

**Aika:** Perjantai 22.5.2026 klo 8.25-10.33.

**Paikka:** Lempäälä-talo, Birgitta Sali, Manttaalitie 15, 37500 Lempäälä

**Osallistujat:**

Yli-Rajala Juha	konsernijohtaja	Tampere, pj.
Auvinen Oskari	kaupunginjohtaja	Kangasala, 2. vpj.
Joensuu Jaakko	kansliapäällikkö	Pirkkala
Kuusisto Juha	kaupunginjohtaja	Orivesi
Latvala Mikko	kunnanjohtaja	Vesilahti
Linnamaa Reija	johtaja	Tampere
Nurminen Mikko	johtaja	Tampere
Pajari Noora	kunnanjohtaja	Lempäälä
<del>Piiparinen Pauli</del>	<del>kaupunginjohtaja</del>	<del>Ylöjärvi, 1. vpj.</del>
Ruissalo Mari	kehityspäällikkö	Ylöjärvi
Pikka Pauliina	kaupunginjohtaja	Nokia
Nurminen Päivi	seutujohtaja	esittelijä, TKS
Palosaari Saija	hallintopäällikkö	sihteeri, TKS

**Kutsutut:**

<del>Nurminen Ilmari</del>	<del>pormestari</del>	<del>Tampere</del>
Kauppinen Eero	liikennejärjestelmäpäällikkö	TKS, § 53-54
Periviita Mika	joukkoliikennejohtaja	Tampere, § 54
Nordling Merja	hyvinvointipäällikkö	TKS, § 55

KÄSITELTÄVÄT ASIAT

<b>51 § AVAUS JA EDELLISEN KOKOUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO.....</b>	<b>3</b>
<b>52 § LEMPÄÄLÄN KUNNAN AJANKOHTAIKATSAUS .....</b>	<b>4</b>
<b>53 § SEUDULLISTEN PYSÄKÖINTIPERIAATTEIDEN HYVÄKSYMINEN .....</b>	<b>5</b>
<b>54 § RAIDEREFORMIN TOIMEENPANO, TARKENTUNUT LIIKENNÖINTIVAIHTOEHTO JA YHTEISRAHOITUSSOPIMUS.....</b>	<b>11</b>
<b>55 § ENGLANNINKIELISEN KASVUN JA OPPIMISEN POLKU VARHAISKASVATUKSESTA TOISELLE ASTEELLE.....</b>	<b>13</b>
<b>56 § INTERNATIONAL HOUSE TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU -PROJEKTIN TOTEUTUKSEN MUUTOSHAKEMUS JA KÄYNNISTYMINEN .....</b>	<b>17</b>
<b>57 § MUUT JA TIEDOKSI ANNETTAVAT ASIAT.....</b>	<b>18</b>
<b>58 § SEURAAVAN KOKOUKSEN OHJELMOINTI JA TULEVAT KOKOUKSET .....</b>	<b>18</b>
<b>59 § KOKOUKSEN PÄÄTTÄMINEN .....</b>	<b>18</b>

## **51 § AVAUS JA EDELLISEN KOKOUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO**

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 8.25.

Liitteet:

Kokouksen 7.-8.5. kuntajohtajien Turun matkakokouksen muistio.

## **52 § LEMPÄÄLÄN KUNNAN AJANKOHTAIKATSAUS**

Lempäälän kunnanjohtaja Noora Pajari esitteli Lempäälän ajankohtaisia asioita.

Päätös.

Merkittiin tiedoksi.

## 53 § SEUDULLISTEN PYSÄKÖINTIPERIAATTEIDEN HYVÄKSYMINEN

	<b>Kuntajohtajakokous 22.5.2026</b>
Päätösehdotus.	Seutujohtaja Nurminen:  Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan  hyväksyä asumista ja liityntäpysäköintiä koskevien seudullisten pysäköintiperiaatteiden tarkistukset 1-7 selostetekstin mukaisesti suosituksina kuntien päätöksenteolle,  että seudulliset pysäköintiperiaatteet rakenteellisten pysäköintiratkaisujen, kohtuuhintaisen asumisen, pyöräpysäköinnin ja liityntäpysäköinnin sekä muiden mahdollisten teemojen osalta tarkistetaan vuoden 2026 aikana.
Päätös.	Päätösehdotus hyväksyttiin.
Käsittelyvaiheet.	Liikennejärjestelmätyöryhmä 11.6.2025., 14.10.2025. LJ-työryhmä ja MASTO (yhteiskokous) 19.11.2025, KJK 5.12.2025 Seutuhallitus 28.1.2025 Liikennejärjestelmätyöryhmä 1/2026. Liikennejärjestelmätyöryhmä ja MASTO (yhteiskokous) 3/2026. Liikennejärjestelmätyöryhmä ja MASTO 5/2026. Seutuhallitus 06/2026
Liitteet.	Rakennuttajapaneelin vastaukset seudullisesta pysäköintipolitiikasta ratikan ja asemanseuduilla  Kotitalouksien autonomistustiedot seudun kunnissa (lisätään myöhemmin)
Perustelut.	Liikennejärjestelmäpäällikkö Kauppinen ja asuntopäällikkö Kummila  Tausta:  Tampereen kaupunkiseudun pysäköinnin seudulliset periaatteet -esiselvitys on laadittu vuonna 2019. Seudullisten pysäköintiperiaatteiden täydennys ja toimeenpano on laadittu vuoden 2021 lopussa. Seutuhallitus hyväksyi loppuraportin 26.1.2022. Linkki raporttiin: <a href="#">s-8-Tampeen-kaupunkiseudun-pysakointiperiaatteet_raportti.pdf</a> .  Periaatteiden tarkistus on suositeltu tehtävän viiden vuoden välein. Seutuhallitus päätti 28.1.2026, että seudulliset pysäköintiperiaatteet tarkistetaan seudullisesti merkittävien joukkoliikennehankkeiden osalta keväällä 2026. Seutuhallitus päätti myös, ja että seudulliset

pysäköintiperiaatteet tarkistetaan rakenteellisten pysäköintiratkaisujen, kohtuuhintaisen asumisen, pyöräpysäköinnin ja liityntäpysäköinnin sekä muiden mahdollisten teemojen osalta vuoden 2026 aikana.

Seudulliset pysäköintiperiaatteet antavat suosituksia kunnille koskien lähinnä **asumista ja katuverkkoa sekä liityntäpysäköintiä**. Seuraavat periaatteet 1-7 koskevat vain **asumisen ja osin liityntäpysäköinnin** seudullisia pysäköintisuosituksia.

#### Periaate tarkistus 1:

Rajataan merkittävät joukkoliikennehankkeet raideliikenteeseen. Joukkoliikenteen palvelutaso säilyy edelleen merkittävänä tekijänä pysäköintiperiaatteissa, mutta seudullinen tehokas raideliikenne vaatii tarkempaa huomiointia.

**Perustelut 1:** Suomessa ja Euroopassa tehtyjen laajojen tutkimusten perusteella raideliikenteellä on merkittävä vaikutus maankäyttöön, kun taas bussiliikenteen vaikutus on vähemmän merkittävää. Suomessa on tutkittu erityisesti eri joukkoliikennemuotojen vaikutusta asuntojen hintoihin. Tampereen yliopiston tutkimuksessa 2016 tunnistettiin, että tiheä bussiliikenne vaikuttaa vain noin 1,1 % asuntojen hintoihin noin 300 m säteellä bussipysäkeistä ja paljon määrävämpi tekijä oli etäisyys Tampereen keskusta.

Raideliikenteeseen perustuva joukkoliikenne eli moderni raitiotie, lähijuna tai metro taas vaikuttavat asuntojen hintoihin noin 2 % jopa 10 %:een. Eurooppalainen määrällinen tutkimusnäyttö superbussien vaikutuksesta asuntohintoihin on niukkaa. Eurooppalaiset BRT-järjestelmät ovat olleet laadultaan vaihtelevia. Tampereen Plusbus -konsepti tuo selkeän laadun parannuksen bussiliikenteeseen. Pohjois-Eurooppalaisessa bussijärjestelmien luokittelussa sen liikenne-etuudet vastaavat runkobussien etuutta. Liikennejärjestelmätyöryhmä suosittelee, että Plusbus -konseptin vaikutus tarkistetaan seuraavan kerran viiden vuoden päästä.

Kulkumuoto	Maankäytöllisen vaikutusalueen laajuus keskimäärin (m)	Vaikutuksen suuruus maankäyttöön (ks. vaikutus asuntojen hintoihin)	Kuljetuskapasiteetti (matkustajaa/tunti/suunta)	Vaikutus asuntojen hintoihin %
Bussiliikenne 	50-300	Merkityksetön	120 - 1 080	1,1 %
Moderni raitiotie 	300-600	Keskisuuri	3 600-10 300	3-10 %*
Metro 	600-800	Merkittävä	10 000-20 000	4-6 %
Lähijuna 	600-800	Keskisuuri/merkittävä	660-6600	2-4 %

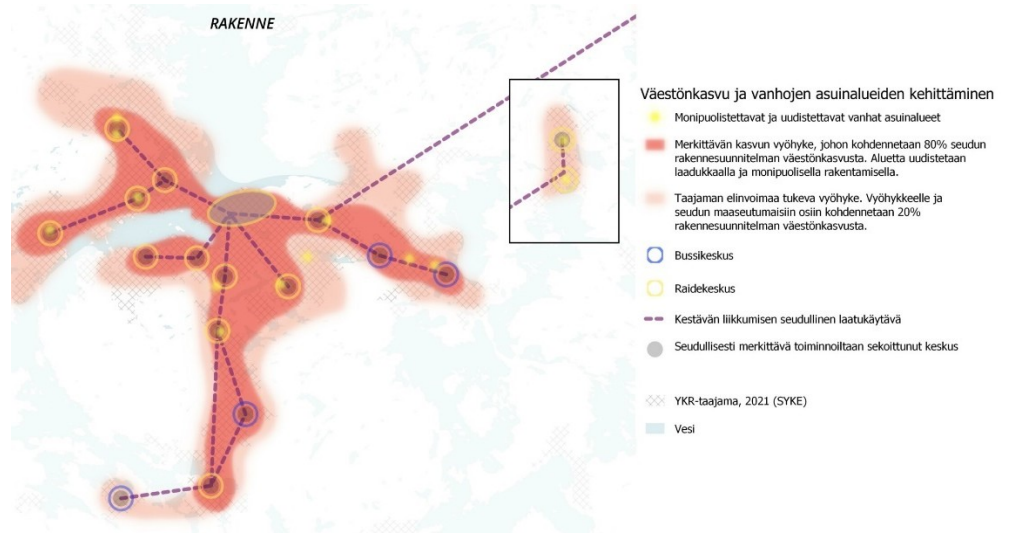
Tavukko: Bussiliikenteellä ei saavuteta raideliikenteen hyötyä. (lähete: Laakso 1997 & 2015, Kosonen 2007, Hass-Klau, Crompton & Benjarl 2004, Schultman & Jaakkola 2009, HSL 2010, Kurvinen & Sorri 2016, Kauppinen 2017 & Heijunen 2018)  
\*Tulokset ovat Suomen ulkopuolelta.

Kuva 1. Eri joukkoliikennemuotojen vaikutus maankäyttöön. ks. Liite 2.

#### Periaate tarkistus 2:

Lähijunaliikenteen vaikutus seudullisissa pysäköintiperiaatteissa

huomioidaan vain RASU 2040+ seudullisesti merkittävä toimintoiltaan sekoittuneissa keskustoissa (ks. kuva 5).



Kuva 2. RASU 2040+ keskustaverkko eli "seudullisesti merkittävä toimintoiltaan sekoittunut keskus", harmaat pallot kartassa. Keskustaverkkoon kuuluvat Tampereen keskusta, Lielähti/Hiedanranta, Ylöjärven keskusta, Tesoma, Nokian keskusta, Partola, Suoppa, Lakalaiva (tulevaisuuden varaus), Sääksjärvi, Ideapark/Marjamäki, Lempäälän keskusta, Vesilahden keskusta, Linnainmaa, Lentola, Kangasalan keskusta ja Oriveden keskusta. Näistä "bussikeskuksia" eli bussiliikenteeseen tukeutuvia keskuksia ovat Lentola, Kangasalan keskusta, Ideapark/Marjamäki ja Vesilahden keskusta.

**Perustelut 2:** Tampereen seudulla lähijunaliikenteen vuoroväli on maksimissaan noin 30 min, kun huomioidaan kaukojunapysähdykset eri asemilla. Lähijunan vuoroväli ei ole riittävän houkutteleva tarjoamaan autosta riippumatonta asumista seudullisten merkittävien toimintoiltaan sekoittuneiden keskustojen ulkopuolella. Tästä myös seudun rakennuttajapaneelien vastauksissa oli selkeä yhteneväinen näkemys.

Täten tarkistuksen ulkopuolelle jäävät mm. Ruutana, Messukylä ja Epilä sekä Harjuniitty sekä Oriveden asema, jotka eivät ole toimintoiltaan sekoittuneita.

Seudulliset toimintoiltaan sekoittuneet keskuksat, jotka tukeutuvat lähijunaliikenteeseen, ovat RASU 2040+ seuraavat: Tampereen keskusta, Hiedanranta/Lielähti, Ylöjärvi, Tesoma, Nokian asema, Lakalaiva, Sääksjärvi, Lempäälän asema (kuvat 2 ja 3).

### Periaate tarkistus 3:

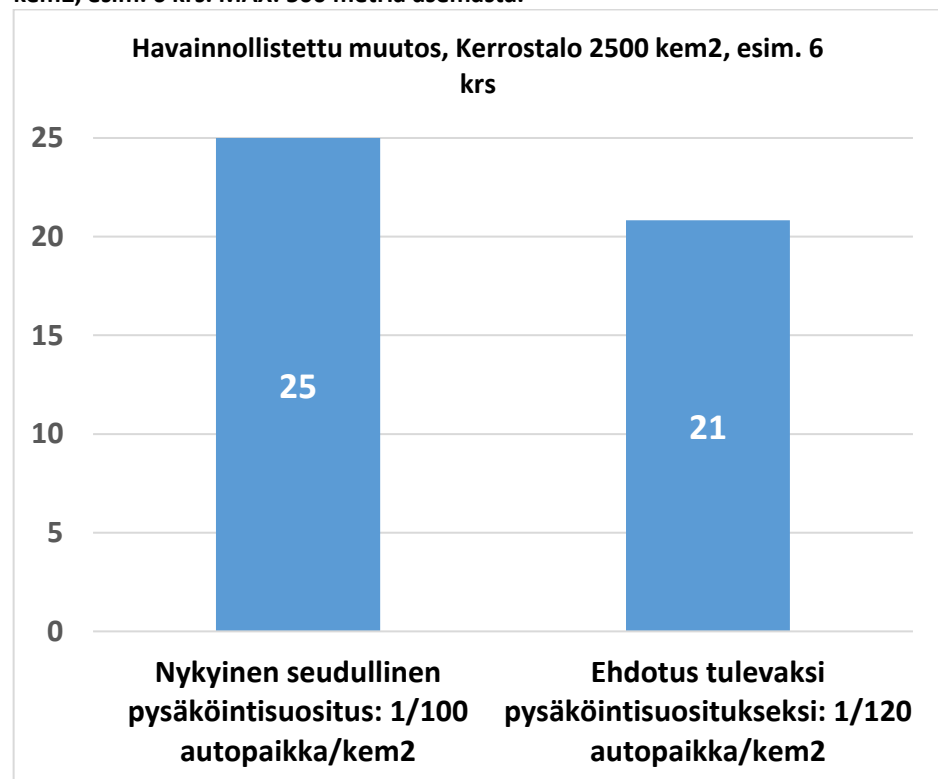
Raitiotien vaikutusalue seudullisissa pysäköintiperiaatteissa asumisen osalta huomioidaan vain 500 metrin etäisyydellä raitiopysäkeistä.

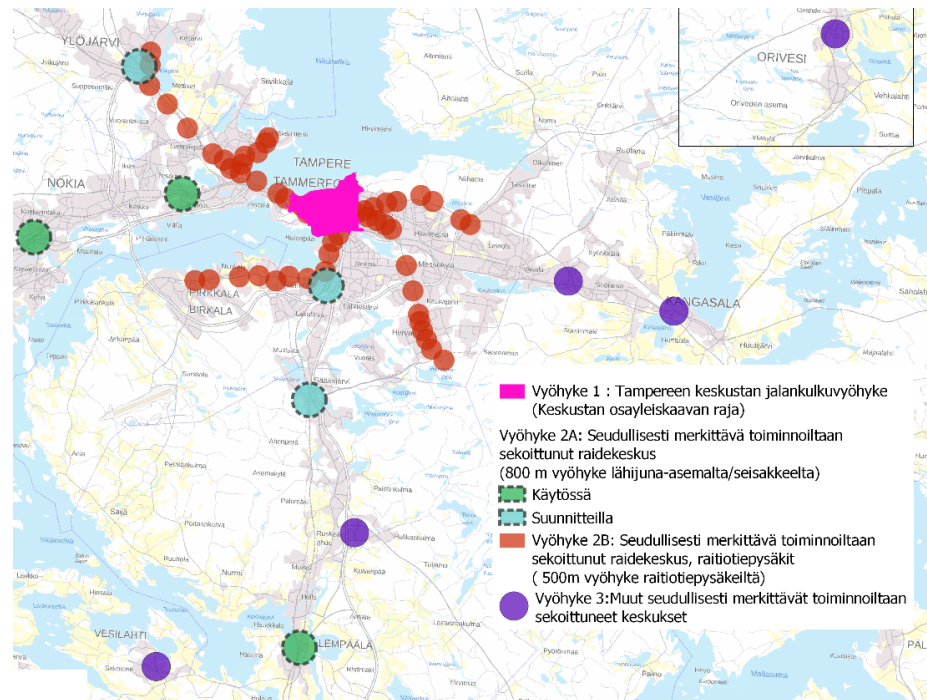
**Perustelut 3:** Tampereen voimassa olevassa pysäköintinormissa (2023) raitiotie on huomioitu vain 500 m säteellä raitiopysäkistä. Tutkimukset modernin raitiotien vaikutuksesta maankäyttöön ja asuntojen hintoihin perustelee samaa etäisyyttä eli ns. todellisena kävelyetäisyytenä noin 600–650 metriä. Ks. kuva 1. Myös rakennuttajapaneelin kyselyn vastaukset sekä Karjalaisen diplomityö (2024) Tampereen Hervannan haarasta tukivat tätä väitettä.

**Periaate tarkistus 4:** Raitiotievyöhykkeet (asuinrakennukset, yli 3 km Tampereen keskustasta): 1/120–1/130 AP/kem2 (seudullinen suositus nyt kyseisillä alueilla 1/100–120 AP/kem2 tai 1/110–120 AP/kem2). (ks. taulukko 1)

Suositusmuutos koskee vain päätettyjä tai rakennettuja raitiotiehaaroja. Raitiotievyöhykkeiden kaavavalmistelua suositellaan valmisteltavan raitiotiehanke huomioiden, jotta voidaan varmistaa pysäköinnin mitoitus. Vaihtoehtoisena suosituksena on myös pysäköinnin vaiheasemakaava, jollaisia on toteutettu Tampereen Viinikanlahteen. Raitiotien tulisi kulkea alueella ennen kuin uudet asukkaat muuttavat uusiin asuntoihin. Liikkumistottumuksia on vaikea muuttaa, kun asukkailla on jo autot hankittuina.

**Taulukko 1.** Havainnollistettu muutos ratikkavyöhykkeen alueella, Kerrostalo 2500 kem2, esim. 6 krs. MAX. 500 metriä asemasta.





Kuva 3. Pysäköintisuositusten karttaesitys.

**Perustelut 4:** Tehokas joukkoliikenne vaatii kannattavaan raitioliikenteeseen joukkoja. Seudun rakennuttajajaneelin vastauksien (14 kpl) keskiarvo oli 1/132 AP/kem<sup>2</sup>. Tampereen voimassa olevassa pysäköintinormissa (2023) on nykyisin asuinkerrostaloille 1/120 AP/kem<sup>2</sup>, kun etäisyys tontin keskeltä linnuntietä alle 500 m raitiotiepysäkin keskelle.

#### Periaate tarkistus 5:

Lähijunaliikenteen vaikutus seudullisten pysäköintiperiaatteiden asumisen suosituksiin huomioidaan vain 500 m säteellä (vain RASU 2040+ seudulliset toiminnoiltaan sekoittuneet raidekeskustat).

**Perustelut 5:** Tehokas joukkoliikenne vaatii kannattavaan raitioliikenteeseen joukkoja. Useimpien Suomessa tehtyjen akateemisten tutkimusten mukaan lähijunaliikenteen maankäytölliseksi vaikutusalueeksi eli alueeksi, jolla lähijunaliikenteen asema vaikuttaa asuntojen hintoihin, on saatu noin 800 metrin säde. Ks. kuva 1. Seudullisen rakennuttajajaneelin vastauksien keskiarvo oli 435 m. Tampereella pysäköintinormeissa huomioidaan lähijuna-asetat, kun etäisyys tontin keskeltä linnuntietä on alle 500 m lähijuna-asemalle.

#### Periaate tarkistus 6:

Uusi seudullinen suositus seudullisesti sekoittuneille asemanseuduille olisi 1/110–125 ap per kerrosala (asuinrakennukset, maksimissaan 500 metriä asemasta). (ks. taulukko 2)

Suositus koskee vain seudullisesti merkittäviä ja toiminnoiltaan sekoittuneita keskuksia, jotka tukeutuvat nykyisin tai tulevaisuudessa lähijunaliikenteeseen. Nämä asemanseutualueet ovat Nokian asema, Tesoma,

Ylöjärven keskusta, Lempäälän keskusta, Sääksjärvi ja Lakalaiva. Vuorotaiskäytön selvittämistä suositellaan paikalliset olosuhteet, kuten maankäytön sekoittuneisuus, huomioiden.

**Taulukko 2: Esimerkki pysäköinnin suositusmuutoksesta Sääksjärven asemanseudulla, Kerrostalo 2500 kem<sup>2</sup>, esim. 6 krs. MAX. 500 metriä asemasta.**



**Perustelut 6:** Nämä asemanseudut ovat seudullisesti merkittäviä keskuksia ja toiminnoiltaan sekoittuneita, joten lähtökohtaisesti auton-tarve vähäisempi kuin muilla alueilla. Tehokas joukkoliikenne vaatii kannattavaan raitioliikenteeseen joukkoja. Näillä alueilla on myös runsasta bussiliikennettä myös nopean lähijunaliikenteen lisäksi nyt ja tulevaisuudessa. Nykyisin seudullinen suositus on näillä asemanseuduilla 1/110–120 tai 1/100–120 ap/Kem<sup>2</sup> (asuinrakennukset), joten muutos on maltillinen. Seudullisen rakennuttajapaneelin vastauksien keskiarvo oli 1/125 ap/kem<sup>2</sup> ko. asemanseuduille.

**Periaate tarkistus 7:**

Luodaan uusi sarake seudullisten pysäköintiperiaatteiden ”raideliikenne-alueen” suosituksia varten. Alustavasti uusi sarake sijoittuisi Tampereen keskustan jalankulkuvyöhykkeen ”jälkeen”. Uuden sarakkeen ulkopuolelle jäisivät kuntakeskuksista Vesilahti ja Kangasala sekä Orivesi.

**Perustelut 7:**

Kuntakeskukset eroavat toisistaan joukkoliikennetarkaisujen osalta.

Liikennejärjestelmäpäällikkö Eero Kauppinen esittelee asiaa kokouksessa.

## 54 § RAIDEREFORMIN TOIMEENPANO, TARKENTUNUT LIKENNÖINTIVAIHTOEHTO JA YHTEISRAHOITUSSOPIMUS

	<b>Kuntajohtajakokous 22.5.2026</b>
Päätösehdotus.	Seutujohtaja Nurminen:  Kuntajohtajakokous päättä omalta osaltaan  hyväksyä tarkentuneen liikennöintiehdotuksen Ve2+ Ylöjärvi-Tampere-Kangasala-Orivesi kuntien päätöksenteon valmistelun pohjaksi  evästää seudun valmistelijoita Traficom <span></span> in esittämän yhteisrahoitussopimuksen jatkovalmisteluun.
Päätös.	Päätösehdotus hyväksyttiin  Varapuheenjohtaja Auvinen toimi puheenjohtajana osan keskustelua.
Käsittelyvaiheet.	Seutuhallitus 11/2025, KJK 13.2.2026, Seudullinen raidereformityöryhmä 10.4., sh 5/2026
Liitteet.	Seudun raidereformityöryhmän asiantuntijaehdotus kuntien päätöksenteon valmistelun pohjaksi  Luonnos Aiesopimuksesta Traficom
Perustelut.	Liikennejärjestelmäpäällikkö Kauppinen  Seutuhallitukselle ja kuntajohtajakokoukselle on esitelty valtion raidereformin etenemistä loppuvuodesta 2025. Hallitusohjelmaan kirjattu uudistus vaikuttaa 2030-luvun henkilöjunaliikenteeseen Tampereen kaupunkiseudulla. Tampereen seudun lisäksi lähijunaratkaisuja on tehty Helsingin seudulla ja Oulun seudulla (uusi). Myös Turun seutu on ollut aktiivinen lähijunakeskusteluissa.  <i>Kaupunkiseudun sisäistä liikkumista palveleva junaliikenne muodostuu tällä hetkellä ostoliikenteen ja markkinaehtoisen liikenteen yhdistelmästä. Ostoliikenteen kustannuksista vastaa valtio ja sitä täydentävästä lisäliikenteestä (M-juna) seudun kunnista Tampere, Lempäälä ja Nokia. <b>Raidereformin myötä 2030-luvun uusi ostoliikenne on valtion toimesta linjattu kokonaan kuntien rahoitettavaksi. Näin ollen valtion subventio ei koske uutena tarkasteltuja ostopalvelureittiä Ylöjärvi-Tampere-Kangasala-Orivesi.</b></i>  Kaupunkiseudun kasvu vahvan joukkoliikenteen varaan on yhdyskuntarakenteen seudullinen lähtökohta. Linjaus on vahvistettu valtuustojen hyväksymässä rakennesuunnitelmassa ja toimeenpanoa on tuettu MAL-sopimuksin yhdessä valtion kanssa.

## **Liikennöintivaihtoehdot**

Traficom ja LVM odottavat kuntien päätöksiä 2030 luvun ostoliikenteen hankinnasta syyskuussa 2026.

Seutuhallitus on nimennyt raidereformin valmisteluun Tampereen seudun raidekuntien edustajista koostuvan raideryhmän, joka on toiminut mm. eri liikennöintivaihtoehtojen valmistelijana. Tampereen seudun liikennöintivaihdot hyväksyttiin seutuhallituksessa marraskuussa 2025 tukemaan kuntien päätöskäsittelyä.

Liikennöintivaihtoehtojen valmistelu on jatkunut ja aiemmin hyväksytty vaihtoehto, Ve2+, on täsmentyneet keskusteluissa Traficomien kanssa. Täsmentynyt ehdotus tarjoaa uuden lähijunaliikennereitin Oriveden ja Ylöjärven välille tunnin vuorovälillä sekä Ylöjärvelle vaihtoyhteyden Tampereen kaukojunaliikenteeseen. Vaihtoehto tarjoaa myös tunnin vuorovälin Messukylän ja Ruutanen potentiaalisille seisakkeille. Raideryhmä on hyväksynyt VE2+ tarkennetun vaihtoehdon kokouksessaan 10.4.2026.

Kokouksessa annetaan tarkempaa tietoa tarkentuneen VE 2+ liikennöinnin kustannuksista kunnille.

Raideryhmä on järjestänyt myös lähijunaekskursion Nokialle ja Lempäälään 28.4. Lisäksi on kutsuttu koolle raidekuntien päättäjätapaaminen 5.6. (Kangasala, Nokia, Ylöjärvi, Tampere). Lempäälän ja Nokian osalta 2030-luvun tahtotila ja hankinnat näyttävät selkeältä.

## **Yhteisrahoitussopimus**

Traficom on toimittanut kaupunkiseudulle aiesopimuksen 2030-luvun henkilöliikennejunan hankinnoista. Sopimus koskee kuntaosapuolten rahoittamaa uutta liikennettä, joka ei ole ollut valtion rahoittamaa 2020-luvulla. Sopimus on osittain luonteeltaan aiesopimus.

Sopimus sisältää mm. ehdotuksia kustannusten ja vastuiden jakautumisesta liikenteen operoinnista, kalustosta, kiinteistöistä sekä junaliikenteen hankintaan liittyvästä hallinnosta ja päätöksenteosta. Myös optiot eli liittyminen sopimukseen myöhemmin on esitetty sopimuksessa.

Seudun valmistelijoiden näkemyksen mukaan sopimus vaatii tarkennuksia, eikä sillä kannata edetä päätöksentekoon kunnissa. Yhteisrahoitussopimuksen jatkovalmisteluun toivotaan evästyä kuntajohtajilta.

Joukkoliikennejohtaja Mika Periviita ja liikennejärjestelmäpäällikkö Eero Kauppinen esittelevät asiaa kokouksessa.

## 55 § ENGLANNINKIELISEN KASVUN JA OPPIMISEN POLKU VARHAISKASVATUKSESTA TOISELLE ASTEELLE

	<b>Kuntajohtajakokous 22.5.2026</b>
Päätösehdotus.	Seutujohtaja Nurminen:  Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan  merkitä asian valmistelu tiedoksi  käydä keskustelun toimenpidesuosituksista ja ohjata jatkovalmistelua
Päätös.	Kuntajohtajakokous merkitsi selvityksen tiedoksi ja ohjeisti jatkamaan valmistelua laajan kaksikielisen kasvun ja oppimisen polun suuntaan.
Käsittelyvaiheet.	Sivistyspalvelujen työryhmä 17.4.
Liitteet.	MDI:n raportti
Perustelut.	Hyvinvointipäällikkö Nordling

### **Tausta**

Tampereen kaupunkiseudun seutuhallitus asetti vuodelle 2024 talousarviotavoitteeksi englanninkielisen kasvun ja oppimisen polun rakentamisen varhaiskasvatuksesta toiselle asteelle. Tavoite nojaa seutustrategian Maailmalle avoin -teemaan ja strategian toteutusohjelmaan. Valmistelun lähtökohdaksi tilattiin MDI:ltä tilannekuvan polun tarpeista, kohderyhmistä ja vaikutuksista (mm. kansainvälistyminen sekä alueen veto- ja pitovoima). MDI:n raportin jälkeen valmisteluryhmä laati toimenpidesuosituksen, jotka hyväksyttiin sivistyspalvelutyöryhmässä 17.4.2026.

Kansainvälistä koulutuksen toimintamallia on selvitetty seudullisesti aikaisemminkin. Sen tuloksena syntyi FISTA (Finnish International School of Tampere) eli Tampereen kansainvälinen koulu, joka toimii osana Tampereen Amurin koulua perusopetuksen luokilla. Suositettu koulu on sittemmin täytynyt tamperelaisilla koululaisilla eikä seudullisuus on toteutunut suunnitellusti.

### **MDI:n selvityksen keskeiset havainnot**

Englanninkielinen kasvun ja oppimisen polku on kansainvälisen vetovoiman kannalta keskeinen tekijä erityisesti työperäisen, asiantuntijatasoisen maahanmuuton sekä näiden alojen yritysten sijoittumisen kannalta. Koulutustarjonta, sen selkeä rakenne ja varmuus palvelun saatavuudesta on olennainen kilpailtaessa yksilöiden ja yritysten sijoittumisesta.

Mm. Vantaa, Espoo ja Lappeenranta ovat viime vuosina lisänneet englanninkielisen opetuksen tarjontaa.

Pitovoiman kannalta on olennaista suomen kielen oppiminen koulupolun aikana. Lyhytkestoisia, 1–3 vuoden viipymiä lukuun ottamatta suomen kielen oppimista tarvitaan, jotta koulutuspolun vaihtoehdot säilyvät avoimena ja lapsi kiinnittyy suomalaiseen yhteiskuntaan.

Englanninkielisen kasvun ja oppimisen polun volyymin kannalta olennaista on erityisesti Intian niemimaan muuttoliikkeen kehitys. Tampereen kansainvälisen koulun nykyisen oppilasjakauman pohjalta vuoteen 2035 mennessä englanninkielisen perusopetuksen 1–9 oppilasmäärä kasvaisi ennusteiden mukaan 200 lapsella. Mikäli maksullinen opiskelu ja muut maahanmuuttoa ohjaavat tekijät vähentävät Intian niemimaan muuttoa merkittävästi, tarve ei välttämättä laskennallisesti kasva nykyisestä.

Englanninkielinen *lukiokoulutus* ja toisen asteen ammatillisen koulutuksen ohjauksen kokeilu ovat luoneet enemmän vaihtoehtoja toiselle asteelle. *Perusopetuksen* osalta vaihtoehtoja ovat käytännössä suomalaisen perusopetuksen ja kansainvälisen IB-polun mallit. Kansallisista verrokeista Vantaa on lisäämässä IB-polun myös *varhaiskasvatukseen* ja perusopetukseen, Espoo puolestaan keskittyy kaksikieliseen varhaiskasvatukseen ja perusopetukseen. Molemmat ovat mahdollisia vaihtoehtoja myös Tampereelle, mutta niillä on erilaiset vaikutukset mm. kustannusten, järjestettävyyden sekä veto- ja pitovoiman kannalta.

Vapaa-ajan ja nuorisopalveluiden eriytettyjä palveluja ei pidetty tarpeellisena, vaan niiden keskeinen rooli on integraation, monikielisuuden ja suomen kielen oppimisen tukeminen.

Koulutuspolun osalta alakoulujen tarjonnan lisääminen Tampereen sisällä tai seudullisesti on mahdollista ja toivottavaa. Yläkoulu ja toinen aste on tarkoituksenmukaista järjestää keskitetysti myös jatkossa. Tällä hetkellä esiopetuksesta ja ensimmäiseltä luokalta alkava koulupolku on tarjolla vain tamperelaisille, mutta myöhemmin muuttaville perheille on pystytty järjestämään paikka englanninkieliseen perusopetukseen myös muista kunnista tuleville.

### **Toimenpidesuositukset Tampereen kaupunkiseudulle**

Sivistyspalvelutyöryhmä hyväksyi 17.4.2026 pidetyssä kokouksessaan seuraavat toimenpiteet:

- 1. Kuvaamme suomalaisen kasvun ja oppimisen polun sekä mahdollisuudet englanninkieliseen palveluun**

- Selkiytämme suomalaisen kasvun ja oppimisen polun henkilöitä varten, joille suomalainen polku ei ole tuttu
  - Selkiytämme palvelujen osalta tarjolla olevat kaksikieliset sekä englanninkieliset palvelut
  - Hyödynnämme kansanvälisiä opiskelijoita kuvauksen tekemisessä
  - Teemme yhteistyötä International House Tampereen kanssa
2. **Edistämme kielirikasteisuutta seudun esi- ja alkuopetuksessa**
- Nykytilanteessa Fista (Finnish International School of Tampere) ei pysty tarjoamaan esiopetuksen ja ensimmäisen luokan osalta laajaa kaksikielistä opetusta Tampereen kehyskuntien lapsille
  - Tampereen tahtotilana on lisätä kaksikielisyyttä kunnalliseen palvelutuotantoon. Tämä mahdollistaisi myös kehyskuntien lasten pääsyn laajaan kaksikieliseen palveluun jo esi- ja alkuopetuksessa (seudun kuntien välinen palvelun osto).
3. **Huomioimme polun valmistelussa kokonaisuuden varhaiskasvatuksesta toisen asteen koulutukseen**
- Teemme vaikutusten arviointia huomioiden mm. segregatiokyvykset väestön näkökulmasta (palvelujen sijoittuminen)
  - Viestimme seudulliselle maankäytön ja asumisen työryhmälle (Masto) asuinalueiden sekoittumisen tarpeesta
4. **Huolehdimme yhdessä siitä, että suomenkielinen polku on yhtenäinen**
- Viestimme kansainvälisille osaajille yhteiskuntamme kielivaatimuksista
  - Suosittelemme, että julkinen sektori ottaa harjoitteluun ja töihin myös matalamman suomen kielen taidon omaavia henkilöitä silloin kun se on mahdollista. Nykyinen vaatimus (B1-B2) harjoittelu- ja työpaikkoihin on erittäin korkea.
5. **Vahvistamme vapaa-aikapalvelujen roolia suomen kielen osaamisen ja yhteisöön kiinnittymisen näkökulmista**
- Vahvistamme kielitietoisuutta nuorisotyössä ja vapaa-aikapalveluissa
  - Kannustamme henkilöstöä käyttämään englannin kieltä tukikielenä toiminnassaan

**6. Tunnistamme mahdollisuuden, että kehyskuntiin saattaa tulla tarve kehittää laajamittaisemmin englanninkielisiä palveluja**

- Jos jokin suuri työnantaja perustaa englanninkielisen yksikkönsä johonkin kehyskunnista, olemme valmiita yhdessä pohtimaan miten kaksikielinen kasvun ja oppimisen polku voi paikallisesti tukea yrityksen rekrytointia ja perheiden kotoutumista.

Sivistyspalvelutyöryhmä korostaa, että englanninkielisen tai laajan kaksikielisen polun kohderyhmä tulee erottaa laajemmasta maahanmuuttajien kohderyhmästä: pysyvämmiin maahan asettuvat hyötyvät suomenkielisestä varhaiskasvatuksesta ja opetuksesta.

Toinen huomio liittyy alueellisen eriytymisen kysymyksiin. Jos kaikki laajamittainen kaksikielinen varhaiskasvatus ja opetus keskitetään yhdelle alueelle, niin riskinä saattaa olla alueellisen segregaatoin vahvistaminen. Suomen suurissa kaupungeissa on merkkejä lukiosegregaatiosta, eli yksittäisen lukion keskiarvorajojen laskemisesta ja muunkielisten opiskelijoiden keskittymisestä samaan lukioon.

**Case Vantaa: IB-polun rakentaminen varhaiskasvatuksesta toiselle asteelle**

Vantaan kaupunki edistää aktiivisesti IB-polun (International Baccalaureate) kehittämistä varhaiskasvatuksesta toiselle asteelle. IB-koulutuspolun tarkoituksena on houkutella Vantaalle kansainvälisiä osaajia ja esimerkiksi paluumuuttajia, jotka valitsevat asuinpaikkansa erityisesti tarjottavien koulutuspalveluiden perusteella. IB-koulutuspolun laajentaminen selkiyttää myös koko englanninkielisen opetuksen tarjontaa ja auttaa kehittämään palvelua niin, että se kohdentuu oikealle kohderyhmälle.

IB-polku ei noudata suomalaista opetussuunnitelmaa, vaan perustuu kansainvälisesti käytössä olevaan opetussuunnitelmaan. Tämä mahdollistaa maasta toiseen muuttavien perheiden lasten koulupolun jatkumisen uudessa kohdemaassa. Suomen kielen opiskelu ei ole pakollista.

IB-polku edellyttää, että koulutuksenjärjestäjä hakee erillistä järjestämislupaa (auktorisointi) toiminnalle. IB:stä aiheutuu vuosittaiset lisenssimaksut sekä kustannuksia IB:n mukaisesta henkilöstökoulutuksesta. MDI:n raportissa arvioitiin lisenssimaksujen olevan n. 70 000 euroa vuodessa. Tuusulan lukion IB-linjan lisäkustannusten arvioitiin olevan noin 85 000–100 000 euroa vuositasolla vuonna 2018. Julkisista lähteistä ei ole saatavissa koulutuksen järjestämisestä aiheutuvia kustannustietoja.

Hyvinvointipäällikkö Merja Nordling esittelee asiaa kokouksessa.

## 56 § INTERNATIONAL HOUSE TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU -PROJEKTIN TOTEUTUKSEN MUUTOSHAKEMUS JA KÄYNNISTYMINEN

### Kuntajohtajakokous 22.5.2026

Päätösehdotus.

Seutujohtaja Nurminen:

Kuntajohtajakokous päättää

hyväksyä International House Tampereen kaupunkiseutu -projektin muutoshakemuksen jätettäväksi Pirkanmaan liitolle

ja merkitä käynnistysvaiheen tiedoksi.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Käsittelyvaiheet.

Liitteet.

Perustelut.

Projektipäällikkö Lumio

Pirkanmaan liitto on 25.11.2025 myöntänyt International House Tampereen kaupunkiseutu -projektille Alueiden kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen (AKKE) -määrärahan käytettäväksi ajalla 1.2.2026 – 31.3.2027. Omarahoitusosuudesta vastaa Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä. Projektin toteuttaja on Tampereen kaupungin työllisyys- ja kasvupalvelujen kansainvälisen osaamisen palvelut. Kansainvälisen osaamisen palvelujohtaja on päättänyt International House Tampereen Kaupunkiseutu -projektin toteuttamisesta ja sopimuksen hyväksymisestä 15.4.2026 (§2) siten, että projektin toteutusajankohta on 1.5.2026-30.6.2027.

Koska projektin rahoituspäätöksen ja toteutuspäätöksen ajankohdat poikkeavat toisistaan, on tarpeen hakea muutosta projektin toteutusajankohdalle Tampereen kaupungin päätöksen mukaisesti ajalle 1.5.2026-31.6.2027. Syynä projektin käynnistymisen viivästymiselle oli erityisesti projektipäällikön rekrytoinnin ja hankeprosessin pitkittyminen. Projektin ohjausryhmänä toimivan Tampereen Kaupunkiseudun kuntajohtajakokouksen tulee käsitellä muutosasia ennen kuin muutoshakemus jätetään Pirkanmaan liitolle.

Projektissa on aloitettu tarkemman projektisuunnitelman rakentaminen. Kuntajohtajakokous käsittelee kokouksessaan 11.9.2026 projektisuunnitelman ja käy lähetekeskustelun odotuksista rakennettavalle mallille. Projektijohto aikatauluttaa yhdessä kuntajohdon kanssa kuntakohtaiset aloituskokoukset elokuulle 2026. Projektipäällikkönä toimii Mia Lumio.

## 57 § MUUT JA TIEDOKSI ANNETTAVAT ASIAT

### Seutujohtaja:

- Seutupäivän ohjelma ja perinteen jatkaminen
- Raidereformi, kaupunkiseudun tilaisuus Ylöjärven, Tampereen, Kangasalan ja Oriveden päättäjille

### Kuntajohtajat:

## 58 § SEURAAVAN KOKOUKSEN OHJELMOINTI JA TULEVAT KOKOUKSET

Vuoden 2026 kokoukset perjantaisin klo 8.15-10.15

5.6. TYÖPAJA, Tampere, kaupungintalo  
26.6. Seututoimisto, Pantin talo

Heinäkuussa ei kokouksia,

28.8., 11.9., 25.9., 9.10., 23.10., 6.11., 20.11., 4.12., 18.12.

## 59 § KOKOUKSEN PÄÄTTÄMINEN

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 10.33.