen ja virallinen päätös niin kentän sijaintipaikasta kuin uuden lentokentän rakentamisesta ei kuitenkaan ollut vielä valmis. Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliiton ajama Tampereen uuden lentokentän rakennushanke kohtasi 1960-luvun puolivälissä vastoinkäymisen valtiotason liikenneinvestointeja koskeneen kannattavuustutkimuksen muodossa. Tampereen liikennealueen suunnitteluliitto tarkasteli vuotta 1965 käsitelleessä toimintakertomuksessaan Suomen liikennekehityksen kokonaissuunnitelmaa, jonka Suomen valtioneuvosto oli Maailmanpankin esittämien vaatimusten tyydyttämiseksi laadituttanut.[231]

---

[226] Ylöjärven Soppeenmäen myöhemmin 124 metriseksi lyhennetty radio- ja televisiomasto valmistui vuonna 1960 ja oli alkuperäisissä mitoissaan lähes 220 metriä korkea: ks. lähde Karvinen, ’Euroopan ihmeestä vireäksi vanhukseksi’, *Ylöjärven uutiset,* 13.7.2013.
[227] Seppälä, 1998, s. 134–135.
[228] Maasilta, 1974, 2.1 Käynnistysvaihe, s. 2.
[229] Maasilta, 1974, Liite 1a.
[230] Maasilta, 1974, 2.1 Käynnistysvaihe, s. 2.
[231] TLSL, Toimintakertomus 1965, Julkaisu A 128, 1966. s. 15–16.

Suomen valtio oli antanut liikennekehityksen kokonaissuunnitelmaa varten tarvittavavan tutkimustyön alankomaalaisen insinööritoimisto NEDECO:n tehtäväksi. Kokonaissuunnitelman yhtenä päätarkoituksena oli selvittää Suomen liikenneolojen uudistustarve ja suunniteltujen liikenneinvestointien kansantaloudellinen kannattavuus. Tampereen liikennealueen suunnitteluliitto oli antanut tätä tutkimusta varten tutkijoiden käyttöön omat mittavat aineistonsa ja Tampereen liikennealueen suunnitteluliitto totesi olleen jo ennen selvityksen valmistumista samaa mieltä monista tutkimustyössä esille nostetuista huomioista liittyen liikenteen peruslähtökohtiin ja uudistustarpeisiin.[232]

Selvityksessä todettiin muun muassa Suomen teollisuuden tuotantolaitosten ja asutuksen hajautumisen laajalle alueelle aiheuttavan lisäkustannuksia, jotka näkyvät liikennepalveluiden ja kulutustuotteiden hinnoissa. Liikenneverkoston rakentaminen ajanmukaiseksi arvoitiin tulevan kalliiksi tonnikilometreissä mitattuna, liikenteen heikkouden ja hajanaisuuden, sekä pitkien välimatkojen takia. Raportissa todettiin kansainvälisten yhteismarkkinoiden avautumisen pakottavan Suomea parantamaan liikenneverkostoaan markkinataloudellisista syistä.[233]

NEDECO korosti tekemässä tutkimuksessaan kvantitatiivisen tarkastelun tärkeyttä ja suositti sen asettamista johtavaan asemaan talous- ja yhteiskuntapolitiikkaa määriteltäessä. Suunnitteluliitto kertoi tämän kvantitatiivisen otteen näkyneen tutkimustyöryhmän esittämissä liikennesuunnitelmissa. NEDECO:n suosituksena oli määrärahojen keskittäminen erityisesti suurten maakunnallisten keskusten liikenneverkoston kehittämiseen ja palvelemiseen, koska niissä julkisella ja yksityisellä rahalla tehdyt sijoitukset saisivat aikaan parhaan tuoton ja hyödyn.[234]

Seutusuunnitteluliiton näkemyksenä oli, että Tampere ehdottomasti kuului näiden kasvuvoimaisten ja tuottavien keskusten joukkoon. Tutkimuksen mukaan liikenneverkoston sovittaminen näiden kasvukeskusten kuljetustarpeille tuli ottaa liikennesuunnittelun ensisijaiseksi tavoitteeksi ja vähentää kansantaloudellisena tuhlauksena pidettyä liikenneverkon hajauttamista. [235]

---

[232] TLSL, Toimintakertomus 1965, Julkaisu A 128, 1966. s. 15–16.
[233] TLSL, Toimintakertomus 1965, Julkaisu A 128, 1966. s. 15–16.
[234] TLSL, Toimintakertomus 1965, Julkaisu A 128, 1966. s. 15–16.
[235] TLSL, Toimintakertomus 1965, Julkaisu A 128, 1966. s. 15–16.

Tutkimus kritisoi Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliiton mukaan erikoisen jyrkästi suomalaista tapaa rakennuttaa julkisia projekteja myös työllisyystarpeiden, eikä puhtaasti liikennetarpeiden takia. NEDECO:n näkemys oli, ettei liikennettä saisi keinotekoisesti yrittää kasvattaa keskitetyn pääliikenneverkon ulkopuolella, ja määrärahojen kohdentaminen tällaisiin projekteihin johtaisi tärkeämpien suurten keskusten välisten väylien parannustöiden etenemiseen tarpeettoman katkonaisesti.[236]

NEDECO:n tuottamassa liikenneolojen uudistamistarve- ja kannattavuustutkimuksessa todettiin, ettei Suomeen tarvittu tai ollut nähty kannattavaksi rakentaa uusia lentokenttiä. Tampereen liikennealueen suunnitteluliitto ei kommentoinut tai esittänyt huomioita tutkimuksen lentokenttiä koskevaan toteamukseen, vaan suunnitteluliiton vuoden 1965 toimintakertomuksessa asia oli ilmaistu lyhyesti ja yksiselitteisesti, ettei uusia lentokenttiä raportin mukaan maassamme tarvita.[237]

Vuoden 1966 toimintakertomuksessaan Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliitto totesi, ettei päätöstä Tampereen uuden lentokentän rakentamisesta ollut vieläkään tehty, vaikka lentokenttäkysymystä oli jo tähän mennessä tutkittu toistakymmentä vuotta. Toimintakertomus totesi uuden lentokentän paikan olevan TVH:n suunnitelmissa sijoitettuna Pirkkalan kunnan alueelle.[238]

Tampereen kaupungin talouselämän vaakakupissa painanut Härmälän lentokentän puolustaminen Valmetin lentokonetehtaan takia menetti myös lopulta oman merkityksensä, ja myös sen edustajat omistautuivat uuden lentokentän rakentamisen edistämiseen[239]. Valmetin lentokonetuotanto oli siirtynyt vuonna 1967 Kuorevedelle[240] ja Härmälän tehtaan tuotanto oli siirtynyt 1960-luvun loppuun mennessä lentokoneista raskaan satama- ja tavaransiirtokaluston valmistamiseen, jolle lentokentän läheisyydestä ei ollut enää liikenteellistä merkitystä[241].

---

[236] TLSL, Toimintakertomus 1965, Julkaisu A 128, 1966. s. 15–16.
[237] TLSL, Toimintakertomus 1965, Julkaisu A 128, 1966. s. 17.
[238] TLSL, Toimintakertomus 1966, Julkaisu A 147, 1967, s. 37.
[239] Uolamo, 2004, s. 248.
[240] Lyyra-Seppänen, 'Tampereen Härmälän kantatehtaan alueen rakennusinventointi', 2012, s. 8.
[241] Seppälä, 1998, s. 155.

Viimeisetkin Tampereen uuden lentokentän paikkaan liittyvistä tutkimuksista oli saatu valmiiksi vuoden 1967 alussa.[242] Syyskuussa 1967 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö antoi lausunnon, joka puolsi Tampereen uuden lentokentän rakentamista Pirkkalaan, koska se oli teknisen soveliaisuutensa lisäksi osoittautunut sijaintinsa ja kulkuyhteyksiensä takia Tampereen talousalueen kannalta liikenteellisesti parhaaksi vaihtoehdoksi.[243] Maasillan mukaan kenttä sijaitsi keskeisellä paikalla muun muassa Tampereen seudun teollisuuden ja Puolustuslaitoksen toimipaikkojen kannalta.[244]

Seppälän mukaan Tampereen kauppakamari julkaisi puolitoista kuukautta myöhemmin marraskuussa 1967 oman lausuntonsa, jossa sekin tuki lentokentän sijoittamista Pirkkalaan, vaikka kauppakamarin kanta oli muutamaa vuotta aiemmin julkaisemassaan lausunnossa ollut lentokenttäasiasta täysin eri mieltä. Kauppakamari visioi lausunnossaan Tamperetta kentän myötä yhä vahvempana kaupankäynnin keskuksena Sisä- ja Keski-Suomen alueella.[245]

Tampereen lentoliikenteen puolustajana tunnettu Tampereen kauppakamari otti vuonna 1968 uudelleen voimakkaasti kantaa lentokenttäkysymykseen. Kauppakamari perusteli uuden lentokentän tarvetta erityisesti Aero Oy:n aikeilla siirtyä lähiaikoina myös kotimaan liikenteessä suihkukonekalustoon, jolla ei voinut liikennöidä Tampereen Härmälän lentokentälle. Kauppakamari korosti kannanotossaan uuden lentokentän mahdollisuuksia niin ulkomaan kuin kotimaan lentoliikenteen parantajana. Tampereella.[246]

Lentokenttäasiassa palattiin vielä viimeisen kerran vuonna 1968 tarkastelemaan Härmälän lentokentän laajentamismahdollisuuksia uuden tutkimuksen muodossa. Uolamo kertoo, että valtion kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoitti tutkimuksen perusteella Tampereen kaupungille ja Pirkkalan kunnalle, että uuden lentokentän rakentaminen oli todellakin paras ratkaisu Tampereen lentokenttäkysymyksen ratkaisemiseen.[247]

---

[242] Uolamo, 2004, 248.
[243] Seppälä, 1998, s. 161.
[244] Maasilta, 1974, 2.1 Käynnistysvaihe, s. 2.
[245] Seppälä, 1998, s. 161.
[246] Uolamo, 2004, s. 248.
[247] Uolamo, 2004, s. 248.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö[248] vahvisti tekemänsä päätöksen Pirkkalan kunnan valitsemisesta Tampereen uuden lentokentän sijaintipaikaksi kolmastoista marraskuuta[249] vuonna 1968.[250] Sijoituspäätöksestä huolimatta Seppo Uolamon mukaan yleisessä tiedossa kuitenkin oli, ettei Tampereen seudulle rakennettaisi uutta lentokenttää vielä pitkään aikaan. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oli kuitenkin antanut TVH:n tehtäväksi laatia lähitulevaisuudessa yksityiskohtaisemmat suunnitelmat ja kustannusarviot Pirkkalaan sijoitettavasta uudesta lentokentästä.[251]

Valtion uutta lentokenttää puoltavasta näkemyksestä huolimatta arvioitiin, että uuden kentän rakennuspäätös tultaisiin tekemään erikseen myöhemmin ja rakentaminen tapahtuisi vasta sitten kun valtiolla olisi jossain kohtaa varaa osoittaa projektiin tarvittavat määrärahat.[252] Tampereella vetoaminen valtioon päätöksen aikaan saamiseksi jatkui. Vakuuttaakseen valtion uuden lentokentän tarpeellisuudesta ja kannattavuudesta Tampereen seutukaavaliitto päätti tuottaa oman lentokenttätutkimuksensa.

---

[248] Lähteessä muodossa kulkulaitosministeriö: ks. lähde Uolamo, 2004, s. 248.
[249] Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön päätös kentän sijoittamisesta Pirkkalaan tehtiin 13.11.1968, ja valtioneuvoston periaatepäätös kentän rakentamisesta tehtiin hämmentävästi sattumalta samalla päivämäärällä vuotta myöhemmin 13.11.1969.
[250] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, s.1.
[251] Uolamo, 2004, s. 248.
[252] Uolamo, 2004, s. 248.

3 PÄÄTÖS UUDESTA LENTOKENTÄSTÄ JA LENTOKENTTÄHANKKEEN POLIITTISET ULOTTUVUUDET

Tässä kappaleessa käsittelen Tampere-Pirkkalan lentokenttähankkeen tarpeellisuutta perustellutta Tampereen seutukaavaliiton lentokenttätutkimusta, sekä valtion uuden lentokentän rakentamisesta lopulta tekemää periaatepäätöstä. Lisäksi käsittelen hankkeen periaatepäätöksen jälkeen kohtaamia haasteita sekä lentokenttähankkeeseen liittyneitä poliittisia ulottuvuuksia lentokenttäasiaan liittyneiden eri toimijoiden näkökulmista.

3.1 Seutukaavaliiton oma tutkimus puolustaa lentokenttähanketta

Tampereen seutukaavaliitto julkaisi vuoden 1969 alkupuolella pääosin edellisen vuoden aikana laatimansa Tampereen lentokenttätutkimuksen, jossa se tarkasteli uutta Tampereen seudulle rakennettavaa lentokenttää koskevia vaatimuksia ja suunnitelmavaihtoehtoja, esitti tilastoja ja laskelmia perustelemaan uuden lentokentän rakentamisen tarvetta, sekä hahmotteli Tampereen lentoliikenteen tulevaisuutta, jonka uuden lentokentän rakentaminen mahdollistaisi.[253]

Tampereen seutukaavaliiton lentokenttätutkimuksessa lentokentän välillisten vaikutusten uskottiin myös ulottuvan varsin laajalle alueelle ja siten vaikuttavan esimerkiksi alueen teollisuuteen, kaupankäyntiin ja matkailuun. Kaavoitusta ja seutusuunnittelua vaatineen lentokentän uskottiin houkuttelevan tulevaisuudessa lähelleen toimintoja, joille nopeat rahti- ja matkustusyhteydet olivat välttämättömiä. Kentän arvioitiin myös matkailun osalta lisäävän kysyntää

[253] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, Esipuhe ja sisällysluettelo.

koko maakunnan alueella ja edellyttävän esimerkiksi lomakylien rakentamiseen liittyvien tarpeiden huomioimista kaavoituksessa.[254]

Seutukaavaliiton lentokenttäselvityksen tutkimustöiden suorittajana toimi yhdyskuntasuunnitteluun erikoistunut Suunnittelutoimisto Iharvaara–Tausti. Selvityksen keskeisenä tarkastelun kohteena olivat lentokentän liikennemäärien ennustaminen ja uuden lentokentän taloudellisuuden arviointi. Suunnittelutoimisto Iharvaara–Tausti käytti omassa työssään kuljetustaloudellisena asiantuntijana tanskalaista Hoff–Overgaard suunnittelutoimistoa.[255]

Lentokenttätutkimuksen alkulauseessa todettiin, ettei Tampereen Härmälän lentokentän asfalttipäällysteen saanut 1800 metrin pituinen kiitotie mahdollistanut kentän molemmissa päissä olevien korkeusesteiden takia edes Convair Metropolitan -matkustajakoneiden käyttöä täydessä lentoonlähtöpainossa. Seutukaavaliiton mukaan Härmälän kenttää ympäröivät korkeusesteet lisäksi herkistivät lentokenttäalueen huonon sään aiheuttamille liikennehäiriöille.[256]

Alkulauseen laatineet Suunnittelutoimisto Iharvaara–Taustin asiantuntijat totesivat, että kentällä usein vallitsevat huonot sääolosuhteet olivat haitanneet erityisesti kansainvälisen lentoliikenteen kehittymistä Härmälässä. Esimerkkinä tästä mainittiin Scandinavian Airlines Systems (SAS) lentoyhtiön liikennöimän Tampere-Norrköping-Kööpenhamina-reitin lopettaminen ainakin toistaiseksi.[257]

Härmälän lentokentän historiasta teoksen kirjoittanut Seppo Uolamo kertoo SAS:n aloittaneen kyseisen reitin liikennöimisen 1.11.1965. Sääolosuhteiden ja kentän haastavuuden takia kokeneita lentäjiä vaatineen reitin lennot lopetettiin Uolamon mukaan 2.10.1966 alle vuosi reitin aloittamisesta. Uolamo kertoo, että reitin lentoja oli tarkoitus jatkaa keväällä 1967, mutta tämä ei toteutunut.[258]

Uolamon mukaan toistuvat vuorojen perumiset olivat tehneet reitin liikennöinnistä epäsäännöllistä. Osasyyksi vuorojen perumiselle Uolamo antaa myös SAS:n yhtiön sisäiset miniminäkyvyysvaatimukset laskeutuessa, mitkä olivat esimerkiksi suomalaista Aeroa tiukemmat. Nämä olivat Uolamon mukaan johtaneet SAS:n lentojen keskeytyksiin aikoina, jolloin Aero oli kyllä voinut lentää

[254] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, Esipuhe, s. 1.
[255] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, Esipuhe, s. 1.
[256] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, Alkulause, s. 1.
[257] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, Alkulause, s. 1.
[258] Uolamo, 2004, s. 131.

omat vuoronsa Tampereelle samoissa olosuhteissa. Uolamo arvelee, että yksi osasyy sille, miksi SAS ei aloittanut vuoroja uudelleen, oli yhtiön siirtyminen ajalleen tyypillisesti yhä enemmän suihkukoneisiin, joilla Tampereelle ei voinut liikennöidä.[259]

Tampereen seutukaavaliiton lentokenttätutkimuksessa asiantuntijat ilmaisivat SAS:n liikenteen lopettamispäätöksen johtuneen yksiselitteisesti Härmälän lentokentän *huonoudesta*. Härmälän lentokentän kerrottiin liikenteellisten ongelmiensa lisäksi aiheuttavan lisääntyvissä määrin meluhaittaa Tampereen kaupunkiseudun keskeisille osille.[260]

Seppo Uolamon teoksessa pohdittujen lisäseikkojen valossa Tampereen seutukaavaliiton lentokenttätutkimuksen näkemyksiä SAS Tampereen liikenteen lopettamisesta voidaan pitää hieman jyrkkinä ja yksinkertaistavina. Todettakoon, että molemmat lähteet olivat kuitenkin yksimielisiä liikenteen keskeyttämisen pohjimmaisesta syystä, joka oli kentän sijainnista johtuvat huonot sääolosuhteet.

Seutukaavaliitto totesi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön valtuuttaneen Tie- ja vesirakennushallituksen (TVH) aloittamaan tutkimukset uuden lentokentän paikan löytämiseksi Tampereen seudulta, koska Härmälän lentokentän parantamiselle ei ollut sen sijainnista johtuen enää mahdollisuuksia. Näissä TVH:n tutkimuksissa Pirkkala oli osoittautunut parhaaksi sijoituspaikaksi uudelle lentokentälle.[261]

Lentokentän paikan määrittäneiden teknillisten tutkimusten lisäksi kulkulaitosten- ja yleisten töiden ministeriö teetätti myös tutkimuksen Tampereen uuden lentokentän taloudellisesta kannattavuudesta. Kannattavuustutkimuksen, jossa tarkasteltiin Tampereen lisäksi muutamaa muutakin kaavailtua lentokenttähanketta, suoritti Liiketaloustieteellinen tutkimuslaitos vuosina 1967–1968. Tampereen seutukaavaliiton mukaan tutkimuksen tulokset olivat uusien kenttien kannattavuuden suhteen kielteisiä.[262]

Seutukaavaliiton lentokenttätutkimus esitti kritiikkiä tämän tutkimuksen asettelua ja siinä käytettyjä lukuja kohtaan. Liiton mukaan kannattavuustutkimuksessa ei ollut tarkasteltu lähemmin lentoliikenteen

[259] Uolamo, 2004, s. 131.
[260] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, Alkulause, s. 1.
[261] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, Alkulause, s. 1.
[262] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, Alkulause, s. 1.

tulevaisuuden kehitysnäkymiä, vaan tutkimus oli tehty pelkästään kotimaan lentoliikenteen nykyhetken lukujen valossa. Tampereen reittilentoliikenne oli Finnairin antamien lukujen perusteella todettu kannattamattomaksi,[263] mutta sama kannattamattomuus päti seutukaavaliiton mukaan myös kaikkiin muihin kotimaan lentoyhteyksiin.[264]

Raimo Seppälä toi omassa teoksessaan esille Tampereen kauppakamarin näkemyksen Liiketaloustieteellisen tutkimuslaitoksen kannattavuustutkimuksen tuloksista. Seppälän teoksen perusteella Tampereen kauppakamari yhtyi lentokenttätutkimuksessa esitettyyn Tampereen seutukaavaliiton arvioon siitä, että tarkastellut luvut olivat antaneet väärän kuvan Tampereen lentokenttätilanteesta. Tampereen kauppakamari oli esittänyt harhaanjohtavana pitämänsä tutkimuksen tulosten mitätöintiä Tampereen osalta.[265]

Seppälä kertoo, että pahaenteinen arvio kentän kannattamattomuudesta perustui vain rajoitetulla kapasiteetilla toimivan Härmälän lentokentän liikennemäärätilastoihin. Seppälän mukaan kauppakamari korosti, että Tampereelle ei ollut tarkoitus rakentaa uutta Härmälää, jolle olisi fyysisesti mahdotonta lentää muilla kuin pienillä potkurikoneilla, vaan suurten suihkukoneiden liikennöimisen mahdollistava lentokenttä, joka ilman kentän aiheuttamia rajoitteita mahdollistaisi liikennemäärien kasvun.[266]

Valtiontalouden näkökulmasta uusien lentokenttien rakentaminen todettiin Liiketaloustieteellisen tutkimuslaitoksen tutkimuksessa myös kannattamattomaksi. Tampereen seutukaavaliiton mukaan tutkimus ei ollut kuitenkaan kyennyt tutkimaan lentokenttien kannattavuutta kansantalouden tai matkustajien näkökulmasta. Lentorahdin ja kuljetussektorin osalta kannattavuustutkimus oli nähnyt uusissa lentokentissä mahdollista hyötyä, joka olisi tullut rahdin lyhentyneen matka-ajan tuottamista kustannussäästöistä. Tältäkään osin valtion teettämä tutkimus ei ollut seutukaavaliiton mukaan kuitenkaan tuottanut numeerisia taloudellisuuslaskelmia.[267]

---

[263] Seutukaavaliiton kantaa tukee Uolamon teoksessa esitetty tieto siitä, että jo 1930-luvulla Finnairin edeltäjä Aero oli ensimmäisen kerran ilmaissut Tampereen Härmälän lentokentän kotimaan lentoliikenteen olleen kannattamatonta: ks. lähde Uolamo, 2004, s. 42.
[264] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, Alkulause, s. 1.
[265] Seppälä, 1998, s. 161.
[266] Seppälä, 1998, s. 161.
[267] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, Alkulause, s. 1.

Tampereen seutukaavaliitto päätti tuottaa Liiketaloustieteellisen tutkimuslaitoksen tutkimuksen innoittamana oman täydentävän tutkimuksensa Tampereen uuteen lentokenttään liittyen. Syynä tälle oli muun muassa tarve päästä tekemään liiton tehtäviin kuuluvaa tulevan 20–30 vuoden tarpeet huomioivaa seutusuunnittelua ja kaavoitusta. Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttätutkimuksen tarkoituksena oli tutkia kentän kannattavuutta jo näköpiirissä olevan lentoliikenteen kasvun sekä kansainvälisen lentoliikenteen mahdollisuuksien näkökulmasta.[268]

Tampereen seutukaavaliiton julkaisu kertoo, että lentokenttätutkimuksen tehneen suunnittelutoimiston työryhmässä oli jäseninä diplomi-insinöörejä ja tilastotieteilijöitä. Tutkimuksessa esiintyvien laskelmien suorittamisessa hyödynnettiin Valtion Tietokonekeskuksen laitteistoa. Lentokenttätutkimuksen lähdemateriaali ja muu tarvittava lisätieto oli saatu kulkulaitosten- ja yleisten töiden ministeriön ilmailuosastolta, Finnairilta, Skandinavian Airlines Systemsiltä (SAS), Tie- ja vesirakennushallitukselta (TVH), sotilasviranomaisilta, Tampereen seudun suurimmilta teollisuuslaitoksilta sekä Tampereen seutukaavaliitolta, Tampereen kauppakamarilta ja Tampereen kaupungilta.[269]

Tampereen seudun paikallisista toimijoista käytännössä kaikki lentokenttätutkimuksen lähdemateriaalin kontribuutionsa antaneet näyttäytyivät Tampereen uuden lentokenttähankkeen kannattajina. Tämä kannatus tulee ilmi muun muassa maakuntaneuvos Matti Hokkasen muistelmissa, sekä Seppo Uolamon Härmälän lentokenttää koskevassa teoksessa.[270]

3.2 Tampereen lentokenttätutkimuksen tekemät arviot ja laskelmat

Tampereen seutukaavaliiton vuonna 1969 julkaisemassa Tampereen lentokenttätutkimuksessa kotimaan ja kansainvälisen lentoliikenteen tulevaisuuden kehitystä pyrittiin arvioimaan 1960-luvun puolivälin liikennetilastojen avulla tehdyllä matemaattisella mallilla ja sen pohjalta tehdyillä tietokonelaskelmilla. Mallissa hyödynnettyjä tilastolukuja olivat muun muassa eri liikennemuotojen keskimääräiset matka-ajat, matkanopeudet ja laskennalliset

[268] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, Alkulause, s. 1–2.
[269] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, Alkulause, s. 1–2.
[270] Esim. Kunttu (toim.), 2009, s. 111, ja Uolamo, 2004, s. 248–250.

kilometrikustannukset, sekä eri reittien väliset matkustajamäärät, eri asutuskeskusten asukasluvut, eri asutuskeskusten minuuttimääräiset etäisyydet ja eri asutuskeskusten keskimääräiset veronalaiset vuositulot asukasta kohti.[271]

Asutuskeskusten tulevien asukasmäärien arvioinnissa hyödynnettiin Valtakunnansuunnittelutoimiston antamia lukuja ja muuttoliikelaskelmia. Poikkeuksena tähän oli Tampereen seutukaava-alue, jonka kohdalla käytettiin Tampereen seutukaavaliiton itse tekemiä laskelmia.[272]

Tampereen seutukaavaliitto ilmeisesti luotti tutkimuksessaan enemmän itse tuottamiinsa lukuihin ja laskelmiin Tampereen lähialuetta koskien tai uskoi omaavansa parempitasoista tietoa, jonka perusteella tuoda lentokenttätutkimuksessa esille omaa alueellista näkökulmaansa. Tampereen seutukaavaliitto ilmoitti omien laskelmiensa käytöstä avoimesti, joten tarkoitus näiden laskelmien käytölle ei todennäköisesti ollut tilastojen manipuloiminen.

Lentokenttätutkimuksen tehnyt työryhmä nosti esille Tampereen Härmälän lentokentän verrattain huonon käyttövarmuusasteen. Vuonna 1968 Härmälän lentokentällä tilastoiduista lento-operaatioista 2,1 % oli peruuntunut huonon sään takia. Samana aikana Helsingin Seutulan lentokentällä[273] vastaavaa peruuntuneiden lento-operaatioiden luku oli ollut 0,3 %. Härmälän lentokentän moninkertaista sääesteiden määrä voitiin pitää merkittävänä. Härmälän kentän alentuneen käyttövarmuusasteen tulkittiin pienentäneen myös Tampereen kotimaanlentoliikenteen kysyntää.[274]

Tampereen lentokenttätutkimuksen laatinut työryhmä halusi ottaa tämän huomioon laskelmissaan ja päätyi arvioimaan käyttövarmuusastetta laskevien sääesteiden vääristäneen mallinnettuja lukuja Tampereen osalta 10 % verran. Tampereen uuden kentän olosuhteiden odotettiin olevan linjassa Suomen muiden lentokenttien lentoestetilastojen kanssa, joten työryhmän tekemiä liikennemääräennusteita säädettiin 10 % vääristymä huomioon ottaen. Käytetty 10 % korjaus oli testattu vertaamalla säädetyn mallin antamia lukuja

[271] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.3 Liikenne-ennusteet, s. 4–8.
[272] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.3 Liikenne-ennusteet, s. 6.
[273] Helsingin Malmin lentokentän korvaajaksi Helsingin maalaiskunnan Seutulaan rakennettu Helsingin uusi lentokenttä. Tunnetaan vuodesta 1977 lähtien nykyisellä nimellään Helsinki-Vantaan lentokenttä: ks. lähde Helsinki-Vantaan lentoaseman historia Finavian verkkosivuilla.
[274] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.3 Liikenne-ennusteet, s. 8–11.

toteutuneisiin tilastoihin ja tekemällä niiden perusteella lentokenttäkohtaista vertailuanalyysiä.[275]

Seutukaavaliiton lentokenttätutkimuksessa tehtyjen laskelmien mukaan Tampereen uuden lentokentän kautta arvioitiin vuonna 1980 kulkevan 53 000 kotimaan lentomatkustajaa ja vuonna 1990 vastaavan luvun arvioitiin olevan 66 000 matkustajaa. Annettujen arvioiden paikkansa pitävyydelle saattoi tulevaisuudessa vaikuttaa useat tekijät. Mahdollisia kotimaan liikenteen määrään vaikuttavia muuttujia mainittiin olevan muun muassa säännöllisen reittilentoliikenteen loppuminen joillekin kotimaan hiljaisimmille kentille ja vaihtoehtoisesti toisten uusien lentokenttien rakentaminen Suomeen Tampereen uuden lentokentän lisäksi.[276]

Lentokenttätutkimustyöryhmän mukaan palveluverkoston karsiutuminen saattaisi vähentää liikenteen kokonaismäärää, mutta koska kyseessä oli hiljaiset kentät, muutoksen ei välttämättä katsottu olevan suuri. Uusien lentokenttien avaamisen taas nähtiin mahdollisesti kasvattavan kotimaan reiteillä kulkevien matkustajien määriä. Kotimaisten matkailijoiden lisäksi kansainvälisen turismin voimakas kasvu nähtiin selvityksessä yhtenä mahdollisena kehityssuuntana ja runsaan turistien määrän arvioitiin kasvattavan myös kotimaan reittien kysyntää.[277]

Seutukaavaliiton mukaan nämä mahdolliset tulevaisuuden kehityskulut tulisivat todennäköisemmin kasvattamaan liikenteen määrää Tampereen lentokenttätutkimuksessa annetuista luvuista. Tästä syystä Tampereen seutukaavaliitto koki, että tutkimuksessa tehdyt ennusteet olivat nimenomaan vain vähimmäisarvio tulevan lentoliikenteen kasvukehityksestä.[278]

Seutukaavaliitto korosti, että lentokenttätutkimuksessa esitetyt luvut ja ennusteet eivät olleet suoraan verrattavissa lentoasemien pitämiin virallisiin liikennetilastoihin. Seutukaavaliiton teettämässä tutkimuksessa, ei oltu muun muassa otettu huomioon alle 25 % normaalin matkalipun hinnasta maksaneita matkustajia, jotka näkyivät normaalisti lentoasemien matkustajatilastoissa. Lisäksi lentokentällä koneesta toiseen vaihtavia kotimaan matkustajia ei laskettu

[275] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.3 Liikenne-ennusteet, s. 8–11.
[276] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.3 Liikenne-ennusteet, s. 11–12.
[277] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.3 Liikenne-ennusteet, s. 11–12.
[278] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.3 Liikenne-ennusteet, s. 11–12.

tutkimuksessa mukaan erikseen saapuvina ja lähtevinä niin kuin ilmailuhallituksen luvuissa oli tapana esittää.[279]

Seutukaavaliiton lentokenttätutkimuksessa ei ollut myöskään otettu kotimaan ilmailun luvuissa huomioon kotimaassa välipysähdyksellä olevia tai konetta vaihtavia matkustajia, jos heidän reittinsä lopullisena määränpäänä oli kenttä ulkomailla. Täten lentokenttätutkimus luokitteli heidät siis pelkästään kansainvälisen liikenteen matkustajiksi. Kotimaan tilauslentoliikenteen osalta seutukaavaliitto arvioi, ettei sisäinen tilauslentoliikenne tulisi jatkossakaan muodostamaan merkittävää osuutta kotimaan liikennetilastoista.[280]

Kansainvälisen matkustajaliikenteen kehitystä arvioitiin Tampereen seutukaavaliiton lentokenttätutkimuksessa, muun muassa vertailemalla Suomen lukuja Ruotsin vastaaviin. Suomen sisäisessä vertailussa seutukaavaliiton lentokenttätutkimus arvioi säännöllisen kansainvälisen reittilentoliikenteen kysynnän olevan Tampereen talousalueella noin puolet koko Suomen vastaavasta kysynnästä. Tutkimuksessa kysynnän taso oli määritelty suhteutettuna yhtä asukasta kohden koko talousalueen väestön tarpeet huomioon ottaen.[281]

Tampereen kansainvälisen tilauslentoliikenteen kysyntä oli kuitenkin Tampereen seutukaavaliiton mukaan maan keskimääräistä tasoa. Tilauslentoliikenteen kerrottiin olevan pääasiassa loma- ja virkistysliikennettä, jolle Tampereen seudun kokoisella alueella riitti kysyntää. Lentokenttätutkimus arvioi Tampereen talousalueen väkiluvuksi vuonna 1980 noin 396 000 ihmistä ja vuonna 1990 jopa 424 000 ihmistä. Näiden lukujen perusteella seutukaavaliiton lentokenttätutkimus arvioi vuotuisten lentomatkustajien määrän olevan noin 140 000 vuonna 1980 ja 370 000 vuonna 1990.[282]

Lentokenttätutkimus kertoo kansainvälisen liikenteen järjestämiseen olleen useita eri vaihtoehtoja, mutta niiden toteuttamiskelpoisuuden kerrottiin riippuneen Helsingin lentokentän[283] kapasiteetista. Helsingin lentokentän liikenteen kehityksen kerrottiin olevan lukujen valossa valtion vuonna 1962 tekemää arvioita

[279] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.3 Liikenne-ennusteet, s. 11–12.
[280] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.3 Liikenne-ennusteet, s. 11–12.
[281] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 12–15.
[282] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 12–15.
[283] Viittaa vuodesta 1977 lähtien nykyisellä nimellään tunnettuun Helsinki-Vantaan lentokenttään: ks. lähde Helsinki-Vantaan lentoaseman historia Finavian verkkosivuilla.

voimakkaampaa. Tampereen lentokenttäselvitys kertoi Helsingin lentokentällä olevan tutkimuksen julkaisuhetkellä vuonna 1969 kaksi kiitotietä ja kentän kapasiteetin olevan noin neljäkymmentä lento-operaatiota tunnissa. Tietokoneiden avulla kentän tuntikohtaisen kapasiteetin uskottiin mahdollisesti paranevan hieman.[284]

Tutkimuksen mukaan vuositasolla Helsingin lentokentän kapasiteetti voisi tulevaisuudessa nousta 4–6 miljoonaan matkustajaan. Tämä luku perustui yksittäisten matkustajalentokoneiden matkustajakapasiteetin kasvuun ja tilauslentoliikenteen määrän kasvamiseen. Lentokenttätutkimustyöryhmän mukaan Helsingin lentokentän kapasiteettia voisi tarvittaessa kasvattaa 12 miljoonaan vuosittaiseen matkustajaan, jos kentälle rakennettaisiin vielä kaksi lisäkiitotietä nostamaan kiitoteiden määrä yhteensä neljään. Tampereen seutukaavaliiton lentokenttätutkimuksen mukaan Helsingin lentokentälle ei ollut luotu pitkän tähtäimen liikenne-ennusteita, mutta Helsingin seutukaavaliitto arvioi kentän laajentamisen tulevan kysymykseen vuosien 1985–1990 aikana.[285]

Valtion vuonna 1962 tekemän arvion mukaan Seutulassa sijaitsevan Helsingin lentokentän läpi kulkisi vuonna 1977 noin 1,5 miljoonaa matkustajaa ja 1980-luvun lopulla jo noin 3 miljoonaa matkustajaa. Lentokenttäselvitys nosti esille Kööpenhaminan ja Amsterdamin Schipholin[286] kansainvälisten esimerkkien kautta, kuinka matkustajaliikenteen kehitys saattaisi olla paljon nopeampaa kuin mitä sen oli arvioitu olevan. Jos Helsingin lentokentän kehitys seuraisi esimerkkinä käytettyjen ulkomaalaisten kenttien kehitystä, saattaisi 3,5 miljoonan matkustajan raja ylittyä jo 1980-luvun alussa Suomessa ennustetun 1980-luvun lopun sijaan.[287]

Helsingin lentokentän kiitotieinfrastruktuurin rajat eivät kuitenkaan tulisi vielä tällä kapasiteetilla vastaan, vaan sen laajennusta tarvittaisiin vasta Helsingin seutukaavaliiton arvion mukaisesti 1980-luvun loppupuolella. Sen sijaan Helsinkiin lentokenttäselvityksen julkaisuvuonna 1969 valmistella olevan 1,5 miljoonan matkustajan mukaan mitoitettu matkustajaterminaali jäisi nopeasti liian pieneksi, jos lentoliikenteen kasvu osoittautuisi yhtä voimakkaaksi kuin

[284] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 12–15.
[285] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 12–15.
[286] Lähteessä kirjoitettu virheellisesti *Sciphol*.
[287] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 12–15.

Tanskassa ja Alankomaissa.[288] Tampereen seutukaavaliiton lentokenttäselvitys antoi ymmärtää asemarakennuksen laajentamisen olevan kokonaisuudessaan lisäkiitotien rakentamista yksinkertaisempi projekti.

3.3 Neljä kehitysvaihtoehtoa Tampereen uudelle lentokentälle

Tampereen seutukaavaliiton lentokenttäselvitys hahmotteli neljää mahdollista vaihtoehtoa[289] Tampereen kansainvälisen lentoliikenteen kehitykselle ja sille minkälaisia vaatimuksia ne asettaisivat uudelle lentokentälle.[290]

Ensimmäisessä vaihtoehdossa[291] Tampereen uudella lentokentällä olisi, kuten Härmälän kentällä tähän asti, merkitystä vain pohjoismaihin suuntautuvilla lyhyillä kansainvälisillä lentoreiteillä. Tähän käyttöön suunnitellulta kentältä voitaisiin liikennöidä reittilentoja Fokker F28 Fellowship tai McDonnell Douglas DC-9-20 suihkumatkustajakoneilla, jotka kykenevät toimimaan estevapailta 1 600 metriä pitkiltä kiitoteiltä. Tämä vaihtoehto palvelisi lähinnä Tampereen omaa talousaluetta.[292]

Toinen vaihtoehto[293] olisi ensimmäisen kanssa lähtökohdiltaan sama, mutta pyrkisi palvelemaan myös laajemmalti Pirkanmaata ympäröiviä alueita kuten Pohjanmaata, Jyväskylän seutua sekä Kuopion lähialueita. Kolmannessa vaihtoehdossa[294] uudella lentokentällä olisi suunniteltua merkitystä myös pidemmän matkan kansainvälisessä liikenteessä, ja erityisesti kansainvälisen tilauslentoliikenteen kenttänä. Tämä vaihtoehto asettaisi kentälle vähintään 2 500 metrin kiitotievaatimuksen. Tilausliikenteen osalta kentällä olisi ensisijaisesti merkitystä oman talousalueensa lentoliikenteen kysynnän suhteen.[295]

Lentokenttäselvityksen neljäs vaihtoehto[296] oli kolmannen vaihtoehdon kanssa samantapainen, mutta keskittyisi pelkän oman seutunsa sijaan palvelemaan myös Vaasan seutua sekä Keski-Suomen ja Kuopion

---

[288] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 12–15.
[289] Nämä oli lentokenttätutkimuksessa nimetty vaihtoehdoiksi 1A, 1B, 2A ja 2B. Kutsun näitä itse selkeyden vuoksi vaihtoehdoiksi 1,2,3 ja 4: ks. lähde TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 16.
[290] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 15–16.
[291] Lähteessä nimellä vaihtoehto 1A.
[292] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 15–16.
[293] Lähteessä nimellä vaihtoehto 1B.
[294] Lähteessä nimellä vaihtoehto 2A
[295] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 15–16.
[296] Lähteessä nimellä vaihtoehto 2B.

talousalueiden tilauslentoliikenteen tarpeita. Lentokenttäselvityksen mukaan kentän vaikutusalue voisi näin nousta jopa 1,4 miljoonaan suomalaiseen.[297]

Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttäselvityksen mukaan siinäkin tapauksessa, että Tampere pyrkisi luomaan ulkomaan tilauslentoliikenteen tai pohjoismaisen reittiliikenteen keskittymän 1,4 miljoonalle ihmiselle, Helsingin lentokentän voitiin olettaa tiheämmän vuorotarjontansa takia hoitavan näissäkin tapauksissa kolmanneksen tai jopa puolet Tampereen talousalueen kansainvälisten lentojen kysynnästä, sekä kaksi kolmasosaa muun suunnitellun vaikutusalueen ulkomaan yhteyksien kysynnästä.[298]

Tampereen uuden lentokentän kansainvälisten matkustajien määriä arvioidessaan seutukaavaliiton lentokenttätutkimus nojautui näihin neljään esitettyyn kehitysvaihtoehtoon. Ensimmäisessä vaihtoehdossa, jossa kenttä rakennettaisiin palvelemaan kansainvälisiä reittejä pohjoismaihin pelkän Tampereen talousalueen näkökulmasta, voitiin matkustajia arvioida olevan vuonna 1980 noin 24 000 ja vuonna 1990 noin 42 000.[299]

Toisessa vaihtoehdossa, jossa mukaan otettiin myös Tampereen talousalueen ulkopuoliset seudut, ulkomaan matkustajia arvioitiin olevan vuonna 1980 noin 40 000 ja vuonna 1990 noin 70 000. Kolmannessa vaihtoehdossa, jossa tarkoituksena oli luoda kansainvälisen tilauslentoliikenteen mahdollistavat lentokenttäpuitteet pelkkää Tampereen talousaluetta varten, matkustajia arvioitiin olevan vuonna 1980 noin 70 000 ja vuonna 1990 noin 180 000.[300]

Neljännessä ja laajimmassa vaihtoehdossa ulkomaan tilauslentoja noin 1,4 miljoonan ihmisen yhdistetylle talousalueelle järjestävä Tampereen uusi lentokenttä tuottaisi vuonna 1980 ulkomaan lentoyhteyksiä noin 180 000 ihmiselle ja vuonna 1990 noin 500 000 matkustajalle vuodessa.[301]

Kehitysvaihtoehdoissa kaksi ja neljä kuvattujen Tampereen talousalueen ulkopuolelle laajemmin ulottuvan vaikutusalueen laajuus riippui lentokenttätutkimustyöryhmän mukaan siitä, minkälaiset yhteydet kyseisiltä seuduilta oli ulkomaille suuntautuvien lentojen luo ja niiltä takaisin. Kysymyksenä oli siis minkälaisella vaivalla Vaasan, Jyväskylän ja Kuopion seudun asukkaat

[297] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 15–16.
[298] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 15–16.
[299] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 15–16.
[300] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 15–16.
[301] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 15–16.

olivat valmiit hakeutumaan lentoyhteyksilleen Tampereella vai hoituisiko niiden löytyminen lähempää tai esimerkiksi helpommin muualta?[302]

Esitetyistä vaihtoehdoista lentokenttätutkimustyöryhmä piti todennäköisimpänä vaihtoehtoa kolme, olettaen, että Tampereen uusi lentokenttä päätettäisiin rakentaa täysimittaiseksi heti alusta pitäen. Ulkomaan tilausliikennettä pidettiin todennäköisenä kansainvälisen lentoliikenteen määrää lisäävänä tekijänä varsinkin aiemmin tutkimuksessa todistetun kysynnän kohdistuessa juuri kausittaisiin virkistys- tai vapaa-ajanlentoihin. Tilauslentoliikenteen asiakaskunnan arvioitiin todennäköisimmin koostuvan pääasiassa Tampereen talousalueen asukkaista.[303]

Muilta seuduilta tulevan tilauslentoliikenteen kysynnän suhteen työryhmä oli selvästi varovaisempi. 1,4 miljoonan ihmisen vaikutusalue Tampereen uudelle lentokentälle vaikutti olevan työryhmänkin mukaan kenties liian optimistinen, ottaen huomioon Vaasan, Jyväskylän ja Kuopion, joilla kaikilla oli oma lentokenttä ja säännöllisiä kotimaan lentoyhteyksiä muun muassa Helsinkiin[304].

3.4 Uuden lentokentän tulevaisuusnäkymät ja kannattavuus

Lentokenttätutkimus mainitsi, ettei Suomen kansainvälisen lentoliikenteen kehityksestä esitetyissä luvuissa ollut otettu huomioon Helsinkiä ulkomaille suuntautuvien lentojen vaihtoyhteysasemana käyttäviä matkustajia. Tutkimustyöryhmä arvioi luvun olleen Helsingissä vuonna 1966 noin 2 700 matkustajaa vuodessa. Työryhmän näkemys oli, että jos Tampereelta olisi kulkenut vastaava kansainvälinen vaihtoyhteys, olisi vastaava luku ollut mahdollisesti noin 1 400 matkustajaa.[305]

Lentoasematilastoissa välietapilla tehdyn vaihdon kautta ulkomaille suuntautuvat matkustajat lasketettiin ensin kotimaan matkustajina ja matkan toiselta osalta kansainvälisinä matkustajina, joka vaikeutti Tampereen seutukaavaliiton mukaan kotimaan lentoja vaihtoyhteyksinä käyttävien matkustajien määrän seuraamista. Lentokenttätutkimus esittää, että jos vaihtoyhteysliikenteen oletetaan kasvavan samaa tahtia koko kansainvälisen

[302] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 16–17.
[303] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 16–17.
[304] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 16–17.
[305] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 16–17.

lentoliikenteen kanssa, voitaisiin Tampereen ja Helsingin välisellä reitillä olettaa kulkevan alueiden asukasluvut huomioiden vuonna 1980 noin 4 000 ja vuonna 1990 noin 8 000 matkustajaa, jotka käyttävät kotimaan lentoyhteyttä keinona päästä ulkomaille suuntautuvien kansainvälisten yhteyksien luo.[306]

Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttätutkimus kertoo Tampereen Härmälän lentokentän käsitelleen vuonna 1967 noin 500 tonnia lentorahtia. Lentokenttätutkimustyöryhmän mukaan noin 40 % tästä rahdista kuljetettiin kuitenkin lopulta Helsingin ja Tampereen lentokenttien välillä maakuljetuksina, koska rahtia kuljettaneita koneita ei voitu lastata täyteen kapasiteettiinsa asti. Työryhmä kertoi Tampereelta lähtevän lentorahdin tulleen noin 70 % osuudella Tampereen seudun suurista teollisuusyrityksistä.[307]

Näihin yrityksiin lukeutuivat muun muassa Valmet Oy, Tampella Oy, Lokomo Oy, Finlayson-Forssa Oy, Suomen Trikoo Oy ja Partolan Kenkätehdas Oy. Kansainvälisesti maailman lentorahdin ennustettiin kasvavan 15 % vuosivolyymillä. Työryhmä arvioi kansainväliseen ennusteeseen perustuen, että Tampereen lentorahdin määrä voisi vuonna 1980 olla noin 3 000 tonnia ja vuonna 1990 noin 12 000 tonnia. Tampereen lentorahdin yhteydet olivat 1960-luvun loppuun mennessä olleet toistaiseksi pääasiassa kotimaisten yhtiöiden ja kenttien varassa. Tähän kansainvälisten rahdinkäsittely-yritysten puuttumiseen viitaten tutkimus esitti arvioitujen lukujen edustavan lentorahdin osata vähimmäismääriä.[308]

Tutkimustyöryhmä esittää, että ennusteet voitaisiin todennäköisesti kaksinkertaistaa, jos Tampereen uudesta lentokentästä muodostuisi kansainvälisen rahtiliikenteen kannalta merkittävä keskus. Kansainvälisen rahdin myötä Tampereen lentokentän vaikuttavuusalue voisi kasvaa paljon pelkkää Tampereen talousaluetta suuremmaksi. Työryhmän mukaan lentorahdin ennustettujen lukujen toteutumisen yhtenä ehtona olisi uuden lentokentän kiitotien rakentaminen vähintään 2 500 metrin mittaiseksi.[309]

Tampereen lentokenttätutkimus esitti todennäköisimpänä pitämäänsä kolmanteen kapasiteettivaihtoehtoon perustuvan taulukkoyhteenvedon

---

[306] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 16–17.
[307] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 17.
[308] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 17.
[309] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 17–18.

liikennemäärien kehityksestä vuosiin 1980 ja 1990 mennessä. Tässä vaihtoehdossa Tampereen uudelle lentokentälle rakennettaisiin ainakin 2 500 metrin pituinen kiitotie, mutta kenttä palvelisi lähinnä Tampereen omaa lähiseutua ja talousaluetta.[310]

Tampereen seutukaavaliiton lentokenttätutkimus spekuloi myös tilanteita, jossa Tampereen uusi lentokenttä toteutuisi muiden kuin kolmannen vaihtoehtomallin perusteella ja miten se näkyisi lentoliikenteen kehityksessä. Jos kenttä rakennettaisiin vähintään 2 500 metrin kiitotiellä ja siitä muodostuisi Tampereen lähiseutuja laajemman alueen tilauslentoliikenteen keskus, kuten mallissa neljä esitettiin, voitaisiin taulukossa esitetyt luvut matkustaja- ja rahtiliikenteen osalta miltei kaksinkertaistaa. Tälle nähtiin mahdollisuuksia ainakin Tampereen pohjoispuoleisten alueiden osalta.[311]

Tutkimus toteaa, että jos taas kenttä rakennettaisiin suppeassa muodossa, esimerkiksi vain 1 600 metrin kiitotiellä varustettuna, jäisivät ulkomaiset lentoyhteydet lähinnä käsittämään korkeitaan muutamia pohjoismaisia reittejä, kuten vaihtoehdoissa yksi ja kaksi oli esitetty. Vaikka kiitotie olisi verrattain lyhyt, olisi erona Härmälän kenttään kiitotien päädyissä olevien maastoesteiden puuttuminen, joka loivempien nousu- ja laskukulmien kanssa mahdollistaisi matkustajalentoliikenteen pienemmillä suihkukoneilla.[312]

Rahtiliikenteen oletettiin kuitenkin lyhyen kiitotien vaihtoehdoissa jäävän olemattomaksi samoista koneiden lentoonlähtöpainoihin liittyvistä syistä kuin Härmälässä. Kiitotien pituudesta johtuen myös sotilaslentoliikenne pitäisi hoitaa jossain muualla. Lyhyen kiitotien vaihtoehdoissa kokonaismatkustajaennusteet asettuisivat vuonna 1980 noin 90 000 ja vuonna 1990 noin 140 000 matkustajaan. Lyhyen kentän osalta annetut luvut olivat lentokenttätutkimusryhmän mukaan arvioituja enimmäismääriä.[313]

Tampereen seutukaavaliiton lentokenttätutkimuksessa vuodelta 1969 todetaan ettei lentokenttien kannattavuuden arvioinnille ollut Suomessa mitään yleistä ja poliittisesti hyväksyttyä kriteeristöä. Kaikkia vastaavia hankkeita lähestyttiin tapauskohtaiseen harkintaan ja kustannus-hyöty-analyysiin

[310] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 17–18.
[311] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.6 Liikenne-ennusteet, s. 17–18.
[312] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.6 Liikenne-ennusteet, s. 17–18.
[313] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.6 Liikenne-ennusteet, s. 17–18.

perustuen. Lentokentän aiheuttamien kustannusten huomioimisen lisäksi, kentän hyötyä tuli lentokenttätutkimuksen laatineen tutkimustyöryhmän mukaan tarkastella niin suoran kuin välillisenkin hyödyn näkökulmasta. Tarkastelussa tuli työryhmän mukaan huomioida myös lentokenttäinvestoinnin noin kolmenkymmenen vuoden kuoletusaika.[314]

Työryhmä mainitsi myös, että päätöksenteossa tuli huomioida kilpailevat investoinnit ja niiden kannattavuus. Koska työryhmällä ei ollut tietoa kilpailevista investoinneista, vertailevan tutkimuksen sijaan Tampereen lentokenttätutkimuksessa keskityttiin lähinnä tutkimuksen kohteena olevan hankkeen kannattavuuden yleisiin näkökohtiin. Arvioidessaan Tampereen uuden lentokentän rakentamisen kustannuksia lentokenttätutkimustyöryhmä oli ottanut lähtökohdaksi 2 500 metrisen kiitotien rakentamisen kentälle.[315]

Työryhmä arvioi uuden lentokentän hinnaksi laitteineen ja rakennuksineen 1960-luvun lopun valuuttakurssilla noin 35 miljoonaa markkaa. Kolmenkymmenen vuoden kuolettamisajalla tämä tarkoitti vuosittaiset palkat ja 3 % reaalikorko huomioon ottaen noin 2,5 miljoonaa markkaa vuodessa. Tutkimustyöryhmä halusi erityisesti korostaa, että 3 % reaalikorko tarkoittaisi noin 6–7 % nimelliskorkoa. Vertailun vuoksi lentokenttätutkimuksessa mainittiin Ruotsissa sovellettavan vastaavissa yhteyksissä 4 % reaalikorkoa ja noin neljänkymmenen vuoden laskentakautta. Tutkimustyöryhmä mainitsi, että kiitotien rakentaminen vain 1600 metrin mittaisena voisi tuoda noin 15 % säästön kentän rakennuskustannuksiin, mutta se samalla estäisi sotilasliikenteen keskittämisen lentokentälle.[316]

Lentokenttätutkimuksessa nostettiin esille alankomaalaisen NEDECO insinööritoimiston Suomen valtiolle tekemä kansantalouteen ja liikenneinfrastruktuuriin keskittyvä kannattavuustutkimus. NEDECO oli tehnyt Suomen eri liikennemuodoista tonnikilometrikohtaiset kansantaloudelliset kannattavuusarviot vuoden 1963 tilastojen perusteella.[317]

---

[314] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 19.
[315] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 19.
[316] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 19.
[317] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 19–20.

Kolmesta vertaillusta liikennemuodosta raideliikenne näyttäytyi tonnikilometrikustannuksiltaan kaikista halvimmalta ja lentoliikenne selkeästi kalleimmalta. Kansataloustutkimuksessa lentoliikenteestä annetut luvut esitettiin vain kotimaan lentoliikenteen käsittävinä. Lentokenttätutkimuksen laatineen työryhmän näkemyksen mukaan NEDECO:n laatima kustannusarvio lentoliikenteestä ei kuitenkaan voinut ollut kunnolla vertailukelpoinen muiden liikennemuotojen kanssa, koska kotimaan ja kansainvälisen lentoliikenteen lukuja olisi ollut hankala laskea selkeästi toisistaan erillisinä. Lentoliikenteen osalta työryhmä myös huomautti käyttöasteen vaikutuksesta kustannuksiin. Käyttöasteen kasvaessa lentoliikenteen kustannukset olivat työryhmän mukaan voimakkaasti pienenemässä.[318]

Lentokenttäselvitys kritisoi myös NEDECO:n laskelmia siitä, ettei niissä otettu rahallisesti huomioon tavaroiden ja ihmisten liikuttamisen aikakustannuksia. Oleellisesti muita liikennemuotoja nopeamman lentoliikenteen merkitys erityisesti aikakriittisten kuljetusten kohdalla olisi voitu nähdä hyvinkin arvokkaana, jos se olisi otettu huomioon tutkimuksessa esitetyissä luvuissa. Tapauksissa, joissa aikaa on vähän tai pidempi kuljetusaika merkitsisi suurempia taloudellisia menetyksiä, lentokuljetusten käyttöä voitiin pitää tutkimusryhmän mukaan usein perusteltavana.[319]

Lentokenttätutkimuksessa todettiin, että Tampereen kohdalla lentoliikenteen nopeus korostui nimenomaan kansainvälisillä reiteillä. Esimerkkeinä mainittiin Tampereelta Mallorcalle tai Kanarian saarille tehtävät lennot, sekä Tampere-Tukholma ja Tampere-Kööpenhamina-reitit. Kotimaan lentoliikenteessä nopeushyöty näyttäytyi tutkimusryhmän mukaan parhaiten pitkillä matkoilla Tampereelta Ouluun tai Rovaniemelle.[320]

Lentokenttätutkimus esitti taulukkomuodossa lentoliikenteellä saavutettavat aikasäästöt Tampereelta muutamiin kotimaan keskuksiin sekä niiden tuottamat tuntikertymät vuodessa vuosina 1980 ja 1990. Taulukossa esitettyihin matka-aikoihin oli sisällytetty myös lentokentän ja taajamakeskuksen välinen

[318] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 19–20.
[319] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 20
[320] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 20.

maakuljetus. Suurimmat säästöt voitiin havaita lentokenttätutkimuksen mukaan Kajaaniin, Rovaniemelle ja Ouluun suuntautuvissa lennoissa. Muut lentomatkat muodostivat yhdessä noin 15 % osuuden kaikista säästöistä.[321]

Tampereen uuden lentokentän kohdalla merkittäväksi aikasäästöjen tuottajaksi nähtiin vähintään 2 500 metrin kiitotien rakentaminen, joka mahdollistaisi samantasoisten kansainvälisten yhteyksien lentämisen kuin esimerkiksi Helsingin lentokentältä. Näin pystyttäisiin tutkimustyöryhmän mukaan jatkossa välttämään ulkomaanmatkustuksessa noin kaksi tuntia ylimääräistä matka-aikaa aiheuttava siirtymä Tampereelta Helsingin lentokentälle.[322]

Tampereelta Helsinkiin siirtyminen ja lennon aloittaminen etelämmässä olevasta Helsingistä ei työryhmän mukaan lopulta lyhentänyt varsinaisesti itse lentoaikaa verrattuna siihen, että ilmaan olisi päästy jo suoraan Tampereelta. Tutkimus itseasiassa esitti, että matka Tampereen lentokentältä eteläiseen Eurooppaan ja Pohjoismaihin olisi jopa lyhyempi kuin Helsingistä. Tämä johtui lentokenttätutkimuksen mukaan siitä, että reitit Helsingistä pohjoismaiden suuntaan ja Itämeren yläpuolella etelään kulkivat joka tapauksessa Turun seudun suunnalta.[323]

Lyhyemmän matkan nähtiin tekevän Tampereelta pohjoismaihin tai etelään suuntautuvien kansainvälisten lentojen liput mahdollisesti halvemmiksi kuin Helsingistä lennettävien. Lentolipun hintaeron arvioitiin olevan työryhmän laskelmien mukaan kuitenkin vain kymmenen silloisen markan luokkaa. Tampereen seudun matkustajien osalta lisää säästöä syntyisi kuitenkin myös lyhyemmästä matkasta lentokentälle. Matka Tampereelta Helsinkiin, joka voitiin suoralla yhteydellä välttää, oli myös noin kymmenen markan luokkaa 1960-luvun lopulla.[324]

Matkan pituudessa ja hinnassa tehtävän säästön laskettiin olevan jopa 880 000 markkaa, jos Tampereen uusi kenttä saataisiin valmiiksi vuoteen 1975 mennessä. Kertyneen säästön laskettiin kasvavan vuosittain noin 10 % verran.

---

[321] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 20.
[322] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 20–21.
[323] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 20–21
[324] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 20–21.

Lentokenttätutkimus esitti, että kolmenkymmenen vuoden aikana kertyvien kustannussäästöjen arvo olisi 3 % reaalikorko laskuissa huomioon ottaen noin 75 miljoonan markan luokkaa. 7,5 % korkokannalla laskettuna vastaavien kustannussäästöjen nykyarvon kerrottiin olevan noin 37 miljoonaa markkaa.[325]

Lentokenttätutkimus arvioi kansainvälisen lentoliikenteen vuosittaisen säästön olevan ajassa mitattuna todennäköisesti noin 140 000 tuntia vuonna 1980 ja 360 000 tuntia vuonna 1990. Kotimainen lentoliikenne huomioon ottaen työryhmä esitti syntyneen aikasäästön olevan noin 300 000 tuntia vuonna 1980 ja noin 560 000 tuntia vuonna 1990. Esitettyjen säästöjen edellytyksenä oli vähintään 2 500 metrin kiitotiellä varustetun täysimittaisen kentän rakentaminen Tampereen seudulle.[326]

Lentokenttätutkimus korosti, että rahallisen arvon laskeminen kuluneelle ajalle oli vaikeaa ja menetettyä aikaa ei usein ollut mitenkään mahdollista korvata rahallisesti tai se vaati ainakin erittäin suuren summan rahaa. Lentokenttätutkimuksessa tehdyn analyysin perusteella tutkimustyöryhmä esitti, että matka-ajalle oli asetettava niin suuri arvo, että sille muodostuisi muihin tarkasteltaviin tekijöihin verrattuna oleellisesti suurempi merkitys.[327]

Lentokenttätutkimuksessa todettiin, että eri pituisille ja eri tarkoituksissa tehdyille matkoille käytetty aika tuli arvioida rahallisesti eri tavoin. Analyysissa oli alun perin testattu kotimaan lentoliikenteen osalta kiinteätä 4,20 markan tuntihintaa, joka osoittautui lopulta aivan liian alhaiseksi. Kotimaan reittiliikenteelle myös liian alhaiseksi arvioitu 6 markan tuntihinta olisi Tampereen uuden lentokentän kansainvälisille reiteille sovellettuna tuottanut pelkästään vuonna 1975 noin 530 000 markan säästön, jonka määrän odotettiin, kasvavan noin 10 % vuosittain. Kolmenkymmenen vuoden tarkastelujaksolla ja 3 % reaalikorko huomioon ottaen kustannussäästöjen nykyarvoksi kerrottiin muodostuvan noin 45 miljoonaa markkaa. Työryhmä kertoi

[325] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 20–21.
[326] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 20–21.
[327] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, 21.

aikakustannussäästöjen muodostuvan 7,5 % korolla laskettuna noin 22 miljoonaan markkaan.[328]

Rahtiliikenteen osalta Tampereen lentokenttätutkimus näki uuden kentän mahdollistavan nopean tavaraliikenteen, jonka aikasäästöllä voitiin katsoa olevan suuri kansantaloudellinen merkitys. Tutkimustyöryhmä mainitsee, että kaupankäynnissä tuotteen nopealla toimituksella saattoi olla suuri vaikutus pelkästään kaupan syntymiseen. Työryhmän mukaan kansainvälisessä kaupassa päivänkin viive toimituksen perille saapumisessa, voisi johtaa tärkeiden tilausten kohdalla tuntuviin sopimussakkoihin tai jopa kauppojen raukeamiseen. Tuotteiden toimitusnopeudessa Tampereella toimivan kansainvälisen rahtilentoyhteyden puuttuminen saattaisi johtaa tähän kriittiseen vuorokauden mittaiseen viivästymiseen.[329]

Tutkimustyöryhmä arvioi, että jos lentorahdin kilohinnaksi arvioitaisiin 20 markkaa, olisi vuodelle 1980 ennustetun lentorahdin arvo noin 60 miljoonaa markkaa ja vuonna 1990 noin 240 miljoonaa markkaa. Taloudellisen kannattavuuden näkökulmasta jo vuonna 1980 täysimittaisen uuden lentokentän vuosikustannukset voitaisiin kattaa kokonaan, jos lentokentän rakentaminen lisäisi vuosittain Tampereen talousalueen teollisuuden tuotantomäärää edes 5 % verran lentorahtina kulkevan tavaran kokonaisarvosta.[330]

Myytyjen tuotteiden toimituksen lisäksi lentokenttätutkimus korosti nopean lentorahdin merkitystä myös teollisuuden tuotantolaitosten toimintavarmuudelle. Nopeilla ilmateitse kuljetetuilla varaosatoimituksilla voitaisiin estää tuotannon pitkäaikainen seisahtuminen Tampereen seudun teollisuuslaitoksissa. Tutkimustyöryhmä korosti, että yhdenkin vuorokauden keskeytys tehtaan tuotantoprosessissa, saattoi johtaa useiden satojen tuhansien markkojen menetyksiin. Nopeiden rahtilentoyhteyksien tärkeyden nähtiin työryhmän mukaan tästä syystä korostuvan erityisesti Tampereen kohdalla, joka oli

[328] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 21.
[329] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 21–22.
[330] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 21–22.

tuotantovolyymiltään 1960-luvun lopulla Suomen toiseksi suurin teollisuuskeskittymä.[331]

Lentokenttä ja kansainväliset lentoyhteydet nähtiin Tampereen seutukaavaliiton lentokenttätutkimuksessa tärkeänä myös Tampereen teollisuuden tulevalle kehitykselle. Sen lisäksi, että Tampereella nähtiin olevan paljon teollisuudenaloja, joille tuotteiden nopea toimitus kansainvälisille markkinoille oli tärkeää, nähtiin lentokentän myös mahdollisesti houkuttelevan tulevaisuudessa lisää vastaavassa asemassa olevia teollisuuden aloja Tampereen seudulle.[332]

Tutkimus arvioi suorien rahtiyhteyksien tekevän kansainvälisten rahdin jatkokuljettamisen Helsingistä Tampereelle pääosin tarpeettomaksi. Helsingissä tapahtuvan kansainvälisen rahdin välikäsittely pois jääminen johtaisi tutkimustyöryhmän mukaan rahtikuljetusten laskuun. Tampereen lentokenttätutkimus arvioi kentän kuoletusaikana tehtävien rahtiliikenteen säästöjen arvon olevan vuonna 1975 noin 13 miljoonaa markkaa. Tutkimuksessa säästö oli laskettu 40 markan tonnihinnalla kuljetettavalle kiitolinjarahdille ja 3 % korkokanta huomioon ottaen. 7,5 % korkokannalla laskettuna säästön arvo olisi noin kuusi miljoonaa markkaa.[333]

Lentokenttätutkimuksessa korostettiin, että lasketut rahtikustannus, matka- ja aikasäästöt edustivat vain osaa uuden lentokentän tuottamista välittömistä säästöistä. Pelkästään nämä muodostivat yhdessä noin 7,5 % korolla laskettuna noin 65 miljoonan markan kustannussäästöt ja 3 % korolla laskettuna jopa noin 133 miljoonan markan säästöt. Kentän kuoletusaikana tehtäville investoinneille työryhmä arvioi silloiseen nykyarvoon sitoen vain noin 45–50 miljoonan markan hintalapun.[334]

Uuden lentokentän tuottamat suorat ja välilliset säästöt huomioon ottaen Tampereen lentokenttätutkimus laski vuonna 1969 uutta lentokenttää varten tehtävälle investoinnille sisäisen koron, joka reippaasti ylitti Tie- ja

---

[331] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 21–22.
[332] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 21–22.
[333] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 21–22.
[334] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 19–22.

vesirakennushallituksen (TVH) kannattavuuskriteerinä pitämän 7,5 % sisäisen koron. Tarkasteltujen säästöjen arvioitiin Tampereen lentokenttätutkimuksessa tuottavan yhteensä noin 10 % sisäisen koron uuden lentokentän vaatimille investoinneille.[335]

Lentokenttätutkimus esitti toteamuksen, jonka mukaan kaikkien kuljetusmuotojen voitiin katsoa olevan kansantaloudellisesti tappiollisia. Perusteena väitteelle toimi insinööritoimisto NEDECO:n Suomen valtiolle tuottamassa tutkimuksessa esitetyt laskelmat vuosien 1958–1963 valtion liikenteeseen liittyvien tulojen ja menojen erotuksesta tonnikilometriä kohti. Tieliikenteen osalta valtiolle aiheutunut tappio oli 0,05 markkaa per tonnikilometri. Rautatieliikenteen ja kotimaan lentoliikenteen osalta valtion tuottoa kuvaavat luvut olivat -0,06 ja -0,63 markkaa per tonnikilometri.[336]

Tutkimustyöryhmä huomautti jälleen, että valtion kannattavuustutkimuksessa käytetyt kotimaan lentoliikenteen luvut eivät olleet suoraan verrannollisia muihin esitettyihin liikennemuotoihin, koska lentoliikenteen todellisiin kokonaiskustannuksiin vaikuttivat myös kansainvälisen liikenteen luvut, joilla oli eri laskennallinen arvo ja joita oli vaikeaa erotella selkeästi kotimaisista. Lentokenttätutkimus kuitenkin myönsi, että lentoliikenne oli suhteessa muihin selvästi eniten valtiollisella rahoituksella tuettu liikennemuoto.[337]

Muita runsaanpien tukiosuuksien ja toiminnan tappiollisuuden, ei kuitenkaan katsottu tutkimusryhmän näkökulmasta olevan pätevä syy lentoliikenteen syrjimiseen tai hylkäämiseen liikennemuotona. Tampereen lentokenttätutkimuksen laatinut työryhmä esittikin, että pelkän liikennemuotojen tuottamien tulojen ja menojen vertailun sijaan valtio voisi harkita muutoksia harjoittamaansa maksupolitiikkaan. Tässä yhteydessä työryhmä nosti esille Ruotsissa hiljattain tehdyt muutokset lentokenttien kannattavuuden sekä lentoliikenteen tulojen ja menojen tarkasteluun.[338]

---

[335] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 19–22.
[336] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 22–23.
[337] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 22–23.
[338] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 23.

Ruotsin valtion uuden maksupolitiikan lähtökohtana oli, että lentoliikenteestä saadut tulot kattaisivat laskennallisesti ainakin pitkällä tähtäimellä tarkasteltuna sen aiheuttamat menot. Sama periaate oli määritettynä Ruotsin uusien lentokenttien kannattavuuslaskelmiin. Ruotsissa lentokenttäinvestoinnin tulojen tuli kuoletuskautensa aikana, riittävä reaalikorko huomioon ottaen, muodostua vähintään valtiolle aiheutuneita menoja vastaaviksi. Tutkimustyöryhmä huomautti lisäksi Ruotsin valtion asettamasta vaatimuksesta, jonka mukaan lentokentästä valtiolle saatavien tulojen tuli viimeistään kymmenessä vuodessa muodostua lentokentän vuosittaiset kustannukset kattaviksi.[339]

Tampereen lentokenttätutkimus mainitsi, että Suomen lentoliikenteen kehitys oli Ruotsia väkilukuun nähden noin seitsemän vuotta jäljessä. Tutkimustyöryhmä kuitenkin oletti, että Suomessakin saatettaisiin lähitulevaisuudessa ottaa valtiollisella tasolla käyttöön jonkinlaiset lentoliikenneinvestointeja määrittelevät kannattavuuskriteeristöt. Lentoliikenteen kehityksellisistä eroista johtuen Tampereen lentokenttätutkimuksessa ei oletettu Suomen omaksuvan Ruotsin kanssa samanlaista lentokenttäpolitiikkaa.[340]

Tutkimustyöryhmä kuitenkin halusi kiinnittää huomiota Suomen valtion lentoliikennettä koskevaan kustannus- ja tulorakenteeseen. Työryhmän mukaan Suomessakin voitaisiin tarkoituksenmukaisen lentokenttäpolitiikan luomiseksi asettaa esimerkiksi viidentoista vuoden aikarajavaatimus rakennetun lentokentän tulojen nousemiselle sen menot kattavaksi ja sen jälkeen pysyvästi ne ylittäviksi. Investoinnin kannattavuuden aikaraja voisi työryhmän mukaan saada valtion huomion kiinnittymään lentoliikenteen maksujen huomattavaan tarkistamiseen.[341]

Tampereen lentokenttätutkimus totesi, että Suomessa valtion kotimaan lentoliikenteeltä perimät maksut olivat 1960-luvun lopulla lähes olemattomat ja kansainvälisenkin liikenteen osalta Ruotsia alhaisemmat. Tampereen lentokenttätutkimuksessa esitettiin, että jos Suomessa otettaisiin esimerkiksi

[339] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 23.
[340] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 23.
[341] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 23.

1980-luvun alkuun mennessä käyttöön Ruotsin 1970-luvun alussa käyttöön tulevien lentoliikenteen maksujen kanssa identtiset hinnastot, voitaisiin Tampereen uuden lentokentän kustannukset valtiolle kattaa paljon nykyistä arviota nopeammin. Tampereen vuoden 1969 lentokenttätutkimuksessa havainnollistettiin taulukolla minkälaiset Tampereen uuden lentokentän vuosina 1980 ja 1990 valtiolle tuottamat tulot olisivat, jos lentoliikenteen maksuissa sovellettaisiin Ruotsin vastaavia hinnastoja.[342]

Tutkimustyöryhmä arvioi, että Ruotsin maksupolitiikalla Tampereen uuden lentokentän tuottamat vuositulot nousisivat valtiolle aiheutuvien menojen tasolle jo noin vuonna 1980. Vaikka liikenteen kasvu nostaisi ajan myötä myös vuosittaisia ylläpitokustannuksia, maksujen kautta saatavat tulot ylittäisivät työryhmän mukaan menot merkittävästi lisäkustannuksista huolimatta.[343]

Tutkimustyöryhmä esitti, että, jos osa Tampereen uuden lentokentän kustannuksista jyvitettäisiin sotilasilmailun budjettiin ja samalla sovellettaisiin ruotsalaisten maksupolitiikkaa muun liikenteen osalta, voitaisiin uusi lentokenttä rakentaa kannattavuuden puolesta välittömästi. Lentokenttätutkimus toteaa, että Suomen 1960-luvun lopun maksupolitiikalla uuden lentokentän tuottamat tulot eivät riittäisi vielä edes vuonna 1990 kattamaan valtiolle kentästä aiheutuvia vuosittaisia kustannuksia.[344]

Tampereen lentokenttätutkimus oli ottanut huomioon valtiollisten lentoliikennemaksujen ehdotetun korotuksen aiheuttamat lisäkustannukset lentoliikenteen asiakkaille ja liikennöitsijöille. Tutkimustyöryhmä ei nähnyt lentoliikenteen maksujen aiheuttavan merkittäviä muutoksia tutkimuksessa esitettyihin liikenne-ennusteisiin.[345]

Lentokenttätutkimuksen laatinut työryhmä näki lentoliikenteen merkittävimpänä vetotekijänä sen tuottaman aikasäästön verrattuna muihin kulkumuotoihin. Tämä havainto oli tullut selkeästi esille työryhmän analysoitua useilla eri matkoilla eri liikennemuotojen välisten matkustajamäärien

---

[342] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 24.
[343] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 23–25.
[344] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 23–25.
[345] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 23–25.

prosenttijakaumaa. Tilastotutkimuksen lisäksi Tampereen lentokenttätutkimus mainitsi nopeuden tulleen esille myös Aero Oy:n matkustajillaan vuosina 1962–1963 teettämässä haastattelututkimuksessa. [346]

Haastatteluissa lentomatkustajat olivat tutkimusryhmän mukaan todenneet ajanpuutteen ja lentoliikenteen nopeuden olleen syyskauden matkustajille tärkein kriteeri kyseisen liikennemuodon valitsemisessa. Kesäkaudella ajanpuutteen lisäksi myös lentoliikenteen mukavuus matkustusmuotona oli noussut haastatteluissa esille.[347]

Tampereen lentokenttätutkimus totesi liikennemaksujen aiheuttavan kansainvälisen liikenteen matkustajille vain suhteellisen pienen kustannusten nousun varsinkin, sillä maksut muodostaisivat vain pienen osan ulkomaan lentojen valmiiksi kalliimmista hinnoista. Tutkimustyöryhmä totesi, että lentoliikenteen maksupolitiikkaa suunnitellessa lentoliikennemaksujen lisäksi kustannuksia olisi tarvittaessa mahdollista jakaa valtiolta myös lentokentästä erityisesti hyötyvien paikallisten toimijoiden osittain maksettaviksi.[348]

Tampereen lentokenttätutkimus otti myös kantaa lentoliikennemaksujen vaikutukseen liikennöitsijöiden näkökulmasta. Liikennemaksujen voitiin katsoa aiheuttavan lisäkustannuksia liikenteen harjoittajille, mutta sitä kuinka paljon voitaisiin säädellä ajoittain lentoliikennemaksuja tarkistamalla. Suhteuttamalla liikennemaksut sopivalla tavalla voitiin tutkimustyöryhmän mukaan halutessaan taata riittävät katetuotot liikennöiville yrityksille.[349]

Lentokenttätutkimuksessa tehdyn analyysin perusteella kotimaan lentoliikenteen kannattavuutta voitiin myös yrittää parantaa liikennemaksujen tarkistamisella. Tutkimus kuitenkin totesi kotimaan lentoliikenteen olevan nykyiselläkin alhaisella lentoliikennemaksujen tasolla 1960-luvun lopussa katteeltaan negatiivista. Tappiollisuudestaan huolimatta Tampereen Härmälän lentokentän kotimaanliikennettä oli työryhmän mukaan ylläpidetty kattamalla sen

---

[346] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 23–25.
[347] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 23–25.
[348] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 23–25.
[349] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 25–26.

kustannuksia esimerkiksi Finnairin kansainvälisen liikenteen reittien tuottamilla katevoitoilla.[350]

Tampereen uudelta lentokentältä liikennöimisen kannattavuuden puolesta puhui ainakin kansainvälisen reittiliikenteen osalta tutkimustyöryhmän mainitsema Skandinavian Airlines Systemsin (SAS) tekemä ilmoitus liikenteen aloittamisesta heti kun uusi kenttä valmistuisi. Lentokenttätutkimustyöryhmä laski ulkomaalaisten yhtiöiden harjoittaman kansainvälisen lentoliikenteen eduksi mahdollisuuden liikennöidä reittejä omista keskustoimipaikoistaan ulkomailla.[351]

Tämän voidaan tulkita tarkoittavan, että Finnairin kaltainen kotimainen yhtiö olisi huonomassa asemassa Tampereen kansainvälisten yhteyksien liikennöitsijänä, koska se joutuisi kansainvälisiä reittilentojaan varten ensin siirtolentämään kalustonsa keskuspaikaltaan Helsingistä Tampereelle. Ulkomaiset yhtiöt voisivat Tampereelle suuntautuvissa reittilennoissa aloittaa suoraan reitin toisena päänä olevasta omasta keskuspaikastaan ilman siirtolentoja. Lentokenttätutkimuksen mukaan Tampereen uudelta lentokentältä olisi kotimaan lentoliikenteessä kannattavinta lentää suhteellisen pienikokoisella ja lyhyisiin matkoihin soveltuvalla konekalustolla, kuten Fokker F28 Fellowship - suihkumatkustajakoneilla.[352]

Lentokentän talousvaikutuksista Tampereen vuoden 1969 lentokenttätutkimuksessa mainitaan lisääntyvät verotulot, joiden kerrottiin tuottavan Tampereen talousalueen kunnille monenlaista hyötyä. Lentokenttätutkimuksen näkemys oli, että kaikista lentokentän kustannuksista vastaisi todennäköisesti valtio. Työvoimavaikutusten näkökulmasta lentokenttätutkimus mainitsi muun muassa lentokentän rakennustyöt, joiden työvoiman tarpeen oletettiin olevan noin seitsemänsataa henkilötyövuotta.[353]

Lentokentän arvioitiin luovan yhden uuden työpaikan noin kahtasataa vuosittaista lentomatkustajaa kohden. Lentokenttätutkimuksessa esitettyjen minimimatkustajamäärien perusteella, se tarkoittaisi vuonna 1980 neljääsataa

---

[350] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 25–26.
[351] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 25–26.
[352] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 25–26.
[353] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 25–26.

työpaikkaa ja vuonna 1990 seitsemääsataa työpaikkaa. Tutkimustyöryhmä huomautti, että vain kymmenesosa luoduista työpaikoista olisi varsinaisia lentokenttätyöntekijöitä. Tarkasteltuna työntekijäkohtaisesti jaettujen investointikustannusten kautta, valtion vakituisessa palveluksessa olevan lentokenttätyöntekijän palkkaaminen voitiin nähdä suhteellisen kalliina.[354]

Tutkimustyöryhmä kuitenkin huomautti, että laskettaessa mukaan kaikki lentoliikennettä palvelevat uudet työpaikat päästiin investointikustannuksissa lähelle teollisuudenalan kokoluokkaa. Lentokenttätutkimus näki myös, että teollisuuden ja matkailun alan kannalta uuden lentokentän kansainvälisten lentoyhteyksien seurannaisvaikutukset voisivat muodostua hyvin merkittäviksi. Tutkimustyöryhmä kuitenkin myönsi, että näiden seurannaisvaikutusten tarkempi arvioiminen voisi olla vaikeaa. Joka tapauksessa kansainvälisten lentoyhteyksien nähtiin tekevän Tampereen seudun teollisuuden rakenteesta monipuolisemman kuin mitä se voisi olla ilman vastaavia yhteyksiä.[355]

1960-luvun lopun näkökulmasta, Tampereella arvioitiin olevan paljon ammattitaitoista työvoimaa ja henkilökuntaa myös lentokoneteollisuuden alalle. Lentokoneteollisuuden ammattitaidon kehittäminen ja ylläpitäminen nähtiin mahdolliseksi Tampereen seudun ammatillisten oppilaitosten ja Teknillisen korkeakoulun tuottaman koulutuksen toimesta. Tampereen lentokenttätutkimus viittasi lentokoneteollisuustoimikunnan laatimaan selvitykseen, jossa Suomalaisen lentokoneteollisuuden arvioitiin voivan luovan tulevaisuudessa jopa 300–600 uutta vakituista työpaikkaa.[356]

Tampereen uusi lentokenttä nähtiin Valmet Oy:n entisen lentokonetehtaan läheisyyden takia mahdollisena sijoituspaikkana uudelle lentokonetehtaalle, mutta toisena vaihtoehtoisena sijoituspaikkana mainittiin niin ikään Pirkanmaalla sijaitseva Kuoreveden Halli.[357] Valtion lentokonetehdas oli lopettanut toimintansa Tampereen Härmälässä vuoden 1967 aikana ja alue oli siirtynyt Valmetin muun

[354] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 25–26.
[355] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 25–26.
[356] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 25–26.
[357] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 25–26.

teollisuustuotannon käyttöön. Tutkimuksen spekulaatioista huolimatta Valmetin lentokonetehtaan toiminnot keskitettiin lopulta Kuoreveden Halliin.[358]

Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttätutkimuksessa todettiin, että Tampereen uuden lentokentän rakentamisvastuu kuului lähinnä Suomen valtiovallalle. Lentokenttätutkimuksen laatinut työryhmä näki yhtenä vaihtoehtona valtion roolille uuden lentokentän rahoittamisen yksityisin varoin, jonka jälkeen lentokenttä toimisi liikeyritykseksi luokiteltuna. Työryhmän mukaan mahdollisia sijoittajia olisivat voineet olla sellaiset piirit, joille lentokentän rakentamisesta olisi seurannut suurimmat välilliset tai suoranaiset hyödyt.[359]

Haittapuolena yritysmuotoisessa omistuksessa nähtiin tutkimusryhmän toimesta muihin kenttiin nähden eriarvoiseen asemaan joutuminen käyttömaksujen suhteen. Lisäksi työryhmä piti yksityisvaroin rahoitetun kentän rakentamista vaikeana toteuttaa. Toteutukseen liittyen tutkimustyöryhmä korosti lentokentän oheisten toimintojen suunnittelun ja kaavoituksen tärkeyttä tulevaisuutta ajatellen. Lentokentän meluhäiriöiden ja muiden haittavaikutusten esiintyminen piti tutkimustyöryhmän mukaan ottaa huomioon lähiseutujen aluesuunnittelussa. Lentokenttätutkimustyöryhmän mukaan pitkällä aikavälillä kansainvälinen lentokenttä palveluineen voisi muodostua tärkeäksi kaupunkirakenteeseen vaikuttavaksi tekijäksi.[360]

3.5 Tampereen lentokenttätutkimuksen tulokset

Vakuuttaakseen päättäjät uuden lentokentän rakentamisen tarpeellisuudesta ja hyödyllisyydestä Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttätutkimus esitti seuraavat havaintonsa, jonka perusteella suositteli Tampereen uuden lentokentän rakennushankkeen käynnistämistä mahdollisimman pikaisesti. Seutukaavaliitto pyrki selvästi vakuuttamaan valtakunnan tason toimijat esittämällä numeropohjaista dataa ja laskelmia näkemystensä tueksi. Tampereen uuden lentokentän liikennemäärien ennustamiseksi oli tehty tietokonelaskentana liikennetilastollinen analyysi. Analyysin pohjana oli

[358] Lyyra-Seppänen, 'Tampereen Härmälän kantatehtaan alueen rakennusinventointi', 2012, s. 8.
[359] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 4. Lentokenttähankkeen toteuttaminen, s. 27.
[360] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 4. Lentokenttähankkeen toteuttaminen, s. 27.

olettamus vähintään 2 500 metrin pituisen kiitotien rakentamisesta uudelle lentokentälle.[361]

Saapuvien ja lähtevien matkustajien yhteenlasketun määrän arvioitiin olevan kotimaan liikenteessä vuonna 1980 noin 57 000 ja vuonna 1990 noin 74 000 matkustajaa. Kansainvälisen liikenteen osalta saapuvien ja lähtevien lentojen yhteenlasketun matkustajamäärän arvoitiin olevan vuonna 1980 noin 90 000 ja vuonna 1990 noin 250 000 matkustajaa. Kotimaan ja kansanvälisen liikenteen kaikkien matkustajien yhteenlaskettujen määrien arvioitiin olevan vuonna 1980 noin 147 000 ja vuonna 1990 noin 324 00 matkustajaa.[362]

Esitetyt luvut olivat arvioituja liikenteen vähimmäismääriä. Jos Tampereen uusi lentokenttä päätyisi palvelemaan ainakin osittain Tampereen seutua pohjoisempien alueiden kansainvälistä lentoliikennettä, voitaisiin liikenteen enimmäisarvio arvio muodostaa noin kaksinkertaistamalla annetut vähimmäisarviot.[363]

Lentorahdin osalta todennäköisenä pidetyn ennusteen mukaan Tampereen uuden lentokentän lentorahdin kokonaismäärä voisi vuonna 1980 olla noin 3 000 tonnia ja vuonna 1990 noin 12 000 tonnia vuodessa. Lentorahdin määrän kehitystä oli tässä lentokenttätutkimuksessa arvoitu kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n ennusteiden perusteella. Lentorahdin määrästä tehty enimmäisarvio asetettiin tutkimuksessa niin ikään noin kaksinkertaiseksi annettuihin lukuihin nähden, mutta sen toteutumisen nähtiin edellyttävän myös lentosuoritteiden määrän kaksinkertaistumista.[364]

Lentokenttätutkimuksessa Tampereen uuden lentokentän sotilaslentoliikenteen määrän arvoitiin olevan noin 20 000 lento-operaatiota vuosittain. Tutkijoiden mukaan voimakkaassa kasvussa olevan pienkoneilmailun määrä uudella lentokentällä tulisi olemaan vuonna 1980 noin 50 000 ja vuonna 1990 noin 70 000 lento-operaatiota vuodessa.[365]

Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttätutkimuksessa todettiin Tampereen Härmälän lentokentän soveltuvan huonosti matkustajalentoliikenteelle muun muassa sen alavassa maastonkohdassa

[361] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 28.
[362] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 28.
[363] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 28.
[364] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 28.
[365] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 28.

olevan sijainnin takia. Härmälän kentän katsottiin olevan myös altis huonon sään aiheuttamille käyttöhäiriöille, joiden esiintymistä ei pidetty enää käyttövarmuutta korostavana aikana nykyaikaisten standardien mukaisena.[366]

Lentokenttätutkimuksen laatinut työryhmä kertoi Härmälän kentän aiheuttavan lisääntyvissä määrin meluhaittaa kaupunkiseudun keskeisille alueille ja soveltuvan huonosti nykyiseen kotimaan liikenteeseen kentän olosuhteiden aiheuttamien lentokaluston käyttörajoitteiden takia. Tämä tarkoitti muun muassa sitä, etteivät kentälle liikennöivät matkustajakoneet voineet toimia Härmälän kentällä täydessä kuormassa. Lentokenttätutkimus myös totesi suorasukaisesti, ettei Härmälän lentokenttä soveltunut rahtiliikenteeseen, kansainväliseen liikenteeseen tai sotilaslentoliikenteen käyttöön.[367]

Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttätutkimus arvioi Tampereen uuden lentokentän kustannuksiksi laitteineen ja rakennuksineen noin 35 miljoonaa markkaa. Vuosikustannuksina tämä vastasi 2,5 miljoonaa markkaa palkkamenot mukaan lukien. Uuden lentokentän rakentamisen kannattavuutta Tampereen seutukaavaliiton laatima lentokenttätutkimus tarkasteli ensisijaisesti vertailemalla sen merkitystä suhteessa Suomen muuhun lentokenttäverkostoon.[368]

Tampereen uuden lentokentän nähtiin kansainvälisen liikenteen mahdollistavana kenttänä vähentävän Tampereen seudun riippuvuutta Helsingin lentokentästä. Suorat ulkomaan yhteydet Tampereelta pohjoismaihin ja etelään tekisivät aikaa ja rahaa vievät siirtymiset Helsingin lentokentälle tarpeettomiksi ja tuottaisivat Tampereen seudun matkustajille säästöjä niin matkakustannuksissa kuin matka-ajassakin.[369]

Uuden lentokentän kolmenkymmenen vuoden kuoletusaikana tuottamien kustannussäästöjen arvo voisi pelkästään Helsingin ja Tampereen välisen matkan osalta olla vuonna 1975 3 % reaalikorko huomioon ottaen noin 75 miljoonaa markkaa tai 7,5 % korkokannalla noin 37 miljoonaa markkaa. Lentokenttätutkimuksen mukaan Tampereelta lennettäessä Tampereen seudun

[366] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 28.
[367] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 28.
[368] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 29.
[369] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 29.

asukkaat voisivat kansainvälisen liikenteen ja kotimaan pitkän matkan liikenteen osalta saavuttaa merkittäviä aikasäästöjä muihin liikennemuotoihin verrattuna.[370]

Pitkän matkan kotimaanliikenteen osalta suurimmat säästöt tulisivat Tampere-Oulu ja Tampere-Rovaniemi välisillä reiteillä. Lentokenttätutkimuksessa saatava aikasäästö oli laskettu vuoden 1980 osalta 300 000 tunniksi ja vuoden 1990 osalta 560 000 tunniksi. Lentokentän kolmenkymmenen vuoden kuoletusaikana kustannussäästöjen arvo olisi vuonna 1975 pelkkään kansainvälisen liikenteen varovaiseen arvioon perustuen noin 45 miljoonaa markkaa 3 % reaalikorko huomioon ottaen, tai 22 miljoonaa markkaa 7,5 % korkokannalla laskettuna.[371]

Lentokenttätutkimuksen mukaan kansainvälisen rahdin kuljetukset muuttuisivat Helsingin ja Tampereen välillä tarpeettomiksi Tampereen saadessa omat suorat kansainväliset rahtilentoyhteydet. Lentokentän kolmenkymmenen vuoden kuoletusaikana rahdin kuljetuksen kustannussäästöjen arvo olisi vuonna 1975 pelkkään kansainvälisen liikenteen varovaiseen arvioon perustuen noin 13 miljoonaa markkaa 3 % reaalikorko huomioon ottaen, tai 6 miljoonaa markkaa 7,5 % korkokannalla laskettuna.[372]

Suoran kansainvälisen rahtilentoyhteyden tuoma aikasäästö olisi Tampereen seutukaavaliiton lentokenttätutkimuksen merkittävä taloudellisesti, myöskin siksi, että teollisuuden tilausten syntyminen saattaa riippua tuotteen toimituksen nopeudesta. Jos lentorahtina kuljetettavalle tavaralle asetettaisiin hinnaksi kaksikymmentä markkaa per kilo, voisi lentorahtina kuljetettavan tavaran arvo olla tutkimuksen mukaan vuonna 1980 noin 60 miljoonaa markkaa ja vuonna 1990 noin 240 miljoonaa markkaa.[373]

Lentokenttätutkimus arvioi, että jos uuden lentokentän rakentaminen lisäisi Tampereen talousalueen teollista tuotantoa vuosittain edes 5 % verran lentorahtina kulkevan tavaran arvosta, kattaisi lisäys yksinään koko kentän vuosikustannukset jo vuonna 1980. Lentokenttätutkimus korosti vielä erikseen nopeiden kansainvälisten rahtilentoyhteyksien merkitystä teollisuuden varaosahuollolle.[374]

---

[370] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 29.
[371] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 29.
[372] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 28.
[373] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 29–30.
[374] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 29–30.

Rikkoutuneen koneen aiheuttama vuorokaudenkin mittainen keskeytys tuotannossa saattoi olla joissain tehtaissa satojen tuhansien markkojen menetysten arvoinen. Tuotannon käynnissä pysyminen ja nopeat varaosatoimitukset olivat lentokenttätutkimuksen mukaan erityisen tärkeitä Tampereen talousalueelle, joka oli 1960-luvun lopulla tuotannoltaan Suomen toiseksi merkittävin teollisuuden keskittymä.[375]

Pelkästään kansainvälisen liikenteen osalta Tampereelta suoraan lennettävällä rahdilla saavutettaisiin lentokenttätutkimuksen mukaan vuonna 1975 vähintään 133 miljoonan markan säästöt aika- matka- ja rahtikustannuksissa 3 % prosentin reaalikorkoa soveltaen Helsingin kautta rahtaamiseen verrattuna. 7,5 % korkoa soveltaen säästöjen arvo olisi vuonna 1975 vähintään 65 miljoonaa markkaa. Lentokentän vaatimille investoinneille takautuisi lentokenttätutkimuksen mukaan vähintään 10 % sisäinen korko pelkästään kansainvälisessä liikenteessä saavutettavien välittömien säästöjen kautta.[376]

Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttätutkimuksen mukaan Tampereen uusi lentokenttä kannattaisi rakentaa sotilaallisista syistä, jos kentälle rakennettaisiin vähintään 2 200 metrin kiitotie.[377]

Tampereen vuoden 1969 lentokenttätutkimus näki uuden lentokentän seurannaisvaikutukset merkittävinä Tampereen seudun teollisuudelle ja matkailulle. Tampereella todettiin olevan jo entuudestaan osaamista ja kokemusta lentokoneteollisuuden alalla, jota Tampereen seudun oppilaitokset ja Tampereen Teknillinen korkeakoulu voisivat tulevaisuudessa jatkuvasti vahvistaa ja kehittää, olettaen että Tampereen seudulla olisi käytettävissä asianmukainen lentokenttä. Tampereen lentokenttätutkimus mainitsi myös lentoteollisuustoimikunnan tekemän selvityksen, jonka mukaan lentokoneteollisuus voisi tulevaisuudessa luoda 300–600 uutta vakituista työpaikkaa Suomeen ja lentokenttätilanteen kehittymisestä riippuen mahdollisesti myös Tampereen seudulle.[378]

---

[375] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 29–30.
[376] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 29–30.
[377] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 30.
[378] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 30.

Tampereen seutukaavaliiton lentokenttäselvitys korosti Tampereen talousalueen tarvitsevan kansainväliset mitat täyttävää uutta lentokenttää, jotta Suomi voisi harjoittaa kansainvälisestikin hyväksyttyjen käytäntöjen mukaista tarkoituksenmukaista lentokenttäpolitiikkaa. Tampereen lentokenttätutkimus vuodelta 1969 ehdotti Suomen siirtymistä lentoliikenteen maksupolitiikan osalta Ruotsissa käytössä olevaan malliin. Lentokenttätutkimuksen mukaan yleiset kannattavuusedellytykset sallisivat uuden lentokentän rakentamisen Tampereelle välittömästi, jos Suomessa sovellettaisiin uusien lentokenttien kohdalla samaa lentokenttä- ja lentoliikenteenmaksupolitiikkaa kuin Ruotsissa.[379]

Tutkimuksen yhteenvedossa kerrottiin Suomessa sovellettavan 1960-luvun lopulla niin alhaisia laskeutumismaksuja, matkustajamaksua, sekä muita lentoliikenteeseen kohdistuvia valtiollisia maksuja, etteivät ne riittäneet kattamaan Tampereen, eivätkä minkään muunkaan lentokentän rakentamisesta tai ylläpidosta valtiolle aiheutuvia kustannuksia. Lentokenttäselvityksen mukaan Ruotsin mallin mukaisella maksupolitiikalla Tampereen uuden lentokentän toiminnasta perittävät maksut nousisivat kymmenessä vuodessa vähintään kattamaan kentästä valtiolle aiheutuvat kustannukset.[380]

Tampereen lentokenttätutkimus toteaa lopuksi olevan selvää, että Tampereen uusi lentokenttä tulisi valmistuessaan keräämään siltä liikennöivän kansainvälisen liikenteen ansiosta valtiolle suuremmat tulot kuin mitä useimmat muut Suomen lentokentistä. Seutukaavaliiton lentokenttätutkimuksessa todetaan, että tehdyn tutkimustyön perusteella olisi perusteltua aloittaa Tampereen uuden lentokentän yksityiskohtainen suunnittelu välittömästi vuonna 1969.[381]

3.6 Valtio tekee periaatepäätöksen uudesta lentokentästä

Suomen valtion 1960-luvun alkupuolella alankomaalaisella insinööritoimisto NEDECO:lla teettämä liikenneinvestointien kansantaloudellinen kannattavuustutkimus oli todennut uusien lentokenttien rakentamisen Suomeen tarpeettomaksi,[382] ja muutamaa vuotta myöhemmin kulkulaitosten- ja yleisten

[379] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 30.
[380] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 30.
[381] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 30.
[382] TLSL, Toimintakertomus 1965, Julkaisu A 128, 1966. s. 17.

töiden ministeriön vuosina 1967–1968 Liiketaloustieteellisellä tutkimuslaitoksella teettämä tutkimus uusien lentokenttien taloudellisesta kannattavuudesta oli tuominnut Suomen uusia lentokenttiä koskevat suunnitelmat kannattamattomiksi.[383]

Molemmat näkemykset olivat saaneet osansa Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttätutkimuksessa esitetystä kritiikistä kyseisissä tutkimuksissa käytettyjä lukuja, määreitä ja laskentatapoja kohtaan.[384] Tampereen seutukaavaliiton teettämien omien tutkimusten ja laskelmien perusteella Tampereen uuden lentokentän rakentaminen tulisi olemaan taloudellisesti kannattavaa niin Tampereen seudun kuin koko valtakunnan näkökulmasta.[385]

Kannattavuuden lisäksi uudelle lentokentälle oli käytännöllinen tarve, jos kaupallista matkustaja- ja rahtilentoliikennettä aiottiin tulevaisuudessa jatkaa Tampereelta. Aikalaisena politiikassa vaikuttanut Matti Hokkanen totesi muistelmissaan, että Tampereen Härmälän lentokentällä ei ollut enää laajentumisedellytyksiä. Härmälän kenttä oli Hokkasen mukaan auttamattomasti pieni ja vanhanaikainen, ja koska suuret potkurikoneet olivat pian matkustajalentoliikenteen osalta historiaa, tarvittiin Tampereelle uusi modernien isojen suihkukoneiden vaatimat puitteet tarjoava lentokenttä.[386]

Tie- ja vesirakennushallitus (TVH) oli todennut jo vuonna 1955 ensimmäisen kerran, että Härmälän lentokentän rajoitteista johtuen Tampere tarvitsisi tulevaisuudessa uuden lentokentän,[387] ja kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oli omalta osaltaan päätynyt toteamaan viimeistään vuonna 1968 uuden lentokentän olevan ainoa mahdollinen ratkaisu Tampereen lentoliikenteen tulevaisuuden varmistamiseksi.[388] Käytännöllinen tarve uudelle lentokentälle tai joka tapauksessa Härmälän lentokentän kelvottomuus nykyaikaiselle lentoliikenteelle tunnistettiin siis paikallistason lisäksi myös valtion virkakoneiston piirissä.

---

[383] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, Alkulause, s. 1.
[384] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, s. 1–2 ja 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 19–23.
[385] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 5. Yhteenveto, s. 28–30.
[386] Kunttu (toim.), 2009. s. 111.
[387] Uolamo, 2004, s. 150.
[388] Uolamo, 2004, 248.

Tampereen seudun kuntien ja elinkeinoelämän lisäksi myös valtiollisten toimijoiden joukosta löytyi kannattaja Tampereen uuden lentokentän rakentamiselle. Puolustuslaitos oli kiinnostunut Tampereelle mahdollisesti rakennettavasta uudesta lentokentästä sijoituspaikkana Satakunnan lennoston uudelle pysyvälle tukikohdalle.[389] Puolustuslaitos oli jo 1950-luvulta alkaen ollut kiinnostunut Poriin väliaikaisesti sijoitetun lennoston siirtämisestä tarkoituksenmukaisesti rakennettuihin uusiin tiloihin Tampereen lähiseudulle.[390]

Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttätutkimus ilmeisesti onnistui osaltaan vakuuttamaan laskelmillaan valtion edustajat Tampereen uuden lentokentän rakentamisen kannattavuudesta aiempien valtion itse teettämien kannattavuuslaskelmien negatiivisista tuloksista huolimatta, sillä valtioneuvosto teki 13.11.1969 periaatepäätöksen Tampereen uuden lentokentän rakentamisesta Pirkkalan Sorkkalan kylään[391].

Tampereen lentokenttätutkimuksessa esitettyjen vakuuttelujen ohella hankkeen toteuttamisen puolesta vaakakupissa painoivat ilmeisesti ainakin valtion omat tarpeet lentokentälle Puolustushallinnon näkökulmasta ja Tampereen paikallisten toimijoiden vaikutus muidenkin Suomen päättävien politikkojen taivuttelemisessa myötämieliseksi Tampereen lentokenttähanketta kohtaan.

Tampereen uuden lentokentän rakentamisen periaatepäätöstä oli edeltänyt yli viisitoista vuotta kestänyt Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliiton johdolla aloitettu[392] ja Tampereen seutukaavaliiton työllä[393] loppuun saatettu selvitysten ja tutkimusten täyteinen ajanjakso. Hallituksen periaatepäätös varmisti, että Tampereen uusi lentokenttä tultaisiin rakentamaan, mutta käytännön prosessi lentokentän rahoituksen varmistamiseksi ja rakennustöiden aloittamiseksi oli vielä tekemättä.

---

[389] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.1 Liikenne-ennusteet, s. 4.
[390] Satakunnan lennoston historia Puolustusvoimien verkkosivuilla.
[391] Uolamo, 2004, s. 248.
[392] TLSL, Toimintakertomus toiselta kokonaiselta toimintavuodelta 1954, Julkaisu A 9, 1955. s. 19–20.
[393] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969.

3.7 Politiikka ja uuden lentokentän merkittävät tukijat

Tampereen uuden lentokentän toteuttamisen suurimmaksi esteeksi, muodostui vuoden 1969 periaatepäätöksen jälkeen raha. Useissa lähteissä syyksi rakennustöiden aloituksen viivästymiseen 1970-luvun jälkipuoliskolle mainitaan valtion rahapula.[394] Valtion osalta budjettirajoitteet oli tunnistettu jo periaatepäätöksen yhteydessä. Uolamon mukaan vuoden 1969 periaatepäätöksessään valtioneuvosto oli asettanut tavoitteeksi uuden kentän rakennustöiden aloituksen *aikaisintaan* vuonna 1975.[395]

Tampereella vuosi 1975 nähtiin lupauksena töiden aloittamisesta kyseisenä vuonna, ja ainakin Tampereen seutukaavaliiton suunnalta esiintyi myös halua rakennustöiden aloittamiselle vieläkin aikaisemmin. Aikaansaavana kunnallisjohtajana tunnetun Pekka Paavolan[396] toimiessa Tampereen seutukaavaliiton liittohallituksen puheenjohtajana Tampereen seutukaavaliitto totesi aiemman Tampereen lentokenttäselvityksen inspiroiman vuoden 1972 Pienlentokenttä- ja yleisilmailuselvityksen johdannossa, että Tampereen uuden lentokentän rakennusaikataulua on pyritty viime aikoina nopeuttamaan niin, että töihin olisi mahdollista päästä jo vuonna 1974. Hankkeen tärkeyttä korostettiin, ilmeisesti juuri valtion tiukka rahallinen tilanne huomioon ottaen, ja esitettiin kaikkien mahdollisten valtiollisten rahoitustyyppien[397] hyödyntämistä lentokenttäasian eteenpäin viemiseksi.[398]

Maakuntaneuvos Matti Hokkanen mainitsee muistelmissaan, että valtion vuonna 1969 tekemän periaatepäätöksen jälkeen uuden lentokentän rakentamista kannattaneet Tampereen seudun toimijat olivat tehneet 1970-luvun alun ajan kovasti töitä vedotakseen valtion hallintoon ja ylimpiin poliittisiin

---

[394] TSKL, Pirkanmaan seutukaavoitus – Seutukaava 1985, Julkaisu A 11, 1977. s. 94 & Seppälä, 1998, s. 212 & Kunttu (toim.), 2009, s. 111–114 & Uolamo, 2004, s. 248–250.
[395] Uolamo, 2004, s. 250.
[396] Tampere-Pirkkalan lentokentän lisäksi Tampereen kaupunginjohtaja Pekka Paavola tunnistettiin keskeiseksi vaikuttajaksi monissa muissakin Tampereen merkittävissä kunnallisissa suurhankkeissa, joihin lukeutuivat esimerkiksi Särkänniemen huvipuisto, Sara Hildénin taidemuseo, Näsinneula -näkötorni, Hervannan lähiökaupunginosa ja Pääkirjasto Metso: ks. lähde Grönroos, 'Tampereen entinen kaupunginjohtaja Pekka Paavola on kuollut', *Yle uutiset*, 18.3.2023.
[397] Näihin sisältyivät normaalirahoituksen lisäksi esimerkiksi valtion työllisyysrahat ja ammattikurssikeskuksen perustaminen: ks. lähde TSKL, Tampereen seutukaava-alueen yleisilmailu- ja pienlentokenttäselvitys, Julkaisu B 28, 1972, Johdanto II.
[398] TSKL, Tampereen seutukaava-alueen yleisilmailu- ja pienlentokenttäselvitys, Julkaisu B 28, 1972, Johdanto II.

päättäjiin Tampereen uuden lentokentän rakennustöiden aloittamiseksi. Näihin toimiin oli sisältynyt Hokkasen mukaan kirjelmien ja esitysten laatiminen valtioneuvostolle ja liikenneministeriölle, yhteydenotot hallituksen ministereihin sekä vetoomukset kansanedustajiin.[399]

Hokkasen mukaan uuden lentokentän saaminen Tampereen talousalueelle oli hänen uransa kannalta merkittävä tapaus. Tampereen uutta lentokenttää koskevan rakennushankkeen edesauttamisesta muodostui Hokkasen mukaan haastava ja pitkäaikainen projekti hänen aloittaessaan Tampereen kauppakamarin toimitusjohtajana vuonna 1968[400].[401] Tampereen seudun vaikuttajien malttamatonta suhtautumista hankkeen pikaiseen eteenpäin viemiseen selittää muun muassa hankkeen koettu tärkeys.

Hokkanen korosti muistelmissaan, että Tampere tarvitsi kaupunkina ja talousalueena uuden ja ajanmukaisen suihkukoneiden mitat täyttävän lentokentän, koska lentokenttä nähtiin muun muassa kauppakamarin edustaman vientiteollisuuden kannalta tärkeänä. Lisäksi Hokkanen korosti, että ilman lentokenttää vaarana oli, että Tampere jäisi jälkeen valtakunnallisessa aluekehityksessä.[402]

Seppälä taas toi esille huolen lentoliikenteen lakkaamisesta kokonaan Tampereelle, jos uuden kentän rakentamisen kanssa esiintyisi viivästyksiä. Seppälä kertoo, että Tampereen Härmälän kenttä oli jäämässä Suomen viimeiseksi reittilentokentäksi, johon ei voinut liikennöidä Finnairin kotimaan liikenteessä käyttämillä McDonnell Douglas DC-9 suihkumatkustajakoneilla.[403] Seppälän mukaan Tampereelta vannotettiin Finnairia pitämään iäkkäät Convair Metropolitan -potkurikoneet reittiliikenteessä vielä sen aikaa, kunnes Tampereen uusi suihkukoneille kelpaava lentokenttä valmistuisi.[404] Finnair oli lopulta suostunut tähän järjestelyyn.[405]

Hokkasen mukaan valtion budjettiin oli saatu vuoden 1969 periaatepäätöksen myötä myös uutta kenttää koskevia suunnittelu- ja

---

[399] Kunttu (toim.), 2009, s. 111.
[400] Matti Hokkanen toimi Tampereen kauppakamarin toimitusjohtajana vuosina 1968–2000: ks. lähde Tampereen kauppakamarin historia Tampereen kauppakamarin verkkosivuilla.
[401] Kunttu (toim.), 2009, s. 111.
[402] Kunttu (toim.), 2009, s. 111.
[403] Seppälä, 1998, s. 212.
[404] Seppälä, 1998, s. 162.
[405] Seppälä, 1998, s. 212.

rakennusmäärärahoja, joita kuitenkin seuraavien vuosien aikana vuorotellen lisättiin ja sen jälkeen pyyhittiin pois budjetista, projektin etenemisen jauhaessa tästä syystä paikallaan. Kun edistystä ei tapahtunut, Hokkanen mainitsee muiden projektien suunnittelun ja toteutuksen ehtineen jo syrjäyttää Tampereen uuden lentokenttähankkeen valtiovallan huomion kohteena.[406]

Seppälä yhtyy Hokkasen kuvaukseen toistuvasta rahoituksen edestakaisesta lupaamisesta ja lupauksien perumisesta. Seppälä nostaa esimerkiksi vuoden 1971, jolloin Tampereen uutta lentokenttää varten oli myönnetty suunnittelumäärärahaa, joka oli kuitenkin sittemmin päädytty pudottaa pois valtion budjetista, mutta jonka Finnairin pääjohtaja Gunnar Korhonen[407] oli lopulta onnistunut puhumaan siihen takaisin.[408] Tampereen uuden lentokentän suunnitteluvastuu oli siirtynyt kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmailuosastolta liikenneministeriön alaiselle Ilmailuhallitukselle vuonna 1972, ja Tampereen uuden lentokentän varsinainen suunnittelutyö päästiin aloittamaan.[409]

Seppälän mainitsema Gunnar Korhonen näyttäytyi myös Matti Hokkasen muistelmissa merkittävänä tukijana Tampereen lentokenttähankkeelle. Hokkanen kertoi muistelmissaan toimineensa vuosina 1972–1974 parlamentaarisen liikennekomitean työnjakojaoston puheenjohtajana,[410] ja oli mukana suosittelemassa Suomen lentoliikenneyhteyksien parantamista maan liittyessä EEC-vapaakauppasopimukseen[411] Euroopan talousyhteisön kanssa. Yhtenä merkittävänä osa-alueena oli lentoliikenneyhteyksien ja lentokenttäverkoston parantaminen Suomen tuomiseksi lähemmäs merien takaista Eurooppaa.[412]

Hokkasen mukaan komitean suosittelemien Finnairin säännöllisten ulkomaan lentoyhteyksien parantamisen lisäksi tarkoituksena oli kehittää myös kotimaan reittilentoyhteyksiä, jotta koko maa eri alueineen pääsisi osaksi

---

[406] Kunttu (toim.), 2009, s. 111.
[407] Gunnar Korhonen toimi Aero Oy:n ja myöhemmin Finnairin pääjohtajana vuosina 1960–1987: ks. lähde YLE24 & STT, 'Finnairin entinen pääjohtaja kuollut', *Yle uutiset,* 11.6.2001.
[408] Seppälä, 1998, s. 212.
[409] Vatanen, 1978, Johdanto I, s. 2.
[410] Kunttu (toim.), 2009, s. 81–82.
[411] Suomi solmi EEC-vapaakauppasopimuksen vuonna 1973: ks. lähde Asetus Euroopan talousyhteisön kanssa tehdyn sopimuksen voimaansaattamisesta 1973/67.
[412] Kunttu (toim.), 2009, s. 82–83.

kansainvälistyvää kauppaa ja kehitystä.[413] Yhtenä liikennekomitean asiantuntijajäsenenä oli Finnairin pääjohtajana toiminut Gunnar Korhonen, johon Hokkanen kertoi komitean työn merkeissä tutustuneensa. Vuosien saatossa tuttavuus kehittyi Hokkasen mukaan hyväksi ja elinikäiseksi ystävyydeksi, jonka pohjana oli molempien miesten toiminnassaan osoittaman isänmaallisuus.[414]

Ilmeisesti Hokkanen ja Korhonen löysivät yhdessä työskennellessään, samalla yhteisen sävelen mitä tuli Suomen lentoliikenteen kehittämiseen. Hokkanen sai Korhoselta tukea maakuntien aluelentokenttien rakentamiseen ja ylläpitoon, ja Korhonen sai Hokkaselta tukea Finnairin lentoliikenteen kehittämiseen ja lentokaluston hankintaan, jotka kaikki sisältyivät parlamentaarisen liikennekomitean tekemiin suosituksiin.[415]

Korhosen ohella Hokkanen tutustui parlamentaarisessa liikennekomiteassa myös tamperelaistaustaiseen silloiseen liikenneministeriön kansliapäällikköön Esko Rekolaan, joka toimi myöhemmin myös vuosien 1976–1982 aikana useissa hallituksissa ministerin[416] roolissa. Rekolaan tutustumista Hokkanen piti osaltaan käänteentekevänä tapauksena lentokenttäprojektin edistämiseksi. Omien sanojensa mukaan Hokkanen oli erinomaisessa asemassa Tampereen uutta lentokenttää koskevan hankkeen suhteen toimiessaan parlamentaarisen liikennekomitean työnjakojaoston puheenjohtajana,[417] mutta myös saadessaan vuoden 1975 vaalien jälkeen paikan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostosta. Aiemmin lentokenttähankkeen tukijoiksi värvättyjen Korhosen ja Rekolan lisäksi hanke sai nyt myös arvovaltaista tukea valtiovarainministeriön valtiosihteeri Paul Paavelan[418] taholta.[419]

---

413 Kunttu (toim.), 2009, s. 82–83.
414 Kunttu (toim.), 2009, s. 82–83.
415 Kunttu (toim.), 2009, s. 82–83.
416 Puolueisiin sitoutumaton ammattivirkamies Esko Rekola oli muun muassa Miettusen toisen hallituksen ministerinä valtiovarainministeriössä 9.4.1976 - 29.9.1976, Miettusen kolmannen hallituksen valtiovarainministerinä 29.9.1976 - 15.5.1977, Sorsan toisen hallituksen ministerinä valtiovarainministeriössä 15.5.1977 - 26.5.1979 ja Sorsan toisen hallituksen ministerinä valtioneuvoston kansliassa 15.5.1977 - 26.5.1979: ks. lähde Esko Rekolan ministerimatrikkeli valtioneuvoston verkkosivuilla.
417 Kunttu (toim.), 2009, s. 111.
418 Sosiaalidemokraattien jäsen Paul Paavela toimi Miettusen toisen hallituksen valtiovarainministerinä 30.11.1975 - 29.9.1976, ja Sorsan toisen hallituksen valtiovarainministerinä 15.5.1977 - 26.5.1979: ks. lähde Paul Paavelan ministerimatrikkeli valtioneuvoston verkkosivuilla.
419 Kunttu (toim.), 2009, s. 113.

Kokoomuslaisen Hokkasen[420] yhteistyökumppani Tampereen lentokenttäasiassa oli Paavelan tapaan sosiaalidemokraatteja 1970-luvulla edustanut Tampereen kaupungin johtaja Pekka Paavola[421]. Toimiessaan Tampereen kaupunginjohtajana *Pomo* lisänimen ajan myötä saanut Pekka Paavola jatkoi niin sanotun *aseveliakselin* linjaa Tampereen virkamiesjohdossa. *Aseveliakselilla* tarkoitettiin sotien jälkeisenä aikana syntynyttä yhteistyötä kaupungin sosiaalidemokraattien ja kokoomuslaisten kunnallistoimijoiden välillä. Aseveliakselin harjoittaman keskinäisen sopimisen ja vastavuoroisuuden kulttuurin katsottiin olleen läsnä kaikissa kaupungin suurissa ja joskus pienemmissäkin päätöksissä.[422] Hokkasen suhde Paavolaan mahdollisesti auttoi saamaan demariministeri Paavelan yhteistyöhön Hokkasen kanssa Tampereen lentokenttäasiaa koskien.

Paavolan lisäksi Hokkasella oli muita yhdistäviä tekijöitä maan sosiaalidemokraatteihin. Valtiovarainvaliokunnan liikenneosastossa Hokkanen kertoo Tampereen lentoasemaprojektia edistääkseen pyrkineensä yhteistyöhön liikenneosaston puheenjohtajana toimineen sosiaalidemokraatti Jorma Rantalan kanssa, joka varkauslaisena kantoi huolta Joroisten lentokentän tulevaisuudesta ja pyrki edesauttamaan investointien hankkimista Joroisten kentän saamiseksi suihkukoneliikennekelpoiseksi. Nämä yhtenevät intressit aluelentokenttien tukemisessa toimivat valiokuntatyöskentelyssä yhdistävänä tekijänä Hokkasen ja Rantalan välillä yli puoluerajojen.[423]

Tampereen kauppakamarin vaiheita kronikoivassa teoksessaan Raimo Seppälä oli Hokkasen kanssa samoilla linjoilla lentokenttähankkeen etenemisen kannalta keskeisistä henkilöistä. Seppälä piti Matti Hokkasen valintaa vuoden 1975 uuden eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostoon, sekä Tampereelta kotoisin olleen liikenneministeriön kanslianpäällikkö Esko Rekolan nimitystä valtiovarainministeriksi vuonna 1976 Tampereen uuden lentokentän rakennusprosessin etenemisen kannalta merkityksellisiksi tapauksiksi.[424]

---

[420] Kunttu (toim.), 2009, s. 82.
[421] Sosiaalidemokraattien jäsenenä Pekka Paavola toimi lyhyen aikaa myös Paasion toisen hallituksen oikeusministerinä 23.2.1972 - 4.9.1972: ks. lähde Pekka Paavolan ministerimatrikkeli valtioneuvoston verkkosivuilta.
[422] Grönroos, 'Tampereen entinen kaupunginjohtaja Pekka Paavola on kuollut', *Yle uutiset*, 18.3.2023.
[423] Kunttu (toim.), 2009, s. 113–114.
[424] Seppälä, 1998, s. 212.

3.8 Tamperelaisten ja Ilmailuhallituksen eriävät intressit

Poliittisen pelin lisäksi Tampereen uuden lentokentän rakentamista varten tarvittavien varojen saamisen esteeksi muodostui osittain valtion virkamieshallinnon sisäinen vastustus, jonka todellisuudesta ja voimakkuudesta voidaan esittää argumentteja puolesta ja vastaan. Vaikka valtionhallinnon sisällä oli uuden lentokenttähankkeen tukijoita, kuten vuoden 1974 lakiuudistuksen myötä nimensä muuttanut[425] Puolustusvoimat[426] kaikki valtiolliset toimijat eivät jakaneet yhtä myönteistä kantaa Tampereen uuden lentokentän rakentamisen hyödyllisyydestä.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmailuosasto oli Seppo Uolamon mukaan, jo 1960-luvun ja 1970-luvun taitteessa kritisoinut Tampereen uutta lentokenttää koskevissa tutkimuksissa lentomatkustajien ja rahdin määristä esitettyjä lukuja, ja pitänyt niitä ylimitoitettuina. Uolamon mukaan kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmailuosaston keskuudessa oli muutenkin ollut havaittavissa vastustusta vuonna 1969 periaatepäätöksen saanutta Tampereen uuden lentokentän rakentamista kohtaan.[427]

Lentokentistä vastannut kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön[428] ilmailuosasto[429] ja sen pohjalta 1970-luvun alkupuolella muodostettu lentokenttiä hallinnoinut Ilmailuhallitus, profiloitui lentokentän rakentamisen tullessa ajankohtaiseksi tamperelaisten toimijoiden silmissä uuden lentokentän vastustajaksi, muun muassa Tampereen kauppakamarin ja kunnallisneuvos Matti Hokkasen muistelmissa.[430]

Raimo Seppälän teoksessa ja Matti Hokkasen muistelmissa Ilmailuhallituksen Tampereen uutta lentokenttää kohtaan esittämä vastahakoisuus henkilöityi erityisesti Ilmailuhallituksen pitkäaikaiseen

---

[425] Laki Puolustusvoimista 402/1974 voimaantulo muutti Puolustuslaitoksen nimen Puolustusvoimiksi: ks. lähde Puolustusvoimien historia Puolustusvoimien verkkosivulla.
[426] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.1 Liikenne-ennusteet, s. 4.
[427] Uolamo, 2004, s. 248.
[428] Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön tehtävät jakautuivat vuonna 1970 liikenneministeriölle ja työvoimaministeriölle: ks. lähde liikenneministeriön historia liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivuilla.
[429] Liikenneministeriön alaisuuteen vuonna 1970 siirtynyt Ilmailuosasto sekä Tie- ja vesirakennuslaitoksen lentokenttäosasto muodostivat yhdessä vuonna 1972 Ilmailuhallituksen, jonka vastuulla oli lentokenttien hallinto ja kunnossapito: ks. lähde Ilmailuhallituksen historia Finavian verkkosivuilla.
[430] Seppälä, 1998, s.212–216, ja Uolamo, 2004, s. 248, ja Kunttu (toim.), 2009, s.111–115.

pääjohtajaan[431] Kaarlo Jaakko Temmekseen.[432] Temmeksen johtaman Ilmailuhallituksen korkea kustannusarvio Tampereen uuden lentokentän rakentamisesta vaikuttaa olleen Tampereen paikallisten toimijoiden silmissä yksi pääsyy sille, minkä takia kentän rakennustöissä ei päästy alkuun, vaikka valtio olikin työhön periaatteen tasolla sitoutunut.

Hokkanen kertoi muistelmissaan K. J. Temmeksen johtaman Ilmailuhallituksen tekemien laskelmien vaatineen noin 100 miljoonan markan rakennusbudjetin Tampereen uutta lentokenttää varten.[433] Seppälä tarkentaa omassa teoksessaan Temmeksen esittämäksi Ilmailuhallituksen arvioksi 97 miljoonaa markkaa.[434] Hokkasen mukaan Ilmailuhallituksen pääjohtaja Temmes oli sitä mieltä, että Tampereen seutu ei tarvinnut omaa lentokenttää ja noin 100 miljoonan markan hintalapulla uusi kenttä tulisi maksamaan aivan liian paljon, että sitä olisi kannattavaa muutenkaan rakentaa.[435]

Määrärahat ja kentän koettu tarke koskettivat keskeisesti Suomen liikennepolitiikkaa. Liikennehistorian poliittisia aspekteja tutkinut Pasi Nevalainen, kertoo liikenteen olevan Suomessa vahvasti valtionpoliittisesti säädelty yhteiskunnan osa-alue, jossa poliittisella päätöksenteolla on keskeinen merkitys. Liikennepolitiikka ja sitä ohjaavat periaatteet näyttäytyvät juuri muun muassa investointimäärärahojen ja tukipolitiikan muodossa.[436]

Seppälä kertoo teoksessaan, että Ilmailuhallituksen mukaan Tampere sijaitsi 1970-luvulla määrärahaprioriteettien näkökulmasta väärässä paikassa ja Tampereen seutua ei nähty Ilmailuhallituksen lentokenttäpolitiikassa tärkeänä kehitysalueena.[437] Nevalainen kertoo, että kulkulaitosten- ja yleisten töiden ministeriön uudelleen järjesteleminen toisistaan erillisiin liikenne- ja työministeriöihin vuonna 1970 oli korostanut liikennepolitiikan kääntymistä entistä tavoitteellisempaan suuntaan. Liikenneministeriön liikennesuunnittelusta vastuussa ollut osasto ja ilmeisesti myös Ilmailuhallitus pyrkivät

---

[431] K. J. Temmes toimi muun muassa kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ja myöhemmin liikenneministeriön ilmailuosaston päällikkönä vuosina 1965–1972 sekä vuosina 1972–1983 Ilmailuhallituksen pääjohtajana: ks. lähde Huovinen, 1978, s. 983–984.
[432] Seppälä, 1998, s. 212–216 & Kunttu (toim.), 2009, s. 113.
[433] Kunttu (toim.), 2009, s. 113.
[434] Seppälä, 1998, s. 212.
[435] Kunttu (toim.), 2009, s. 114.
[436] Nevalainen, ’Liikenne, talous ja teknologia’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.), 2020, s. 128–129.
[437] Seppälä, 1998, s. 212.

kunnianhimoisesti kehittämään Suomen liikennettä maan kokonaishyötyä palvelevampaan suuntaan, jossa koko maata katsottiin yhtenä kokonaisuutena alueellisten keskusten verkoston sijaan.[438]

Uolamon mukaan jo 1950-luvulla Suomen lentoliikenteen kehittämispolitiikka oli ohjannut määrärahat ensisijassa kansainvälisten lentoyhteyksien kentille sekä toissijaisesti pitkien matkojen päässä pääkaupunkiseudusta sijainneiden Pohjois-Suomen merkittävimpien kotimaan reittilentokenttien kehittämiseen.[439] Suomen kansainvälisten lentoyhteyksien keskukseksi oli kehittynyt ja kehitetty pääkaupunkiseudulla sijaitseva Helsingin lentokenttä,[440] joka nähtiin myös Hokkasen mukaan parlamentaarisen liikennekomitean suunnitelmissa Suomen lentoliikenteen pääkenttänä[441].

Hokkanen kertoo muistelmissaan, että Ilmailuhallituksen[442] prioriteeteissa oli 1970-luvun alkupuolella ollut uuden matkustajaterminaalin rakentaminen Helsingin lentokentälle. Hokkanen oli ollut mukana torppaamassa tätä kalliina pidettyä terminaalihanketta. Hokkanen itse halusi kohdentaa rahoitusta enemmän aluelentokenttäverkoston kehittämiseen, joka oli myös mukana liikennekomitean kehitysohjelmassa.[443] Budjettien rajallisuus huomioon ottaen, Helsingin lentokentän rahoituksen jakaminen pienemmille lentokentille ei välttämättä ollut Ilmailuhallituksen omien kehitysintressien kannalta mieluisaa.

Suomen lentoliikenteen keskittyminen pääkaupunkiseudun Helsinki-Vantaan lentokentälle on Dosentti Marko Nenosen ja tohtori Jarmo Peltolan Liikenne, talous, ihminen -teoksen *Teollisuusyhteiskunnan perintö* kappaleessa esitellyn Suomen lentoliikenteen historian mukaan kiistaton tosiasia. Suomen muiden lentokenttien yhteenlasketut liikennemäärät ovat olleet 1990-luvun loppupuolelta asti noin neljän miljoonan vuosittaisen matkustajan paikkeilla, kun taas pelkästään Helsinki-Vantaan lentokentän matkustajien määrä on kasvanut

---

[438] Nevalainen, ’Liikenne, talous ja teknologia’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.), 2020, s. 128–129.
[439] Uolamo, 2004, s. 123.
[440] Helsingin maalaiskunnan, nykyisen Vantaan, Seutulaan 1950-luvun alussa rakennettu Helsingin lentokenttä. Tunnetaan vuodesta 1977 lähtien nykyisellä nimellään Helsinki-Vantaan lentokenttä: ks. lähde Helsinki-Vantaan lentoaseman historia Finavian verkkosivuilla.
[441] Kunttu (toim.), 2009, s. 83.
[442] Hokkasen muistelmissa oli tässä kohtaa käytetty virheellisesti myöhemmin vuonna 1991 käyttöön tullutta nimeä Ilmailulaitos: ks. lähde Ilmailuhallituksen historia Finavian verkkosivuilla.
[443] Kunttu (toim.), 2009, s. 82–83.

2000-luvun alusta 2020-luvulle tultaessa noin kymmenestä miljoonasta jo yli 20 miljoonaan vuosittaiseen matkustajaan.[444]

Nenonen ja Peltola totesivat Suomen kotimaan lentoliikenteen kehitystä vaivanneen aina pienestä ja hajanaisesti sijoittuneesta väestöstä johtuva matkustajavolyymin puute. Suomessa esiintyvillä matkustajamäärillä kotimaan reittilentoliikennettä ei ole koskaan saatu järjestettyä taloudellisesti kannattavaksi[445] ja ylläpidettyjen kotimaan reittien suurin merkitys on ollut pääkaupunkiseudun Helsinki-Vantaan lentokentältä lennettävien kansainvälisten lentoyhteyksien syöttöliikenteenä toimiminen, ja Suomessa lentoliikenteen kokonaismäärän kasvua onkin jo pitkään ylläpitänyt nimenomaan kansainvälinen lentoliikenne, ja Helsinki-Vantaan lentokenttä.[446]

Hokkasen esille tuomaa Ilmailuhallituksen pääjohtaja K. J. Temmeksen näkemystä Tampereen lentokentän tarpeettomuudesta, puoltaa osaltaan Tampereen suhteellisen läheinen sijainti pääkaupunkiseutuun ja Ilmailuhallituksen suosimaan Helsingin lentokenttään nähden. Lentoliikenteen historiaa käsittelevässä tekstissään Nenonen ja Peltola esittivät, että kotimaan liikenteessä lentoliikenteen voidaan katsoa saavuttavan kilpailuetua kustannuksien ja matka-ajan mukaan suhteutettuna yli vasta yli 450 kilometrin matkoilla verrattuna pääasialliseen kilpailijaansa raideliikenteeseen.[447]

Tampereen Härmälän lentokentältä liikennöinnin useaan otteeseen tilapäisesti keskeyttänyt Aero Oy oli jo 1940-luvulla ensimmäisen kerran mainostanut asiakkailleen Tampereen hyviä raideyhteyksiä lentoliikenteen korvaavana kulkumuotona.[448] Lentoliikenteen suurin kilpailuetu erityisesti kaikista pisimmillä kotimaan reiteillä on varmasti ollut osaltaan syynä, sille miksi myös Ilmailuhallituksen ja sen seuraajan Finavian lentokenttien kehityspolitiikassa Pohjois-Suomen kentät ovat näyttäytyneet tärkeysjärjestyksessä seuraavana heti Helsingin lentokentän jälkeen.

---

[444] Nenonen & Peltola, 'Teollisuusyhteiskunnan perintö', Teoksessa Nenonen & Wik (toim.) 2020. s. 102–104.
[445] Kaiken kotimaan lentoliikenteen kannattamattomuus todettiin myös jo vuonna 1969 Tampereen uuden lentokentän tarvetta perustelevassa lentokenttätutkimuksessa: ks. lähde TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, Alkulause, s. 1.
[446] Nenonen & Peltola, 'Teollisuusyhteiskunnan perintö', Teoksessa Nenonen & Wik (toim.) 2020, s. 101–104.
[447] Nenonen & Peltola, 'Teollisuusyhteiskunnan perintö', Teoksessa Nenonen & Wik (toim.) 2020, s. 104.
[448] Uolamo, 2004, s. 42 & s. 122.

Perustellessaan uuden lentokentän tarvetta Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttätutkimus oli tiedostanut varsin realistisesti Tampereen ja Helsingin lentokentän toisiinsa nähden suhteellisen läheisen etäisyyden sekä kotimaan lentoliikenteen kannattavuuden vasta pidemmillä matkoilla.[449] Kotimaan lentoliikenne nähtiinkin Tampereen uuden lentokentän kannalta toissijaisena seikkana, ja seutukaavaliitto korosti Tampereen uuden lentokentän merkitystä juuri kansainväliseen lentoliikenteeseen keskittyvänä lentokenttänä, joka voisi parhaimmillaan toimia kansainvälisen liikenteen osalta jopa eräänlaisena taakkaa jakavana sisarkenttänä Helsingin lentokentälle.[450]

Lentokenttätutkimuksen laatinut työryhmä korosti, etteivät pelkät Helsingin lentokentällä mahdollisesti tulvaisuudessa esiintyvät kapasiteettihaasteet olleet itsessään riittävä peruste kansainvälisen liikenteen suuntaamiseksi Tampereen uudelle lentokentälle, mutta Tampereelta lentämisen hyödyt ja kustannussäästöt lentoyhtiöille ja kentän kauempana pääkaupunkiseudusta asuville asiakkaille sen sijaan voisivat toimia validina perusteena Helsingin liikennekuormituksen jakamiselle toisen lentokentän kanssa.[451]

Tampereen lentokenttäselvitys esitti, että valtiollisen lentokenttäpolitiikan kannalta olisi tarkoituksenmukaista rakentaa Tampereenkin kokoiselle talousalueelle kansainväliset mitat täyttävä lentokenttä, koska vastaavanlaista politiikkaa harjoitettiin tutkimuksen mukaan Ruotsin lisäksi yleisesti myös muualla ulkomailla. Työryhmä otti esimerkiksi Sveitsin, jossa kahdella toisistaan noin 80 kilometrin päässä sijaitsevilla kaupungeilla oli molemmilla vilkas kansainvälinen liikenne. Noin 440 000 asukkaan Zürichin ja 210 000 asukkaan Baselin välillä oli kymmenen päivittäin lennettävää edestakaista lentovuoroa molempien kenttien kansainvälisen liikenteen lisäksi. Pienemmän Baselin lentokentän kautta kulkevien matkustajien määrä oli tutkimustyöryhmän mukaan vuosittain 508 000.[452]

Tällä esimerkillä Tampereen lentokenttätutkimuksen laatinut työryhmä vaikutti pyrkivän korostamaan kahden suhteellisen lähellä toisiaan sijaitsevan

[449] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus s. 20–21.
[450] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 20–21.
[451] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 12–15.
[452] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 25.

kaupungin, kuten Suomessa Helsingin ja Tampereen, kummankin kykenevän toimimaan kannattavina kansainvälisen lentoliikenteen keskuksina läheisestä etäisyydestään riippumatta. Kahdesta kaupungista pienemmän, eli Baselin lentokentän matkustajien kokonaismäärän ilmoittamisen voidaan tulkita olevan rinnastus Tampereeseen Suomen kontekstissa.

Tampereen seutukaavaliiton esittämästä neljästä kehitysvaihtoehdosta[453] Tampereen uudelle lentokentälle, tutkimuksen tehnyt työryhmä uskoi itse kolmannen vaihtoehdon olevan toteutettavuuden kannalta todennäköisin. Vaihtoehto kolme[454] vastaisi Tampereella lentokenttähankkeelta odotettuja vaatimuksia täysimittaisesta vähintään 2 500 metrin kiitotien omaavasta ja kansainväliseen liikenteeseen soveltuvasta kentästä, toisin kuin suppeat vaihtoehdot yksi ja kaksi[455], mutta olisi odotetulta vaikutusalueeltaan realistisesti ensi sijassa vain Tampereen lähiseutuja palveleva.[456]

Kolmannessa vaihtoehdossa uuden lentokentän suunniteltu merkitys oli pidemmän matkan kansainvälisessä liikenteessä ja erityisesti vastaamassa oman talousalueensa kansainvälisen tilauslentoliikenteen kysyntään.[457] Neljäs ja kaikkien kunnianhimoisin vaihtoehto[458] kattoi niin ikään kansainvälisen liikenteen mahdollistavan täysimittaisen lentokentän rakentamisen, mutta se lähti tavoittelemaan laajaa Tampereen talousalueen ulkopuolelle levittyvää liikenteellistä vaikuttavuusaluetta, joka saavutettaisiin muun muassa Vaasan seudun sekä Keski-Suomen ja Kuopion talousalueiden tilauslentoliikenteen tarpeiden tyydyttämisellä.[459]

Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttäselvityksen tehneen työryhmän mukaan siinäkin tapauksessa, että Tampere onnistuisi luomaan ulkomaan tilauslentoliikenteen tai pohjoismaisen reittiliikenteen keskittymän laajemmalle 1,4 miljoonan ihmisen vaikutusalueelle, Helsingin lentokentän voitiin olettaa tiheämmän vuorotarjontansa takia hoitavan näissäkin tapauksissa kolmanneksen tai jopa puolet Tampereen talousalueen kansainvälisten lentojen

[453] Nämä oli lentokenttätutkimuksessa nimetty vaihtoehdoiksi 1A, 1B, 2A ja 2B. Kutsun näitä itse selkeyden vuoksi vaihtoehdoiksi 1,2,3 ja 4: ks. lähde TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 16.
[454] Lähteessä nimellä vaihtoehto 2A.
[455] Lähteessä nimillä vaihtoehto 1A ja 1B.
[456] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 16–17.
[457] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 15–16.
[458] Lähteessä nimellä vaihtoehto 2B.
[459] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 15–16.

kysynnästä, sekä kaksi kolmasosaa muun suunnitellun vaikutusalueen ulkomaan yhteyksien kysynnästä.[460]

Jopa 1,4 miljoonan ihmisen vaikutusalue Tampereen uudelle lentokentälle vaikutti olevan työryhmän mukaan kenties liian optimistinen, ottaen huomioon Vaasan, Jyväskylän ja Kuopion kaupungit, joilla kaikilla oli oma lentokenttä ja säännöllisiä kotimaan lentoyhteyksiä muun muassa Helsinkiin[461]. Tutkimuksen tehneen työryhmän enemmän realismiin nojaava lähestymistapa ei kuitenkaan estänyt tutkimustyön tilanneen Tampereen seutukaavaliiton johtoa tavoittelemasta omia suuria haaveitansa Tampereen uuden lentokentän suhteen.

Enemmän lentokenttätutkimuksen neljänteen ja maksimaalisimpaan kehitysvaihtoehtoon tähtäävät suunnitelmat suurta osaa maasta palvelevasta tilauslentoliikenteen kentästä ilmenivät Tampereen seutukaavaliiton myöhemmissä lentokenttiä koskevissa julkaisuissa muun muassa vielä 1980-luvun loppupuolellakin.[462] Jo ennen Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustöiden aloittamista Tampereen seutukaavaliiton tavoitteena Tampereen uudelle lentokentälle oli 1970-luvun puolivälissä erityisesti Helsingin lentokentän liikennetaakan jakaminen. Tampereen seutukaavaliiton tavoitteeksi voidaan tulkita halu kilpailla Helsingin lentokentän kanssa kansainvälisen liikenteen matkustajista. Seutukaavaliitto ilmaisi suoraan, että Tampereen lentokentän kehittäminen olisi vaihtoehto Helsingin lentokentän kalliiksi koetuille tuleville laajennuksille, jos liikenne jaettaisiin näiden kahden kentän välille.[463]

Tampereen seudun edustajien suunnitelmissa Tampereen uusi lentokenttä oli kilpailija Helsingin lentokentälle ja Ilmailuhallituksen suunnitelmissa suurin prioriteetti oli juuri rahoituksen keskittäminen Helsingin lentokentälle, muiden varsinkin liikennepoliittisesti pääkaupunkiseudun ja pohjoisemman Suomen välisessä periferiassa sijaitsevien aluelentokenttien kustannuksella. Suomen liikennehistoriaa käsitelleet Nenonen ja Peltola mainitsivat, että Ilmailuhallituksen lentokenttiä hallinnoivana seuraajana toimiva valtio-omisteinen yritys Finavia Oyj on ollut monesti halukas luopumaan monopoliasemastaan ja taakaksi tulkittavista aluelentokentistään, mutta kenttien luovuttamiseksi yksityisten kaupallisten

[460] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 15–16.
[461] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 16–17.
[462] TSKL, Pirkanmaan seutusuunnitelma 1988–2000, Julkaisu A 27, 1988, s. 89–91.
[463] TSKL, Pirkanmaan seutukaavan rakennesuunnitelma 1975–1985, Julkaisu A 8, 1975, Ilmaliikenne.

yritysten omistukseen ei ole kuitenkaan löytynyt toistaiseksi taloudellisesti mielekästä järjestelyä.[464]

Tamperelaisilla ja Ilmailuhallituksella oli molemmilla omalla tavallaan järkisyihin perustuvat argumenttinsa vastakkaisille näkökannoilleen Tampereen uutta lentokenttähanketta koskien. Vastakkainasettelun narratiivi Tampereen seudun ja Ilmailuhallituksen välillä tuli erityisesti esille Tampereen alueellista kehitystä kannattaneiden toimijoiden näkemyksistä, ja niille voidaan löytää perusteet juuri tästä liikennepoliittisesta intressiristiriidasta. Vastakkainasettelu ei kuitenkaan näyttäytynyt aivan näin radikaalisti ja jyrkästi kun tarkastellaan lentokentän suunnittelua koskevia lähteitä ja erityisesti Tampereen uuden lentokentän rakennustoimikunnan arkistomateriaaleja, jotka dokumentoivat muun muassa Tampereen kaupungin ja Ilmailuhallituksen edustajien välistä kanssakäymistä lentokentän rakennushankkeen ajan.[465]

[464] Nenonen & Peltola, 'Teollisuusyhteiskunnan perintö', Teoksessa Nenonen & Wik (toim.) 2020, s. 104–105.
[465] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, Rakennustoimikunnan aineistot.

4 TAMPERE-PIRKKALAN LENTOKENTÄN RAKENNUSTYÖT JA KENTÄN VALMISTUMINEN

Tässä kappaleessa käsittelen Tampere-Pirkkalan lentokenttähankkeen käynnistymistä valtion tehtyä budjettipäätöksen kentän rahoittamisesta ja rakennuttamisesta paikallisin voimin valtion takaisinmaksuvelvoitteella. Lisäksi käsittelen lentokenttähankkeen etenemistä rakennustöiden aloituksesta niiden valmistumiseen, sekä sitä miten lentokenttähanke lopulta toteutui.

4.1 Lentokentän maa-alueet lunastetaan Tampereen aloitteesta

Raimo Seppälä mainitsee Tampereen uuden lentokentän suunnittelu- ja rakennusmäärärahoja koskeneen niin sanotun punakynänäytelmän toistuneen myös vuonna 1975.[466] Seppo Uolamon mukaan uuden lentokentän rakennustöihin vuodelle 1975 varatut 1 070 000 markkaa pudotettiin lopulta pois valtion budjetista. Vuosi 1975 oli valtion vuonna 1969 tekemän periaatepäätöksen asettama lentokenttätöiden tavoitteen mukainen aloitusvuosi. Valtion näkökulmasta mitään takarajaa tai kiinteätä tavoitetta töiden aloittamisesta ei kuitenkaan ilmeisesti ollut, koska esimerkiksi Uolamo mainitsee vuoden 1975 olleen varhaisin hetki, jolloin valtio ilmoitti voivansa mahdollisesti olla valmis rahoittamaan uuden kentän rakentamisen.[467]

Tampereella vuosi 1975 oli nähty lupauksena, ja muun muassa Tampereen kaupunginjohtajana ja Tampereen seutukaavaliiton liittohallituksen puheenjohtajana toiminut Pekka Paavola oli Uolamon teoksen mukaan protestoinut budjettipäätöstä voimakkaasti. Paavolan näkemys oli, että

[466] Seppälä, 1998, s. 212.
[467] Uolamo, 2004, s. 248–250.

määrärahoja oli kyllä osoitettu kaikkialla muualla Suomessa käynnissä olleihin projekteihin, paitsi Pirkanmaalle.[468]

Vuonna 1975 Tampereen kaupunginvaltuusto teki Paavolan ehdotuksesta oman periaatepäätöksensä uuden lentokentän rakentamisesta ja Tampereen kaupunki sekä Tampereen lähiseudun kunnat tekivät valtion kanssa sopimuksen, jonka mukaan nämä paikalliset tahot suorittaisivat uutta lentokenttää varten tehtävät maa-alueiden lunastukset Pirkkalasta.[469]

Maa-alueiden lunastus paikallisten kuntien toimesta ei ollut lentokenttien rakennustöihin liittyen uutta tai poikkeuksellista, ja samaa toimintatapaa oli käytetty Tampereen Härmälän lentokentän rakennushankkeissa.[470] Kuitenkin toisin kuin aiemmin Härmälän tapauksessa, maa-alue lunastettiin valtiolle luovutettavaksi ja valtio lupautui järjestelyyn, jossa se maksaisi takautuvasti kunnille kenttäalueen lunastuksesta aiheutuvat kustannukset.[471]

Seppälä kertoo, että Tampereen uuden lentokentän tonttimaan lunastaminen koordinoitiin Pirkanmaan Maakuntaliiton keskuudessa.[472] Uuden lentokentän maa-alueen lunastukseen osallistuivat Tampere, Pirkkala, Lempäälä, Nokia, Valkeakoski, Ylöjärvi, Kangasala, Toijala, Viiala, Orivesi, Hämeenkyrö, Kylmäkoski, Pälkäne, Vammala, Mänttä, Ikaalinen, Parkano, Virrat, Ruovesi ja Vilppula, sekä pienin osuuksin myös Juupajoki, Jämijärvi, Kuhmalahti, Kuorevesi, Kuru, Luopioinen, Mouhijärvi, Sahalahti, Suodenniemi, Urjala ja Vesilahti.[473]

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennusten suunnittelua koskevan diplomityön vuonna 1978 tehnyt J. J. Vatanen kertoo, että lentokenttää varten tehty aluevaraus käsitti yhteensä noin 1000 hehtaarin alueen Pirkkalan Sorkkalan kylän lähistöltä ja tästä aluevarauksesta 400 hehtaaria osoitettiin siviili-ilmailun käyttöön.[474] Saman toteaa myös Pitkin poikin Pirkkalaa -teoksessa Tampere-

[468] Uolamo, 2004, s. 250.
[469] Uolamo, 2004, s. 250.
[470] Esim. Uolamo, 2004, s. 18 & s. 150.
[471] Uolamo, 2004, s. 250.
[472] Seppälä, 1998, s. 212.
[473] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Ilmailuhallituksen kirje rakennustoimikunnalle, Asia: T-P:n lentokentän rakentamislupa, No 1413/421/77, 2.6.1977.
[474] Vatanen, 1978, Johdanto I, s. 2.

Pirkkalan lentokentän historiaa käsitellyt Timo Tuominen, joka lisäksi täsmentää, että 1000 hehtaarista 600 hehtaaria tuli sotilasalueeksi.[475]

Ilmailuhallituksen vuoden 1982 lentokenttäkatsaus vahvistaa 1000 hehtaarin alueen lunastamisen, mutta ilmoittaa koko alueen lunastajaksi hieman yksinkertaistaen pelkän puolustusministeriön.[476] Tampere-Pirkkalan rakennustoimikunnan arkistot vahvistavat, että koko lentokentän maa-alue lunastettiin puolustusministeriölle, koska myös siviililentoaseman puoleisiin rakennustöihin vaadittiin myöhemmin lentokentällä maanomistajana toimineen puolustusministeriön valtuutus.[477] Seppälän mukaan Pirkanmaan Maakuntaliiton kunnat olivat olleet valmiita ostamaan Pirkkalasta maata valtiolle noin 500 hehtaarin verran tulevaa kenttää varten.[478]

Seppälän toteamuksesta ei selviä tarkoittiko valmius ostaa maata kuntien osallistumista ilman valtion takaisinmaksuvelvoitetta vai Uolamon mainitsemaa[479] maan ostamista valtiolle takaisinmaksua vastaan. Myös Seppälän esittämä yleistys 500 hehtaarista herättää kysymyksiä. Oletettavasti 500 hehtaaria on Seppälältä ylöspäin pyöristetty yleistys lentokentän siviilitoimintoihin tarkoitetusta 400 hehtaarista. Loppujen lopuksi osittain epäselväksi jää, suorittiko puolustusministeriö samaan aikaan myös omia maa-alueiden lunastuksia lentokenttää varten, kun Tampereen lähiseudun kunnat osallistuivat maa-alueiden lunastuksiin vai suorittivatko kunnat kenties kaiken maa-alueen lunastamisen, joka kokonaisuudessaan myöhemmin luovutettiin valtiota edustaneelle puolustusministeriölle.

Puolustusministeriö suoritti kyllä itse myöhemmin maa-alueiden lisälunastuksia lentokentän rakennustöiden ollessa käynnissä muun muassa näköesteraivauksia, lähestymisalueiden raivauksia, kaapelointeja sekä radionavigaatiomajakkoja varten,[480] joten puolustusministeriön osallistuminen osittain alkuperäisen 1000 hehtaarin lunastamiseen suoraan maanomistajilta on myös yksi todennäköinen mahdollisuus.

---

[475] Tuominen, 'Pirkkalan lentokenttä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 247.
[476] Ilmailuhallitus, 1982, s. 12
[477] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:7, 9.11.1977, s. 4.
[478] Kunttu (toim.), 2009, s. 111–113.
[479] Uolamo, 2004, s. 250.
[480] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:19, 21.1.1980, s. 5.

Tampereen uutta lentokenttää ja Puolustusvoimien tukikohtaa varten lunastetulla Pirkkalan Sorkkalan kylän ja Hahmonkulman välisellä alueella sijaitsi seitsemäntoista[481] maatilan pihapiirit rakennuksineen.[482] Uuden lentokentän pohjoispuolelta kiitotien itäiseen päätyyn rajoittuvalla siviili-ilmailun käyttöön tulleella alueella sijaitsivat Oksitun, Karsitun, Kauniston, Lepistön, Teuraan ja Sikojärven tilojen pihapiirit. Uuden lentokentän itä- ja eteläpuolella Pirkkalasta Lempäälään kulkeneen maantien ympäristössä sijaitsivat Välikankaan, Lähteenmäen, Ojasen, ja Leppäkorven tilojen pihapiirit, sekä Petkeleen järven ympärillä sijainneet vapaa-ajanasumukset piharakennuksineen. Raiskion, Hahmon, Pukinniityn, Toivan, Kaukaloisen ja Lehtelän tilojen pihapiirit sijaitsivat Tampereen uuden lentokentän länsipäädyn ympärillä.[483]

Lentokenttätöiden ajaksi rakennusurakoitsijan käyttöön annettiin Kauniston, Sikojärven, Teuraan, Karsitun ja Oksitun tilojen pihapiirien rakennuksia.[484] Kaikki valmistuvan lentokentän putki- ja ojalinjojen, sekä lentoliikennealueiden paikalla sijaitsevat rakennukset purettiin rakennuttajan ja urakoitsijan välisen sopimuksen mukaisesti perustuksineen. Sopimus jätti purkutavan urakoitsijan harkintaan, mutta muistutti esimerkiksi polttamisen ja räjäyttämisen vaativan viranomaisilta erillistä lupaa sekä muiltakin osin erinäisten viranomaissäännösten noudattamista.[485]

Osa pihapiireistä ja niiden rakennuksista, kuten edellä mainittiin, tulivat puretuiksi heti valmistuvan lentokentän ja myöhemmin sotilastukikohdan infrastruktuurin tieltä 1970- ja 1980-luvuilla, kun taas toiset lunastuksen myötä autioksi jääneet rakennukset jäivät pitkäksi aikaan pystyyn ja tulivat puretuksi

---

[481] Tampere-Pirkkalan lentokentän lunastusalue ja lunastetut pihapiirit on havainnollistettu kartalle työni liitteessä 2B ja karttamerkinnät selitetty liitteessä 2A.
[482] Pirkkalan Sorkkalan ja Hahmonkulman alueiden 1:20 000 mittakaavan kartat vuosilta 1961 ja 1975: ks. lähde Maanmittauslaitoksen kartat vanhatkartat.fi palvelussa.
[483] Pirkkalan Sorkkalan ja Hahmonkulman alueiden 1:20 000 mittakaavan kartat vuosilta 1961 ja 1975: ks. lähde Maanmittauslaitoksen kartat vanhatkartat.fi palvelussa.
[484] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:4 Urakkatarjousasiakirjat, Lentoliikennealueiden maanrakennustöiden työselitys No:7643, 9.6.1977.
[485] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:8 Urakkasopimukset, Liite 3, Tampere-Pirkkalan lentokenttä - lentoliikennealueiden maanrakennustöiden työselitys, Työ No: 1172, Perusyhtymä Oy, 1.2.1978, s. 3.

vasta myöhemmin aikojen saatossa.[486] Nykyisin lentokentän lunastusalueella[487] on edelleen kesällä 2025 havaittavissa satelliitti-ilmakuvista yksittäisiä olemassa olevia rakennuksia, sekä myöhemmin purettujen rakennusten raunioita.[488]

4.2 Lentokenttäsuunnitelmien säätäminen ja rakennuttajan vaihto

Vaikka Tampereen seudulla oli ryhdytty toimiin, valtion rahoitus itse lentokentän rakentamiselle puuttui. Tamperelaisten mukaan projektin etenemistä vaikeuttanut Ilmailuhallituksen pääjohtajan K. J. Temmeksen arvio 97 miljoonaa markkaa maksavasta lentokentästä nähtiin edelleen esteenä rahoituksen saamiselle.[489] 97 miljoonan markan kustannusarvion tarkka sisällys selvisi Seppälän mukaan hiljattain virkaan tulleen[490] valtiovarainministeri Esko Rekolan tiedusteltua asiaa ilmailuhallituksen pääjohtajalta K. J. Temmekseltä. Rekola oli lisäksi tiedustellut mitä maksaisi Tampereelle välttämättömine rakennuksineen rakennettava uusi kenttä, joka kykenisi liikennöimään McDonnell Douglas DC-9 suihkukonekalustolla esimerkiksi Kööpenhaminaan.[491]

Seppälä kertoo, että Ilmailuhallituksen pääjohtaja K.J. Temmes vastasi myöhemmin marraskuun 4. päivälle vuonna 1976 kirjatulla henkilökohtaisella kirjeellä ministeri Rekolan kyselyyn. 97 miljoonaa markkaa oli ollut Ilmailuhallituksen kokonaiskustannusarvio uudesta täysimittaisesta lentokentästä ja se piti sisällään kymmenen alakohtaa. Näistä kymmenestä kohdasta kallein yksittäinen kohta oli 2 700 metrin pituisen kiitotien rakentaminen 43 miljoonalla markalla. Vastaukseen oli sisällytetty niin sanotun *minimiohjelman* mukainen kustannusarvio, jonka loppusummaksi oli laskettu 78 miljoonaa markkaa. Tässä *minimiohjelmassa* kiitotie oli merkittävimmän säästön

---

[486] Pirkkalan Sorkkalan ja Hahmonkulman alueiden 1:20 000 mittakaavan kartat vuosilta 1961, 1975, 1980, 1991, 1998, 2006, 2017 ja 2023: ks. lähde Maanmittauslaitoksen kartat vanhatkartat.fi palvelussa.
[487] Lunastusalueen rajat merkittynä kartoille: ks. Vatanen, 1978, Lentoaseman rakennusten piirustusselvityksiä, Piirros 2, Lentoaseman maaliikenne, Lentoaseman sijainti 1:10 000 mittakaavan kartalla, ja TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:9 Sopimuspiirustukset, Tampere-Pirkkalan yleiskartta 1:20 000, 15.6.1977.
[488] Google Maps -karttapalvelussa 22.7.2025 nähtävillä olleet uusimmat satelliitti-ilmakuvat Tampere-Pirkkalan lentokentän lähiympäristöstä.
[489] Seppälä, 1998, s. 212.
[490] Esko Rekola oli ollut Miettusen toisessa hallituksessa ministerinä valtiovarainministeriössä 9.4.1976 - 29.9.1976 ja aloitti Miettusen kolmannen hallituksen valtiovarainministerinä 29.9.1976: ks. lähde Esko Rekolan ministerimatrikkeli valtioneuvoston verkkosivuilla.
[491] Seppälä, 1998, s. 212.

aikaansaamiseksi lyhennetty 2 150 metriin kustannusarviolla 38,2 miljoonaa markkaa.[492]

Temmeksen aivan liian kalliiksi tuomitun täysimittaisen kentän kiitotie oli Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttätutkimuksessa esitetyn kansainväliseen liikenteen kentän asettaman vaatimuksen ja hankkeen lähtökohtana toimineen yli 2 500 metrin täyttävä.[493] Tamperelaisten silmissä koko Härmälän lentokentän korvaamisen lähtökohtana oli ollut tarvittaessa isojenkin suihkukoneiden liikenteen mahdollistaminen.[494] Finnairin käytössä 1970-luvulla olleet keskikokoiset Sud Aviation Super Caravelle ja McDonnell Douglas DC-9 suihkumatkustajakoneet eivät käytännössä voineet liikennöidä Härmälän kentältä muun muassa kiitotien lyhyen mitan takia.[495] Temmeksen esittämän lyhennetyn 2150 metrin kiitotien kanssa vaarana oli kyseisten konetyyppien kohdalla samaan ongelmaan törmääminen myös Tampereen uudella lentokentällä.

Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttätutkimuksessa esittämät kehitysvaihtoehdot yksi ja kaksi[496] suppeasti rakennettavasta ja lyhytkiitoteisestä uudesta kentästä olisivat vaatineet suihkukoneliikenteen mahdollistamiseksi esimerkiksi Finnairilta aivan uuden tyyppisten pienten matkustajakoneiden, kuten Fokker F28 Fellowship tai McDonnell Douglas DC-9-20, hankkimisen.[497] Lisäksi tutkimuksessa todettiin, että Ilmavoimien palveluksessa olevien hävittäjien operoiminen olisi vaatinut uudelta lentokentältä vähintään 2 200 metrin kiitotien.[498] Temmeksen esittämä 2150 metrin kiitotie olisi saattanut Tampereen seutukaavaliiton mukaan täten vaarantaa myös Puolustusvoimien suunnitelmat uuden kentän käyttämisestä Satakunnan lennoston päätukikohtana.

Temmeksen esittämä 78 miljoonan markan kustannusarvio suppeasti toteutetun lentokentän rakentamisesta nähtiin edelleen liian korkeana. Vain noin kahdellakymmenellä miljoonalla laskenut hinta ei varsinaisesti tehnyt uudesta lentokentästä halpaa, mutta samalla myös vei mukanaan suurimman osan

---

[492] Seppälä, 1998, s. 212–213.
[493] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 15–16.
[494] Kunttu (toim.), 2009, s. 111.
[495] Uolamo, 2004, s. 215.
[496] Lähteessä nimellä 1A ja 1B.
[497] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 15–16.
[498] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.1 Liikenne-ennusteet, s. 4.

uudelta kentältä toivotuista ominaisuuksista. Arvailujen varaan jää oliko Temmeksen esittämä edelleen varsin korkea kustannusarvio ja Tampereen paikallisten toimijoiden muun muassa Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 lentokenttätutkimuksessa toivomien ominaisuuksien karsiminen tarkoituksellinen pyrkimys edelleen estää uuden Ilmailuhallituksen kannalta epätoivotun lentokentän rakentaminen, vai oliko kyseessä puhtaasti pitkän uran tehneen[499] ilmailuvirkamiehen rehellinen arvio valtion itse itsellään teettämien töiden todellisista arvioiduista kustannuksista.

Pelkkien kustannusarvioiden sijaan Temmes oli antanut Seppälän mukaan Rekolalle myös oman mielipiteensä kentän rahoittamisesta. Temmes näki, että paras ratkaisu olisi perustaa Pirkkalaan vankeusrangaistusta suorittavien työsiirtola, jolla teettää osa lentokentän rakennustöistä ja rahoittaa tällä tavalla puolet kentän rakennuskustannuksista. Temmeksen laskelmien mukaan vankityösiirtola voisi rahoittaa kenttää 10 miljoonalla markalla neljänä perättäisenä vuonna, ja yhdistettynä Tampereen kaupungin antamaan 10 miljoonan markan vuosittaiseen lainoitukseen *minimikenttä* olisi valmis neljän vuoden kuluttua vuonna 1980 tai 1981 riippuen rakentamisen aloittamisesta.[500]

Kaiken Temmeksen kertoman jälkeen Rekola oli Tampereen lentokenttäasiaa tarkastellessaan päätynyt tekemään johtopäätöksen siitä, että uuden lentokentän rakentaminen olisi Ilmailuhallituksen 78 miljoonan markan minimiarvion sijaan mahdollista rakentaa vielä paljon halvemmalla.[501] Se miten ministeri Rekola päätyi arvioimaan pienemmän summan riittävän lentokentän rakentamiseksi ei tullut selkeästi esille Hokkasen muistelmissa ja Seppälän teoksessa, mutta se oletettavasti liittyi myöhemmin toimivaksi ratkaisuksi osoittautuneeseen valtion ulkopuolisen rakennuttajan ja urakoitsijan käyttämiseen lentokentän rakennustöissä.

Seppälä taustoittaa ministeri Rekolan myötämielistä suhdetta Tampereen lentokenttäprojektiin kertomalla Esko Rekolan isän Aarne Rekolan olleen aikoinaan Tampereen kaupunginvaltuustossa ajamassa aktiivisesti Härmälän

---

[499] K. J. Temmes oli toiminut muun muassa kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ilmailutarkastajana vuosina 1947–1956 ja kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ja myöhemmin liikenneministeriön ilmailuosaston päällikkönä vuosina 1965–1972, jonka jälkeen hän oli siirtynyt uuden Ilmailuhallituksen pääjohtajaksi: ks. lähde Huovinen, 1978, s. 983–984.
[500] Seppälä, 1998, s. 213.
[501] Seppälä, 1998, s. 214.

kentän rakentamista Tampereelle. Esko Rekola oli Seppälän mukaan poikana seurannut läheltä isänsä Aarnen pyrkimyksiä edistää henkilökohtaisten suhteidensa kautta lentokentän rakentamista Tampereelle.[502]

Seppälän teos ja Matti Hokkasen muistelmat toteavat valtiovarainministeri Rekolan ottaneen syksyllä 1976 Temmeksen konsultoimisen jälkeen yhteyttä valtiovarainvaliokunnan liikennejaostoon kuuluneeseen ja samaan aikaan Tampereen kauppakamarin toimitusjohtajana toimineeseen Hokkaseen. Rekola oli kertonut Hokkaselle järjestäneensä valtion puolesta 30 miljoonan markan rahoituksen Tampereen uutta lentokenttää varten.[503]

Hokkanen kertoo muistelmissaan olleensa hyvin hämmästynyt Rekolan tarjoamasta rahoituksesta, joka oli hyvin kaukana Ilmailuhallituksen Temmeksen esittämästä lähemmäs 100 miljoonan markan summasta. Hokkasen todettua summan olevan riittämätön, Rekola oli tarjonnut ratkaisuksi kentän rakennuttajan vaihtamista.[504] Seppälän mukaan Rekola oli Ilmailuhallituksen sijaan ehdottanut uuden lentokentän rakennuttajaksi Tampereen seudun kuntien muodostamaa yhtymää, ja kertonut valtion maksavan myöhemmin tälle yhtymälle uuden lentokentän rakentamisen korkojen kera.[505]

Valtiovarainministeri Rekolan kanssa keskusteltuaan Hokkanen otti ensimmäiseksi yhteyttä Tampereen lentokenttäasiaan vihkiytyneeseen Tampereen kaupunginjohtaja Pekka Paavolaan välittäen ministeri Rekolan kertoman tiedon rahoituksesta ja hänen tekemänsä ehdotuksen kentän rakennuttamisesta paikallisten toimijoiden voimin.[506] Hokkanen ja Paavola olivat tämän jälkeen menneet yhdessä tapaamaan Ilmailuhallituksen pääjohtajaa K.J. Temmestä, tiedustellakseen vielä itsekin alinta hintaa jolla valtio kykenisi Tampereen uuden lentokentän rakentamaan. Temmes oli Seppälän mukaan esittänyt Hokkaselle ja Paavolalle samat laskelmat kuin ministeri Rekolalle. Tiukimpien raamien mukainen viimeinen hinta supistetussa muodossa toteutettavalle lentokentälle oli Temmeksen mukaan edelleen 78 miljoonaa markkaa.[507]

---

[502] Seppälä, 1998, s. 213–214.
[503] Seppälä, 1998, s. 214, ja Kunttu (toim.), 2009, s. 113.
[504] Kunttu (toim.), 2009, s. 113.
[505] Seppälä, 1998, s. 214
[506] Seppälä, 1998, s. 214
[507] Seppälä, 1998, s. 214

Hokkanen kysyi asiassa vielä Finnairin pääjohtaja Gunnar Korhosen mielipidettä siihen, miten lentokenttäasian kanssa kannattaisi edetä. Korhonen yhtyi ministeri Rekolan kantaan, jonka mukaan Tampereen uuden kentän rakentaminen ja rahoitus kannattaisi hoitaa paikallisin voimin, kunnes valtiolla olisi varoja lunastaa kenttä itselleen.[508] Matti Hokkanen kertoo muistelmissaan, että Pekka Paavola olisi ollut jo tässä kohtaa Tampereen kaupungin edustajana yhteydessä rakennusalan urakoisijoihin lentokentän rakentamiseen liittyvien kustannusarvioiden määrittämiseksi. Hokkanen mainitsee urakoitsijoista tässä yhteydessä myös kentän lopulta rakentaneen Perusyhtymä Oy:n ja kertoo Perusyhtymän tarjoutuneen rakentamaan uuden lentokentän noin 20 miljoonalla markalla. Hokkanen esittää, että tämä edulliselta vaikuttanut tarjous olisi ollut syynä Tampereen kaupunginjohtaja Paavolan esitykselle siitä, ettei erillistä kuntayhtymää tarvittaisi uuden lentokentän rakentamiseksi, vaan Tampereen kaupunki voisi hoitaa kentän rakennuttamisen yksin.[509]

Hokkanen on todennäköisesti päätynyt muistelmissaan oikomaan tapahtumien kulkua joko tarinankerronnallisista syistä tai on muistanut tapahtumien kulun tällaiseen pieneen yksityiskohtaan liittyen väärin palattuaan asian pariin vuosikymmeniä myöhemmin. Molemmat vaihtoehtoiset selitykset ovat yleisiä muistitietotutkimuksen parissa.[510] Seppälän mukaan Paavola oli ehdottanut Hokkaselle, että urakasta tehtäisiin Tampereen kaupungin nimissä tarjouspyyntö, jolla yritettäisiin selvittää urakoitsijoilta, riittäisikö Rekolan lupaama 30 miljoonan markan rahoitus uuden lentokentän rakentamiseen.[511]

Myös Seppälän narratiivissa lentokentän tarjouspyyntöjen lähettäminen ja vastaanottaminen ajoittui aikaan ennen valtion ja Tampereen kaupungin välisen rakennuttamissopimuksen hyväksyntää ja solmimista. Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan kokouspöytäkirjojen mukaan viralliset tarjouspyynnöt urakoitsijoille lähetettiin vasta valtion ja Tampereen kaupungin välisen rakennuttamissopimuksen solmimisen jälkeen ja rakennustoimikunnan

[508] Seppälä, 1998, s. 214.
[509] Kunttu (toim.), 2009, s. 113.
[510] Salmi-Niklander, ’Myyttiset ainekset ja rakenteet muistitietokerronnassa ja historian tuottamisessa’, Teoksessa Savolainen & Taavetti (toim.), 2022, s. 145, ja Portelli, ’Mitä tekee muistitietotutkimuksesta erityisen?’, Teoksessa Fingerroos et al. (toim.), 2006, s. 57–58.
[511] Seppälä, 1998, s. 214.

aloitettua toimintansa.[512] Urakoitsijoiden tarjoukset otettiin vastaan sinetöidyissä kuoressa ja avattiin koko rakennustoimikunnan läsnä ollessa. Rakennustoimikuntaan kuului Tampereen kaupungin edustajien lisäksi muun muassa Ilmailuhallituksen edustajia.[513]

Käänteentekeväksi seikaksi Tampereen lentokentän rakennustöiden aloitukselle muodostui Rekolan ideoima ja muun muassa Hokkasen edistämä esitys uuden lentokentän rakennuttamisen mahdollisuudesta ei-valtiollisen toimijan organisoimana. Muistelmissaan Matti Hokkanen kertoo saaneensa eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa toimiessaan lisättyä valiokunnan puheenjohtajan Jorma Rantasen kanssa hallituksen vuonna 1976 tekemää budjettiesitystä koskeneeseen vastaukseen lausuman, jossa kehotettiin hallitusta selvittämään, voisivatko kunnat osallistua ilmaliikennettä palvelevien investointien toteuttamiseen niin, että valtio sitoutuisi myöhemmin osittain tai kokonaan korvaamaan kunnalle siitä aiheutuneet kustannukset. Lausunnosta tuli hallitusta velvoittava toimintaohje, sen mennessä Hokkasen mukaan yksimielisesti läpi eduskunnassa.[514]

Seppälä kertoo, että hallituksen valmistellessa vuonna 1976 seuraavan vuoden budjettia, valtiolla ei aiempaan tapaan näyttänyt olevan rahaa, jota osoittaa Tampereen uuden lentokentän rakennuttamista varten. Valtiovarainministeri Rekola kuitenkin kiinnitti hallituksen huomion, muun muassa Hokkasen ansiosta, eduskunnan valtiovarainvaliokunnan mietintöön lisäämään kohtaan, joka käsitteli kuntien osallistamista lentokenttien rakentamiseen ja kunnostamiseen valtion takaisinmaksuvelvoitteella.[515]

Hokkanen kertoo muistelmissaan, että valtion vuoden 1977 budjettiin lisättiin päätösehdotus, jossa esitettiin, että Tampereen kaupunki rakennuttaisi valtiolle Tampereen uuden lentokentän. Tässä järjestelyssä valtio tulisi Hokkasen mukaan lunastamaan lentokentän itselleen myöhemmin maksamalla kentän rakentamisesta Tampereen kaupungille aiheutuneet kustannukset. Ehdotus lopulta hyväksyttiin eduskunnassa. Syynä hyväksynnälle oli Hokkasen mukaan

---

[512] [512] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:2, 9.6.1977, s. 1–2.
[513] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:4, 17.8.1977, s. 2.
[514] Kunttu (toim.), 2009, s. 113–114.
[515] Seppälä, 1998, s. 212.

se, että tehty päätös ei vaatinut valtiolta minkäänlaisia erillisiä menoja valtion vuoden 1977 budjettiin, eikä välttämättä seuraavillekaan vuosille.[516]

Seppälän ja Hokkasen muistelmien mukaan se, ettei esitys kohdannut vastustusta eduskunnassa, koska muiden kehitysalueiden edustajat saivat samaan aikaan tukea omille alueellisille lentoliikenneprojekteilleen.[517] Kittilään rakennettiin Seppälän mukaan lentokenttä Tie- ja vesirakennushallituksen (TVH) niin sanotuilla *maantierahoilla* ja Varkauden yksityisessä omistuksessa ollut kenttä sai valtion lupaamalla tuella kiitotieremontin, jossa kentän upottavaa maapohjaa vahvistettiin metrin paksuisella sorakerroksella.[518]

Keskustapuolue oli Hokkasen mukaan ollut alun perin skeptisin Tampereen lentokenttäjärjestelyä kohtaan, mutta myöntyneen päätökseen muun muassa sen takia, ettei se vaatinut valtiolta lyhyellä tähtäimellä lainkaan rahoitusta.[519] Seppälän mukaan keskustaa edustanut työvoimaministeri Paavo Väyrynen[520] oli suhtautunut Tampereen lentokenttäprojektiin nyrpeästi yrittäen *hankaloittaa* projektin edistämiseen liittyviä asioita. Seppälä kertoo, että uuden lentokentän rakennus- ja rahoitusvastuun ollessa Tampereen kaupungilla projektiin puuttuminen ei kuitenkaan kuulunut hänen toimivaltaansa.[521]

Seppälän mukaan valtiovarainministeriössä esiintyi 1970-luvulla Tampereen lentokenttähankkeelle myötämielisestä ministeri Rekolasta huolimatta virkamiestasolla jonkin verran voimakastakin vastustusta. Seppälä perustaa tämän näkemyksen valtiovarainministeriön neuvottelevana virkamiehenä toimineen Jouko Loikkasen asiaa koskeviin muisteluihin. Loikkasen mukaan valtiovarainministeriössä pelättiin Tampere-Pirkkalan lentoaseman rahoitusmallin mahdollistavan varakkaille kunnille kilpailuedun valtion rajallisista määrärahoista omien projektiensa läpiviemiseksi verrattuna köyhempiin kuntiin, jotka eivät voineet itse lainoittaa valtiolle kuuluvia töitä.[522]

Seppälä kertoo, ettei valtio aiempien vuosien tapaan ollut varannut vuoden 1977 toukokuun uuteen budjettiin rahaa Tampereen uutta lentokenttää varten.

---

[516] Kunttu (toim.), 2009, s. 114.
[517] Seppälä, 1998, s. 214–215, ja Kunttu (toim.), 2009, s. 114.
[518] Seppälä, 1998, s. 214–215.
[519] Kunttu (toim.), 2009, s. 114.
[520] Keskustapuoluetta edustanut Paavo Väyrynen oli Miettusen kolmannessa hallituksessa työvoimaministerinä 29.9.1976 - 15.5.1977: ks. lähde Paavo Väyrysen ministerimatrikkeli valtioneuvoston verkkosivuilla.
[521] Seppälä, 1998, s. 215.
[522] Seppälä, 1998, s. 215.

Poiketen aiemmista vuosista siihen oli kuitenkin kirjattu sitoumus maksaa myöhemmin takaisin Tampereen kaupungille kiinteän ennalta sovittavan summan mukaisesti lentokentän rakentamisesta aiheutuvat kustannukset. Valtiovarainministeri Rekola antoi tämän perusteella valtiosihteeri Teemu Hiltuselle tehtäväksi neuvotella ja sopia Tampereen kaupunginjohtaja Paavolan kanssa siitä millä aikataululla valtion tulisi maksaa kentän rakentamisesta kertynyt velka Tampereen kaupungille.[523]

Seppälän mukaan valtiosihteeri Hiltunen oli virkavapaalla Lahden kaupunginjohtajan tehtävästä ja itse kuntatasolla työskennelleenä ymmärtäväinen Tampereen kaupungin kantoja kohtaan lentokentän rahoitusasioissa. Seppälä kertoo, että Rekolan mukaan Hiltusen neuvottelemasta maksuaikataulusta oli tullut *varsin ystävällinen* Tampereen kaupunkia kohtaan. Sopimukseen merkittyjen maksuehtojen mukaisesti Tampereen kaupunki tuli saamaan muutaman vuoden sisään suhteellisen nopealla aikataululla omansa takaisin valtiolta.[524] Matti Hokkanen kertoi muistelmissaan, että kentän rakennuttanut Pekka Paavolan johtama Tampereen kaupunki tulisi saamaan viiden vuoden jälkeen rakennusrahat valtiolta takaisin korkojen kera.[525]

Maksuehtojen voidaan todeta arkistomateriaalien pohjalta olleen tosiaan lentokentän rakennuttajan Tampereen kaupungin kannalta ainakin aikataulutukseltaan lopulta kohtuullisen hyvät. Toisin kuin lentokentän rakentamiseen johtaneessa eduskunnan päätöksessä annettiin ehkä ymmärtää, Tampereen kaupungin ei lopulta tarvinnut odottaa kentän rakennuskustannusten ensimmäisiä takaisinmaksuja valtiolta hamaan tulevaisuuteen tai edes Hokkasen mainitsemaa viittä vuotta. Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan arkistomateriaalin mukaan 6.4.1977 päivätyssä alustavassa kustannusarviossa hankkeen kokonaissummaksi oli arvioitu noin 22 300 000 markkaa ja töiden suoritusajaksi vuodet 1977–1979. Valtion tuli sopimuksen mukaan maksaa

[523] Seppälä, 1998, s. 214.
[524] Seppälä, 1998, s. 214.
[525] Kunttu (toim.), 2009, s. 113.

vuosien 1978–1981 välillä Tampereen kaupungille 7 % korolla rakentamisesta aiheutuneet kustannukset.[526]

Maksun suorittaminen tuli jaottumaan suunnitelmien mukaan, siten että valtio maksaisi 2,8 miljoonaa markkaa vuonna 1978, 5 miljoonaa markkaa vuonna 1979, 8,5 miljoonaa markkaa vuonna 1980 ja 6 miljoonaa markkaa vuonna 1981. Kustannusten nousun aiheuttamat mahdolliset lisäykset tulisivat valtion maksettavaksi vuonna 1982. Tampereen kaupungin ja valtion välisen rakennuttamissopimuksen lisäksi valtion erikseen maksettavaksi tulisi lisäksi ainakin Ilmailuhallituksen noin 4,5 miljoonan markan arvoiset kalusto- sekä viesti- ja sähkölaitehankinnat, sekä kentän sotilastoimintaan liittyvät puolustusministeriön sijoitukset.[527]

4.3 Ilmailuhallituksen pedanttisuus lentokenttätöiden hidasteena

Ilmailuhallitus oli vuoteen 1974 mennessä saanut valmiiksi aiempina vuosina laatimansa uuden lentokentän käytännön toteutukseen liittyvät alustavat suunnitelmat.[528] Toteutukseen päätyneessä muodossaan alustavat suunnitelmat kustannusarvioineen lyötiin lukkoon ennen töiden alkua Tampereen kaupungin ja valtioneuvoston valtuuttaman liikenneministeriön välillä 7. päivä huhtikuuta 1977 solmitussa Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennuttamissopimuksessa.[529] Lopulta valtion asettamalta kattosummaltaan 22,3 miljoonan markan[530] uuden lentokentän rakennustöiden lähtökohdaksi oli otettu 2 300 metrin kiitotien

[526] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Valtion työllisyysvarojen käytön lainopillista perustetta jäsentelevä muistio, 13.5.1977.
[527] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Valtion työllisyysvarojen käytön lainopillista perustetta jäsentelevä muistio, 13.5.1977.
[528] Ilmailuhallitus, 1982, s. 12.
[529] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Ilmailuhallituksen kirje Tampereen kaupunginhallitukselle, Asia: T-P:n lentoaseman rakentamista koskevan sopimuksen täsmentäminen, No 1413/421/77, 2.12.1977.
[530] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Ilmailuhallituksen kirje Tampereen kaupunginhallitukselle, Asia: T-P:n lentoaseman rakentamista koskevan sopimuksen täsmentäminen, No 1413/421/77, 2.12.1977.

rakentaminen[531] mikä mahdollistaisi niin Ilmavoimien hävittäjälentotoiminnan[532] kuin Finnairin McDonnell Douglas DC-9 kaluston operoinninkin.[533]

Seppälän teoksen perusteella Ilmailuhallitus oli yhtynyt ennen rakennustöiden aloitusta rakennushankkeeseen liittyvien osapuolten yhteiseen näkemykseen, että Tampere-Pirkkalan lentokenttä tuli rakentaa ensisijaisesti palvelemaan kansainvälistä lentoliikennettä, mutta samalla se myös palvelisi sotilasilmailua, sekä Tampereelta Itä- ja Pohjois-Suomeen suuntautuvaa kotimaan lentoliikennettä.[534]

Tampereen kaupunginhallitus oli päättänyt 18.4.1977 pitämässään kokouksessa asettaa Tampere-Pirkkalan lentokentälle rakennustoimikunnan, jonka pääasialliseksi tehtäväksi määriteltiin uuden lentokentän suunnittelusta ja rakentamisesta huolehtiminen, sekä työhön liittyvän rahoituksen järjestely. Rakennustoimikunnassa Tampereen kaupungin edustajiksi määrättiin toimikunnan puheenjohtajaksi asetettu Tampereen kaupunginjohtaja Pekka Paavola, apulaiskaupunginjohtaja Reino Ilveskoski ja tarkastaja Matti Salminen.[535]

Toimikunta oli nimetty Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnaksi ja samalla varmistui myös tulevan lentokentän nimi. Aiemmin tilapäisesti Tampereen uudeksi lentokentäksi tituleerattu lentokenttä sai nimi-inspiraationsa mahdollisesti pääkaupunkiseudun Helsinki-Vantaan lentokentän uudesta kaksiosaisesta nimestä, joka otettiin käyttöön samana vuonna 1977 kuin Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustyöt aloitettiin.[536]

Paavolan, Ilveskosken ja Salmisen lisäksi, toimikunnan sihteerin rooliin nimitettiin Tampereen kaupungin kaavoituspäällikkö Heikki Pöntinen, sekä toimikunnan työhön osallistuviksi asiantuntijoiksi kutsuttiin liikenneministeriön hallitusneuvos Kaj Törnblom, puolustusministeriön hallitusneuvos Pentti Heikkilä

---

[531] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Muistio neuvotteluista Ilmailuhallituksessa 8.9.1977.
[532] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.1 Liikenne-ennusteet, s. 4.
[533] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:5 Urakkatarjousasiakirjat, Piir.N:o 1/7643/82, Tampere-Pirkkalan lentoaseman liikennejärjestelyt 1:500 mittakaavan kartalla, 12.9.1977.
[534] Seppälä, 1998, s. 212–213.
[535] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:1, 6.5.1977, s. 1.
[536] Helsingin maalaiskunnan, nykyisen Vantaan, Seutulaan 1950-luvun alussa rakennettu uusi Helsingin lentokenttä sai vuonna 1977 nykyisellä nimensä Helsinki-Vantaan lentokenttä: ks. lähde Helsinki-Vantaan lentoaseman historia Finavian verkkosivuilla.

ja Ilmailuhallituksen osastopäällikkö Lauri Vänskä. Kaikki edellä mainitut olivat läsnä rakennustoimitoimikunnan ensimmäisessä kokouksessa, joka pidettiin Tampereen kaupunginhallituksen kokoushuoneessa perjantaina 6.5.1977.[537]

Rakennustoimikunnan ensimmäisessä kokouksessa pöytäkirjaan kirjattiin pyrkimys aloittaa rakennustyöt vielä saman vuoden syksynä. Kentän lopulliset yleissuunnitelmat tarvitsivat vielä hyväksynnän Ilmailuhallituksessa ja liikenneministeriössä, mutta tämän ei katsottu olevan este urakkatarjousten pyytämiselle ennen kesälomia, heti kun viimeiset kiitotiesuunnitelmat[538] olivat itsessään valmistuneet.[539] Vastaavanlainen ennakointi ja proaktiivisuus oli rakennustoimikuntaa johtaneilta Tampereen kaupungin edustajilta pöytäkirjojen perusteella yleinen toimintatapa hankkeen myöhemmissäkin vaiheissa.[540]

Pöytäkirjassa todettiin, että urakkasopimusten solmimisten kanssa piti luonnollisesti odottaa ensin asianomaisten tahojen hyväksyntää. Tarjouspyynnöt urakoitsijoille lähetettiin kokonaisvastuurakentamisen (KVR) sopimustyyppiä noudattaen.[541] Valitussa KVR-urakkasopimustyypissä, töiden toteutuksen ja kustannusten suunnitteluvastuu oli siirretty rakennuttajalta, eli Tampereen kaupungilta, itse urakoitsijalle. Rakennuttajan tehtäväksi jäisi urakoitsijan suorittamien töiden etukäteen tehtävä hyväksyminen ja jälkikäteen tehtävä vastaanottotarkistus.[542]

Ilmailuhallituksen ja Tampereen paikallisten toimijoiden väliset intressiristiriidat ja vastakkainasettelut, jotka olivat olleet keskeisesti läsnä muun muassa Seppälän teoksessa ja Matti Hokkasen muistelmissa[543] eivät näkyneet niin voimakkaasti Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan toiminnassa. Heti ensimmäisessä rakennustoimikunnan kokouksessa sovittiin suunnitelmien tekemisen ja hyväksymisen suhteen pyrkimys hyvään ja jatkuvaan

---

[537] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:1, 6.5.1977, s. 1.
[538] Pöytäkirjassa käytetään termiä *kiitorata*.
[539] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:1, 6.5.1977, s. 2–3.
[540] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, No:1–21.
[541] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:1, 6.5.1977, s. 2–3.
[542] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:8 Urakkasopimukset, Tampere-Pirkkalan lentokentän KRV-urakkasopimus, 11.10.1977, Sopimusosapuolten vastuut.
[543] Seppälä, 1998, s.212–216 & Uolamo, 2004, s. 248 & Kunttu (toim.), 2009, s.111–115.

yhteistyöhön Tampereen kaupungin ja Ilmailuhallituksen välillä. Ilmailuhallitus asetti Tampereen lentokenttäprojektin suunnitelmien koordinoimista varten oman sisäisen projektiryhmän, jonka puheenjohtajana toimi alueinsinööri Matti Ylösjoki.[544]

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennushankkeessa lentokentän käytännön toteutusta koskevien työsuunnitelmien tekeminen ja hyväksyminen, sekä olemassa olevien suunnitelmien muuttaminen ja tehtyjen muutosten hyväksyminen vaati joka käänteessä kentän tulvevan vastaanottajan Ilmailuhallituksen hyväksynnän. Ilmailuhallitus suhtautui lentokenttää koskeviin suunnitelmiin hyvin pedantisti. Ilmailuhallitus toi rakennustoimikunnan tietoon, että kaikki kentän tekniset piirustukset käytäisiin ensin läpi Ilmailuhallituksen projektiryhmässä, jonka jälkeen hyväksymismerkinnät antaisivat tehtävään valtuutetut Ylösjoki ja Vänskä. Kaikista periaatteellisesti tärkeimmät piirustukset tultaisiin esittelemään myös ennen hyväksynnän antamista Ilmailuhallituksen pääjohtaja Temmekselle.[545]

Kuvan suunnitelmien käsittelyn monimutkaisuudesta antaa lentokentän ensimmäisessä työmaakokouksessa 9.12.1977 sovittu suunnitelmapiirustuksien hyväksymismenettely. Urakoitsija Perusyhtymä Oy:n laatimat piirustukset annettiin sovitun menettelyn mukaisesti ensin tarkastettavaksi insinööritoimisto Kalevi Ahonen Ky:lle, joka sen jälkeen tarvittaessa toimitti ne Tampereen kaupungin katuosastolle tarkastettavaksi. Viimeisenä suunnitelmat toimitettiin Ilmailuhallituksen tarkasteltavaksi, josta ne palasivat insinööritoimisto Kalevi Ahonen Ky:n Erkki Peltosen allekirjoitettavaksi. Ilmailuhallituksen piirustuskopioiden osalta sovittiin toimitettavaksi aina kaksi kappaletta kustakin piirustussarjasta.[546] Tämä ilmeisesti siksi, että niitä voitiin jakaa ylöspäin Ilmailuhallituksen sisällä lisätarkastuksia varten.[547]

---

[544] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:1, 6.5.1977., s. 2–3.
[545] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:8, 2.1.1978, s. 4.
[546] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:2 Työmaakokousten pöytäkirjat No:t 1–21, Työmaakokouspöytäkirja No:1, 9.12.1977., s 2–3.
[547] Mahdollisesti tällä tavalla huomattiin Ilmailuhallituksen aiemman hyväksynnän perumiseen johtanut kiitotien pidennysosan maapohjassa käytetyn tyyppipoikkileikkauksen vanhentuneen suunnittelustandardin käyttäminen: TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:15, 27.11.1978, s. 2.

Erilaisten suunnitelmien valmistelussa ja hyväksymisessä kului Ilmailuhallitukselta lentokentän rakennustoimikunnan pöytäkirjojen perusteella oletettavasti tästä syystä usein paljon aikaa. Yhtenä esimerkkinä tästä oli jo lentokentän rakennustöiden alkuvaiheesta asti Tampereen kaupungin asettaman rakennustoimikunnan penäämä hyväksyntä koko kentän toteutusta koskevista yksityiskohtaisista suunnitelmaperusteista. Rakennustoimikunta totesi Ilmailuhallituksen hyväksynnän saamisen olevan hyvin tärkeää, jotta työt eri työmaan osa-alueilla päästäisiin aloittamaan mahdollisimman pian.[548]

Tämä tarkasti määräyksiin ja ohjesääntöihin perustunut Ilmailuhallituksen virkamies- ja insinöörityö[549] saattoi näyttäytyä varsinkin toimikunnan puheenjohtajana toimineen yleensä aikaansaavan ja lentokentän rakennustöiden aloittamiseksi suoraviivaisesti toimineen Tampereen kaupunginjohtaja Pekka Paavolan näkökulmasta ajoittain tarpeettomalta hidastelulta tai passiiviselta vastarinnalta. Ilmailuhallitusta rakennustoimikunnassa edustaneet henkilöt eivät kuitenkaan pöytäkirjojen ja työmaakokousten perusteella vaikuttaneet erityisen vastahakoisilta lentokenttäprojektin edistämistä kohtaan,[550] vaan kyse todennäköisesti oli vain valtion viranomaisten toimintaa säädelleestä tiukasta ja monimutkaisesta byrokratiasta, joka turhautti nopeaan ja suoraan toimintaan orientoitunutta Paavolaa.

Tämä turhautuminen ei kuitenkaan yhtä löytämääni poikkeusta lukuun ottamatta tullut juurikaan esiin Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan kokouspöytäkirjoista. Rakennustoimikunnan kahdennentoista kokouksen pöytäkirjassa kerrottiin edellisessä kokouksessa toimikunnan alustavasti hyväksymistä lentokentän rakennusten suunnitelmamuutoksista, joihin oli sisältynyt muun muassa lennonjohtotornin

---

[548] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:5, 5.9.1977, s. 3.

[549] Esimerkiksi Ilmailuhallitus peruutti aiemmin antamansa hyväksynnän lentokentän kiitotien pidennysosalle, koska paljastui, että sen maapohjan tyyppipoikkileikkauksen suunnitelmia ei oltukaan tehty Ilmailuhallituksen uusimpien vuoden 1976 reunakaltevuusmääritelmien mukaan: TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:15, 27.11.1978, s. 2.

[550] Esimerkiksi Ilmailuhallituksen Lauri Vänskä tuli Tampereen kaupunkia vastaan toteamalla, että pelkkä raivaus riittäisi periaatteessa täyttämään tavanomaiset vaatimukset, kun alkuperäisestä rakennuttamissopimuksesta poikennut vaatimus kiitotiealueen maapohjan alkuvaiheen tasauksesta ja raivaamisesta oli aiheuttanut kiistaa Tampereen kaupungin ja Ilmailuhallituksen välillä: TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:3, 30.6.1977, s. 1–2.

muuttaminen betonirakenteiseksi. Ilmailuhallitukselle oli annettu mahdollisuus omien huomautusten esittämiseen suunnitelmamuutoksiin liittyen ennen kuin asiassa käännyttäisiin rakennuttajan puoleen.[551] Ilmailuhallitukselta vastauksena saadut huomautukset koskivat esitettyjen muutostöiden sijaan lähinnä lentoasemarakennuksen muita teknisiä tiloja, kahviota ja henkilökunnan ruokailutiloja. Kokouksen pöytäkirjassa todettiin aikaa vieneen huomautusmahdollisuuden tuottaneen Ilmailuhallitukselta aiheiltaan *vain epäolennaisia* huomautuksia. Lopulta myös nämä saadut huomautukset otettiin kuitenkin mukaan toisiin myöhemmin hyväksyttäviin jatkosuunnitelmiin.[552]

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustöitä koskevan urakkatarjouksen olivat tehneet Nopan rakennusliike Oy, Lemminkäinen Oy, Perusyhtymä Oy, Pohjan-Sepot, OMP-yhtymä, Yleinen insinööritoimisto Oy sekä Insinööritoimisto Vesi-Pekka Oy. Lisäksi yhteisen tarjouksen olivat lähettäneet Ahti-rakennusosakeyhtiö ja Vesto Oy. Urakan kilpailutuksesta jäivät ulkopuolelle Rakennustoimisto Mattinen & Niemelä Oy ja Lohja Oy, jotka ilmoittivat, etteivät voineet osallistua tarjouksen jättämiseen.[553] Kaikki alustavat tarjoukset saapuivat asetetun määräajan sisällä ja kaikkiin tarjouksiin sisältyi useita erilaisia toteutusvaihtoehtoja esitetyille töille. Ennen päätöstä urakoitsijan valinnasta rakennustoimikunta teki perusteellisen tutkimuksen ja vertailun urakkatarjousten sisällöistä ja kustannusarvioista.[554] Perusyhtymän, Lemminkäisen, ja OMP-yhtymän esittämien urakkatarjousten kerrottiin olleen kaikista saapuneista tarjouksista kolme hinnaltaan alinta. Näille yhtiöille lähetettiin Ilmailuhallituksen viimeisimpien suunnitelmaesitysten perusteella laaditut lisätarjouspyynnöt.[555]

Lisätarjouspyyntöihin oli sisällytetty myös tarjouspyyntö kentän vesihuollon toteuttamisesta, siltä varalta, että Pirkkalan kunta saisi luotua lentokenttätyömaan aikana alueelle yhteyden vesijohtoverkostoon.[556]

---

[551] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:11, 14.3.1978, s. 1–3.
[552] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:12, 29.5.1978, s. 1–2.
[553] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:4, 17.8.1977, s. 2.
[554] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:4, 17.8.1977, s. 2–3.
[555] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:5, 5.9.1977, s. 2.
[556] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:5, 5.9.1977, s. 2.

Alkuperäisen 1960-luvun lopun ja 1970-luvun alun suunnitelman mukaan lentokenttää varten piti rakentaa omat tilapäiseksi tarkoitetut vedenottamo- ja jätevedenpuhdistamo,[557] mutta kentän ja Puolustusvoimien tukikohdan liittäminen Pirkkalan kunnallisen vesijohtoon ja viemäröintiin tuli käytännölliseksi vaihtoehdoksi jo kentän rakennustöiden aikana 1970-luvun loppupuolella.[558]

Lentokentän liittäminen vesijohtoon oli yksi Ilmailuhallituksen ja kentän rakennuttaneen Tampereen kaupungin välillä kitkaa aiheuttaneista kysymyksistä. Työvoimaministeriö oli luvannut Pirkkalan kunnalle 300 000 markkaa avustusta kunnan vesijohtoverkoston ulottamisesta lentokenttäalueelle, ja puolustusministeriö oli omalta osaltaan varmistanut rahoituksen vesijohtoverkkoon liittymisestä varsin nopeasti aiheen tullessa esille, mutta Ilmailuhallituksen päätöstä vesijohdon rahoittamiseksi jouduttiin lentokentän rakennustoimikunnassa odottamaan Ilmailuhallituksen asian hitaan käsittelyn takia. Rakennustoimikunta totesi, että Ilmailuhallituksen osalta puuttuva lisärahoitus vesijohdon saamiseksi tulisi asian yhteisesti tunnistetun tärkeyden takia järjestää tarvittaessa, vaikka lentokentän rakennusmenoista.[559]

Ilmailuhallitus allekirjoitti myöhemmin 29.11.1978 omalta osaltaan sopimuksen Pirkkalan kunnan kanssa lentokentän vesihuollosta.[560] Ilmailuhallituksen sitoutuminen vesiasiaan oli lopulta kestänyt noin puoli vuotta puolustusministeriön vastaavaa ilmoitusta kauemmin. Kentän kannattajana pidetyn[561] puolustusministeriön rakennusosasto oli onnistunut omassa byrokratiassaan käsittelemään vesiasian paljon kentän vastustajaksi arveltua[562] liikenneministeriön Ilmailuhallitusta nopeammin ja sujuvammin, mikä todennäköisesti omalta osaltaan vahvisti tamperelaisten toimijoiden negatiivisia näkemyksiä Ilmailuhallituksesta.

Jatkovalintaan selvinneiden Perusyhtymän, OMP-yhtymän ja Lemminkäisen toimittamat, sinetöidyt lisäurakkatarjoukset saapuivat annettuun

---

557 TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:3, 30.6.1977, s. 3.
558 TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:10, 13.3.1978, s. 2–3.
559 TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:12, 29.5.1978, s. 2–3.
560 TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:15, 27.11.1978, s. 3–4.
561 Kunttu (toim.), 2009, s.113.
562 Uolamo, 2004, s. 248.

määräaikaan 5.9.1977 klo 15:30 mennessä. Aiempiin tarjouksiin tehdyt täydennykset ja tarkistukset sisältäneistä uusista urakkatarjouksista Perusyhtymä Oy:n tarjous todettiin tälläkin tarjouspyyntökierroksella hinnaltaan selvästi muita alemmaksi ja Perusyhtymä Oy valittiin lopulta Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustöiden urakoitsijaksi.[563] Urakkasopimus lentokentän rakentamisesta allekirjoitettiin 11.10.1977 Perusyhtymä Oy:n kanssa ja rakennustyöt päästiin aloittamaan sopimuksen mukaisesti lokakuun puolivälin aikoihin.[564]

4.4 Tampere-Pirkkalan lentokentän vastustus ja valitukset

Ilmailuhallituksen byrokratian lisäksi lentokenttätöihin haasteita aiheutti myös kentän rakennuslupa ja siitä tehdyt valitukset, sekä niiden käsitteleminen virkamiesten ja oikeusistuinten toimesta. Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennushanke oli alun perin käynnistetty muun muassa siitä syystä, että Tampereen vanhan Härmälän lentokentän laajentaminen oli tullut Pirkkalan kunnassa esiintyneen voimakkaan kansalaisvastustuksen takia käytännössä mahdottomaksi.[565] Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentaminen kohtasi Pirkkalassa jonkin verran vastustusta, mutta ei lopulta samassa mittakaavassa kuin Härmälän lentokentän laajentaminen.

Pirkkalan pitäjänlukemistossa kirjoittaja Olavi Horsma-Aho muistelee, että suunnitelmat myös uuden lentokentän rakentamisesta olivat herättäneet jonkin verran vastustusta Pirkkalassa koko projektin vireillä olon ajan. Asiaa jälkikäteen arvioineen Horsma-ahon näkemys oli, että voimakkaammat äänenpainot uutta lentokenttää vastaan olivat kuitenkin nousseet esiin vasta silloin, kun kaikki alkoi olla jo liian myöhäistä.[566]

Yksi keskeisimmistä uuden lentokentän vastustusperusteista oli lentomelu. Meluasia oli Horsma-ahon mukaan noussut esille jo 12. joulukuuta 1967 Pirkkalan kunnanvaltuuston antaessa hyväksyntänsä Tie- ja

---

[563] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:5, 5.9.1977, s. 2–3.
[564] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:7, 9.11.1977, s. 1.
[565] Tuominen, ’Pirkkalan lentokenttä’, Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 246.
[566] Horsma-aho, ’Kansalaismielipiteitä lentokentästä’, Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 250–251.

vesirakennushallituksen (TVH) suunnitelmille uuden lentokentän sijoittamisesta Pirkkalaan. Vaikka Pirkkalan kunnanvaltuuston kanta asiassa oli lopulta ollut äänin 14–6 myönteinen, päätöksestä kertovaan lausuntoon, oli kirjattu myös huomautus siitä, ettei esitetyissä suunnitelmissa ollut otettu Pirkkalan kunnan valtuuston mielestä riittävästi huomioon uuden lentokentän suihkukone- ja sotilaslentoliikenteen aiheuttamia meluvaikutuksia.[567]

Horsma-aho kuvailee Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentamista koskeneen kansalaiskeskustelun olleen ajoittain hyvin vilkasta ja värikästä niin epävirallisella, kuin virallisellakin taholla. Usean vuoden ajan käynnissä olleesta lentokenttäprojektista esitettiin puoltavia sekä vastustavia kannanottoja sekä kampanjointeja ja puheenvuoroja. Julkisuudessa olleista kommenteista Horsma-aho nostaa esille muun muassa uuden kentän kannattajaksi tunnetun Tampereen kaupunginjohtaja Pekka Paavolan julkiset vakuuttelut siitä, ettei uuden lentokentän melu tulisi vaikuttamaan Pirkkalan kunnan asutusalueilla.[568]

Valtion vuoden 1977 budjettiin hyväksytty lausunto Tampereen uuden lentokentän rakentamista koskien[569] sai hankkeen toteutuksen nytkähtämään eteenpäin. Tieto tästä ilmeisesti tavoitti myös pirkkalalaiset lentokentän vastustajat, sillä konkreettiset toimet lentokenttähankkeen torppamiseksi muuttuivat intensiivisemmiksi vuoden 1977 alussa. Horsma-aho kertoo, että Pirkkalan kunnanvaltuustossa esitettiin 10. helmikuuta 1977 kaksi uuden lentokentän rakentamista vastustanutta valtuustoaloitetta.[570]

Horsma-ahon mukaan ensimmäinen näistä oli Esko Prihdin johtama aloite, jossa korostettiin muun muassa muualta otetuin esimerkein lentokenttien aiheuttamia haittoja lähellä olevalle asutukselle ja maataloudelle. Aloitteessa otettiin esille myös suunnitellun kentän sijainti nopeasti laajenevan asutuksen keskellä, sekä kiinnitettiin huomiota sotilaslentokentän aiheuttamiin mahdollisiin uhkatekijöihin lähettyvillä olevalle siviiliasutukselle.[571] Tampere-Pirkkalan lentokenttää samassa teoksessa käsitelleen Timo Tuomisen mukaan

---

[567] Horsma-aho, 'Kansalaismielipiteitä lentokentästä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 250–251.
[568] Horsma-aho, 'Kansalaismielipiteitä lentokentästä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 251.
[569] Kunttu (toim.), 2009, s. 113–114.
[570] Horsma-aho, 'Kansalaismielipiteitä lentokentästä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 251.
[571] Horsma-aho, 'Kansalaismielipiteitä lentokentästä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 251.

lentokentän vastustuksen voitiin katsoa olleen joidenkin vastustajien kohdalla osittain myös ideologista syistä johtuvaa.[572]

Risto Koiviston johtama toinen valtuustoaloite esitti Horsma-ahon mukaan, että lentokentän tarpeellisuutta ja sopivaa sijaintia koskeva tutkimustyö tulisi tehdä uudelleen. Koiviston johtamassa aloitteessa esitettiin, että kentän rakentamispäätös oli tehty vanhentuneisiin lukuihin ja ennusteisiin perustuen, ja koko hanketta tulisi arvioida uudelleen viimeisimpien tietojen ja muuttuneiden olosuhteiden perusteella.[573]

Lentokentän sijoituspäätös Pirkkalaan[574] ja periaatepäätös uuden lentokentän rakentamisesta oli molemmat tehty 1960-luvun lopulla.[575] Tuomisen mukaan kansalaisten esille tuomien huolenaiheiden johdosta Pirkkalan kunnanvaltuusto oli asettanut erityisen torjuntahävittäjätoimikunnan, jonka selvitystyön tehtävänä oli tuottaa tietoa muun muassa lentokentän mahdollisesti aiheuttamista ympäristöhaitoista.[576]

Horsma-ahon mukaan 21. maaliskuuta 1977 myös Pirkkalan kotiseutu- ja ympäristönsuojelulautakunta oli ottanut käsittelyynsä lentokentän rakentamisen. Horsma-aho kertoo, että hankkeeseen liittyviä ympäristöseikkoja tarkastellut lautakunta oli todennut kokouksessaan lentokentän sijoittamista koskeneet selvitykset puutteellisiksi. Pirkkalan kotiseutu- ja ympäristönsuojelulautakunta oli Horsma-ahon mukaan nostanut esille erityisesti lentokentän rakentamiseen liittyvät huolet maaperän saastumiseen, ilmansaasteisiin, sekä kentästä aiheutuviin meluhaittoihin liittyen.[577] Ympäristönsuojelun moninäkökulmaisessa lähestymistavassa Pirkkalan kunta oli valveutunut ja aikaansa edellä.

Marko Nenonen ja Henri Wik totesivat liikenteen ja ympäristön välistä suhdetta käsittelevässä tekstissään, että ympäristönsuojelulliset näkökulmat tulivat mukaan liikennettä ja kaikkia eri liikennemuotoja koskevan lainsäädännön piiriin vasta 1900-luvun viimeisinä vuosikymmeninä,[578] ja lentoliikenteen päästöjä

---

572 Tuominen, ’Pirkkalan lentokenttä’, Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 248–249.
573 Horsma-aho, ’Kansalaismielipiteitä lentokentästä’, Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 251.
574 TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, s.1.
575 Uolamo, 2004, s. 248–250.
576 Tuominen, ’Pirkkalan lentokenttä’, Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 248–249.
577 Horsma-aho, ’Kansalaismielipiteitä lentokentästä’, Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 251.
578 Nenonen & Wik, ’Liikenne ja ympäristö’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.), 2020, s. 200.

koskevat seikat olivat päätyneet lakiin vasta 1990-luvun ja 2000-luvun alun aikana. Lentoliikenteestä aiheutuvaan meluun liittyviä seikkoja oli Nenosen ja Wikin mukaan alettu ottamaan huomioon ympäristönsuojelullisesta näkökulmasta tehtyjen valitusten perusteella jo aiemminkin, [579] kuten esimerkiksi Pirkkalan tapauksessa. Meluhaittoja rajoittavat määräykset jäsenneltiin ja kirjattiin lakiin lentoliikenteen päästöjä säätelevien pykälien ohella myös vasta suhteellisen myöhään. Lait olivat Nenosen ja Wikin mukaan aluksi hyvin paljon pelkkiä periaatteen ilmauksia, mutta ilmailusta vastanneille viranomaisille annettiin oikeus säätää myöhemmin asetuksilla lentoliikennettä koskevista tarkemmista yksityiskohdista.[580]

Horsma-aho kertoo, että Esko Prihdin ja viiden muun kuntalaisen muodostama lähetystö matkusti maaliskuun 1977 lopulla Helsinkiin tarkoituksenaan esittää Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentamista vastustava kantansa hallitukselle ja eduskuntaryhmille. Lähetystö vieraili Horsma-ahon mukaan matkansa aikana myös muun muassa valtiovarainministeriössä ja liikenneministeriössä.[581] Lähetystön palattua pääkaupungista Torsten Peltomo, Heikki Suomi ja Esko Prihti olivat Horsma-ahon mukaan luovuttaneet Pirkkalan kunnanhallitukselle lentokentän rakentamista vastustavan kansalaisadressin. Horsma-ahon mukaan 2100 allekirjoitusta kerännyt kansalaisadressi otettiin kunnanhallituksen käsittelyyn ja asiasta pyydettiin lausuntoa kunnan suunnittelulautakunnalta.[582]

Suunnittelulautakunnan lausunto valmistui ja Pirkkalan kunnanhallitus yhtyi Horsma-ahon mukaan siinä esitettyihin kantoihin. Lausunnossa todettiin, ettei esitystä lentokentän tarpeellisuuden ja sijaintipaikan uudelleen tutkimisesta voitu pitää perusteltuna, ja ettei asia edes varsinaisesti kuulunut Pirkkalan kunnan toimivallan piiriin. Horsma-aho kertoo, että lausunnossa todettiin vielä lisäksi, ettei kunta muutenkaan pitänyt tutkimusten uudelleen käynnistämistä enää

[579] Nenonen & Wik, ’Liikenne ja ympäristö’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.), 2020, s. 207.
[580] Nenonen & Wik, ’Liikenne ja ympäristö’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.), 2020, s. 207.
[581] Horsma-aho, ’Kansalaismielipiteitä lentokentästä’, Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 251.
[582] Horsma-aho, ’Kansalaismielipiteitä lentokentästä’, Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 251.

realistisena vaihtoehtona lentokenttähankkeen suunnittelun edettyä näin pitkälle.[583]

Uutta lentokenttää ei nähty Pirkkalan kunnassa pelkästään negatiivisessa valossa. Tuomisen mukaan kunnallistasolla lentokenttä nähtiin toivottuna kehityksen mahdollistajana ja työllistäjänä. Tuominen mainitsee, että lentokentän mahdolliset hyödyt johtivatkin Tampereen seudun kunnallistoimijoiden kesken kovaan kilpailuun uuden lentokentän saamiseksi juuri oman kunnan alueelle. Selvitysvaiheessa tarkastelun kohteena oli ollut noin kaksikymmentä eri vaihtoehtoa Tampereen ympäristössä uuden suurlentokentän sijoituspaikaksi.[584]

Tuominen kertoo, että uuden lentokentän paikkaa etsivässä työryhmässä oli ollut mukana Pirkkalan kunnan edustajana kunnanjohtaja Ensio Lehtinen. Tuomisen mukaan Pirkkalan kunnanjohtaja Lehtinen yhdessä Tampereen kaupunginjohtaja Pekka Paavolan kanssa olivat olleet vaikuttamassa siihen, että juuri Pirkkala valikoitu paikaksi Tampereen uudelle lentokentälle.[585] Pirkkalan kunnanjohtaja Lehtisellä ja Tampereen kaupunginjohtaja Paavolalla oli ilmeisesti hyvät keskinäiset suhteet, ja molemmat olivat lentokenttähankkeen kannattajia.

Tähän viittaa Lehtisen mainitseminen nimeltä käsiteltäessä hankkeen edistämistä Pirkkalan kunnan edustajien kanssa. Rakennustoimikunnan pöytäkirjojen mukaan neuvottelut Pirkkalan kunnan rakennusviranomaisten kanssa olivat hyvin tärkeitä hankkeen kannalta, ja ne haluttiin aloittaa ensi tilassa lentokentän erinäisten rakennelmien rakennuslupa-asioiden hoitamiseksi kuntoon.[586] Pöytäkirjoissa mainittiin, että Pirkkalan kunnanjohtaja Lehtisen kanssa oli käyty neuvottelu, jolla pyrittiin varmistamaan kaikkien tarvittavien lupa-asiakirjojen saaminen Pirkkalan kunnalta joustavasti tarvittaessa.[587]

Luvista tärkein oli Pirkkalan terveyslautakunnalta hankittava lentokentän sijoituslupa, johon kaikkien muiden lupien saaminen perustui. Luvan ehtoihin sisältyi ainakin kaivatun lentomelututkimuksen teettäminen. Heti Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan ensimmäisessä kokouksessa

---

583 Horsma-aho, ’Kansalaismielipiteitä lentokentästä’, Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 251.
584 Tuominen, ’Pirkkalan lentokenttä’, Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s.247.
585 Tuominen, ’Pirkkalan lentokenttä’, Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s.247.
586 TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:9, 13.2.1978, s. 4–5.
587 TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:7, 9.11.1977, s. 4.

6.5.1977 keskusteluun nousivat lentokentän rakentamiseen liittyvät lupa-asiat. Pirkkalan terveyslautakunnan luvan hakemista oli pidetty kiireellisenä, koska lentokentän rakennustoimikunta ennakoi, että päätöksestä tultaisiin ilmeisesti valittamaan.[588]

Puolustusvoimat oli lupautunut toimittamaan toteuttamansa lentomelututkimuksen tulokset asianomaisten käyttöön toukokuun 1977 loppuun mennessä. Pöytäkirjassa kehotettiin Ilmailuhallitusta, jonka vastuualueelle Pirkkalan terveyslautakunnalta haettava lupa kuului, toimimaan asiassa mahdollisimman pian heti kun melututkimus olisi valmis. Liikenneministeriö niin ikään oli lupautunut yrittämään asian kiirehtimistä. Kokouksessa päätettiin myös *harkitsemaan* lupa-asioista neuvottelemista etukäteen *Pirkkalan kunnan päätöksen tekoon vaikuttavien henkilöiden kanssa*, [589] jolla oletettavasti viitattiin ainakin Pirkkalan kunnanjohtaja Lehtiseen.

Kun lentokentän melualueita koskeva puolustushallinnon tutkimus valmistui sotilaslentokoneiden osalta, ilmailuhallitus välitti sen tulokset ja lupahakemuksen välittömästi Pirkkalan kunnan terveyslautakunnan käsiteltäväksi. Melututkimusten tulosten ei kerrottu tuoneen mitään uutta tai negatiivista tietoa, jonka nähtäisiin estävän lentokenttäasian etenemisen.[590]

Lentokentän vastustus ei ollut lopulta saanut valtakunnan ylimpien poliittisten päättäjien huomiota. Horsma-aho kertoo, että lentokentän vastustajien viimeinen oljenkorsi oli Pirkkalan kunnan terveyslautakunta, jonka lausunnosta lentokentän rakennusluvat riippuivat. Pirkkalan terveyslautakunta oli käsitellyt lentokentästä esitettyjä huolenaiheita, mutta päätyi lopulta puoltamaan 14. kesäkuuta 1977 lentokentän sijoitusluvan myöntämistä ehdollisesti. Horsma-aho kertoo tarkemmin määrittelemättä terveyslautakunnan asettaneen sijoitusluvan saamiselle useita ehtoja.[591]

Lentokentän rakennustoimikunta käsitteli Pirkkalan kunnan terveyslautakunnan antamaa ehdollista rakennuslupapäätöstä ensimmäistä

---

[588] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:1, 6.5.1977. s. 3–4.
[589] TreKA Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:1, 6.5.1977. s. 3–4.
[590] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:2, 9.6.1977, s. 3.
[591] Horsma-aho, 'Kansalaismielipiteitä lentokentästä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 251.

kertaa kokouksessaan kesäkuun 1977 lopulla. Tieto tehdystä päätöksestä oli tullut puhelimitse terveyslautakunnan sihteeriltä. Rakennustoimikunnan mukaan Pirkkalan terveyslautakunnan lupaehtoja pidettiin kohtuuttomina ja kokouksessa esitettiin, että Ilmailuhallituksen kannattaisi ehkä valittaa päätöksestä lääninhallitukseen.[592]

Kohtuuttomina pidettyjä ehtoja ei suoraan täsmennetty, mutta ne oletettavasti liittyivät lentokentän melu- ja ympäristövaikutusten tarkempaan tutkimiseen. Puutteelliset tutkimukset ja selvitykset, sekä kuntalaisten kentän vaikutuksista esittämät huolenaiheet olivat olleet monesti esillä Pirkkalan kunnassa, muun muassa kentän vastustajien toimesta. Näiden tutkimusten kohtuuttomana pitäminen saattoi liittyä tarvittavien tutkimusten suorittamisen vaatimaan aikaan ja resursseihin. Tutkimusten tekemisen pelättiin mahdollisesti paljonkin aikaa vievänä prosessina aiheuttavan viivästyksiä lentokenttätöiden aloittamiselle.

Rakennustoimikunnan aineistosta selviää, että lentokenttätöihin liittyen suoritettiin ympäristönsuojeluneuvoston katselmus ja pyydettiin Ilmailuhallitukselta kentän ympäristönäkökulmien huomioon ottamista koskeva lausunto ja saasteselvitys. Uutta lentokenttää varten oltiin jo aiemmin suoritettu Pirkkalan kunnan todennäköisesti lupaehdoissaan vaatimat lentomelututkimukset. Lupaehtoihin ilmeisesti sisältyi myös katsaus kentän suunniteltuun käyttöön. Rakennustoimikunta totesi lentokenttäalueen kaavoituksen olevan Pirkkalan kunnan vastuulla ja että Ilmailuhallitus tulisi laatimaan kentälle lentotoimintasuunnitelman.[593]

Pirkkalan kunta oli syyskuuhun 1977 mennessä virallisesti antanut luvan rakennustöiden aloittamiseksi, koska sen asettamat lupaehdot oli täytetty.[594] Ilmailuhallitus oli lopulta tehnyt rakennustoimikunnan suosituksesta Pirkkalan terveyslautakunnan myöntämän rakennusluvan sisältämiä ehtoja protestoineen valituksen Hämeen lääninhallitukseen, vaikka tarvittuja tutkimuksia ja selvityksiä lupaehtoja varten olikin suoritettu. Hämeen lääninhallitus oli myös vastaanottanut

[592] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:3, 30.6.1977, s. 3.
[593] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:3, 30.6.1977, s. 4.
[594] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:7, 9.11.1977, s. 1.

lentokenttää koskien eräitä yksityisiä valituksia. Valitusasioiden ollessa kesken Ilmailuhallitus oli myös anonut lääninhallitukselta lupaa töiden aloittamiselle käsittelyyn tulleista valituksista huolimatta.[595]

Valitusten ollessa käsittelyssä lääninhallitus pyysi asiaan liittyen Ilmailuhallitukselta lisälausuntoja.[596] Marraskuun 1977 alkupuolella rakennustoimikunta totesi, että Hämeen lääninhallitus oli hylännyt Pirkkalan terveyslautakunnan myöntyväisestä rakennuslupapäätöksestä tehdyt yksityiset valitukset 7.10.1977 ja lentokentän maanrakennustyöt päästiin aloittamaan vielä saman kuun aikana.[597]

Lentokentän rakentamista vastustaneet valittajat eivät kuitenkaan vielä luovuttaneet. Lääninhallituksen kenttätyöstä koskevasta lupapäätöksestä oli valittanut Korkeimpaan hallinto-oikeuteen (KHO) Esko Prihti, Aapro Jääskeläinen ja Noki-Pirkan luonnonsuojeluyhdistys. Ilmailuhallitus antoi valitusten johdosta oman uuden vastineensa KHO:lle, joka kuten valituksetkin, perustui aikaisempiin kannanottoihin asian käsittelyssä.[598]

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta oli päätynyt pelättyjen viivästysten takia hakemaan poikkeuslupia lentokentän rakennustöille. Hämeen lääninhallitus hylkäsi lentokentän rakennusten rakentamisen poikkeusluvilla, koska Pirkkalan terveyslautakunnan antamaan kentän rakentamislupaan liittyvien valitusten käsittely oli KHO:ssa kesken. KHO konsultoi muun muassa Lääkintöhallitusta valituksiin liittyen, mutta oikeuden päästöstä asiasta odotettiin alustavasti kesäkuun 1978 puoliväliin mennessä. Rakennusten toteuttamisaikataulun takia rakennuslautakunta oli suositellut poikkeuslupien anomisen jatkamista ja neuvotteluyhteyden ylläpitämistä eri viranomaisiin.[599]

Elokuun 1978 lopulla pidetyssä kokouksessa rakennustoimikunta totesi KHO:n hylänneen Pirkkalan terveyslautakunnan myöntämästä kentän rakentamisluvasta esitetyt valitukset eräin lupaehtoja koskevin vähäisin

---

[595] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:4, 17.8.1977, s. 3–4.
[596] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:6, 16.9.1977, s. 3.
[597] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:7, 9.11.1977, s. 1.
[598] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:10, 13.3.1978, s. 2.
[599] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:12, 29.5.1978, s. 2.

täydennyksin. Päätöksen jälkeen lääninhallitus oli myöntänyt poikkeusluvat muun muassa kentän asema- ja huoltorakennuksien rakentamiselle. Pirkkalan kunta oli käsitellyt ilman huomautuksia varsinaiset rakennuskohtaiset luvat ja ne olivat muuten valmiina, mutta niitä ei voinut virallisesti myöntää ennen kuin lääninhallituksen päätöksistä annettu valitusmahdollisuus umpeutuisi 7. päivä syyskuuta 1978.[600] Lopulta kaikki tarvittavat rakennusluvat lentokentän rakennuksille oli saatu hankittua 12.9.1978. Hämeen lääninhallituksen poikkeuslupapäätöksistä ja Pirkkalan kunnan rakennuslupapäätöksistä ei ollut tullut lopulta yhtään valitusta.[601]

Tampere-Pirkkalan lentokentän vastustus ei lopulta ollut niin mittavaa, että sillä olisi ollut merkittävää vaikutusta lentokenttähankkeen toteutumiseen. Vastustajien näkökulmasta voidaan todeta lentokentän ja sen sotilaslentoliikenteen aiheuttaman melun varmasti aiheuttaneen aikojen saatossa jonkin verran haittaa ympäröivälle yhteiskunnalle, mutta ei selvästikään sellaisessa mittakaavassa, että lentokenttää olisi myöskään päädytty jälkikäteen merkittävästi vastustamaan suhteessa sen tarjoamiin koettuihin hyötyihin.

Kentän vastustajista ainakaan useasti esille tullut Esko Prihti ei myöskään ilmeisesti päätynyt jälkikäteen katumaan harjoittamaansa aktivismia kentän vastustamiseksi, koska hän oli itse mukana laatimassa Pirkkalan kunnan perinnetoimikunnassa muun muassa kentän vaiheista ja vastustuksesta kertonutta Pirkkalan pitäjänlukemistoa.[602]

4.5 Uusi lentokenttä yhdistelmänä pitkäikäistä ja tilapäistä

Vuonna 1978 valmistuneessa diplomityössään J. J. Vatanen kertoo, että Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennuskokonaisuuden suunnitelmavaihtoehdoista eteenpäin kehitettäväksi valittiin kustannuksiltaan halvin[603] ratkaisu.[604] Vatanen vahvistaa, että Tampere-Pirkkalan lentokenttähankkeeseen kohdistui säästöpainetta 1970-luvun talouden

[600] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:13, 28.8.1978, s. 1–2.
[601] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:14, 16.10.1978, s. 2.
[602] Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, tekijätiedot ja sisällysluettelo.
[603] Lähde käyttää fraasia *kustannuksiltaan edullisin*.
[604] Vatanen, 1978, I Johdanto, s. 2.

matalasuhdanteesta johtuen, ja tämä johti osaltaan suppeamman toteutuksen suunnitteluun.[605]

Ilmailuhallituksen virallistama esisuunnitelma sisälsi siviililentoaseman rakennusten yksityiskohtaisen huonetilaohjelman ja maaliikennesuunnitelman. Toteutettavaksi kaavailtu suppea suunnitelma oli mitoitettu rakennusten käyttöiän ja arvioidun tarvittavan kapasiteetin perusteella vuoteen 1990. Suunnitelmaan sisältyivät siviililentoliikenteen asemarakennus, lennonvarmistustilat, työkonesuoja ja paloasema-huoltorakennus.[606] Vatasen mukaan Tampere-Pirkkalan lentokentän siviililentoaseman asemarakennus toteutettaisiin väliaikaiseksi suunniteltuna rakennelmana. Samaa lähestymistapaa oli Vatasen mukaan käytetty muun muassa Helsingin lentokentän rakennustöiden kohdalla.[607] Tampere-Pirkkalan lentokentän toteutettavaksi valittu väliaikainen lentoasemarakennus oli Vatasen luonnehdinnan mukaan *parakkiratkaisu*.[608]

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta totesi kesän lopulla vuonna 1977, että Ilmailuhallituksen 1970-luvun alkupuolella laatimat alustavat suunnitelmat, joiden perusteella kenttää oli lähdetty toteuttamaan, tarvitsivat muun muassa lentoasema- ja huoltorakennusten osalta perusteellista tarkistamista. Suunniteltujen rakennusten pinta-alat todettiin niin pieniksi, ettei niihin saanut tarkoituksen mukaisesti sovitettua kaikkia tarvittavia toimintoja.[609] Lentoasemarakennuksen alkuperäisissä suunnitelmissa ei ollut otettu huomioitu esimerkiksi Ilmavoimien laitteiston vaatimia tilatarpeita, vaikka tieto lentokentän rakentamisesta yhdistetyksi sotilas- ja siviilikentäksi oli ollut sisällytettynä jo valtion vuoden 1969 periaatepäätökseen kentän rakentamisesta.[610]

Nämä Ilmavoimien tilat jouduttiin lisäämään suunnitelmiin rakennustöiden aikana.[611] Todettakoon että lentokentän suunnittelussa tehtyjen muutamien virheiden ohella, Ilmailuhallitus suoritti kokonaisuudessaan Tampere-Pirkkalan lentokenttähanketta varten paljon aikaa vievää ja tarkkaa suunnittelutyötä, joka käytössä olevien todisteiden perusteella suoritettiin muuten pääosin

[605] Vatanen, 1978, I Johdanto, s. 3.
[606] Vatanen, 1978, I Johdanto, s. 2.
[607] Vatanen, 1978, I Johdanto, s. 3.
[608] Vatanen, 1978, II Lentoaseman rakennusten suunnittelutavoitteet, s. 6.
[609] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:4, 17.8.1977, s. 3.
[610] Tuominen, 'Pirkkalan lentokenttä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 247.
[611] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:4, 17.8.1977, s. 2.

moitteettomasti ja osa töiden aikana tehdyistä muutoksista oli puhtaasti ennalta arvaamattomien sattumien ja olosuhteiden sanelemia.

Myöhemmin asemarakennuksen suunnitelmia jouduttiin muuttamaan vielä uudestaan muun muassa suhteellisen lyhyen aikaa aikaisemmin käyttöön tulleiden[612] Poliisin ja tulliviranomaisten asettamien lentoliikenteen turvallisuustarkastusvaatimusten takia.[613] Laajennuksen tarpeessa olevien lentokentän rakennusten koon todettiin olevan valtion ja Tampereen kaupungin sopimuksen määrittelemä, joten niiden suunnitelmien laajentamiseen tarvittiin valtiovarainministeriön suostumus. Asian käsittelyä pidettiin kiireellisenä ja sen järjestämiseksi rakennustoimikunnassa toivottiin valtiovarainministeriön, liikenneministeriön ja Ilmailuhallituksen välisiä pikaisia neuvotteluja.[614]

Omassa työssään Vatanen toteaa, että heti lentokentän rakennusvaiheen alkaessa Ilmailuhallituksen aiempien rakennuskohtaisten suunnitelmien todettiin olevan käyttötarkoituksiinsa nähden liian pieniä. Esimerkiksi suunnitelma noin 500 m² kokoisesta lentoasemarakennuksesta, jouduttiin Vatasen mukaan turvallisuusmääräysten takia kaksinkertaistamaan.[615] Vatanen esitti omasta vuoden 1978 näkökulmastaan kritiikkiä rakenteilla olleen lentokentän asemarakennuksen toteuttamisesta suppeassa ja tilapäisessä muodossa. Perusteena mielipiteelleen Vatanen käytti ajankohtaista uutisointia, jossa kerrottiin lentomatkustuksen kasvusta ja kyseisen liikennemuodon ripeästi alkaneesta laajentumisesta. Vatanen toteaa, että kaavailtu noin 500 m² rakennus ei olisi pystynyt palvelemaan myöskään edes hänen diplomityönsä aikaista olemassa olevaa matkustajamäärää.[616]

Ilmailuhallituksen laatimien lentokentän rakennustöitä edeltäneiden siviililentoaseman suunnitelmien voidaan todeta olleen hyvin suppeita ja kustannussäästöihin tähdänneitä. Loppuvuodesta 1977 todettiin, että lentokentän toiminnallisten vähittäisvaatimusten takia lentokentän asemarakennusta ja lentokoneiden seisontatasoa oli pitänyt suurentaa aiemmin

---

[612] Turvatarkastuksia ei ollut ilmeisesti otettu huomiin alkuperäisissä 1970-luvun alun suunnitelmissa. Turvatarkastukset tulivat käyttöön Suomessa kansainvälisen liikenteen lennoille vuoden 1973 aikana: ks. lähde Helsinki-Vantaan lentoaseman historia Finavian verkkosivuilla.
[613] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:9, 13.2.1978, s. 3–4.
[614] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:4, 17.8.1977, s. 3.
[615] Vatanen, 1978, I Johdanto, s. 3.
[616] Vatanen, 1978, I Johdanto, s. 3.

suunnitellusta ja valtion ja Tampereen kaupungin välisessä sopimuksessa määritellyistä. Asematasoa oli muokatussa suunnitelmassa kasvatettu lähes kaksinkertaiseksi, jotta kentältä voisi toimia liikenteen hoidon mukaisen vähimmäismäärän verran koneita samanaikaisesti. Tämä vähimmäismäärä oli määritelty kolmeksi matkustajakoneeksi ja yhdeksäksi liikelentokoneeksi. Vasta Tampere-Pirkkalan lentokentän suunnitelmien laajennetun asematason koko vastasi Tampereen Härmälän lentokentän sen hetkistä asematason kokoa.[617]

Lentokentän tulevat laajennustarpeet tunnistettiin jo näiden Tampereen kaupungin valtion kanssa tekemän rakennutussopimuksen aikaisten töiden ollessa käynnissä. Lentoasemarakennuksen laajentamiseen, jota perusteltiin ulkomaan lentoliikenteen vaatimien edellytysten turvaamisella, suostuttiin lopulta jo ensimmäisen lentokentän rakennusvaiheen aikana. Laajennussuunnitelmassa käytettiin pohjana Arkkitehtitoimisto Antti Tähtinen Oy:n luonnosta.[618] Samalla Arkkitehtitoimisto Antti Tähtiseltä päätettiin myös tilata alustava suunnitelma lentoasemarakennuksen tulevaisuuden lisälaajentamismahdollisuuksista.[619]

Ilmailuhallitus kaavaili toteuttavansa lentoasemarakennuksen lisälaajennukset 1980-luvun alkupuolella omalla kustannuksellaan kentän valmistuttua ja Tampereen kaupungin ja valtion välisen sopimuksen täytyttyä. Töiden aloitusajankohtaan vaikutti Ilmailuhallituksen mukaan puolustusministeriön tulevalla lennoston alueella tapahtuvien töiden aloitus ja mahdollisuus käyttää samaa puolustusministeriön työmaalle perustettavan vankityösiirtolan työvoimaa myös Ilmailuhallituksen omissa siviililentoaseman laajennustöissä.[620] Ilmailuhallitus päätyikin toteuttamaan laajennuksen kuvaamallaan tavalla heti muutamaa vuotta lentokentän valmistumisen jälkeen.[621]

---

[617] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, M. Ylösjoen laatima Ilmailuhallituksen muistio, Asia: T-P:n lentoaseman rakentamista koskevan sopimuksen täsmentäminen, 2.12.1977.
[618] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:7, 9.11.1977, s. 2.
[619] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:7, 9.11.1977, s. 2.
[620] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Ilmailuhallituksen kirje liikenneministeriölle, Asia: T-P:n lentoaseman rakentaminen, No 1413/421/77, 9.9.1977.
[621] ’Pirkkalan lentokentän ”laajennus liukastaa lähtöjä”’, *Pirkkalainen*, 6.9.1984.

Vatanen kertoo diplomityössään, että kiitotien rakentaminen oli ainoa asia uuden lentokentän suunnitelmissa, jota lähdettiin rakentamaan alkuperäisten suunnitelmien kautta,[622] eikä lähestytty tilapäisyyden ja supistamisen näkökulmasta.[623] Pituudeltaan Tampere-Pirkkalan kiitotietä lähdettiin kuitenkin Tampereen ja valtion välisessä sopimuksessa toteuttamaan aluksi 2 300 metrin mittaisena,[624] oletettavasti kustannusten säästämiseksi. Kiitotie oli lyhyempi kuin Tampereen seutukaavaliiton vuoden 1969 Tampereen lentokenttäselvityksessä kansainvälistä liikennettä tukevalle ja Helsinki-Vantaan liikennekuormaa helpottavalle lentokentälle asetettu 2 500 metrin vähimmäispituus.[625]

Kenttätöiden edetessä, keskusteluissa nousi ilmi mahdollisuus operoida kentältä McDonnell Douglas DC-10 laajarunkomatkustajakoneilla, jos kiitotien päissä olevia kääntöalueita laajennettaisiin 3 500 m² aiemmin suunnitellusta Perusyhtymä Oy:n tarjoaman 120 000 markan hintaan.[626] Ilmailuhallitusta edustanut Ylösjoki kertoi, että suunnitelmat DC-10 operoimisesta Tampereen lentokentältä todennäköisesti vaatisivat myös kentän huoltorakennuksen vähäistä laajentamista lisääntynyttä palokalustoa varten, sekä asematason laajentamista entisestään aiemmin sovitusta.[627]

Ilmailuhallitus halusi lausunnon Finnairilta kiitotien päiden kääntöpaikkojen laajentamisen tarpeellisuudesta DC-10 koneita varten. Aiheesta käydyssä keskustelussa Tampereen kaupunginjohtaja Pekka Paavola totesi, että Finnairin suunnitelmissa tuskin ainakaan olisi säännöllisen DC-10 liikenteen harjoittaminen Tampereelle. Ilmailuhallituksen yhtenä yhteyshenkilönä lentokentän rakennustoimikunnassa toiminut Vänskä osoitti asiassa myötämielisyyttä esille tullutta suunnitelmavaihtoehtoa kohtaan. Osastopäällikkö Vänskä ilmoitti rakennustoimikunnalle, että hänen puolestaan kääntöpaikka-asiassa

---

[622] Vatanen saattaa tällä viitata Temmeksen Ilmailuhallituksen niin sanottuihin täysimääräisen kentän suunnitteluperiaatteisiin: ks. lähde Seppälä, 1998, s. 212–213.
[623] Vatanen, 1978, I Johdanto, s. 3.
[624] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Muistio neuvotteluista Ilmailuhallituksessa 8.9.1977.
[625] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 15–16 & 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 20.
[626] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:8, 2.1.1978, s. 3.
[627] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:8, 2.1.1978, s. 3.

Ilmailuhallitukselle riittäisi pelkästään Finnairin toteamus kääntöpaikkojen tärkeydestä DC-10 operaatioiden mahdollistamiseksi.[628]

Keskusteltaessa laajennettujen kääntöpaikkojen arvosta kenttäprojektille, esille nousi Tampere-Pirkkalan kentän suunniteltu rooli Helsinki-Vantaan varakenttänä. Kääntöpaikkojen maatöiden tekemistä pidettiin edullisena toteuttaa käynnissä olleiden kiitotietöiden aikana, koska kääntöpaikkojen toteuttamista pidettiin joka tapauksessa tulevaisuudessa lentokentän kehittämisen kannalta välttämättömänä. Ilmailuhallitukselle päätettiin esittää ainakin laajennettujen kääntöpaikkojen maapohjatöiden tekemistä, vaikka kääntöpaikat jäisivätkin toistaiseksi ilman päällystettä.[629]

Kiitotien rakennustöiden edistyessä laajennettujen kääntöpaikkojen ohella esille nousi mahdollisuus kiitotien pidentämisestä länteen. Perusyhtymä Oy oli esittänyt, että kiitotien pidennyksen tekeminen kentän rakennustöiden yhteydessä tulisi nyt erittäin edulliseksi. Tämä johtui siitä, että kiitotien jatkeen maapohjan rakentamiseen olisi nyt käytettävissä kiviainesta, mitä saatiin jo aiempiin sopimuksiin sisältyneestä kallioiden louhinnasta.[630]

Kalliolouhinnasta saadun maa-aineksen käyttö oli hyödyttänyt kiitotien rakennustöitä jo ennen puhetta pidennyksistä. Poiketen valtion Tie- ja vesirakennushallituksen (TVH) 1950- ja 1960-luvun lentokenttätutkimuksissa tekemistä arvioista,[631] useiden Tampereen kaupungin kilpailuttamien urakoitsijoiden mukaan kentän rakentamiseen käytettävää maa-ainesta voitiin saada edullisesti myös kenttäalueen kallioista louhittavasta kiviaineksesta, sen sijaan että sitä pitäisi kuljettaa paikalle kaukaa aiemmin ajatellussa mittakaavassa.[632] Tämä teki kentän rakennuskustannuksista maa-aineksen kuljetuksen osalta vielä halvemmaksi kuin Pirkkalan valitsemiseen johtaneessa lentokenttäpaikkojen selvityksessä[633] oltiin esitetty.

---

[628] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:9, 13.2.1978, s. 2.
[629] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:9, 13.2.1978, s. 2.
[630] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:9, 13.2.1978, s. 2–3.
[631] Maasilta, 1974, Liite 1a.
[632] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:4, 17.8.1977, s. 3.
[633] Maasilta, 1974, Liite 1a.

Perusyhtymä Oy tarjoutui jatkamaan lentokentän kiitotietä 400 metrin verran länteen[634] päin 2 650 000 markan hintaan. Tässä vaiheessa tehtävä kiitotien pidennys todettiin teknillisesti ja taloudellisesti erittäin edulliseksi. Pidennyksen teettämistä erillisenä lisätyönä muita lentokenttäsuunnitelmia vastaavilla sopimusehdoilla päätettiin ehdottaa ensin Tampereen kaupunginhallitukselle. Jos kaupunginhallitus olisi lisätyölle myöntyväinen, asiaa esitettäisiin liikenneministeriölle, joka todennäköisesti konsultoisi asiassa Ilmailuhallitusta ja Finnairia. Suunnitelmana oli, että jos kaikkien osapuolten kanta olisi myönteinen, alettaisiin neuvottelemaan lentokentän rakennussopimuksen täydentämisestä ja maksujärjestelyiden sopimisesta valtiovarainministeriön kanssa.[635]

4.6 Pidennetty kiitotie - Tampereen sijoitus tulevaisuuteen

Kaikki osapuolet lopulta suostuivat suunnitelmiin kiitotien pidentämisestä 400 metrillä 2 700 metrin kokonaispituuteen asti. Perusyhtymä Oy oli eräiden tarkistusten jälkeen päätynyt hieman alentamaan hintaa ja viimeisenä tarjouksena kertonut rakentavansa kiitotien pidennyksen 2 180 000 markan hinnalla. Rakennustoimikunta kertoi asiaa käsitellessään Ilmailuhallituksen myös puoltaneen kiitotien pidennystä liikenneministeriölle. Valtio oli asettanut kiitotien pidentämistyön ehdoksi, että Tampereen kaupunki tulisi maksamaan työstä itse 40 % osuuden ilman valtion takaisinmaksuvelvoitetta.[636] Ennen lopullista hyväksymistä asia käsiteltiin vielä eduskunnassa ja Tampereen kaupunginvaltuustossa.[637]

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta perusteli 30.3.1978 päivätyssä kirjeessään Tampereen kaupunginhallitukselle syitä miksi heidän esittämänsä kiitotien pidentäminen 2700 metrin mittaiseksi olisi kannattavaa

---

[634] 400 metrin pidennys tarkoitti kiitotielle 2 700 metrin kokonaismittaa. Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustöihin oli lähdetty suunnitelmilla 2 300 metrin kiitotiestä: TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan lähetetyt kirjeet, Lentokentän rakennustoimikunnan kirje Tampereen kaupunginhallitukselle, Asia: T-P:n lentokentän rakennustyöt, 30.3.1978.
[635] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:10, 13.3.1978, s. 2–3.
[636] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:12, 29.5.1978, s. 3.
[637] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:13, 28.8.1978, s. 1–2.

tehdä muutoksena aiemmin sovittuun suunnitelmaan 2300 metrin kiitotiestä. Rakennustoimikunta esitti, että pidempi 2700 metrin kiitotie turvaisi tietyissä olosuhteissa säännöllisen lentoliikenteen Tampereelle ainakin suuremmille konetyypeille, verrattuna lyhyempään kiitotiehen, joka ei välttämättä tähän soveltuisi.[638] Rakennustoimikunta korosti, että pidennystyö tulisi huomattavasti halvemmaksi muiden lentokenttätöiden ohella kuin erillisenä hankkeena myöhemmin tulevaisuudessa. 2 700 metrin kiitotien rakentaminen jo tässä vaiheessa tarkoittaisi toimikunnan mukaan, että kiitotietä ei tarvitsisi tulevaisuudessa mahdollisesti koskaan enää pidentää. Kirjeen oli allekirjoitusrivien perusteella laatinut rakennustoimikunnan puheenjohtaja Pekka Paavola ja sihteeri Heikki Pöntinen.[639]

Kiitotien mitan muuttaminen 2 700 metriin kesken lentokentän rakennustöiden Ilmailuhallituksen aiemmin esittämien lyhyempien säästösuunnitelmaversioiden sijaan voidaan tulkita merkittävänä strategisena voittona kenttää halunneille Tampereen seudun toimijoille. Pidennys toteutti Tampereen seutukaavaliiton jo vuonna 1969 asettaman tavoitteen yli 2 500 metrin kansainvälisen lentoliikenteen ja rahtilentoliikenteen kasvun mahdollistavasta kiitotiestä Tampereen uudelle lentokentälle.[640] Pekka Paavola oli varmasti niin Tampereen seutukaavaliitossa kuin Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan puheenjohtajan asemassa pitänyt tätä tärkeäksi arvotettua tavoitetta mielessään pohtiessaan lentokentän rakennustöiden prioriteetteja.

Jo Tampereen Härmälän lentokentän kiitotien rakennus- ja pidennystyöt olivat osoittaneet kiitotie- ja lentoliikennealueiden infrastruktuuriin liittyneiden hankkeiden olleen vaikeita ja kalliita toteuttaa.[641] Tampere-Pirkkalan lentokentän tapauksessa mahdollisesti ajateltiin, että työt kannatti tehdä kerralla kunnollisesti, koska mahdollisuuksia laajennusten tekemiseen ei välttämättä tarjoutuisi erityisen helposti tulevaisuudessa. Lentokenttiin liittyvien hankkeiden pitkästä

---

[638] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan lähetetyt kirjeet, Lentokentän rakennustoimikunnan kirje Tampereen kaupunginhallitukselle, Asia: T-P:n lentokentän rakennustyöt, 30.3.1978.
[639] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan lähetetyt kirjeet, Lentokentän rakennustoimikunnan kirje Tampereen kaupunginhallitukselle Asia: T-P:n lentokentän rakennustyöt, 30.3.1978.
[640] Tampereen seutukaavaliitto, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.4 Liikenne-ennusteet, s. 17–18.
[641] Uolamo, 2004, s. 77–78 & s. 150–153.

kestosta ja hitaasta etenemisestä oli todisteena niin Tampereen Härmälän lentokentän kehittäminen, kuin Tampere-Pirkkalan lentokentän saattaminen suunnittelusta valmistumiseen.[642]

Tampereen kaupunki oli pääosin valmis toteuttamaan kaikki lentokentän rakennukset Ilmailuhallituksen esitysten mukaisesti suppeina ja tilapäisinä, mutta lentoliikennealueiden infrastruktuurin suhteen tavoitteena selkeästi oli pitkäikäisyys ja tulevaisuuden kapasiteetin varmistaminen välittömästi kentän rakennustöiden ensimmäisessä vaiheessa. Kiitotien rakenteiden laskennalliset vaatimukset herättivätkin kiinnostusta aihetta insinöörinäkökulmasta tarkastelleiden silmissä.

Lentokentän kiitotien kantavuusvaatimukset olivat nousseet esille 13.7.1979 pidetyssä lentokentän työmaakokouksessa. Viitatessaan kokouksen sisältöön Insinööritoimisto Eero Lehtipuu kritisoi Insinööritoimisto Kalevi Ahoselle osoittamassaan muistioissaan kentän suunnittelussa käytössä ollutta 1940-luvulla kehitettyä LCN-kuormituskoestandardia ja sen epätarkkuuksia, sekä liikennekuormitusta arvioivan suunnitteluennusteen puuttumista Tampere-Pirkkalan lentokentälle. Insinööritoimisto Lehtipuu kertoi, että suunniteltujen liikennemäärien ja kalustotyyppien tarkentaminen mahdollistaisi paremman optimoinnin kenttärakenteissa, jotta kentän kiitotien rakentamisessa vältyttäisiin sekä ali- ja ylimitoittamiselta.[643]

Insinööritoimisto Lehtipuu esitti huolensa valmistuvan kentän kantavuusvaatimusten ristiriidasta, jossa kiitotien alakerroksille asetetaan mahdollisesti kentän liikenteeseen nähden ylimitoitettu vaatimus ja pintakerrokselle raskaiden koneiden toistuvaan liikenteeseen liian kevyt vaatimus.[644] Kiitotien pohjaa oltiin siis tekemässä vuoden 1979 näkökulmasta tarpeettomasti raskaita koneita ja liikennettä kantavaksi, mutta näiden koneiden jatkuvaa liikennettä ei oltu otettu huomioon kenties realistisemmin 1970-luvun lopun ja 1980-luvun alun liikennemäärien mukaan mitoitettuun pintakerrokseen.

---

[642] Uolamo, 2004, s. 248–253.
[643] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Työmaakokouspöytäkirjat ja Saapuneet kirjeet, Insinööritoimisto Eero Lehtipuun kirje Insinööritoimisto Kalevi Ahoselle 13.7.1979.
[644] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Työmaakokouspöytäkirjat ja Saapuneet kirjeet, Insinööritoimisto Eero Lehtipuun kirje Insinööritoimisto Kalevi Ahoselle 13.7.1979.

Tämä ristiriita oli aiheuttanut asiaa pohtineelle Insinööritoimisto Lehtipuulle hämmennystä.

Rakennustoimikunnan puheenjohtaja Paavola oli todennut, että esimerkiksi Finnairin suurten McDonnell Douglas DC-10 koneiden säännöllinen liikennöinti tuskin tulisi olemaan ainakaan 1970-luvun lopun näkökulmasta tulevaisuudessa todennäköistä Tampereen uudella lentokentällä.[645] Kiitotien rakenteen perusteella sitä kuitenkin pidettiin selvästi Tampereella yhtenä mahdollisuutena, johon haluttiin valmistautua. Samasta tulevaisuuteen valmistumisesta ja kunnollisten pohjatöiden tekemisestä kertoo myös kiitotien päihin suunnitellut suurten lentokoneiden kääntöpaikat, jotka haluttiin pohjien osalta tehdä, mutta oltiin valmiit jättämään päällystämättä.[646]

Kiitotien rakenteesta käyty tekninen keskustelu oli mahdollisesti toiminut tiettyjen väärinymmärrysten värittämänä inspiraationa Matti Hokkasen muistelmissa ja Raimo Seppälän teoksessa mainitulle anekdoottiselle huhulle, joka liittyi Tampere-Pirkkalan lentokentän avajaisiin kutsuvieraat lentäneeseen Finnairin McDonnell Douglas DC-10 koneeseen.

Hokkanen muistelee, että julkisuudessa oli levinnyt epäilyksiä siitä, ettei Tampereen uusi lentokenttä kestäisi Finnairin uusien DC-10 laajarunkomatkustajakoneiden liikennöintiä. Hokkanen spekuloi, että epäilykset olivat mahdollisesti Ilmailuhallituksen liikkeelle laittamia,[647] mutta Seppälän teos ei ottanut kantaa huhujen alkulähteisiin.[648] Seppälä kertoo, että todistaakseen huhut perättömiksi Finnairin pääjohtaja Gunnar Korhonen aikoi lennättää 80 kutsuvierasta yhtiön DC-10 koneella Tampereen uuden lentokentän avajaisiin Tampereen kaupungin 200-vuotispäivänä 1.10.1979.[649] Hokkanen kertoo, että lento toteutettiin ja uusi lentokenttä osoitti täten kestävänsä suurienkin DC-10 koneiden painon.[650]

Hokkasen muistelmissaan esittämät epäilykset Ilmailuhallituksesta tämän kaltaisen huhun levittäjänä on hieman outo, ottaen huomioon, että Ilmailuhallitus

---

[645] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:9, 13.2.1978, s. 2.
[646] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:9, 13.2.1978, s. 2.
[647] Kunttu (toim.), 2009, s. 114.
[648] Seppälä, 1998, s. 215–216.
[649] Seppälä, 1998, s. 215–216.
[650] Kunttu (toim.), 2009, s. 114–115.

oli lentokentän rakennustoimikunnan kanssa jatkuvassa yhteydenpidossa, sekä oli se taho, joka kaikissa vaiheissa tarkisti ja hyväksyi jokaisen lentokenttää koskeneen teknisen suunnitelman.[651] Suunnitelmien käsittelemisen lisäksi Ilmailuhallituksen edustajat suorittivat työmaan valvontaa ja olivat yhtä poikkeusta[652] lukuun ottamatta läsnä jokaisessa työmaakokouksessa.[653]

Ainoaksi mahdolliseksi selitykseksi huhun alkamiselle Ilmailuhallituksen keskuudesta voisi antaa jonkinlainen väärinkäsitys Ilmailuhallituksen ylemmän johdon ja lentokenttätyössä mukana olleiden Ilmailuhallituksen edustajien välillä. Pidän tätä kuitenkin hyvin epätodennäköisenä ja uskon, että huhun esille ottaminen oli Tampereen kauppakamarin historiikissa ja Matti Hokkasen muistelmissa tarinankerronnallinen keino esittää jonkinlainen viimeinen *näpäytys* Tamperelaisten uutta kenttää kannattaneiden toimijoiden näkökulmasta lentokenttätarinan antagonistille Ilmailuhallitukselle. Vastaavien narratiivisten keinojen käyttäminen ja tarinallisten roolien jakaminen on muistitietotutkimuksessa usein tyypillistä erityisesti poliitikkojen ja poliittisten toimijoiden muistelmiin liittyen.[654]

Tamperelaisten silmissä tärkeän sijoituksen tulevaisuuteen tehneen kiitotien pidentämisen perusteena oli käytetty kykyä operoida kentältä tarvittaessa myös suurilla matkustajakoneilla kuten McDonnell Douglas DC-10:llä.[655] Seppälän mukaan Tampere-Pirkkalan lentokentän avajaisiin lentänyt Finnairin DC-10 oli näyttäytynyt alkaneen uuden aikakauden symbolina ja viimeisenä osoituksena pitkään kestäneen lentokenttäprojektin saamisesta valmiiksi.[656]

---

[651] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:7, 9.11.1977, s. 3.
[652] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:2 Työmaakokousten pöytäkirjat No:t 1–21, Työmaakokouspöytäkirja No:11, 19.12.1978, s. 1.
[653] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:2 Työmaakokousten pöytäkirjat No:t 1–21.
[654] Krekola,'"Siitä on lähdettävä, että tähän on tultu", Teoksessa Savolainen & Taavetti (toim.), 2022, s. 489–490.
[655] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan lähetetyt kirjeet, Lentokentän rakennustoimikunnan kirje Tampereen kaupunginhallitukselle Asia: T-P:n lentokentän rakennustyöt, 30.3.1978.
[656] Seppälä, 1998, s. 212.

4.7 Lentokenttä Tampereen voittona ja Ilmailuhallituksen tappiona

Seppälä otti teoksessaan avajaisanekdootin yhteydessä esille myös Ilmailuhallituksen pääjohtajan K.J. Temmeksen.[657] Loppunäytöksen Tampere-Pirkkalan lentokentästä käydylle Tampereen ja Ilmailuhallituksen väliselle vastakkainasettelulle muodostaa Seppälän itsekin kronikaksikin luonnehtimassa teoksessa[658] uuden lentokentän kannattajaksi maalatun Esko Rekolan ja kenttää Seppälän mukaan vastustaneen Kaarlo Jaakko Temmeksen välinen myöhempi julkinen korrespondenssi.

Seppälä kertoo, että Tampere-Pirkkalan lentokentän valmistuessa Ilmailuhallitus oli suhtautunut *karvastellen* Tampereen kaupungin omatoimisuuteen ja valtiovarainministeri Esko Rekolan aktiivisuuteen lentokenttähankkeessa.[659] Seppälä kertoo Rekolan muistelleen, että Ilmailuhallituksen pääjohtaja K.J. Temmes oli laatinut uuden lentokentän avajaisiin silloiselle liikenneministeri[660] Veikko Saarrolle[661] puheen. Puheessa korostettiin, että valmistunut lentokenttä oli täyttänyt sille asetetut *minimivaatimukset*. Seppälä kertoo Rekolan kyselleen ivallisesti Temmekseltä mitä minimivaatimuksilla tarkoitettiin, ja sitä eivätkö lentokentät muka yksinkertaisesti joko täyttäneet tai eivät täyttäneet niille esitettyjä vaatimuksia.[662]

Seppälä toteaa Rekolan ja Temmeksen välisen *kädenväännön* jatkuneen vielä useita vuosia myöhemmin. Syksyllä 1990 jo eläkkeellä ollut Rekola oli Seppälän mukaan kirjoittanut Uusi Suomi -lehden kolumnipalstallaan oman kannanottonsa keskusteluun ajankohtaisena aiheena olleeseen valtion lentokenttätoimintojen yhtiöittämisestä. Kirjoituksessaan Rekola esitti Seppälän mukaan tukensa Ilmailuhallituksen muuttamiselle yhtiömuotoiseksi[663] perustellen sitä muun muassa Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentamisesta esitettyjen

---

[657] Seppälä, 1998, s. 216.
[658] Seppälä, 1998, Takakansipaperin teksti.
[659] Seppälä, 1998, s. 215.
[660] Käyttää vuonna 1970 vanhentunutta nimitystä kulkulaitosministeri: ks. lähde liikenneministeriön historia liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivuilla.
[661] Suomen kansandemokraattista liittoa (SKDL) edustanut Veikko Saarto oli Koiviston toisen hallituksen liikenneministeri 26.5.1979 - 19.2.1982: ks. lähde Veikko Saarron ministerimatrikkeli valtioneuvoston verkkosivuilla.
[662] Seppälä, 1998, s. 216.
[663] Yhtiöittäminen lopulta toteutui. Nykyisin Ilmailuhallituksen lentokenttien hallintoon liittyvässä roolissa on valtion omistama Finavia Oyj: ks. lähde Ilmailuhallituksen historia Finavian verkkosivuilla.

kustannusarvioiden ja lopullisen toteutuneen hinnan ristiriidalla. Tampereen uusi lentokenttä oli tullut Rekolan mukaan merkittävästi halvemmaksi, kun Ilmailuhallituksen sijaan rakennusvastuuseen oli laitettu Tampereen kaupunki ja yksityiset urakoitsijat.[664]

Seppälä kertoo, että paria viikkoa myöhemmin Uusi Suomi oli julkaissut Ilmailuhallituksen entisen pääjohtajan Temmeksen pitkän vastineen Rekolan kirjoitukselle. Kirjoituksessaan Temmes kuvaili Tampere-Pirkkalan lentokenttää vain *juuri-ja-juuri* lentoturvallisuusvaatimukset täyttäväksi, yleisöä huonosti palvelevaksi ja *riisutuksi* lentokentäksi. Seppälän mukaan Temmes kertoi, että Ilmailuhallitus oli joutunut vuosittain parantelemaan Tampere-Pirkkalan kenttää niin rakennusten kuin muunkin infrastruktuurin osalta.[665]

Seppälän esittelemät kirjoitukset Esko Rekolalta ja K.J. Temmekseltä vahvistivat Seppälän teoksen ja Matti Hokkasen muistelmien luomaa kuvaa näiden Tampere-Pirkkalan lentokenttähankkeen kannalta keskeisten henkilöiden näkemyksistä. Tampereen lentokenttähankkeen toteutuminen nähtiin tamperelaisten toimijoiden näkökulmasta voittona. Matti Hokkanen luonnehti hänen osaltaan koko 1970-luvun kestänyttä lentokenttäprojektia opetuksena peräänantamattomuuden ja omatoimisuuden merkityksellisyydestä niin Tampereen seudun alueellisella kuin paikallisellakin tasolla. Hokkasen mukaan hanke oli korostanut yhteistyökumppanuuden merkitystä myös koko valtakuntaa koskeneessa politiikassa.[666]

Seppälän esille tuoman Temmeksen mielipidekirjoituksen perusteella,[667] voidaan esittää Ilmailuhallituksen sekä Temmeksen henkilökohtaisen mielipiteen olleen Tampereen uutta lentokenttää kohtaan negatiivinen. Negatiivisuuden syynä ei kuitenkaan todennäköisesti ollut juuri Tampereeseen kohdistunut antipatia, kuten Tampereen paikallisten toimijoiden narratiivien perusteella saatettiin välillä antaa ymmärtää,[668] vaan Ilmailuhallituksen valtakunnallisten tason intressit ja kehittämisen painopisteet koko Suomen lentokenttäverkoston hallinointiin ja ylläpitoon liittyen.[669]

---

[664] Seppälä, 1998, s. 216.
[665] Seppälä, 1998, s. 216.
[666] Kunttu (toim.), 2009, s. 115.
[667] Seppälä, 1998, s. 216.
[668] Uolamo, 2004, s. 250.
[669] Nevalainen, ’Liikenne, talous ja teknologia’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.), 2020, s. 128–129.

Ilmailuhallituksen lentokenttäpolitiikassa Suomen päälentokentän Helsinki-Vantaan kehittäminen oli selkeästi ensi sijassa 1970-luvulla,[670] ja Suomen lentoliikenteen kokonaiskuvasta päätellen myös myöhempinä aikoina aivan nykypäivään asti.[671] Suomen lentoliikenteen keskittymisestä Helsinki-Vantaan lentokentälle kertoo kiistattomasti sen ylivoimainen prosenttimäärällinen osuus koko maan lentoliikenteessä kuljetettujen matkustajien ja rahdin määrästä. 2010-luvun lopun tilastoissa Helsinki-Vantaan lentokentän kautta kulki yli 90 % kaikesta Suomessa kuljetetusta lentorahdista ja yli 80 % kaikista lentoliikenteen matkustajista.[672]

Suomen seuraavaksi vilkkaimpien yksittäisten lentokenttien osuus kokonaismääristä on ollut korkeimmillaan vain noin parin prosentin luokkaa. Pohjois-Suomen kenttien liikennemääriä ovat auttaneet ajoittain matkailusesonkien mukanaan tuomat turistit ja esimerkiksi Tampere-Pirkkalan lentokentän tapauksessa liikennettä ovat kentän myöhemmissä vaiheissa piristäneet ulkomaisten halpalentoyhtiöiden reitit, mutta nekään eivät ole mahdollistaneet merkittävää kilpailua Helsinki-Vantaan lentoliikennemäärien kanssa.[673]

Ottaen huomioon Ilmailuhallituksen prioriteetit ja sekä koko Suomen lentokenttäverkostoon käytettävissä olevan määrärahan rajallisuus, Ilmailuhallitus ja K.J. Temmes eivät todennäköisesti halunneet ainakaan siviili-ilmailun näkökulmasta, että Tampereelle rakennettaisiin heidän *vaivoikseen* valtion omistukseen tuleva lentokenttä. Temmeksen mielipidekirjoituksessaan kertoman mukaan Ilmailuhallitus oli joutunut omalla kustannuksellaan myöhemmin jatkuvasti parantamaan ja lisärakentamaan Tampere-Pirkkalan lentokenttää omien vaatimustensa mukaiseksi,[674] sen jälkeen, kun kentän rakennuttaja Tampereen kaupunki oli sen Ilmailuhallitukselle luovuttanut.[675]

---

670 Kunttu (toim.), 2009, s. 82–83.
671 Nenonen & Peltola, ’Teollisuusyhteiskunnan perintö’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.) 2020, s. 101–104.
672 Nenonen & Peltola, ’Teollisuusyhteiskunnan perintö’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.) 2020, s. 104.
673 Nenonen & Peltola, ’Teollisuusyhteiskunnan perintö’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.) 2020, s. 104.
674 Seppälä, 1998, s. 216.
675 Esimerkiksi lentoasemarakennusten töiden tullessa pääosin valmiiksi kaupunki luovutti rakennuksen Ilmailuhallitukselle, joka jatkoi lisätöiden teettämistä omaan laskuunsa, vaikka kaupungin vastuulla olleet työt eivät olleet vielä kokonaisuudessaan valmistuneet muualla

Ilmailuhallitus huolehti lentokenttien ylläpidosta itse asettamiensa standardien mukaisesti. Temmeksen kertoman perusteella voidaan argumentoida, että Ilmailuhallitus päätyi vuosien saatossa omien määräystensä ja ohjeistustensa velvoittamana rakentamaan Tampere-Pirkkalan kentästä lopulta valtion ja Tampereen kaupungin välisissä järjestelyissä valtuutettua noin 25,5 miljoonan markan tarkastettua rakennuttamissopimusta[676] kalliimman ja lähempänä omia 78 ja 97 miljoonan markan kustannusarvioita[677] olevan lentokentän. Nämä 78 ja 97 miljoonan markan kustannusarviot olivat olleet syy, minkä perusteella Temmeksen Ilmailuhallitus oli itse ollut alun perin vastahakoinen koko hankkeeseen ryhtymiseen.[678]

Temmeksen aikoinaan esittämää kustannusarvioita Ilmailuhallituksen itse itselleen rakennuttamasta lentokentästä[679] voidaan pitää Temmeksen itse kuvailemien Tampere-Pirkkalan lentokentän myöhempien vaiheiden[680] perusteella, joko itseään toteuttaneena ennustuksena, tai kokeneen ja lentokenttiin hyvin perehtyneen virkamiehen rehellisenä arviona kaikesta toimivan ja kunnollisen lentokentän vaatimasta työstä ja rahoituksesta. Tampere-Pirkkalan lentokentän voidaan kuitenkin todeta aiheuttaneen joka tapauksessa Ilmailuhallitukselle sen itsensä kannalta epätoivottuja kustannuksia, vaikka Ilmailuhallituksen lopulta aikojen saatossa Tampere-Pirkkalan lentokenttään käyttämistä varoista voi olla hankalaa tehdä pätevää arviota.

4.8 Mitä uusi lentokenttä lopulta maksoi valmistuessaan?

Seppälän teoksen ja Hokkasen muistelmien esittämät luvut Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentamisen hinnasta, eivät vastaa tarkasti lentokentän alkuperäisiä eivätkä toteutuneita kustannusarvioita tai hintakattoja. Hokkasen muistelmissa Perusyhtymä Oy oli tarjoutunut rakentamaan uuden lentokentän

---

kenttäalueella: TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:18, 10.9.1979, s. 2.

[676] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Kokouskutsut ja esityslistat, Esityslista Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan 7.1.1982 järjestettävälle kokoukselle, s. 1–2.

[677] Seppälä, 1998, s. 212–215.

[678] Kunttu (toim.), 2009, s. 113.

[679] Seppälä, 1998, s. 212–215.

[680] Seppälä, 1998, s. 212.

noin 20 miljoonalla ja Hokkanen mainitsee myös valtiovarainministeri Rekolan esittäneen hankkeelle noin 30 miljoonan enimmäisrahoituksen.[681]

Seppälän teoksen mukaan 1970-luvun loppupuoliskolla rakennusalan hiljaisen kysynnän vaivaama Perusyhtymä Oy oli tarjoutunut rakentamaan uuden lentokentän 17,7 miljoonalla markalla. Seppälä mainitsi, että tarjoukseen sisältyi lentokentän kiitotien ja asematason rakentaminen.[682] Seppälä kertoo myöhemmin, että Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustyöt olisivat lopulta maksaneet yhteensä noin 22 miljoonaa markkaa. Tämä hinta koostui Seppälän mukaan noin kolmen miljoonan markan hintaisesta kevyestä siviililentoaseman matkustajaterminaalirakennuksesta ja 19,3 miljoonaa markan arvoisista muista lentokenttätöistä.[683]

Käsitellessään lentokentän rakennuskustannuksia Seppälä oli erotellut lentokentän liikennealueiden infrastruktuurin, kuten kiitotien ja asematason hinnan, lentokentän rakennusten hinnoista.[684] Syynä tälle esitystavalle saattoi olla Tampereen seudun toimijoiden intressien korostaminen uutta lentokenttää kohtaan. Lentokenttähankkeessa tamperelaisia oli kiinnostanut nimenomaisesti kentän kiitotieinfrastruktuurin tekeminen laajemmassa mitassa tulevaisuutta ajatellen.[685] Kentän kustannuksissa erotellut tilapäisiksi tarkoitetut rakennukset, näyttäytyivät kentän rakennuttaneen Tampereen kaupungin, sekä Seppälän teoksen edustaman Tampereen kauppakamarin silmissä todennäköisesti toissijaisina. Korostaakseen Tampereen tekemiä *hyviä kauppoja*[686] uuden lentokentän rakentamisen suhteen Seppälän intressissä oli varmaankin teosta kirjoittaessaan tuoda esille erityisesti lentokentän rakentamisen edullisina pidettyjä kustannuksia.[687]

Mielenkiintoisesti Seppälän teos ja Hokkasen muistelmat eivät vaikuta huomioineen Tampere-Pirkkalan lentokentän kiitotien pidentämistä kesken rakennustöiden eikä sen aiheuttamia lisäkustannuksia niin valtiolle kuin

---

681 Kunttu, (toim.), 2009, s. 113–114.
682 Seppälä, 1998, s. 214.
683 Seppälä, 1998, s. 215.
684 Seppälä, 1998, s. 214–215.
685 TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan lähetetyt kirjeet, Lentokentän rakennustoimikunnan kirje Tampereen kaupunginhallitukselle, Asia: T-P:n lentokentän rakennustyöt, 30.3.1978.
686 Fraasi esiintyy Seppälän käyttämässä väliotsikossa: ks. lähde Seppälä, 1998, s. 214.
687 Seppälä, 1998, s. 214–215.

Tampereen kaupungillekaan.[688] Valtion ja Tampereen kaupungin välisen alkuperäisen sopimuksen mukainen perussumma 22,3 miljoonan markkaa maksettiin lopulta korkoineen Tampereen kaupungille sopimuksessa olleen maksusuunnitelman mukaisesti.[689]

Valtion ja Tampereen kaupungin välisen sopimuksen tarkastamisten ja säätämisten jälkeen valtion maksettavaksi tuli lopulta kaikkineen yhteensä 25 340 000 markkaa. Tämä jäi noin 24 000 markan verran alle valtion indeksikorotukset huomioon ottaen laskelmoidun lentokenttähankkeen hintakaton, joka oli esitetty 25 364 000 markaksi.[690] Valtion ensimmäinen 2 800 000 markan lentokentän rakennustöiden maksuerä oli maksettu Tampereen kaupungille kesäkuun 1978 loppuun mennessä,[691] ja viimeiset valtion maksettavaksi tulleet noin kolme miljoonaa markkaa päätyivät Tampereen kaupungille kesäkuun 1982 aikana.[692] Tampereen kaupunki sai siis valtiolta lentokentän rakennushankkeessa *omansa pois* lopulta varsin nopeasti.

Tampereen kaupunki, jonka nimissä lentokentän rakentamiseen tarkoitetut varat oli lainattu rahoituslaitoksilta, antoi hankkeen käyttöön lopulta suuremman rahasumman, kuin mitä valtio oli lupautunut maksamaan myöhemmin takaisin. Seppälän teoksessa Tampereen lentokenttähankkeelle edullisen lainan antajaksi mainittiin Yhdyspankki, joka oli ollut Seppälän mukaan Tampereen kaupungille jo aiemmin merkittävä rahoituspankki ja kumppani.[693] Rakennustoimikunnan pöytäkirjojen mukaan yhden pankin sijasta suunnitelmana oli kenttätöiden rahoituksen järjestäminen useamman neuvotteluihin osallistuneen rahoituslaitoksen kontribuutioilla.[694]

---

[688] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:13, 28.8.1978, s. 1–2.
[689] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Kokouskutsut ja esityslistat, Esityslista Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan 7.1.1982 järjestettävälle kokoukselle, s. 1–2.
[690] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Kokouskutsut ja esityslistat, Esityslista Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan 7.1.1982 järjestettävälle kokoukselle, s. 1–2.
[691] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:12, 29.5.1978, s. 5.
[692] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Kokouskutsut ja esityslistat, Esityslista Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan 7.1.1982 järjestettävälle kokoukselle, s. 1–2.
[693] Seppälä, 1998, s. 214.
[694] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:2, 9.6.1977, s. 3.

Tampereen kaupungin Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnalle myöntämien varojen todettiin olleen kokonaisuudessaan noin 27 800 000 markkaa, joista käyttämättä oli rakennustoimikunnan lopetellessa toimintaansa vuoden 1982 tammikuussa 21 771 markkaa.[695] 27,8 miljoonan markan summaan sisältyi Tampereen kaupungin maksettavaksi jäänyt 40 % osuus kiitotien pidentämiseen liittyneistä kustannuksista.[696] Rakennustoimikunta arvioi, viimeisen kokouksessansa,[697] että jäljellä olevia kustannuksia oli vielä noin 21 000 markan edestä.[698] Näin ollen toimikunta katsoi, että kaupungin myöntämistä määrärahoista noin 700 markkaa tulisi säästymään ja hanke tulisi täten kokonaisuudessaan toteutumaan myönnettyjen varojen puitteissa.[699]

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan esittämiin lukuihin ei ollut laskettu mukaan valtion omalla rahoituksella rakennustöiden aikana tekemiä hankintoja ja muita niihin liittyviä kustannuksia. [700] Näihin hankintoihin lukeutuivat muun muassa siviili-ilmailusta vastanneen Ilmailuhallituksen hankkimat lentokenttävalojärjestelmät sekä ilmailun tarvitsemat viesti- ja navigaatiojärjestelmät ja sekä kentän sotilasilmailusta vastanneen Ilmavoimien järjestämä tutkalaitteisto ja muut sotilasilmailuun liittyvät lennonvarmistuslaitteet.[701]

---

[695] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Kokouskutsut ja esityslistat, Esityslista Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan 7.1.1982 järjestettävälle kokoukselle, s. 1–2.
[696] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:13, 28.8.1978, s. 1–2.
[697] Tampere Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan arkistoista löytyi 6.5.1977 ja 26.6.1980 väliseltä ajalta kokonaiset kokouspöytäkirjat No:1–20. Kansiossa oli käsin kirjoitettu paperi, jossa kerrottiin pöytäkirja-aineistolle tehdystä tarkistuksesta 12.3.1985. Tarkastuksen mukaan aineistosta ei puuttunut pöytäkirjoja ja eikä pykäliä, joita ilmoitettiin olevan yhteensä 206: ks. lähde TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Pöytäkirjakansio.
[698] Pöytäkirja aineistosta kuitenkin puuttui selvästi ainakin 7.1.1982 pidetyn toimikunnan viimeisen kokouksen pöytäkirja. Tämän kokouksen ajankohta ja sisältö selvisivät sitä varten tehdyn esityslistan ja kutsujen löytyessä muualta rakennustoimikunnan aineiston joukosta: ks. lähde TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Kokouskutsut ja esityslistat, Esityslista Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan 7.1.1982 järjestettävälle kokoukselle.
[699] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Kokouskutsut ja esityslistat, Esityslista Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan 7.1.1982 järjestettävälle kokoukselle, s. 1–2.
[700] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:18, 10.9.1979, s. 3–5.
[701] Tuominen, 'Pirkkalan lentokenttä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 248.

Lentokentän vaiheita Ilmavoimien näkökulmasta seuranneen Timo Tuomisen mukaan valmistuessaan yhdistetyksi sotilas- ja siviililentokentäksi Tampere-Pirkkalan lentokenttä sai tavallista monipuolisemman lennonvarmistuslaitteiston.[702] Näiden valtion töiden ja hankintojen aiheuttamien kustannusten hinnan voidaan arvioida olleen todennäköisesti miljoonissa markoissa. Näihinkään vielä sisältynyt lentokentän yhteyteen rakennetun sotilastukikohdan rakentamisen ja Ilmailuhallituksen myöhemmin tekemien kentän parannusten 1980-luvun ja 1990-luvun aikana aiheuttamia kustannuksia, joiden kohdalla puhutaan varmasti kymmenistä tai sadoista miljoonista markoista.

4.9 Tampere-Pirkkalan lentokenttä avautuu keskeneräisenä

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustyöt kestivät lopulta noin kaksi kokonaista vuotta töiden aloituksesta vuoden 1977 lokakuun puolesta välissä[703] uuden lentokentän avautumiseen liikenteelle lokakuun ensimmäinen päivä vuonna 1979[704]. Liikenteelle avautuminen syksyllä 1979 ei kuitenkaan tarkoittanut, että lentokenttä oli valmis ja kaikki lentokentällä valtion ja Tampereen kaupungin välillä sovitut työt olivat valmiina.

Kaikki lentoliikenteen kannalta välttämättömät työt oli saatu päätökseen kentän aloittaessa liikenteen 1.10.1979 aiemmin sovitun aikataulun mukaisesti ja rakennettu lentokenttä oli samalla luovutettu Ilmailuhallituksen hallintaan.[705] Välttämättömien töiden kategorioita olivat olleet lennonvarmistuslaitteet, kentän kiitotie, lentoliikennealueet, sekä kentän siviililentoaseman piha- ja pysäköintialueet. Liikenteelle avautumisen jälkeen lentokentän rakennustyömaahan kuului vielä useita keskeneräisiä töitä ja viimeistelyjä, joista osa tultaisiin tekemään loppuun vasta vuoden 1980 aikana.[706]

---

[702] Tuominen, 'Pirkkalan lentokenttä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 248.
[703] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:7, 9.11.1977, s. 1.
[704] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:2 Työmaakokousten pöytäkirjat No:t 1–21, Työmaakokouspöytäkirja No:20, 19.9.1979, s 2.
[705] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:19, 21.1.1980, s. 1–2.
[706] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:19, 21.1.1980, s. 1–2.

Rakennustoimikunta totesi, että vaikka päätavoite, eli kentän avautuminen liikenteelle lokakuun alussa 1979, toteutui aikataulussa, monien jälkitöiden suorittamisessa oli jääty pahasti aikataulusta jälkeen. Rakennustoimikunnan mukaan viivästymisen syy oli urakoitsijan hidastunut työtahti kentän avauduttua, osan työvoimasta siirryttyä yhtiön muille työmaille.[707] Ennen lentokentän avautumista Perusyhtymä Oy oli pysynyt hyvin kiinni aikatauluissa ja vaikutti siltä, että yhtiö oli sitoutunut nimenomaan keskittämään kaikki tarvittavat resurssinsa kentän rakentamiseen avajaiskuntoon sovittuun päivämäärään mennessä.

Lentokentän rakennustyöt oltiin saatu aloitettua aikataulussa syksyllä 1977[708] ja ne olivat edenneet pääosin sovitun aikataulun mukaisesti yli hankkeen toteutuksen puolivälin.[709] Kesällä 1979 joidenkin Ilmailuhallituksen laitteiden asennusta varten tehtävien töiden osalta oltiin jääty kolmesta neljään viikkoa jälkeen työmaa-aikataulusta, mutta urakoitsija Perusyhtymä Oy lupautui kuromaan myöhästymisen riittävän ajoissa kiinni, jotta lentokentän avajaisia ei tarvitsisi siirtää.[710] Heinäkuun runsaiden sateiden kerrottiin aiheuttaneen ongelmia ja viivästyttäneen kiitotien päällystystöitä, mutta kuivan syksyn takia töiden aikatauluja oli kuitenkin voitu ottaa kiinni ja valmistumisen voitiin silti nähdä tapahtuvan aikataulussa.[711]

Lentokentän lentoasemarakennuksen ja työkonesuojan lentokenttäurakan mukaiset rakennustyöt tulivat valmiiksi elokuussa ja ne vastaanotettiin 31.8.1979. Rakennukset luovutettiin Ilmailuhallitukselle, joka teetti niihin vielä omia töitään. Rakennusten valmistumisen jälkeen niiden osalta voitiin suorittaa viimeiset maksut urakoitsijalle, vaikka rakennusten sopimusperusteinen takuuaika alkoi vasta koko lentokenttäurakan valmistuttua.[712] Ilmailuhallitus oli lentokenttätöiden loppuvaiheessa esittänyt vielä muutamia tarvitsemiaan kentän toiminnan

[707] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:19, 21.1.1980, s. 2.
[708] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:7, 9.11.1977, s. 1.
[709] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:16, 21.3.1979., s 1.
[710] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:17, 11.6.1979, s. 1.
[711] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:18, 10.9.1979, s. 1.
[712] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:18, 10.9.1979, s. 2.

kannalta välttämättömiä lisätöitä suoritettavaksi valtion ja Tampereen kaupungin välisen sopimuksen puitteissa.[713]

Tampereen kaupungin edustajat olivat näiden töiden teettämisestä kieltäytyneet, koska niistä ei ollut tehty mitään ennakkoilmoitusta, jotta niiden suorittamiseen olisi voitu varautua niin käytännöllisten kuin rahoituksellisten seikkojen kannalta. Valtio oli ollut tarkka Tampereen kaupungin johtamalle hankkeelle asetetusta kulukatosta, joten sitä ei sopinut suunnittelemattomienkaan töiden suorittamisella ylittää.[714]

Tämä myöhään tullut esitys oli varmasti osaltaan aiheuttanut jännitteitä Ilmailuhallituksen ja Tampereen kaupungin välille. Asian kiireellisyydestä ja välttämättömyydestä johtuen Ilmailuhallitus tilasi töiden suorittamisen heti urakoitsijalta ja niiden sisällyttämisestä lentokentän rakennuskustannuksiin tultiin päättämään, kun sopimuksen kustannuskatosta saataisiin selvyys.[715]

Tampereen kaupungin ja valtion välisen sopimuksen mukaiset viimeistelytyöt ja niiden jälkitarkastukset eivät olleet valmistuneet viivästysten takia sovitun aikataulun mukaisesti.[716] Kaikkien lentokenttätöiden kahden vuoden takuuaika katsottiin alkaneeksi 15.10.1979 viimeisten töiden suorittamisen ollessa vielä osittain kesken. Kenttätöiden jälkitarkastus pidettiin 23.6.1980, ja siinä todettiin, muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta, että kaikki lentokenttäalueen keskeneräiset työkohteet oli suoritettu loppuun. Poikkeuksia olivat esimerkiksi olleet kenttäalueella kulkevan kaapelitunnelin kuivaus, kentän itäisen pelastuspalvelutien alitse kulkevan ojanrummun rakentaminen ja nurmialueiden istutukset. Urakoitsija lupautui hoitamaan nämä vähäisiksi katsotut huomautusasiat kuntoon alkusyksyn 1980 aikana.[717]

Lentokentän myöhemmässä takuutarkastuksessa oli löytynyt enää pieniä puutteita, joiden korjaaminen oli sovittu urakoitsijan kanssa lokakuun 1981 loppuun mennessä ilman, että oli nähty tarvetta enää varsinaisen

---

[713] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:18, 10.9.1979, s. 3–4.
[714] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:18, 10.9.1979, s. 3–4.
[715] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:18, 10.9.1979, s. 4–5.
[716] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:19, 21.1.1980, s. 2.
[717] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:20, 26.6.1980, s. 2.

uudelleentarkastuksen järjestämiselle. Korjattujen kohteiden tarkastaminen oli annettu tässä kohtaa kentän hallinnosta vastaavan Ilmailuhallituksen ja urakoitsijan välisenä hoidettavaksi, ja nämä olivat suorittaneet tarkastukset hyväksytysti loppuun 2.11.1981. Esitetyt puutteet oli todettu korjatuiksi, joten Perusyhtymä Oy:n kaikki takuuaikaiset velvollisuuden Tampereen kaupungille ja kaupungin velvollisuudet valtiolle todettiin hoidetuiksi.[718]

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustöiden aikana Tampereen kaupunki oli myös erillisellä sopimuksella teettänyt tulevan lennoston alueella puolustusministeriölle tehtäviä töitä, jotka oli osapuolten välisessä sopimuksessa katsottu maksuna muun muassa puolustusministeriön omistamista rakennuksista Härmälän lentokentällä, jotka oltiin siirtämässä Tampereen kaupungin omistukseen vanhan lentokenttäalueen uudelleen kaavoittamista varten. Tampereen kaupunki rakennutti Perusyhtymä Oy:llä 2,7 miljoonan markan edestä lentokentän yhteyteen tulevan lennoston tukikohdan alueelle johtavia rullausteitä ja Ilmavoimien käyttöön tulevia koneiden seisontapaikkoja.[719] Työt suoritettiin muiden lentokenttätöiden loppuvaiheessa ja ne kestivät hieman muita töitä pidempään vuoteen 1981 asti.[720]

Puolustusministeriölle tehtyjen töiden takuuajan päättävässä tarkastuksessa 5.11.1981 ei ollut noussut huomautettavaa, joten rakennustoimikunta esitti, että kaupungin velvoitteet myös puolustusministeriötä kohtaan voitiin katsoa takuuajankin osalta täytetyiksi. Rakennustoimikunta päätti viimeisen kokouksensa esityslistan perusteella[721] esittää Tampereen kaupunginhallitukselle toimikunnan työn lopettamista tammikuussa 1982, koska se katsoi työnsä tulleen kokonaisuudessaan tehdyksi.[722]

---

[718] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Kokouskutsut ja esityslistat, Esityslista Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan 7.1.1982 järjestettävälle kokoukselle, s. 1.
[719] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:16, 21.3.1979, s. 4.
[720] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Kokouskutsut ja esityslistat, Esityslista Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan 7.1.1982 järjestettävälle kokoukselle.
[721] Kokouspöytäkirja aineistosta puuttui vuonna 1985 tehdystä tarkastuksesta huolimatta ainakin tämän viimeisen kokouksen pöytäkirja tammikuulta 1982, jos sitä koskaan asianmukaisesti laadittiin: ks. lähde TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Pöytäkirjakansio.
[722] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Kokouskutsut ja esityslistat, Esityslista Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan 7.1.1982 järjestettävälle kokoukselle, s. 2.

Puolustusministeriö oli aloittanut Tampereen kaupungin teettämien lentokenttätöiden loppuvaiheessa omat rakennustyönsä tulevan Satakunnan lennoston sotilasalueella, joka sijaitsee Tampere-Pirkkalan lentokentän eteläisellä laidalla.[723] Tampereen seutukaavaliitto totesi, että Tampere-Pirkkalan lentokentän yhteyteen rakennettava Ilmavoimien lentotukikohta ja varuskunta oli puolustusministeriön hallinnonalalle vaikutuksiltaan ja kustannuksiltaan merkittävin rakennuskohde Pirkanmaalla 1980-luvulla. Vuoden 1981 arvioissa rakennustöiden ennustettiin kestävän koko 1980-luvun ajan ja maksavan valtiolle noin 100 miljoonaa markkaa.[724]

Vuoteen 1985 mennessä alueelle oli rakennettuna Porista muuttavien joukkojen sekä lentokaluston toiminnan mahdollistaneet toimitilat.[725] Vuoden 1985 kesällä Satakunnan lennoston pääjoukko muutti pysyvästi Porista uuteen Pirkkalaan rakennettuun tukikohtaan. Lennoston muutto uusiin varta vasten tehtyihin tiloihin mahdollisti lennoston toiminnan uudenlaisen kehittämisen. Porissa lennoston pääkalustona olivat toimineet vain Hawk-suihkuharjoituskoneet, vaikka merkittävä osa Suomen talouselämästä ja väestöstä, mukaan lukien pääkaupunkiseutu, kuuluivat virallisesti Satakunnan lennoston vastuualueelle.[726]

Varsinaisten torjuntahävittäjien puutteen korjaamiseksi Ruotsista hankittiin käytettynä lisää Draken-hävittäjiä, jotka Satakunnan lennosto sai käyttöönsä Pirkkalaan muuton yhteydessä kesällä 1985. Satakunnan lennoston avainhenkilöstö hankki vuosien 1984–1985 aikana tyyppikoulutuksen Draken-hävittäjiin Lapin lennostossa ja operatiivinen toimintavalmius Pirkkalassa saavutettiin vuoden 1986 loppuun mennessä.[727] Lennoston tukikohdassa tehdyt rakennustyöt jatkuivat niitä aikoinaan seuranneen Timo Tuomisen mukaan lähes yhtäjaksoisesti yli kahden vuosikymmenen ajan, viimeisten rakennusten valmistuessa vastaanottamaan lennoston uudet F-18 Hornet -hävittäjät ensimmäisenä Suomessa vuonna 1996.[728]

---

[723] Tuominen, 'Pirkkalan lentokenttä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 248.
[724] TSKL, Pirkanmaan toteuttamisohjelma 1981–1986, Julkaisu B 106, 1981. Kohta 5.3. s. 7.
[725] Tuominen, 'Pirkkalan lentokenttä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 248.
[726] Satakunnan lennoston historia Puolustusvoimien verkkosivuilla.
[727] Satakunnan lennoston historia Puolustusvoimien verkkosivuilla.
[728] Tuominen, 'Pirkkalan lentokenttä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 248.

Raimo Seppälä muistuttaa, että Tampere-Pirkkalan uusi lentokenttä rakennettiin parantamaan Tampereen seudun kansainvälisiä liikenneyhteyksiä, jotka olivat olleet alueen heikko kohta. Raimo Seppälän mukaan liikenne uudella lentokentällä oli ensimmäisen kymmenen toimintavuoden aikana kasvanut kolminkertaiseksi Tampereen aiempiin lukuihin verrattuna.[729] Seppälä nostaa teoksessaan esille ministeri Esko Rekolan katsauksen Tampere-Pirkkalan vaiheisiin 1990-luvun lopulla. Rekola korosti, että vaikka kenttä oli toteutettu aluksi 1970-luvulla vain välttämättömien vaatimusten täyttämiseksi, joista pääasiallisin oli suihkumatkustajakoneiden liikennöinnin mahdollistaminen[730], oli sitä jälkikäteen myöhemmin laajennettu[731] ja parannettu uudella *komealla* asemarakennuksella[732] 1990-luvun puolivälissä.[733]

[729] Seppälä. 1998, s. 267.
[730] Seppälä, 1998, s. 216.
[731] Pirkkalan lentokentän lähialueen 1:20 000 mittakaavan kartat vuosilta 1961, 1975, 1980, 1991, 1998, 2006, 2017 ja 2023: ks. lähde Maanmittauslaitoksen kartat vanhatkartat.fi palvelussa.
[732] Viittaa kesäkuun 1996 alkuun mennessä valmistuneeseen uuteen Terminaali 1:n: ks. lähde Horsma-aho, 'Kansalaismielipiteitä lentokentästä', Teoksessa Horsma-aho & Taberman (toim.), 1997, s. 252.
[733] Seppälä, 1998, s. 216.

5 LOPPUPÄÄTELMÄT

Tampere-Pirkkalan lentokentän 1950-luvulta 1980-luvun alkupuolelle kestäneen rakennushankkeen ensimmäisen vaiheen voidaan todeta olleen niin liikenteellisesti, sotilaallisesti, taloudellisesti kuin poliittisestikin merkittävä ja tärkeä yhteiskunnallinen hanke niin Tampereen seudun kuin koko Suomen näkökulmasta. Hankkeeseen kului lopulta aikaa kokonaisuudessaan yli neljännesvuosisadan verran eli noin kaksikymmentäviisi vuotta ensimmäisten tutkimusten alusta kentän valmistumiseen. Itse lentokentän rakennustyöt saatiin tehtyä valmiiksi muutamassa vuodessa rakennustöiden aloittamisesta, vaikka päätös lentokentän rakentamisesta oli vienyt ensin noin viisitoista vuotta ja suunnittelu sekä rakentamisesta sopiminen päälle viisi vuotta aikaa.

Lähdin tarkastelemaan Tampere-Pirkkalan lentokenttähankkeen historiaa niin aikaisemmin käytännössä tutkimattoman aiheen tiedontuottamuksellisesta näkökulmasta kuin vahvasti aiheen vahvan moniäänisyyden ja poliittisuuden vaatimasta kriittisestä näkökulmastakin. Tutkielmani pääotsikko *Käytännöllistä tarvetta, monimutkaista byrokratiaa ja suuria haaveita* tiivistää keskeisimmät johtopäätökseni Tampere-Pirkkalan lentokenttähankkeen tapahtumista ja niihin liittyneiden monien eri toimijoiden esittämistä näkökulmista.

Uudelle lentokentälle nähtiin 1970-luvulle tultaessa Tampereen seudulla käytännöllinen tarve.[734] Tampereen vanhaa Härmälän lentokenttää pidettiin niin paikallisella kuin valtiollisella tasolla riittämättömänä tyydyttämään Suomen toiseksi merkittävimmän väestöllisen ja taloudellisen keskittymän moderneja liikenteellisiä tarpeita,[735] vaikka näkökulmia uuden lentokentän tarpeettomuudesta matkustajaliikenteen kannalta esitettiinkin perustuen Tampereen sijaintiin alle 200 kilometrin päässä pääkaupunkiseudun suurlentokentästä.[736] Siviiliyhteiskunnan kanssa samaan aikaan myös Suomen

[734] Kunttu (toim.), 2009, s. 111.
[735] Uolamo, 2004, s. 150 ja Seppälä, 1998, s. 134–136.
[736] Kunttu, (toim.), 113 ja Uolamo, 2004, s. 122–124.

Puolustusvoimat olivat pitkään kokeneet tarvetta Ilmavoimien Satakunnan lennoston sijoittamiseen tarkoituksellisesti rakennettuihin tiloihin Ilmavoimille strategisesti tärkeäksi koetulle paikalle Tampereen seudulle keskelle lennoston vastuualueella olevaa eteläistä Suomea.[737]

Tampere-Pirkkalan lentokentän rakentamiseen johtaneessa prosessissa oli mukana poliittisten näkökulmien ohella runsaasti erilaista valtiollista byrokratiaa, joka nähtiin ajoittain esteenä tai hidasteena uuden lentokentän rakentamiselle. Monesti myös rahoitukseen ja sen puutteeseen sidottu tarkasti ohjeistettu virkamiestyö eteni suuren työmäärän takia välillä hitaasti. Tampereen paikallisen tason toimijoiden näkökulmasta Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustöiden kannalta ongelmalliseksi muodostui erityisesti valtion lentokentistä vastanneen Ilmailuhallituksen monimutkainen ja välillä hidas byrokratia. Tampereen paikallisten toimijoiden narratiiveja esille tuoneet muistelut[738] tekivät lentokenttähankkeen vaiheista paljon jyrkempiä tulkintoja tapahtuneesta kuin mitä arkistomateriaalien ja aikalaisdokumentteihin kautta tuli ilmi.

Vaikka voidaan argumentoida Ilmailuhallituksen johdon suhtautuneen myös hankkeeseen ajoittain negatiivisesti,[739] voidaan osa Tampereen paikallisten toimijoiden Ilmailuhallitusta koskeneista negatiivista näkökulmista perustaa asioiden huolellisesti sääntöjen mukaan tekemiseen keskittyneen ilmailuviranomaisen byrokraattisesta kankeudesta tehtyyn ylitulkintaan. Ilmailuhallitus, Tampere-Pirkkalan lentokentän lopullisena hallinnoijana, halusi varmistua valmistuvan lentokentän toiminnallisuudesta ja mukautumisesta voimassa olleisiin säädöksiin,[740] mikä saatettiin välillä nähdä varsinkin hankkeessa päättäväisesti ja suoraviivaisesti toimineen Tampereen kaupungin johdon näkökulmasta tarpeettomana hidasteluna.

Varsinkin Tampereen seudun paikallisten toimijoiden keskuudessa oli uuden lentokentän suunnitelmia kohtaan varsinaisia visionäärejä,[741] kuten

---

[737] Seppälä, 1998, s. 212 ja TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 2.1 Liikenne-ennusteet, s. 4.
[738] Seppälä, 1998 ja Kunttu (toim.)
[739] Kunttu (toim.), 2009, s. 111.
[740] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirja No:8, 2.1.1978, s. 4 & 1:2 Työmaakokousten pöytäkirjat No:t 1–21, Työmaakokouspöytäkirja No:1, 9.12.1977., s 2–3.
[741] Kaupunginjohtaja Pekka Paavola oli merkittävä myötävaikuttaja monissa Tampereen merkittävissä hankkeissa kuten Hervannan lähiökaupunginosa, Pääkirjasto Metso,

erityisesti Tampereen kaupunginjohtaja Pekka Paavola, jonka suurten, rohkeiden ja optimististen suunnitelmien toteutumisen tielle asettuivat realistisemmat kehityskulut ja asioista päättäneiden valtiollisten toimijoiden eriävät näkökulmat. Uutta lentokenttää lähdettiin kehittämään heti rakennusvaiheessa Tampereen seudun paikallisten intressien mukaisesti muun muassa rakentamalla lentokentälle mahdollisen tulevaisuuden kasvun kestävä ja suuremmillekin koneille soveltuva 2 700 metrin kiitotie.[742]

Tampereen seutukaavaliitto, jonka liittohallituksen puheenjohtajana Tampereen pitkäaikainen kaupunginjohtaja Paavola toimi,[743] suunnitteli Tampere-Pirkkalan lentokentästä eräänlaista Suomen päälentoaseman Helsinki-Vantaan resursseista kilpailevaa kaksosta.[744] Vuoden 2025 näkökulmasta voidaan todeta, ettei tämä ja Tampereen uudesta lentokentästä esitetyt optimistisimmat ennusteet lopulta toteutuneet ainakaan toivotussa mittakaavassa. [745]

Vaikka Tampere-Pirkkalan lentokenttä ei valmistuessaan, eikä toistaiseksi myöhemmissäkään vaiheissa, ole saavuttanut sille asetettuja aivan kaikista suurimpia visioita etenkään matkustajalentoliikenteen näkökulmasta,[746] kannatti Tampereen uusi lentokenttä monista muista näkökulmista katsottuna rakentaa. Tampere-Pirkkalan lentokenttä on edelleen nykypäivänä yksi Ilmavoimien tärkeimmistä tukikohdista[747] ja sen merkitys Tampereen vuoden 1969 lentokenttätutkimuksen ennustamana rahtilentoliikenteen keskuksena[748] on vasta nyt lähes viisikymmentä vuotta myöhemmin muuttumassa

---

Särkänniemen huvipuisto, Sara Hildénin taidemuseo ja Näsinneula -näkötorni: ks. lähde Grönroos, ’Tampereen entinen kaupunginjohtaja Pekka Paavola on kuollut’, *Yle uutiset*, 18.3.2023.

[742] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan lähetetyt kirjeet, Lentokentän rakennustoimikunnan kirje Tampereen kaupunginhallitukselle, Asia: T-P:n lentokentän rakennustyöt, 30.3.1978.

[743] Esim. TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969.

[744] TSKL, Tampereen seutukaava – Rakennesuunnitelma 1975–1985, Julkaisu A 8, 1975, Ilmaliikenne.

[745] Nenonen & Peltola, ’Teollisuusyhteiskunnan perintö’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.) 2020, s. 101–104.

[746] Nenonen & Peltola, ’Teollisuusyhteiskunnan perintö’, Teoksessa Nenonen & Wik (toim.) 2020, s. 101–104.

[747] Salmi & Laitinen, ’IL: Pirkkala ehdolla uuden Nato-tukikohdan sijoituspaikaksi’, *Aamulehti* 7.11.2024

[748] TSKL, Tampereen lentokenttätutkimus, Julkaisu B 1, 1969, 3. Uuden kentän kannattavuus, s. 19–22.

todennäköisemmäksi vuoden 2025 alussa aloittaneen Dachserin logistiikkakeskuksen myötä.[749]

Toki vain aika tulee näyttämään miten ja mihin suuntaan Tampere-Pirkkalan lentokenttä tulee kehittymään tulevaisuudessa. Monessa mielessä sen merkityksen voidaan nähdä olevan nykypäivänä kenties suurempi kuin koskaan aikaisemmin. Tampereen seudun toimijoiden tausta-ajatuksena oli saada valtion säästöpaineista huolimatta Tampereelle lentokenttä, jonka perusratkaisut, kuten kunnolla tehty 2 700 metrin kiitotie,[750] mahdollistaisivat sen kehittämisen tulevaisuudessa. Voidaan argumentoida, että olemassa olevaa ja kehityspotentiaalia omaavaa lentokenttää on, ja on tähän mennessä ollut helpompaa kehittää kuin sellaista, jota ei olisi koskaan saatu rakennettua.

Kuten aihetta tutkinut dosentti Marko Nenonen on todennut, Suomen liikennehistoria on mielenkiintoinen, mutta toistaiseksi vähän tutkittu ala,[751] joka mielestäni ansaitsisi lisähuomiota maamme akatemiassa. Liikenteen ja liikenneinfrastruktuurin kehitys ovat merkittäviä osatekijöitä niin yhteiskuntahistorian kehityskulkujen havainnollistamiseen kuin niiden kehityskulkujen selittämiseen. Vaikka tutkimukseni keskittyi laaja-alaisemman ja liikennehistoriaa monialaisemmin tutkivan näkökulman sijasta enemmän yksittäisen ja paikallisen liikenneinfrastruktuurin osan tutkimukseen, toivon että aiheenani olleesta Tampere-Pirkkalan lentokentästä, sekä Suomen lentokenttäverkostosta yleensä tehtäisiin vastaisuudessa lisää tutkimuksia.

Lopuksi haluan kiittää kaikkia minua tämän pro gradu tutkielman aikana eri tavoilla avustaneista henkilöistä niin yliopiston kuin yksityiselämäni piirissä. Erityisen kiitoksen haluan antaa pro gradu työni ohjaajalle FT Raisa Toivolle hänen suuresta kärsivällisyydestään ja tuestaan tämän pitkään kestäneen työn eri vaiheissa.

---

[749] Kuusisto, ’Dachserin Tampere-Pirkkalan logistiikkakeskus on aloittanut toimintansa’, *Dachser Finland Oy*, 27.2.2025.
[750] TreKA, Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan lähetetyt kirjeet, Lentokentän rakennustoimikunnan kirje Tampereen kaupunginhallitukselle Asia: T-P:n lentokentän rakennustyöt, 30.3.1978.
[751] Nenonen, ’Liikennehistorian tutkimus Suomessa – näkökohtia menneestä ja tulevasta’, *Tekniikan Waiheita* 3/2018, 2018 s. 39.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Arkistolähteet

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:1 Toimikunnan pöytäkirjat, Kokouspöytäkirjat No:1–20.

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Valtion työllisyysvarojen käytön lainopillista perustetta jäsentelevä muistio, 13.5.1977.

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Ilmailuhallituksen kirje rakennustoimikunnalle, Asia: T-P:n lentokentän rakentamislupa, No 1413/421/77, 2.6.1977.

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Muistio neuvotteluista Ilmailuhallituksessa 8.9.1977.

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Ilmailuhallituksen kirje liikenneministeriölle, Asia: T-P:n lentoaseman rakentaminen, No 1413/421/77, 9.9.1977.

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, M. Ylösjoen laatima Ilmailuhallituksen muistio, Asia: T-P:n lentoaseman rakentamista koskevan sopimuksen täsmentäminen, 2.12.1977.

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan saapuneet kirjeet, Ilmailuhallituksen kirje Tampereen kaupunginhallitukselle, Asia: T-P:n

lentoaseman rakentamista koskevan sopimuksen täsmentäminen, No 1413/421/77, 2.12.1977.

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Toimikunnan lähetetyt kirjeet, Lentokentän rakennustoimikunnan kirje Tampereen kaupunginhallitukselle, Asia: T-P:n lentokentän rakennustyöt, 30.3.1978.

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:3 Kokouskutsut ja esityslistat, Esityslista Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunnan 7.1.1982 järjestettävälle kokoukselle.

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:4 Urakkatarjousasiakirjat, Lentoliikennealueiden maanrakennustöiden työselitys No:7643, 9.6.1977.

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:5 Urakkatarjousasiakirjat, Piir.N:o 1/7643/82, Tampere-Pirkkalan lentoaseman liikennejärjestelyt 1:500 mittakaavan kartalla, 12.9.1977.

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:8 Urakkasopimukset, Tampere-Pirkkalan lentokentän KRV-urakkasopimus, 11.10.1977, Sopimusosapuolten vastuut.

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:8 Urakkasopimukset, Liite 3, Tampere-Pirkkalan lentokenttä - lentoliikennealueiden maanrakennustöiden työselitys, Työ No: 1172, Perusyhtymä Oy, 1.2.1978.

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:8 Kiitotien jatkeen lisäsopimus, Liite 4, Piir.N:o 1, Kiitotien jatke 1:50 000 yleiskartalla, 5.6.1978.

Tampereen kaupunginarkisto (TreKA), Tampere-Pirkkalan lentokentän rakennustoimikunta 1977–1982, 1:9 Sopimuspiirustukset, Tampere-Pirkkalan yleiskartta 1:20 000, 15.6.1977.

Painetut alkuperäislähteet

Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliitto (TLSL), *Toimintakertomus toiselta kokonaiselta toimintavuodelta 1954*, Julkaisu A 9, Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliitto: Tampere, 1955.

Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliitto (TLSL), *Toimintakertomus 1965*, Julkaisu A 128, Tampereen liikennealueen seutusuunnitteluliitto: Tampere, 1966.

Tampereen seutukaavaliitto (TSKL), *Tampereen lentokenttätutkimus*, Julkaisu B 1, Tampereen seutukaavaliitto: Tampere, 1969.

Tampereen seutukaavaliitto (TSKL), *Tampereen seutukaava-alueen yleisilmailu- ja pienlentokenttäselvitys*, Julkaisu B 28, Tampereen seutukaavaliitto: Tampere, 1972.

Tampereen seutukaavaliitto (TSKL), *Tampereen seutukaava – Rakennesuunnitelma 1975–1985*, Julkaisu A 8, Tampereen seutukaavaliitto: Tampere, 1975.

Tampereen seutukaavaliitto (TSKL), *Pirkanmaan seutukaavoitus – Seutukaava 1985*, Julkaisu A 11, Tampereen seutukaavaliitto: Tampere, 1977.

Tampereen seutukaavaliitto (TSKL), *Pirkanmaan toteuttamisohjelma 1981–1986*, Julkaisu B 106, Tampereen seutukaavaliitto: Tampere, 1981.

Tampereen seutukaavaliitto (TSKL), *Pirkanmaan seutusuunnitelma 1988–2000*, Julkaisu A 27, Tampereen seutukaavaliitto: Tampere, 1988.

Tutkimuskirjallisuus

Fingerroos, Outi & Peltonen, Ulla-Maija, ’Muistitieto ja tutkimus’, Teoksessa Fingerroos, Outi & Haanpää, Riina & Heimo, Anne & Peltonen, Ulla-Maija (toim.), *Muistitietotutkimus: Metodologisia kysymyksiä,* Tietolipas 214, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura: Helsinki, 2006.

Horsma-aho, Olavi, ’Kansalaismielipiteitä lentokentästä’, Teoksessa Horsma-aho, Olavi & Taberman, Raili (toim.), *Pitkin poikin Pirkkalaa: Pitäjänlukemisto*, Pirkkalan kunta: Pirkkala, 1997.

Horsma-aho, Olavi & Taberman, Raili (toim.), *Pitkin poikin Pirkkalaa: Pitäjänlukemisto*, Pirkkalan kunta: Pirkkala, 1997.

Huovinen, Pentti, *Kuka kukin on 1978: Henkilötietoja nykypolven suomalaisista*, Kustannusosakeyhtiö Otava Oy: Helsinki, 1978.

Ilmailuhallitus, *Suomen lentoasemat 1972–1981*, Liikenneministeriö: Helsinki, 1982.

Kivilaakso, Katri & Pesonen, Pete & Taavetti, Riikka, ’Muistitiedon keruut, kerääjät ja osallisuus’, Teoksessa Savolainen, Ulla & Taavetti, Riikka (toim.), *Muistitietotutkimuksen paikka: Teoriat, käytännöt ja muutos*, SKS:n toimituksia 1478, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura: Helsinki, 2022. Saatavilla myös verkossa: [https://doi.org/10.21435/skst.1478] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Kivistö-Haverinen, Katri, *Lentoaseman merkitys aluekehittämisessä: Tulevaisuus syntyy tekemällä*, Pro gradu tutkielma, Tampereen yliopisto: Tampere, 2015. Saatavilla myös verkossa: [https://core.ac.uk/download/pdf/250138119.pdf] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Korkiakangas, Pirjo, ’Etnologisia näkökulmia muistiin ja muisteluun’, Teoksessa Fingerroos, Outi & Haanpää, Riina & Heimo, Anne & Peltonen, Ulla-Maija (toim.), *Muistitietotutkimus: Metodologisia kysymyksiä,* Tietolipas 214, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura: Helsinki, 2006.

Krekola, Joni, ’”Siitä on lähdettävä, että tähän on tultu”: Veteraanikansanedustajien muistitiedon erityispiirteistä’, Teoksessa Savolainen, Ulla & Taavetti, Riikka (toim.), *Muistitietotutkimuksen paikka: Teoriat, käytännöt ja muutos*, SKS:n toimituksia 1478, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura: Helsinki, 2022. Saatavilla myös verkossa: [https://doi.org/10.21435/skst.1478] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

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

Kurvinen, Heidi, ’Aikalaistekstiaineiston ja muistitiedon ristiin lukemisesta – Naisjournalismikeskustelu 1980-luvun lopun Suomessa’, Teoksessa Savolainen, Ulla & Taavetti, Riikka (toim.), *Muistitietotutkimuksen paikka: Teoriat, käytännöt ja muutos*, SKS:n toimituksia 1478, Suomalaisen

Kirjallisuuden Seura: Helsinki, 2022. Saatavilla myös verkossa: [https://doi.org/10.21435/skst.1478] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Lehtoväre, Jari, *Tampere varuskuntakaupunkina 1914–2014*. Tampere-Seura: Tampere, 2019.

Maasilta, Matti, *Tampere-Pirkkala lentoaseman ensimmäisen rakennusvaiheen maarakennustöiden työsuunnitelma*, Diplomityö, Tampereen teknillinen korkeakoulu: Tampere, 1974.

Nenonen, Marko, ’Liikennehistorian tutkimus Suomessa: Näkökohtia menneestä ja tulevasta’, *Tekniikan Waiheita*, *36*(3), 2018. Saatavilla myös verkossa: [https://journal.fi/tekniikanwaiheita/article/view/82368] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Nenonen, Marko, ’Liikenneinfrastruktuuri historian tutkimuksen kohteena’, Teoksessa Nenonen, Marko & Wik, Henri (toim.) *Liikenne - talous - ihminen: Liikenteen muutos luovan talouden Suomessa 1945–2030,* Väylävirasto: Helsinki, 2020. Saatavilla myös verkossa: [https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-317-811-3] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Nenonen, Marko & Peltola, Jarmo, ’Teollisuusyhteiskunnan perintö – Väylästön rakentaminen’, Teoksessa Nenonen, Marko & Wik, Henri (toim.) *Liikenne - talous - ihminen: Liikenteen muutos luovan talouden Suomessa 1945–2030,* Väylävirasto: Helsinki, 2020. Saatavilla myös verkossa: [https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-317-811-3] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Nenonen, Marko & Wik, Henri (toim.) *Liikenne - talous - ihminen: Liikenteen muutos luovan talouden Suomessa 1945–2030,* Väylävirasto: Helsinki, 2020. Saatavilla myös verkossa: [https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-317-811-3] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Nenonen, Marko & Wik, Henri, ’Liikenne ja ympäristö’, Teoksessa Nenonen, Marko & Wik, Henri (toim.) *Liikenne - talous - ihminen: Liikenteen muutos luovan talouden Suomessa 1945–2030,* Väylävirasto: Helsinki, 2020. Saatavilla myös verkossa: [https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-317-811-3] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Nevalainen, Pasi, ’Liikenne, talous ja teknologia’, Teoksessa Nenonen, Marko & Wik, Henri (toim.) *Liikenne - talous - ihminen: Liikenteen muutos luovan*

talouden Suomessa 1945–2030, Väylävirasto: Helsinki, 2020. Saatavilla myös verkossa: [https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-317-811-3] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Pakarinen, Juha & Rajalainen, Jari, *Satakunnan lennoston historia 1918–1998*, Satakunnan lennoston kilta: Tampere, 1998.

Portelli, Alessandro, ’Mitä tekee muistitietotutkimuksesta erityisen?’, Teoksessa Fingerroos, Outi & Haanpää, Riina & Heimo, Anne & Peltonen, Ulla-Maija (toim.), *Muistitietotutkimus: Metodologisia kysymyksiä,* Tietolipas 214, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura: Helsinki, 2006.

Rasila, Viljo, *Tampereen historia IV: Vuodesta 1944 vuoteen 1990*, Tampereen kaupunki: Tampere, 1992.

Ruusukallio, Pekka, *Pirkan vartio – Tampereen sotilaspiiri ja edeltäjäpiirit 1932–1992*. Pirkanmaan sotilaspiirien perinneyhdistys: Tampere, 1995.

Salmi-Niklander, Kirsti, ’Myyttiset ainekset ja rakenteet muistitietokerronnassa ja historian tuottamisessa’, Teoksessa Savolainen, Ulla & Taavetti, Riikka (toim.), *Muistitietotutkimuksen paikka: Teoriat, käytännöt ja muutos*, SKS:n toimituksia 1478, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura: Helsinki, 2022. Saatavilla myös verkossa: [https://doi.org/10.21435/skst.1478] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Savolainen, Ulla & Taavetti Riikka, ’Muistitietotutkimus’, teoksessa Savolainen, Ulla & Taavetti, Riikka (toim.), *Muistitietotutkimuksen paikka: Teoriat, käytännöt ja muutos*, SKS:n toimituksia 1478, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura: Helsinki, 2022. Saatavilla myös verkossa: [https://doi.org/10.21435/skst.1478] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Seppälä, Raimo, *Hyökkäävä puolustaja: Maakunnan selviytymistaistelu ja Tampereen kauppakamari 1918–1998*. Kustannusosakeyhtiö Otava Oy: Helsinki, 1998.

Tuominen, Timo, ’Pirkkalan lentokenttä’, Teoksessa Horsma-aho, Olavi & Taberman, Raili (toim.), *Pitkin poikin Pirkkalaa: Pitäjänlukemisto*, Pirkkalan kunta: Pirkkala, 1997.

Uolamo, Seppo, *Härmälä – Tampereen lentokenttä*, Kustannusosakeyhtiö Apali Oy: Tampere, 2004.

Uhari, Jukka, *Porin lentokentän historia 1: Varhaisilmailusta Porin pamaukseen*, Kustannusosakeyhtiö Apali Oy: Tampere, 2009.

Uhari, Jukka, *Porin lentokentän historia 2: Sotilastukikohdasta ilmailun osaamiskeskukseksi*, Kustannusosakeyhtiö Apali Oy: Tampere, 2011.

Vatanen, J.J., *Tampere-Pirkkala lentoaseman rakennukset*, Diplomityö, Tampereen teknillinen korkeakoulu: Tampere, 1978.

Verkkolähteet

Asetus Euroopan talousyhteisön kanssa tehdyn sopimuksen voimaansaattamisesta 1973/67. Allekirjoitettu Helsingissä 30.11.1973. Saatavilla sähköisesti osoitteessa: [https://finlex.fi/fi/valtiosopimukset/sopimussarja/1973/67#OT0] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Esko Rekolan ministerimatrikkeli valtioneuvoston verkkosivuilla. [https://valtioneuvosto.fi/hallitukset-ja-ministerit/ministerit/-/min/esko-rekola] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Finavian liikennetilastot 1998–2024 Finavian verkkosivuilla. [https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/tietoa-lentoliikenteesta/liikennetilastot] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Finnairin historia Finnairin verkkosivuilla. [https://company.finnair.com/fi/finnair-yrityksena/historia] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Fintraffic Lennonvarmistuksen AIS-verkkosivut. [https://www.ais.fi/eaip/currently_effective/eAIP/EF-GEN%202.2-fi-FI.html#GEN-2.2] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Google Maps -karttapalvelussa 22.7.2025 nähtävillä olevat uusimmat satelliitti-ilmakuvat Tampere-Pirkkalan lentokentän lähiympäristöstä. [https://www.google.com/maps/@61.4154307,23.6107899,3843m/data=!3m1!1e3?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI1MDcyMy4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Helsinki-Vantaan lentoaseman historia Finavian verkkosivuilla. [https://www.finavia.fi/fi/lentoasemat/helsinki-vantaa/lentoasemalla/lyhyesti/historia] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Ilmailuhallituksen historia Finavian verkkosivuilla. [https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/finavian-historia] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Liikenneministeriön historia liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivuilla. [https://lvm.fi/ministerio#kulkulaitostoimikunta] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Lyyra-Seppänen, Anna, *Tampereen Härmälän kantatehtaan alueen rakennusinventointi* -pdf-kalvoesitys, Pirkanmaan maakuntamuseo, 2012. Saatavilla sähköisesti osoitteessa: [https://ekstrat.tampere.fi/ytoteto/aka/nahtavillaolevat/8388/selvitykset/liite_16_rakennusinventointi_2012.pdf] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Paavo Väyrysen ministerimatrikkeli valtioneuvoston verkkosivuilla. [https://valtioneuvosto.fi/hallitukset-ja-ministerit/ministerit/-/min/paavo-vayrynen] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Paul Paavelan ministerimatrikkeli valtioneuvoston verkkosivuilla. [https://valtioneuvosto.fi/hallitukset-ja-ministerit/ministerit/-/min/paul-paavela] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Pekka Paavolan ministerimatrikkeli valtioneuvoston verkkosivuilla. [https://valtioneuvosto.fi/hallitukset-ja-ministerit/ministerit/-/min/pekka-paavola] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Pirkanmaan liitto, *Pirkanmaan kotiseutuoppi* -pdf-kalvoesitys, Pirkanmaan liitto: Tampere, 2008. 16.5.2011 arkistoitu versio saatavilla sähköisesti osoitteessa: [https://web.archive.org/web/20110516195247/http://www.pirkanmaa.fi/fileadmin/pirkanmaa/pdf/Pirkanmaan_kotiseutuoppi_kalvosarja.pdf] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Pirkkalan peruskartta vuodelta 1961, mittakaavassa 1:20 000, Maanmittauslaitos 1961, Digitoitu vanha paperikartta Vanhat kartat -verkkopalvelussa. [https://vanhatkartat.fi/#12.99/61.41373/23.6113] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Pirkkalan peruskartta vuodelta 1975 mittakaavassa 1:20 000, Maanmittauslaitos, 1975, Digitoitu vanha paperikartta Vanhat kartat -verkkopalvelussa. [https://vanhatkartat.fi/#12.99/61.41373/23.6113] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Pirkkalan peruskartta vuodelta 1980 mittakaavassa 1:20 000, Maanmittauslaitos 1980, Digitoitu vanha paperikartta Vanhat kartat -verkkopalvelussa.

[https://vanhatkartat.fi/#12.99/61.41373/23.6113] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Pirkkalan peruskartta vuodelta 1991 mittakaavassa 1:20 000, Maanmittauslaitos 1991, Digitoitu vanha paperikartta Vanhat kartat -verkkopalvelussa. [https://vanhatkartat.fi/#12.99/61.41373/23.6113] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Pirkkalan peruskartta vuodelta 1998 mittakaavassa 1:20 000, Maanmittauslaitos 1998, Digitoitu vanha paperikartta Vanhat kartat -verkkopalvelussa. [https://vanhatkartat.fi/#12.99/61.41373/23.6113] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Pirkkalan peruskartta vuodelta 2006 mittakaavassa 1:20 000, Maanmittauslaitos 2006, Digitoitu vanha paperikartta Vanhat kartat -verkkopalvelussa. [https://vanhatkartat.fi/#12.99/61.41373/23.6113] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Pirkkalan peruskartta vuodelta 2017 mittakaavassa 1:20 000, Maanmittauslaitos 2017, Digitoitu vanha paperikartta Vanhat kartat -verkkopalvelussa. [https://vanhatkartat.fi/#12.99/61.41373/23.6113] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Pirkkalan peruskartta vuodelta 2023 mittakaavassa 1:20 000, Maanmittauslaitos 2023, Digitoitu vanha paperikartta Vanhat kartat -verkkopalvelussa. [https://vanhatkartat.fi/#12.99/61.41373/23.6113] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Puolustusvoimien historia Puolustusvoimien verkkosivuilla. [https://puolustusvoimat.fi/web/historia/puolustusvoimien-historia] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Rakennuslaki 1958/370. Annettu Helsingissä 16.8.1958. Saatavilla sähköisesti osoitteessa: [https://finlex.fi/fi/lainsaadanto/saadoskokoelma/1958/370] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Satakunnan lennoston historia Puolustusvoimien verkkosivuilla. [https://puolustusvoimat.fi/web/historia/satakunnan-lennosto] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Tampereen kauppakamarin historia Tampereen kauppakamarin verkkosivuilla. [https://tampereenkauppakamari.fi/kauppakamari/historia/] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Tie- ja vesirakennushallituksen (TVH) organisaatiohistoria Kansalliskirjaston Finna aineistopalvelun verkkosivuilla. Noudettu osoitteesta: [https://kansalliskirjasto.finna.fi/AuthorityRecord/melinda.(FI-ASTERI-N)000034910/Details] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Veikko Saarron ministerimatrikkeli valtioneuvoston verkkosivuilla. [https://valtioneuvosto.fi/hallitukset-ja-ministerit/ministerit/-/min/veikko-saarto] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Veljekset Karhumäki Oy:n historia Veljekset Karhumäen verkkosivuilla. [https://www.veljeksetkarhumaki.fi/ilmavalokuvat/lentokonetehtaan-nayttelyt/historia/] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Artikkelit ja sanomalehtikirjoitukset

Grönroos, Reija, ’Tampereen entinen kaupunginjohtaja Pekka Paavola on kuollut’, Artikkeli, *Yle uutiset*, 18.3.2023. Noudettu osoitteesta: [https://yle.fi/a/74-20020085] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Karvinen, Petri, ’Euroopan ihmeestä vireäksi vanhukseksi’, Artikkeli, *Ylöjärven uutiset,* 13.7.2013. Noudettu osoitteesta: [https://ylojarvenuutiset.fi/2013/07/13/euroopan-ihmeesta-vireaksi-vanhukseksi/] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Korpela, Juho, ’Näin Nato vaikuttaa lennoston toimintaan Pirkkalassa’, Analyysi*, Aamulehti,* 17.5.2022. Noudettu osoitteesta: [https://www.aamulehti.fi/pirkanmaa/art-2000008815510.html] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Kuusisto, Jonne, ’Dachserin Tampere-Pirkkalan logistiikkakeskus on aloittanut toimintansa’, Artikkeli, *Dachser Finland Oy*, 27.2.2025. Noudettu osoitteesta: [https://www.dachser.fi/fi/mediaroom/DACHSERin-Tampere-Pirkkalan-logistiikkakeskus-on-aloittanut-toimintansa-27800] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

Peltola, Satu & Laitinen, Vesa, ’Saksalaisyhtiöllä merkittävä rakennushanke Tampere-Pirkkalan lentokentällä’, Artikkeli, *Aamulehti*, 26.5.2023. Noudettu osoitteesta: [https://www.aamulehti.fi/pirkanmaa/art-2000009610889.html] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

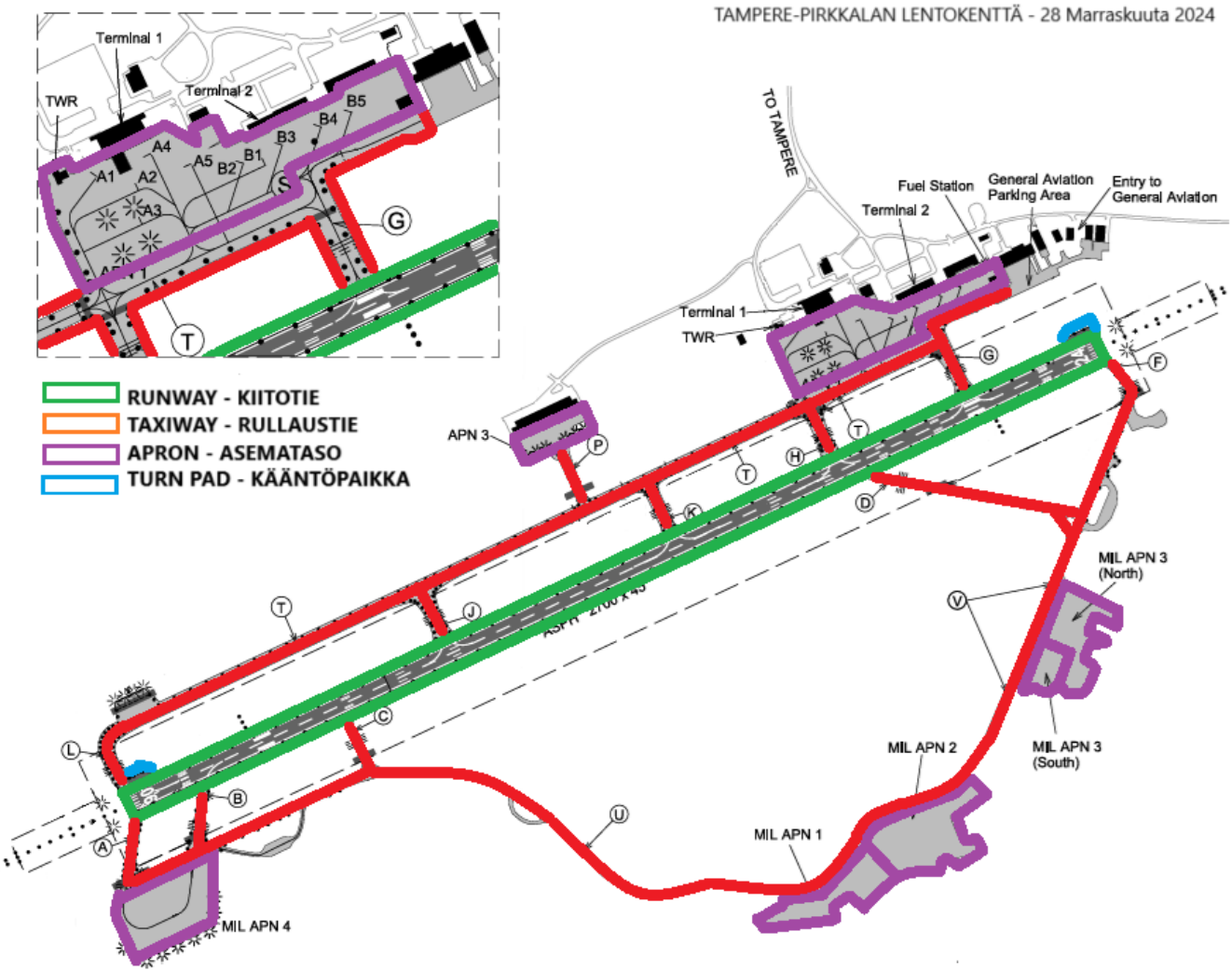
Pirkkalainen, ’Pirkkalan lentokentän ”laajennus liukastaa lähtöjä”: Rakentamisessa aiotaan käyttää vankityövoimaa’, *Pirkkalainen*, 6.9.1984. Noudettu osoitteesta: [https://pirkkalainen.fi/2024/08/31/40-vuotta-sitten-pirkkalan-lentokentan-laajennus-liukastaa-lahtoja-rakentamisessa-aiotaan-kayttaa-vankityovoimaa/] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

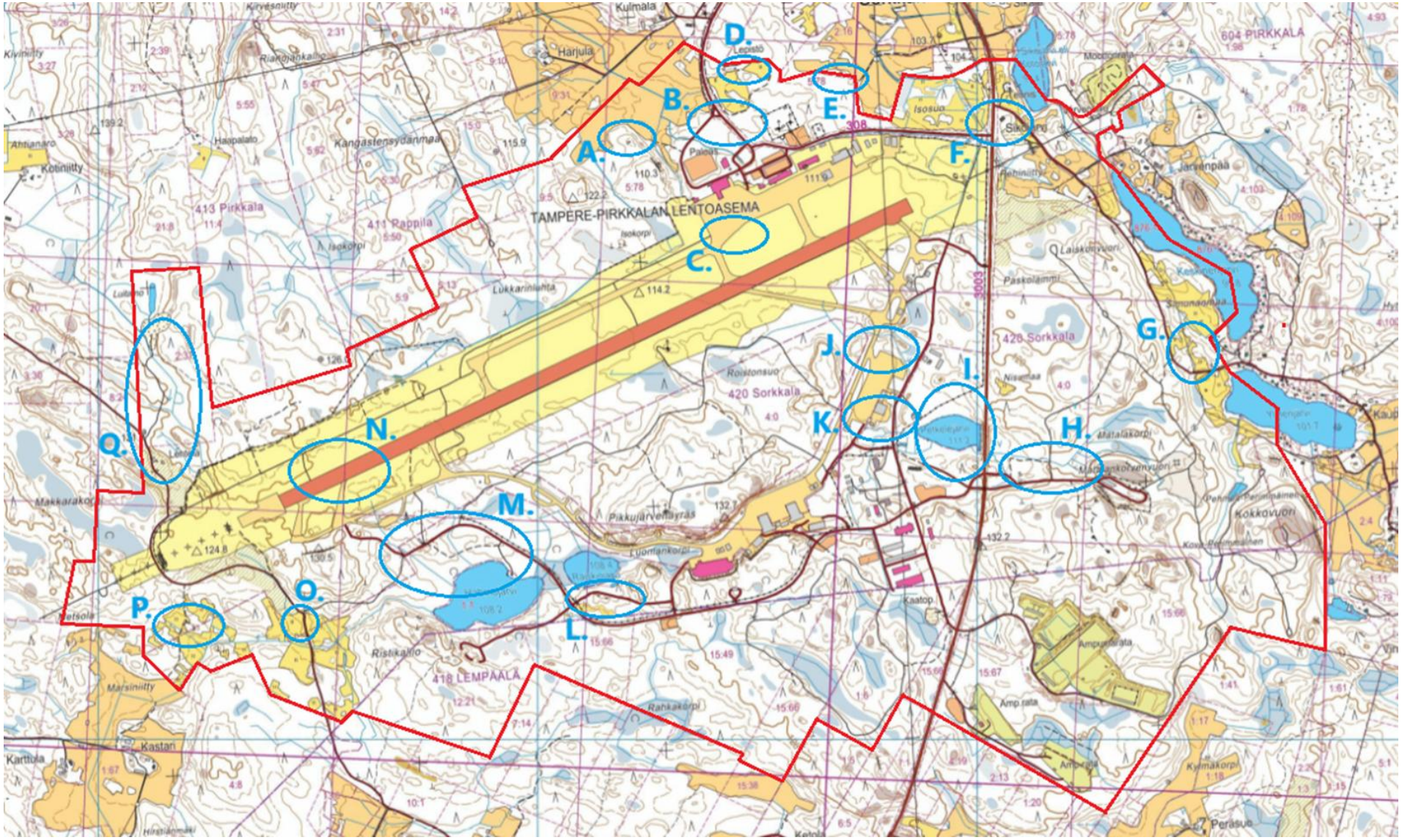
Salmi, Inka & Laitinen, Vesa ’IL: Pirkkala ehdolla uuden Nato-tukikohdan sijoituspaikaksi’, Artikkeli, *Aamulehti,* 7.11.2024. Noudettu osoitteesta: [https://www.aamulehti.fi/pirkanmaa/art-2000010818501.html] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

YLE24 & STT, ’Finnairin entinen pääjohtaja kuollut’, Uutinen, *Yle uutiset,* 11.6.2001. Noudettu osoitteesta: [https://yle.fi/a/3-5103739] Viite ja linkki tarkistettu 25.7.2025.

LIITTEET

Liite 1. Tutkielmassa käytettyä lentokenttäsanastoa havainnollistettuna Tampere-Pirkkalan lentokentän vuoden 2024 ICAO:n ADC-formaatin ilmailukartalle. (Fintraffic, 2024.)



Liite 2A. Lentokentän lunastusalueen pihapiirit ja rakennetut ympäristöt Liitteen 2B karttamerkinnöissä: A. Oksittu, B. Karsittu, C. Kaunisto, D. Lepistö, E. Teuras, F. Sikojärvi, G. Välikannas, H. Lähteenmäki, I. Petkelejärven ympäristö, J. Ojanen, K. Leppäkorpi, L. Raiskio, M. Hahmo, N. Pukinniitty, O. Toiva, P. Kaukaloinen ja Q. Lehtelä.

Liite 2B. Lentokentän lunastusalue ja Liitteen 2A pihapiirit havainnollistettuna 1:20 000 mittakaavan kartalle. (Maanmittauslaitos, 2006.)