

Jenni Leskinen

**PITKÄNIEMEN PSYKIATRIAN  
MUUTON VAIKUTUKSET  
HENKILÖSTÖN TYÖMATKALIIKENTEeseen**

Kandidaatintyö  
Rakennetun ympäristön tiedekunta  
Joulukuu 2023

# TIIVISTELMÄ

Jenni Leskinen: Pitkäniemen psykiatrian muuton vaikutukset henkilöstön työmatkaliikenteeseen (The impact of the relocation of Pitkäniemi psychiatry on the commute of the personnel)  
Kandidaatintyö  
Tampereen yliopisto  
Rakennustekniikka  
Joulukuu 2023

---

Pitkäniemen psykiatrian muutto Tampereen yliopistollisen sairaalan (Tays) Keskussairaalalle vaikuttaa noin 400 henkilön työmatkoihin. Toimipaikan muutto tapahtuu vuosien 2023 ja 2024 vaihteessa. Tässä kandidaatintyössä tutkitaan työmatkaliikenteen muutosta ja vastataan tutkimuskysymyksiin: ”Miten Pitkäniemen psykiatrian toimipaikan muutos Tays Keskussairaalalle vaikuttaa nykyisen jaksotyö- ja toimistotyöaikana työskentelevän henkilöstön koettuun työmatkaliikenteeseen?”, ”Minkälainen liikenneympäristö molemmilla toimipaikoilla, Tays Keskussairaalalla ja Pitkäniemen psykiatrialla, on?” ja ”Mitkä ovat sairaalan henkilöstön kannalta tärkeitä asioita, jotka vaikuttavat työmatkaliikenteeseen?”. Tarkoituksena on selvittää, kuinka henkilöstö kokee toimipaikan muutoksen vaikuttavan työmatkaliikenteeseen.

Työmatkaliikenteen ympäristö muuttuu Tampereen ja Nokian rajalla olevasta autoliikenteeseen painottuvasta liikenneympäristöstä Tampereen keskustaan tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeelle. Muutos lisää työmatkaan käytettävien kulkumuotojen vaihtoehtoja ja samalla se lisää pysäköinnin hintaa ollessaan kaupunkialueella. Työmatkaliikenteen eduilla voidaan vähentää työntekijälle työmatkasta aiheutuvia kustannuksia, kun työmatkan verotuksen omavastuuraja ei ylity. Eduilla voidaan myös ohjata käyttämään kestävämpiä kulkumuotoja.

Sairaalan henkilöstö työskentelee sekä jakso- että toimistotyöaikana, millä on vaikutus esimerkiksi käytettävissä oleviin kulkumuotoihin tai työmatkan turvallisuuteen eri vuorokaudenaikoina. Työmatkaliikennettä on ympäri vuorokauden ja myös pitkien työvuorojen jälkeen, jolloin työntekijä voi olla väsynyt työmatkallaan kotiin. Työmatkojen turvallisuudessa sekä työntekijä itse että liikenneympäristössä muut ihmiset ovat tärkeitä. Työmatkatapaturmista voi koitua sairaspöissaoloja ja merkittäviä kustannuksia niin työnantajalle kuin yhteiskunnallekin.

Tässä kandidaatintyössä toteutettiin kyselytutkimus muuttavalle henkilöstölle. Kyselyyn vastasi 127 työntekijää ja vastausprosentti oli noin 32 %. Kyselyllä selvitettiin työmatkan pituuden ja siihen käytettävien kulkumuotojen muutosta sekä työmatkan eri osien tärkeyttä henkilöstölle. Lisäksi kyselyssä tutkittiin työmatkan muutokseen ja tulevaan työmatkaan kohdistuvaa asennetta. Kyselyn tuloksien perusteella työmatka lyhenee keskimäärin 2–3 kilometriä. Kulkutapajakauma muuttuu tulevalle työmatkalle painottuen kestäviin kulkumuotoihin, sillä pääsääntöisten autoilijoiden määrä laskee puoleen. Vastaajille tärkeimpiä työmatkaliikenteeseen liittyviä asioita olivat työmatkan kustannusten pienuus, kulkumuotojen monipuolisuus ja työmatkan lyhyys. Asenne muutosta kohtaan on melko myönteinen, mutta riskinä voidaan nähdä kielteisesti suhtautuvien halukkuus irtisanoutua muutoksen takia. Vastaajat, joiden työmatkan pituus kasvaa, suhtautuivat muutokseen kielteisimmin. Jatkotutkimuksena Pirkanmaan hyvinvointialueen on suositeltavaa tutkia muuton jälkeen, kuinka hyvin henkilöstö on sopeutunut muutokseen ja mikä on todellinen muutos kulkutapajakaumassa.

Avainsanat: työmatka, työmatkaliikenne, työmatkan muutos, sairaalan työmatka

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin Originality Check -ohjelmalla.

# ALKUSANAT

Tämä kandidaatintyö sai alkunsa sanoista ”liikenteellinen saavutettavuus”, jotka Pirkanmaan hyvinvointialueen liikenneinsinööri Tero Rahkonen mainitsi mahdollisten opinnäytteiden yhteydessä. Kiinnostuin aiheesta välittömästi, löytyyhän sisältäni niin insinööri kuin humanistikin.

Kiitos työni ohjaajille: Tero Rahkoselle aiheiden lukuisista vaihtoehtoista, joista löydettiin osuvin ja ajankohtaisin aihe, psykiatrian projektipäällikölle Tarja Tammentie-Sarénille, että sain tehdä kandidaatintyön psykiatrian muuton keskellä, ja Hanne Tiikkajalle avusta työn rajaamisesta jotakuinkin kandidaatintyön kokoiseksi sekä valtavasta innosta työtäni kohtaan.

Tampereella 30.12.2023

Jenni Leskinen

# SISÄLLYSLUETTELO

|  |    |
|--|----|
| 1. JOHDANTO .....  | 1  |
| 2. TAUSTAA .....   | 3  |
| 2.1 Työmatkaliikenne .....                                   | 3  |
| 2.2 Sairaalan erityispiirteet työmatkaliikenteessä .....     | 5  |
| 2.3 Pitkäniemen psykiatria työmatkaliikenneympäristönä ..... | 6  |
| 2.4 Tays Keskussairaala työmatkaliikenneympäristönä .....    | 9  |
| 3. TUTKIMUSMENETELMÄT .....                                  | 11 |
| 3.1 Tutkimusetiikka ja tietosuoja .....                      | 11 |
| 3.2 Kirjallisuustutkimus.....                                | 11 |
| 3.3 Tapaustutkimus.....                                      | 12 |
| 3.4 Kyselytutkimus henkilöstölle.....                        | 12 |
| 3.5 Analyysimenetelmät.....                                  | 15 |
| 4. TULOKSET .....  | 16 |
| 4.1 Työmatkaliikenteen muutos.....                           | 16 |
| 4.2 Henkilöstön kokemus työmatkaliikenteen muutoksesta ..... | 19 |
| 5. PÄÄTELMÄT .....   | 23 |
| LÄHTEET .....  | 26 |
| LIITE A: KYSELYTUTKIMUS .....                                | 29 |
| LIITE B: KYSELYTUTKIMUKSEN SAATEKIRJE .....                  | 33 |

# 1. JOHDANTO

Sosiaali- ja terveyspalvelujen, ja erityisesti sairaaloiden, henkilöstön työmatkaliikenteellä on jaksotyön eli puhekielellä vuorotyön takia omat ominaispiirteensä. Työmatkaliikenteellä tarkoitetaan työmatkan liikkumista eri kulkumuodoilla (Rauramo et al. 2022, s. 3, 23). Jaksotyö sisältää jopa 11 tuntisia työvuoroja (Sosiaali- ja terveydenhuollon työ- ja virkaehtosopimus 2022) ja sen takia töihin liikutaan eri vuorokaudenaikoina sekä viikonloppuisin. Nykyisellään sairaalapalvelut keskittyvät pääosin tiettyihin toimipaikkoihin ja niiden tuottaminen edellyttää runsaasti henkilökuntaa. Suurimman osan henkilöstöstä tulee olla fyysisesti läsnä, mutta osan hallinnollisista ja tukitoimintoihin liittyvistä työstä voi tehdä etätöinä. Henkilöstö edustaa niin suuri- kuin pienituloisia työntekijäryhmiä (Tehy 2023b). Näin ollen työmatkan, jotka Rauramo et al. (2022, s. 3) mukaan määritellään kodin ja työpaikan välisiksi matkoiksi, liikkumiskustannusten suhteelliset muutokset voivat olla erisuuruisia henkilön tulotason mukaan.

Tässä työssä tarkastellaan sairaalapalvelujen henkilöstön työmatkojen muutosta. Työn toimeksiantaja on Pirkanmaan hyvinvointialue ja työn kohde Pitkäniemen psykiatria. Pitkäniemen sairaala on toiminut sijainnissaan vuodesta 1900 (Pirkanmaan sairaanhoitopiiri 2019). Siellä toimii nykyään psykiatria ja kehitysvammahuollon tukipalvelut. Tässä työssä tutkitaan Pitkäniemen psykiatrian muuttoa, joka vaikuttaa psykiatrian 13 osastoon ja kahteen poliklinikkaan. Toimipaikan muutto Tampereen yliopistollisen sairaalan (jatkossa Tays) Keskussairaallalle tapahtuu vuodenvaihteessa 2023–2024 (Pirkanmaan hyvinvointialue 2023b). Rahkosen (aloituspalaveri 18.9.2023) mukaan muutto vaikuttaa noin 400 työntekijään ja on myös poikkeuksellisen iso muutos hyvinvointialueella. Työn toimeksiantaja haluaa selvittää toimipaikan muutoksen vaikutusta henkilöstön työmatkoihin.

Toimeksiantaja toteutti kyselyn Pitkäniemestä muuttavalle henkilöstölle keväällä 2023, millä saatiin tietoa muuttavan henkilöstön autopaikkojen tarpeesta Tays Keskussairaalla. Kyselyyn reagoitiin myönteisesti, sillä koettiin, että työnantaja välittää henkilöstöstä ja muuton aiheuttamista vaikutuksista. (T. Rahkonen, aloituspalaveri 18.9.2023) Tämän työn tarkoituksena on selvittää tarkemmin, miten henkilöstön työmatkojen arvioidaan muuttuvan ja kuinka henkilöstö kokee toimipaikan muutoksen vaikuttavan työmatkaliikenteeseensä. Henkilöstön työmatkan muutos voi vaikuttaa monella tavalla työmatkaliik-

kenteeseen: matkan pituus, matka-aika, kulkutapa tai matkustamisen kustannukset voivat kukin muuttua. Muutokset voivat olla kynnyskysymys osalle henkilöstöstä, kun työntekijä pohtii muutosten vaikutuksia ja haluaan jatkaa työtä samassa työpaikassa. Tällä kandidaatintyöllä halutaan lisätä ymmärrystä henkilöstön työmatkaliikenteen muutokseen liittyvistä huolista, jotta työn toimeksiantaja voi reagoida löydettyihin kriittisiin kohtiin.

Kandidaatintyössä tehdään kirjallisuustutkimus työmatkaliikenteestä sekä etsitään tietoa sairaalapalvelujen ominaispiirteistä sekä tarpeista työmatkaliikenteen näkökulmasta. Työssä tutkitaan Pitkäniemen psykiatrian ja Tays Keskussairaalan nykyistä työmatkaliikennenympäristöä sekä vertaillaan niiden eroja henkilöstön näkökulmasta. Työssä selvitetään kyselyn avulla toimipaikan muuton aiheuttamaa muutosta työmatkojen pituudessa, matka-ajassa ja kulkutavoissa sekä kokemusta nykyisestä työmatkaliikenteestä ja muuton vaikutuksista työmatkaliikenteeseen henkilöstön näkökulmasta. Työn tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

- Miten Pitkäniemen psykiatrian toimipaikan muutos Tays Keskussairaalalle vaikuttaa nykyisen jaksotyö- ja toimistotyöaikana työskentelevän henkilöstön koettuun työmatkaliikenteeseen?
- Minkälainen liikennenympäristö molemmilla toimipaikoilla, Tays Keskussairaalalla ja Pitkäniemen psykiatrialla, on?
- Mitkä ovat sairaalan henkilöstön kannalta tärkeitä asioita, jotka vaikuttavat työmatkaliikenteeseen?

Johdantoa seuraavassa luvussa 2 käsitellään työn taustaa eli mitä on työmatkaliikenne, mitkä asiat ovat sairaalalle tyypillisiä työmatkaliikenteen erityispiirteitä sekä minkälaiset työmatkaliikenteen ympäristöt ovat Pitkäniemen psykiatrialla ja Tays Keskussairaalalla. Luvussa 3 tarkastellaan työn tutkimusmenetelmiä: tutkimusetiikkaa ja tietosuojaa, kirjallisuus-, tapaus- ja kyselytutkimusta sekä analyysimenetelmiä. Luvussa 4 esitellään tutkimuksen tulokset. Viimeisessä luvussa kerrotaan työn tuloksista johdetut päätelmät sekä jatkotutkimusehdotukset.

## 2. TAUSTAA

### 2.1 Työmatkaliikenne

Työmatkalla voidaan tarkoitaa Verohallinnon (2023b) mukaan kolmea eri asiaa: asunnon ja varsinaisen työpaikan välistä matkaa, toissijaiseen työpaikkaan tehtyä matkaa tai työmatkaa, joka käsitetään komennuksen tyyppisenä kertaluontoisena matkana, jota kutsutaan myös työasiamatkaksi. Työmatkan määritelmässä varsinainen työpaikka tarkoittaa paikkaa, jossa henkilö työskentelee vakituisesti. Myös henkilön oma koti voi toimia varsinaisena työpaikkana, mikäli hän on sopinut työnantajansa kanssa etätöystä esimerkiksi pitkän työmatkan takia. Tällöin etätöytä on kuitenkin tehtävä pääsääntöisesti omassa kodissa eikä työnantajan toimipaikassa. Mikäli työntekijä saa päättää vapaammin, tekeekö töitä kotoa vai työnantajan toimipaikassa, varsinaiseksi työpaikaksi katsotaan työnantajan toimipaikka. (Verohallinto 2023b) Työtaturma- ja ammattitautilain (459/2015) 5 luvussa 23 pykälässä määritellään työmatkaan asunnon ja työpaikan välisen matkan lisäksi myös vähäinen poikkeaminen matkareitiltä päivittäisten asioiden hoitamiseen, kuten päivähoidosta lapsen hakeminen tai ruokakaupassa käyminen. Työnantajan kuuluu lain mukaan vakuuttaa työntekijöiden työmatkat (Työtaturma- ja ammattitautilaki 459/2015). Tässä kandidaatintyössä työmatkalla tarkoitetaan työntekijän asunnon ja varsinaisen työpaikan välistä matkaa, johon kuuluu sekä työpaikalle kulkeminen päivittäin että epäsäännöllisen etätöön.

Työmatkaliikenteellä tarkoitetaan työmatkan liikkumista eri kulkumuodoilla, joiden valintaan vaikuttavat monet eri asiat. Siihen vaikuttavat myös liikenneympäristön ominaisuudet, kuten työmatkan pituus, julkisen liikenteen palvelut, pysäköintipaikkojen saatavuus tai esimerkiksi pyöräilymahdollisuudet. Lisäksi vaikuttavia tekijöitä ovat työntekijän arvot, tavoitteet, asenteet ja elämäntilanne sekä työpaikan toimet, kuten esimerkiksi nopeus, kulkumuotojen kätevyys tai ympäristöystävällisyys. (Rauramo et al. 2022, s. 3 & 6) Työmatkaan kuuluu asunnon ja työpaikan välisen matkan lisäksi eri osia, kuten pysäköinti, joukkoliikenteen pysäkiltä työpaikalle kävely tai sosiaalitulojen saatavuus sekä laadukkuus työmatkaliikkujille. Tässä työssä tarkastellaan niitä työmatkaliikenteen osia, joihin työnantaja voi eniten vaikuttaa. Pysäköinti ja sosiaalitulo järjestetään Pirkanmaan hyvinvointialueen puolesta, ja joukkoliikenteen toimintaan sekä pysäkkien sijaintiin voi olla mahdollista vaikuttaa, kun kyseessä on sairaalan kokoinen työympäristö.

Työmatkalla tapahtuu noin kolmannes työtaturmista. Suomessa sattuu noin 20 000 tapaturmaa vuosittain, joista noin 50 % tapahtuu jalan, 20 % pyörällä ja 15 % henkilöautolla. Turvallisimpiin kulkumuotoihin kuuluu joukkoliikenne. Työmatkalla sattuneet liikennevahingot korvataan työnantajan lakisääteisestä työtaturmavakuutuksesta ja maksavat myös yhteiskunnalle vakavammissa tapauksissa tapaturmaeläkkeen muodossa. Tapaturmavakuutuksen kustannukset ovat noin 50 miljoonaa euroa vuosittain. (Rauramo et al. 2022, s. 2–4, 6, 28 & Tapaturmavakuutuskeskus 2022, s. 40–41) Työmatkaliikenteen turvallisuusriskit liittyvät liikkujiin, kulkuneuvoihin sekä liikkumisympäristöön, aikataulupaineisiin, matkan tuttuuteen, työn kuormittavuuteen tai matalaan vireystilaan. Turvallisuusriskeihin vaikuttavat liikkujan itse tekemät valinnat, työpaikalla vallitseva turvallisuuskulttuuri sekä työpaikan sisäiset liikennejärjestelyt. Lisäksi turvallisuusriskejä voidaan pienentää vuorovaikutuksella liikenneympäristöön vaikuttavien osapuolten, kuten kunnossapidon tai liikennejärjestelmän suunnittelijoiden kanssa. (Rauramo et al. 2022, s. 8–9)

Työmatkaliikennettä voi ohjata työnantaja tai jopa valtio. Työpaikka voi ohjata työntekijöitä liikkumaan eri tavoin: säännöillä, eduilla ja viestinnän avulla. Päätöksen liikkumisesta tekee kuitenkin työntekijä itse. (Talja et al. 2017, s. 10) Työmatkojen kustannukset ovat ensisijaisesti työntekijän itse maksettavia, eivätkä ne ole verovapaita matkakustannuksia (Verohallinto 2023b). Työntekijä voi kuitenkin vähentää verotuksesta, vuonna 2023, yli 750 euron omavastuun ylittävän osuuden työmatkakuluista. Matkakulut laskeaan kuitenkin halvimman kulkumuodon mukaan, joka on yleensä julkinen liikenne. Oman auton vähennyksiä saa kuitenkin vain silloin, kun

- julkista kulkuneuvoa ei ole käytettävissä,
- kävelymatka on yhdensuuntaisella matkalla yhteensä yli 3 km,
- odotusaika meno-paluumatkalla on yli 2 tuntia
- tai matka-aika alkaa tai päättyy klo 00.00–05.00. (Verohallinto 2023a).

Työnantaja voi antaa työntekijälleen verottomana työsuhdematkalippuedun ja polkupyöräedun, joiden yhteenlaskettu veroton summa on korkeintaan 3 400 euroa (Verohallinto 2022). Mikäli oman auton vähennyksen ehdot täyttyvät, yhden suuntaisen työmatkan pituus olisi noin kuusi kilometriä, että omavastuuosuus ylittyisi vuoden 2023 verotuksessa vuoden työpäivien mukaan.

Pirkanmaan hyvinvointialueella työmatkaetuja ovat sekä markkinahintaa halvempi pysäköinti työntekijöille että Epassin henkilöstöedut, joita voi käyttää matkalippujen ostami-



seen 200 eurolla vuosittain. Epassin henkilöstöetua ei ole kohdennettu suoraan joukkoliikenteen lipun ostamiseen, vaan sitä voi käyttää esimerkiksi urheiluun tai hyvinvoinnin palveluihin. Lisäksi pyhäpäivinä, kuten joulun pyhinä, aikaisin aamulla tai yöaikana työnantaja voi tarjota taksilippua, koska joukkoliikenne ei tällöin kulje säännöllisesti tai lainkaan. (T. Rahkonen, palaveri 13.10.2023 & T. Rahkonen & T. Tammentie-Sarén, palaveri 29.9.2023)

## 2.2 Sairaalan erityispiirteet työmatkaliikenteessä

Sairaala on sosiaali- ja terveyspalvelujen osa, joka perustuu ympärivuorokautiseen toimintaan ja vaatii näin ollen jaksotyötä ylläpitämään palveluja (Tehy 2023a). Jaksotyötä tekee suuri osa sairaalan henkilöstöstä, sillä suurin osa henkilöstöstä on hoitohenkilökuntaa. Hallinnolliset toimihenkilöt työskentelevät toimistotyöaikana (Sosiaali- ja terveydenhuollon työ- ja virkaehtosopimus 2022). Näin ollen työmatkaliikenne painottuu toimistotyöajalle, kun sekä hoitohenkilökunta että hallinnon työntekijät ovat töissä.

Sosiaali- ja terveydenhuollon henkilöstön työ- ja virkaehtosopimuksen (2022) luvussa 3 käsitellään työaikaa. Yleis- ja toimistotyöaika on määritelty maksimissaan yhdeksän tunnin pituisiin työvuoroihin sekä jaksotyöajalla työvuoron pituus voi olla enintään säännönmukaisesti 10 tuntia tai yövuoro 11 tuntia. (Sosiaali- ja terveydenhuollon työ- ja virkaehtosopimus 2022.) Työaikojen ollessa pitkiä jaksotyöläisillä on riski kulkea työmatkoja väsyneenä, mikä voi aiheuttaa turvallisuusriskin sekä työntekijälle itselleen että muille liikujille. Terveys- ja sosiaalipalveluissa työntekijöinä on naisia 85 prosenttia vuonna 2022 (Terveyden ja hyvinvoinnin laitos 2023). Rauramo et al. (2022) mukaan naisille tapahtuu 66 prosenttia työmatkatapaturmista. Työmatkatapaturmia sattuu terveys- ja sosiaalipalvelujen työntekijöille noin 1 500 tapaturmaa vuosittain (Tapaturmavakuutuskeskus 2023, s. 38), mikä on noin 8 prosenttia kaikista työmatkatapaturmista vuosittain. Työmatkojen turvallisuuteen on siis tärkeää kiinnittää huomiota myös työnantajan taholta työntekijöiden työkyvyn ylläpitämiseksi ja sairaspotilaiden tai niistä johtuvien kustannusten vähentämiseksi.

Sairaalan liikennemääristä 60 % arvioidaan olevan työmatkaliikennettä ja loput asiakkaiden aiheuttamaa liikennettä. Taulukossa 1 on esitetty kaikkien terveyspalveluihin suuntautuvien matkojen kulkutapajakauma Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla, joka vastaa Tays Keskussairaalan liikenneympäristöä, sekä 20 000–45 000 asukkaan kaupunkiseutua, joka vastaa Pitkänien psykiatrian liikenneympäristöä. Henkilöautojen osuus molemmissa liikenneympäristöissä on suuri, mutta asiakkaat kulkevat palveluihin pääsääntöisesti henkilöautolla. Tällöin voidaan olettaa, että erityisesti kaupunkiseudulla työmatkoihin käytetään usein joukkoliikennettä. (Kalenoja et al. 2008, s. 66.)

**Taulukko 1.** Terveyspalveluihin suuntautuvien matkojen kulkutapajakauma (Kalenoja et al. 2008, s.66).

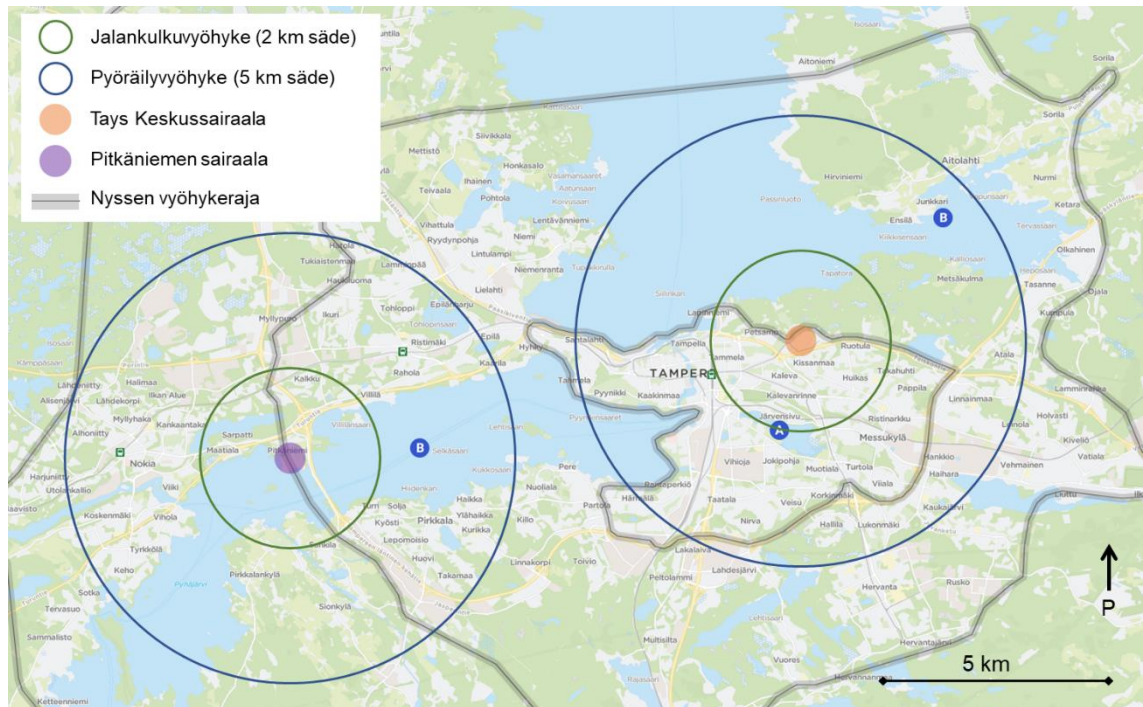
| kuntaryhmä                            | kulkutapa (osuus tehdyistä matkoista, %) |               |                |                    |          |
|---------------------------------------|--|---------------|----------------|--------------------|----------|
|                                       | jalan                                    | polkupyörällä | henkilöautolla | joukkoliikenteellä | taksilla |
| Tampereen ja Turun kaupunkiseudut     | 12 %                                     | 3 %           | 59 %           | 23 %               | 2 %      |
| 20 000–45 000 asukkaan kaupunkiseudut | 10 %                                     | 5 %           | 76 %           | 6 %                | 2 %      |

Sosiaali- ja terveysalan palkat vaihtelevat pääsääntöisesti tehtäväkohtaisesti lähihoitajan palkan 2 255 €/kk ja osastonhoitajan 3 414 €/kk välillä, sekä ylihoitajien palkat ovat noin 4 763 €/kk (Tehy 2023b). Pienemmät tulot voivat rajata henkilön käytettävissä olevia kulkumuotoja tai mahdollisuutta asua lähempänä sairaalaa. Pitkäniemen psykiatrian muutto kohdistuu 18 erikoistyöntekijään, kuten sosiaalityöntekijöihin ja psykologeihin, 16 lääkäriin, 17 hallinto- ja toimistohenkilöön, 13 sairaalahuoltajaan sekä noin 340 hoitohenkilöön (T. Rahkonen & T. Tammentie-Sarén, palaveri 29.9.2023). Tästä huomataan, että suurin osa muuttavasta henkilöstöstä kuuluu tuloskaalan matalampaan päähän, ja työmatkan muutos voi kasvattaa työmatkan kustannuksia suhteellisen paljon palkkatasoon nähden.

### 2.3 Pitkäniemen psykiatria työmatkaliikenneympäristönä

Pitkäniemen psykiatria sijaitsee Nokialla Pyhäjärven pohjoispuolella, Pitkäniemen eritasoliittymän lounaispuolella (kuva 1). Se on siis kahden valtatie, E12 ja vt12, liittymän sekä Pyhäjärven eristämällä alueella. Pitkäniemen psykiatrian ja kehitysvammahuollon tukikeskuksen lisäksi lähistöllä toimivat myös Tampereen seudun ammattiopiston ja Kii-pulan ammattiopiston yksiköt sekä muutamia pienempiä sairaanhoidon palveluja. Pitkäniemen psykiatria sijaitsee noin 10 kilometriä Tampereen keskustasta ja alle viiden kilometrin päässä Nokian keskustasta. Nykytilanteessa sairaalalle saapuminen on mahdollista jalan, pyörällä, linja-autolla sekä autolla. Lähimmät asuinalueet ovat noin kilometrin päässä sairaalalta. Tampereen kaupungin (2022, s. 6) pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa kerrotaan pyöräilyn olevan yleisintä alle viiden kilometrin matkoilla, ja kolmannes pyörämatkoista on työ- tai työasiamatkoja. Traficom (2022) henkilöliikennetutkimuksen

perusteella jalankulun matkan keskiarvo on 1,9 kilometriä. Näin ollen pyöräilyvyöhykkeellä ovat Pirkkalan sekä Tampereen länsiosat sekä Nokian keskustan alueet. Arvioidut jalankulun ja pyöräilyn vyöhykkeet on esitetty kuvassa 1.

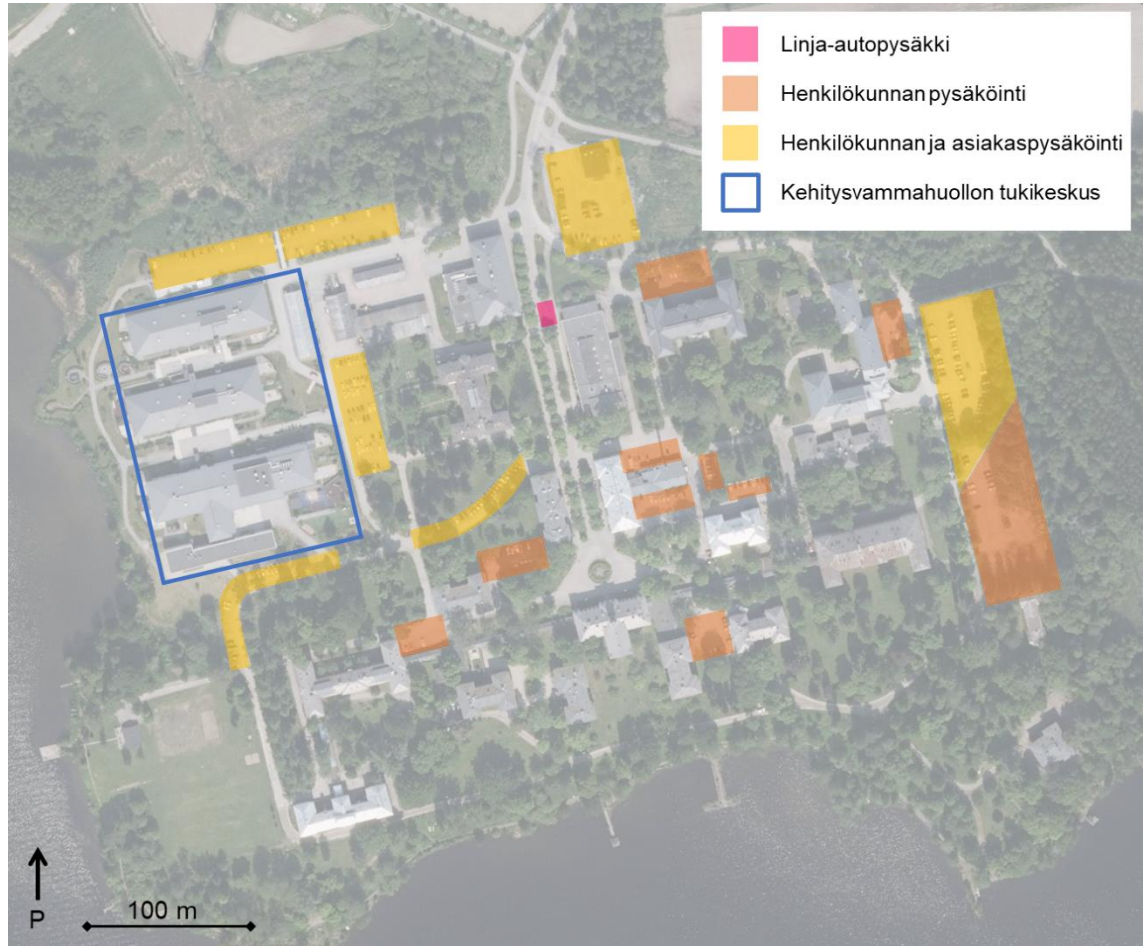


**Kuva 1.** Toimipaikkojen sijainti, jalankulun ja pyöräilyn vyöhykkeet ja Nysse vyöhykkeet (muokattu lähteestä Nysse 2023a)

Pitkänien psykiatria sijaitsee joukkoliikenteen palvelutasolla 2. Sen tavoitteena on turvata arjen liikkumistarpeet ja tarjota vuoroja myös viikonloppuisin, mutta se vaatii käyttäjältään ajallista joustavuutta. (Tampereen kaupunki 2023). Nysse (2023a) mukaan Pitkänien psykiatialle kulkee yksi linja-autolinja Tampereen keskustasta. Lisäksi 750 metrin etäisyydellä sairaalalta Pitkänien tienhaaran pysäkillä liikennöi toinen linja Tampereen suunnasta ja pohjoiseteläsuuntainen linja. Linjat kulkevat 1–2 kertaa tunnissa arkisin lähes ympäri vuorokauden. Matka-aika Tampereen keskustaan on 32 minuuttia ja Nokian keskustaan nopeimmillaan 23 minuuttia. (Nysse 2023a) Pitkänieni sijaitsee Nysse B-vyöhykkeellä (kuva 1), josta Tampereen tai Nokian suuntaan pääsee kahden vyöhykkeen lipulla. (Nysse 2023b) Pitkänien pysäkillä arkivuorokauden pysäkkijoukkojen keskiarvo oli 98,8 vuonna 2022 (Tampereen kaupunki 2023), eli joukkoliikennettä käytetään myös kohtuullisesti.

Henkilöautolla Nokian keskusta on saavutettavissa noin 10 minuutissa ja Tampereen keskusta noin 20 minuutissa Google Maps -karttapalvelun aikatauluarvion mukaan. Pirkanmaan hyvinvointialueen pysäköintipolitiikan (2023) mukaan pysäköinti Pitkänienmessä on työntekijöille maksutonta. Mikäli työntekijä haluaa lämpötilppapaikkoja on vuokrattavissa 7 €/kk hintaan. (Pirkanmaan hyvinvointialue 2023a) Lämpötilppapaikat

löytyvät itäisimmältä pysäköintialueelta. Kaikki alueen asiakaspysäköinnin paikat ovat myös henkilökunnan käytettävissä. (T. Tammentie-Sarén sähköposti 18.12.2023.) Autopainotteisena ympäristönä Pitkäniemen psykiatrian henkilöstön työmatka ylittää melko helposti verotuksen kriteerit työmatkavähennyksiin.



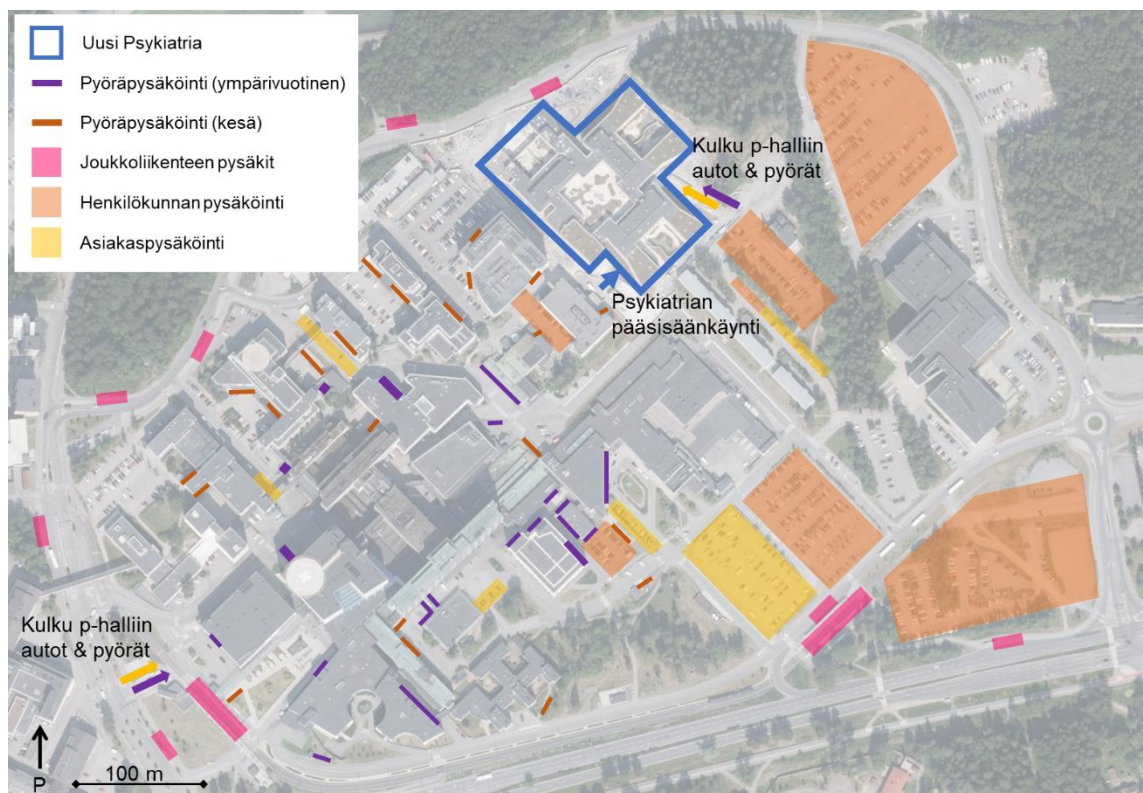
**Kuva 2.** Pitkäniemen psykiatrian piha-alue (muokattu lähteistä Tampereen kaupunki 2023 & Pirkanmaan hyvinvointialue 2023e)

Pitkäniemen psykiatrian osastojen sosiaalityöt sijaitsevat eri rakennusten kellarissa eli osastojen yhteydessä. Pukuhuoneita on useampi ja jokaiselle työntekijälle on varattu oma pukukaappi. (T. Tammentie-Sarén sähköposti 30.11.2023.) Sosiaalityöt sijaitsevat siis työpistettä lähellä ja etäisyys pysäköinnistä sosiaalityöihin vaihtelee sen mukaan, mihin työntekijä saa kulkuvälineensä pysäköityä. Henkilökunnan pysäköintiä on kuitenkin sijoitettu lähemmäs eri osastoja, mutta suurimmat pysäköintialueet ovat sairaala-alueen pohjois- ja itäreunoilla.



## 2.4 Tays Keskussairaala työmatkaliikenneympäristönä

Tays Keskussairaala sijaitsee Kaupissa aivan Teiskontien pohjoispuolella ja Kekkosentien sekä Tampereen Ammattikorkeakoulun itäpuolella (kuva 1). Keskussairaalan pohjois- ja itäpuolella on Kaupin ulkoilualue. Tampereen keskustaan on noin kolme km. Ympäröivät alueet ovat pääsääntöisesti asuinalueita, mutta palveluita löytyy kuitenkin melko läheltä Kalevasta. Keskussairaalalla on töissä noin 6 000 henkilöä, mutta kampuksella on töissä myös muita palveluja, jotka työllistävät tuhansia muita ihmisiä (T. Rahkonen, sähköposti 15.12.2023). Uusi psykiatrian rakennus sijaitsee Keskussairaala-alueen pohjoisosassa (kuva 3).



**Kuva 3.** Tays Keskussairaalan piha-alueella sijaitsevat pysäköintipaikat (muokattu lähteistä Tampereen kaupunki 2023 & Pirkanmaan hyvinvointialue 2023d)

Teiskonttiellä kulkee myös seudullinen pyöräilyn pääväylä sekä lähistöltä kulkee myös useampia pohjoiseteläsuuntaisia pyöräilyn pääväyliä (Tampereen kaupunki 2023). Pyöräillen saavutettavia, alle viiden km säteellä sijaitsevia, asuinalueita on paljon (kuva 1), joten pyöräilyn voi olettaa olevan myös kilpailukykyinen vaihtoehto suurelle osalle Tampereella asuvista. Lisäksi jalankulun vyöhyke kattaa suuren osan Tampereen keskustan itäpuolesta, jolloin aivan keskustassa asuvien työmatkaa voi liikkua jalan. Pyöräpysäköintiä on sijoitettu rakennusten sisäänkäyntien yhteyteen (kuva 3). Henkilökunnalle

on ulkona katettuja ja sisätiloissa niin pysäköintihallissa kuin eri rakennuksissa pyöräpysäköintipaikkoja. Pyöräpysäköintiä on enemmän kesäaikaan, kun kaikki pysäköintipaikat ovat käytössä.

Kaupin ja Tays Keskussairaalan alueet kuuluvat Tampereen kaupungin joukkoliikenteen palvelutasoluokkaan 5, eli sillä alueella joukkoliikenteen tarjonnan tulisi mahdollistaa lähes kaikkien matkojen tekemisen joukkoliikenteellä (Tampereen kaupunki 2023). Raitiotielinja kulkee keskustasta ja päättyy nykyisellään keskussairaalalle. Vuorot kulkevat arkipäivisin klo 5–22 tai viikonloppuisin klo 6–22 välillä. Lisäksi Teiskontiellä kulkeva linja-autoliikenne pysähtyy keskussairaalan kohdalla lähes ympäri vuorokauden jokaisena viikonpäivänä. Joukkoliikenteellä kahden vyöhykkeen lipulla on saavutettavissa koko kaupunki sekä osa ympäröivien kaupunkien reuna-alueista (kuva 1). (Nysse 2023a)

Joukkoliikenteen pysäkit sijaitsevat sairaala-alueen ympärillä (kuva 3). Raitiotiepysäkit ovat alueen eteläpuolella ja linja-autopysäkkejä on lähinnä länsi- ja pohjoispuolella sekä raitiotiepysäkkien yhteydessä. Uuden psykiatrian rakennuksen pohjoispuolella sijaitsee linja-autopysäkki, mutta esimerkiksi raitiotiepysäkit ovat alueen eteläreunassa ja etäisyys on kävellen noin 500 metriä. Sosiaalitytöt sijaitsevat viereisen rakennuksen kellarissa, mutta niistä pääsee yhdystunnelin kautta psykiatrian rakennukseen (T. Tammentie-Sarén sähköposti 30.11.2023).

Auton pysäköinti keskussairaalalla on maksullista henkilökunnalle, minkä avulla henkilöstöä halutaan kannustaa valitsemaan joukkoliikenne, pyöräily tai kävely. Pysäköinti maksaa 24–55 €/kk riippuen paikasta. (Pirkanmaan hyvinvointialue 2023a) Vaikka pysäköinti on maksullista, voidaan se osittain laskea työsuhde-eduksi, sillä pysäköinti on markkinahintaa halvempaa (Pirkanmaan hyvinvointialue 2023c). Henkilökunnan pysäköinti sijaitsee pääsääntöisesti alueen itäosassa, joista kävelymatkaa sosiaalitytöihin on 100–500 metriä. Lisäksi pääsisäänkäynnin lähellä on pysäköintihalli ja uuden psykiatrian rakennuksen pohjakerroksessa on myös pysäköintihalli. Lähin pysäköinti uudesta rakennuksesta on sen alapuolella oleva kellarikerroksen pysäköintihalli, jossa puolet paikoista on varattu työntekijöille ja puolet asiakkaille. Pysäköintihallin kapasiteetti ei kuitenkaan riitä kaikille työntekijöille, ja se kuuluu alueen kalleimpiin pysäköintipaikkoihin 55 €/kk - hinnalla (T. Rahkonen sähköposti 15.12.2023). Tays Keskussairaalan joukkoliikennepainotteinen sijainti vaikeuttaa työmatkaan oman auton käytöstä saatavia verovähennyksiä, mikäli työmatkan kodin pääty ei täytä kriteereitä julkisen liikenteen saatavuudesta.

## 3. TUTKIMUSMENETELMÄT

### 3.1 Tutkimusetiikka ja tietosuoja

Tutkimusetiikalla tarkoitetaan kaikissa tutkimuksen aikana tehtyjen päätösten ja valintojen eettisiä kysymyksiä. Ihmisiin kohdistuvissa tutkimuksissa tulee kunnioittaa ihmisarvoa, yksityisyyttä, itsemääräämisoikeutta sekä muita oikeuksia aiheuttamatta haittaa tutkittaville. Tutkija ei saa tutkimuksellaan aiheuttaa haittaa niin tutkimuskohteelle kuin tieteen edistymiselle. Lisäksi hyvällä tieteellisellä käytännöllä tarkoitetaan rehellisyyttä, huolellisuutta ja tarkkuutta tutkimusta tehdessä. Tutkimuksen aikaisia valintoja tulisi pysyttyä refleктоimaan ja raportoida niistä tutkimuksessa. (Vuori 2023) Kyselytutkimuksessa on huomioitava myös vastauksien johdattelevuuden välttäminen, eli vastausvaihtoehtojen tulisi olla neutraaleja, jolloin vastaaja ei vahingossa vääristä omia vastauksiaan (Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirja 2023d).

Kandidaatintyö lukeutuu itsenäisesti suoritettaviin opinnäytetöihin, jolloin työn tekijä vastaa työssä keräämistään henkilötiedoista rekisterinpitäjänä (Tampereen yliopisto 2023). Tässä työssä ei kerätä yksilöiviä henkilötietoja, jotta lainmukaista tietorekisteriä ei tarvitse pitää. Kyselytutkimuksessa avoimia kysymyksiä tulisi käyttää harkiten (Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirja 2023b), jolloin vastaajille ei anneta mahdollisuutta kertoa enemmän tietoa kuin haluttaisiin. Kyselyssä kysytään henkilön työmatkan liikkumisen kokemukseen liittyviä asioita sekä työmatkan pituutta ennen ja jälkeen. Tällöin ei kysytä mitään henkilötietoa, jota voitaisiin yksilöidä sen tiedon lisäksi, että henkilö työskentelee Pitkäniemen psykiatrialla. Työmatkan pituuksia pyydetään tutkimuksessa kilometrin tarkkuudella, jolloin tietoa ei myöskään pystytä yksilöimään. Tällä kysymysten asettelulla ei tarvitse perustaa ja ylläpitää tietorekisteriä. Kyselytutkimusta varten haettiin ja saatiin tutkimuslupa Pirkanmaan hyvinvointialueelta, koska kyselytutkimus kohdistuu heidän henkilöstöönsä.

### 3.2 Kirjallisuustutkimus

Kirjallisuustutkimuksen avulla tutkitaan tiettyä aihetta kirjallisuudesta löydetyn tiedon perusteella. Tarkoituksena on koota aiheeseen liittyneet tiedot ja vertailla niitä keskenään sekä tunnistaa, mikäli saatavilla olevissa tiedoissa on puutteita. Tutkimuksessa arvioidaan myös hankitun tiedon laatua. (The University of Edinburgh 2023)

Tutkimukselle tärkeä osa on löytää hakusanat, jotka liittyvät aiheeseen ja määritellä aiheeseen liittyvät tärkeimmät käsitteet. Tässä työssä tietoa on haettu sekä hakupalvelu

Andorista että Googlesta hakusanoilla: *työmatka, työmatkaliikenne, työliikenne, työmatkaliikkuminen, työmatka hyvinvointialue, työmatkaliikenne sairaala, työmatka verotus, työmatkatapaturma, commuting AND healthcare workers*. Työmatkaan ja työmatkaliikenteeseen liittyviä määrittelyjä löydettiin kattavasti ja eri näkökulmista. Moni julkaisu ja tutkimus liittyi *työmatkaliikkumiseen*, jota käytetään työmatkaliikenteen kanssa samalla tavalla, mutta tarkoittaa myös lihasvoimin liikuttua työmatkaa. Sairaalan ja terveydenhuollon työmatkojen erityispiirteistä ei löytynyt Suomessa tehtyjä tutkimuksia työmatkaliikenteestä, vaan tutkimuksia löytyi nimenomaan työmatkaliikkumisesta ja sen edistämisestä. Muualla tehdyt tutkimukset terveydenhuollon henkilöstön työmatkaliikenteestä heijastavat paikallista liikennekulttuuria, jonka ei katsottu tuovan lisäarvoa tälle tutkimukselle.

### 3.3 Tapaustutkimus

Tapaustutkimus on laadullinen tutkimusmenetelmä, jossa tarkastellaan jotain yhtä tutkittavaa ilmiötä, valikoitua tapausta tai asiaa. Tutkimuksessa perehdytään aiheeseen mahdollisimman monipuolisesti ja kokonaisvaltaisesti sekä käytetään monenlaisia aineistoja. Mikäli tutkimuksessa on useampia kohteita, niitä vertaillaan toisiinsa. Tapaustutkimuksessa voidaan valita erilaisia näkökulmia: fakta-, konstruktionistinen- tai kokemusnäkökulma, joilla tutkittavaa kohdetta analysoidaan. (Kallinen & Kinnunen 2023)

Tässä työssä tutkitaan Tays keskussairaalaan sekä Pitkänien psykiatria työmatkaliikenteen ympäristönä niin fakta- kuin kokemusnäkökulmasta. Faktanäkökulmassa tutkitaan molempien sairaaloiden sijaintia niiden liikennejärjestelmän ominaisuuksistaan: sijainti, mahdolliset kulkumuodot, joukkoliikenteen tarjonta ja pysäköintiympäristö. Liikenneympäristön tietoja kerätään Tampereen kaupungin Oskari-karttapalvelusta, paikallisten joukkoliikenteen palvelujen nettisivuilta ja Pirkanmaan hyvinvointialueen lähtötietojen perusteella pysäköinnin palveluista. Lisäksi kyselyssä selvitetään työmatkan pituuden muutosta. Kokemusnäkökulman tutkiminen toteutetaan kyselynä muuttavalle henkilökunnalle nykyisen työmatkan kokemuksesta, työmatkan osien tärkeydestä ja tulevan työmatkamutoksen oletuksista.

### 3.4 Kyselytutkimus henkilöstölle

Kyselytutkimuksella tutkitaan työmatkaliikenteen muutosta henkilöstön näkökulmasta. Kyselyllä voidaan selvittää muuttoon liittyvää asennetta ja arviota, kuinka suuri muutos työmatkoissa tapahtuu matkan pituudessa ja kulkumuodoissa. Koska liikenne koetaan subjektiivisesti, oma elämäntilanne huomioiden, muutoksen suuruus on henkilökohtainen arvio. Siksi tutkimuksessa painotetaan työmatkan ja sen muutoksen kokemusta.



Kyselytutkimuksen huolellinen valmistelu sisällöllisesti ja ulkoasullisesti on tärkeää, jotta kyselyyn saadaan mahdollisimman paljon vastauksia. Selkeä ja johdonmukainen kysely, joka etenee loogisesti sekä herättää vastaajassa luottamusta, voidaan nähdä edesauttavan vastausten keräämistä. Kysymykset tulee asetella mahdollisimman neutraalisti, jotta vastaaja ei saa kysymyksen asettelusta vaikutteita. Kysymysten laadinnassa on tärkeää huomioida, että vastaajat ymmärtävät kysymykset samalla tavalla, jotta saadaan johdonmukaista dataa. Kysymysten asettelulla voidaan vaikuttaa myös siihen, minkälaista dataa tutkimuksesta saadaan. Strukturoiduilla kysymyksillä voidaan helpottaa datan analyysiä, kun vastaajalle on annettu valmiit vaihtoehdot. (Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirja 2023b)

Kysely voidaan jakaa osiin, joissa kysytään eri aihepiirien kysymyksiä. Tämä rytmittää kyselyn etenemistä ja auttaa vastaajaa pohtimaan yhtä aihetta kerrallaan. Kyselyn aihepiirejä ovat työmatkan pituuden ja kulkutapojen muutos sekä työmatkan muutoksen kokemus. Perustietojen, kuten työmatkan muutos ja kulkutavat voidaan toteuttaa lyhyillä avoimilla vastauksilla sekä monivalintakysymyksillä. Työmatkan muutoksen kokemuksen osuus voidaan toteuttaa Likert-skaalalla, jossa kysytään henkilön mielipidettä sanallisella skaalalla eri väittämiin. Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirjan (2023b) mukaan skaalan asteikko on yleisimmin ”täysin samaa mieltä”, ”jokseenkin samaa mieltä”, ”ei samaa eikä eri mieltä”, ”jokseenkin eri mieltä” ja ”täysin eri mieltä”. Lisäksi ”en osaa sanoa” tai ”en halua sanoa” voidaan lisätä vaihtoehdoksi, jotta vastaaja voi vastata kysymykseen, vaikka ei halua kertoa mielipidettään (Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirja 2023b).

Kyselytutkimus toteutetaan digitaalisena Microsoft Forms -kyselynä, jolla voidaan kerätä sekä määrällistä että laadullista tietoa. Kysely toteutetaan strukturoituna, koska vastauksia oletetaan kerättävän paljon ja helpotetaan kyselyyn vastaamista. Strukturoiduista ja Likert-skaalan kysymyksistä saadaan valmista dataa käsiteltäväksi. Kyselytutkimuksesta on hyvä tehdä myös koetutkimus ennen sen lähettämistä henkilöstölle, jotta varmistutaan kyselyn selkeydestä ja ymmärrettävyydestä. Kaikki kyselyn kysymykset asetetaan vapaaehtoisiksi, jotta jokainen voi vastata vain haluamiinsa kysymyksiin. Väittämät muotoillaan sillä oletuksella, että työmatkan muutos ei vaikuta vastaajaan ja hän suhtautuu muutokseen neutraalisti.

Kyselytutkimus (liite A) alkaa perustietojen kysymyksillä, joissa kysytään niin nykyiseen kuin tulevaan työmatkaan käytettäviä kulkumuotoja, pääsääntöistä kulkumuotoa ja matkan pituutta sekä työaika. Matkan ja kulkumuotojen kysymyksillä voidaan herätellä vastaajaa pohtimaan myös muita kulkumuotoja, mikäli tämä ei ole jo pohtinut käyttävänsä

eri kulkumuotoja työmatkallaan. Kulkumuotojen järjestys on asetettu kestävimmästä kulkumuodosta eli jalankulusta, korkeapäästöisimpään henkilöautoon. Lisäksi on annettu ”joku muu” -kenttä mahdollisille muille kulkumuodoille. Matkan pituus kysytään, jotta saadaan numeerinen tieto työmatkan pituuden muutoksesta ja vastaaja voi tarkastaa muutoksen omalla kohdallaan. Matkan pituus pyydetään antamaan kilometrin tarkkuudella, jotta tietoa ei voi yksilöidä. Työmatka käsittää kyselyssä yhdensuuntaisen matkan ovelta ovelle eli kun henkilö kulkee työmatkan omalla kulkuneuvolla, matka sisältää matkan ja pysäköinnin, tai joukkoliikennettä käyttäessä jalankulun työpaikalle. Lisäksi kysytään työaikaa, jotta voidaan vertailla, minkälaisiin asioihin eri työaikaryhmissä kiinnitetään huomiota. Kysymyksiin on tehty valmiit vastausvaihtoehdot ja kysymyksen mukaan niistä voi valita joko yhden tai useamman.

Nykyisestä työmatkasta ja siihen liittyvistä osista kysytään kokemusta eri kulkumuodoitain. Mikäli jotain kulkumuotoa vastaaja ei käytä, ohjeistetaan vastaamaan ”en osaa tai halua sanoa” -vaihtoehto. Toisessa kokemosiosassa kysytään matkan osien tärkeydestä samantyyppisillä kysymyksillä ensimmäisen osan kanssa, minkä on tarkoitus antaa vastaajan subjektiivisen arvon matkan eri osille. Viimeisessä osassa kysytään mielipidettä työmatkan muutoksesta, eri kulkumuotojen saatavuudesta, monipuolisuudesta ja vaihtelusta eri vuoden- tai vuorokaudenaikaan, jotta saadaan selville, miten työntekijät asennoituvat tulevaan muuttoon ja työmatkaan. Lisäksi kysytään työmatkan muutoksen vaikutuksesta: kuormittaako uusi työmatka, turvallisuuden tunteesta työmatkalla, arjen sovituksesta uuteen työmatkaan, halusta irtisanoutua tai muuttaa lähemmäs uutta toimipaikkaa. Kaikki kokemosiosien kysymykset ryhmitellään Likert-skaalalle, jossa viimeinen vaihtoehto on: ”en osaa tai halua sanoa”. Skaalojen muut vaihtoehdot ovat kysymyksen mukaan: ”tärkeä”, ”jokseenkin tärkeä”, ”neutraali”, ”ei kovin tärkeä” ja ”ei tärkeä”, sekä ”samaa mieltä”, ”jokseenkin samaa mieltä”, ”ei samaa, eikä eri mieltä”, ”jokseenkin eri mieltä” ja ”eri mieltä”. Skaaloilla ei haluta provosoida vastaajia, jolloin sanat ”erittäin” tai ”täysin” jätettiin vaihtoehtojen ääripäistä pois.

Kyselyn saatekirjeessä (liite B) kerrotaan lyhyesti tutkimuksesta sekä liitteenä toimitetaan tutkimusluvan hakemukseen täytetty tiedote osallistujalle. Saatekirjeessä halutaan myös painottaa, että kaikkien osallistujien vastaukset ovat tärkeitä, jotta vastauksia saataisiin mahdollisimman kattavasti. Osa henkilöstöstä voi kokea, että muutos ei vaikuta häneen itseensä merkittävästi tai negatiivisesti, ja tällöin jättää vastaamatta kyselyyn. Kokonaiskuvan kannalta myös nämä vastaukset ovat tärkeitä. Saatekirje lähetettiin muuttavien osastojen esihenkilöille, jotka lähettivät kutsun eteenpäin työntekijöille, sillä yhteistä sähköpostilistaa muuttavalle henkilöstölle ei ole.

### 3.5 Analyysimenetelmät

Kyselytutkimuksen tuloksista saadaan numeerisia arvoja työmatkan pituuden muutokselle, kulkutapajakauma sekä mielipidevastauksien koodattuja arvoja työmatkan kokemuksesta nykytilanteesta sekä arvioita muutoksesta, jotka kertovat vastaajien nykyisestä suhtautumisesta muutokseen. Numeerisista arvoista voidaan tehdä analyysi työmatkan pituuden muutoksesta eri keskiluvuilla, ja työmatkan pituutta voidaan vertailla eri kulkumuotoihin.

Vastauksia voidaan esittää kuvaajina, joita voidaan esittää prosentuaalisina tai lukumäärällisinä osuuksina vastaajien joukosta. Näitä voidaan esitellä joko pylväs-, palkki- tai sektoridiagrammeilla. (Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirja 2023a) Tuloksia voidaan ryhmitellä kulkumuodoittain tai työmatkan osuiksittain sekä niitä voidaan vertailla keskenään sanallisesti. Tuloksia voidaan vertailla eri työaikaa tekevien ryhmien kesken tai työmatkan pituuden muutokseen suhteutettuna. Vastausten painottamista ei voida tehdä tämän kyselytutkimuksen analyysissä, sillä siinä ei kysytä vastaajan henkilötietoja kuten sukupuolta tai ikää.

Likert-skaalan kysymysten arvoja voidaan käsitellä koodaamalla ne numeerisiksi. Asenne tai mielipideväittämien vastausvaihdolle annetaan lukuarvot, joista voidaan laskea yksittäisen vastaajan asennetta väittämää kohtaan tai väittämään kohdistunutta keskiarvoa. (Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirja 2023c)

**Taulukko 2.** Kyselyn vastausvaihtoehdot ja niiden analysointiin valitut lukuarvot.

| Arvo                      | 1          | 2                     | 3                         | 4                       | 5            |
|---------------------------|------------|-----------------------|---------------------------|-------------------------|--------------|
| Keskiarvojen vaihteluväli | [1–1,4]    | [1,5–2,4]             | [2,5–3,4]                 | [3,5–4,4]               | [4,5–5]      |
| Vaihtoehto 1              | eri mieltä | jokseenkin eri mieltä | ei eri, eikä samaa mieltä | jokseenkin samaa mieltä | samaa mieltä |
| Vaihtoehto 2              | ei tärkeä  | ei kovin tärkeä       | neutraali                 | jokseenkin tärkeä       | tärkeä       |

Taulukossa 2 esitellään kyselyn vastausvaihtoehtoihin sovitettut lukuarvot. ”En osaa tai halua sanoa” -vastausvaihtoehdolle ei anneta lukuarvoa, koska kyselyssä ohjeistettiin valitsemaan se, mikäli väittämä ei kosketa vastaajaa. Taulukossa on annettu myös keskiarvojen vaihteluväli, jotka vastaavat sanallisia arvoja.

## 4. TULOKSET

### 4.1 Työmatkaliikenteen muutos

Luvussa 2.2 kerrottiin muuttavan henkilöstön määrä, joka pyöristettiin oletetusti kasvavan henkilöstömäärän mukaiseksi noin 400 työntekijään eli  $N = 400$ . Vastauksia saatiin 127 kappaletta, jolloin vastausprosentti on 31,8 %. Vastaajista 49 työskentelee toimistoaikana, eli tähän joukkoon oletettiin kuuluvan lähes kaikki lääkärit, erikoistyöntekijät ja hallinnon työntekijät. Vastaajista 78 työskentelee jaksotyöaikana. Jaksotyöläisten vastausprosentti oli noin 19,5 % ja toimistotyöaikaa tekevien 96 %.

Taulukossa 3 esitellään nykyiseen ja tulevaan työmatkaan liittyvät tunnusluvut: vaihteluväli, keskiarvo ja mediaani ensin kaikille vastanneille ja sen jälkeen jaksotyöaikaa ja toimistotyöaikaa tekevien osalta. Tulosten perusteella työmatka lyhenee 2–3 kilometriä. Tarkasteltaessa eri työaikaryhmiä kuitenkin huomataan, että jaksotyöaikaa tekevien työmatka lyhenee noin 4 kilometriä ja kasvaa noin kilometrin toimistotyöaikaa tekeville. Työmatkojen keskiarvoon vaikuttaa selvästi pitkiä työmatkoja tekevien vastaajien matkat. Kun pitkiä yksittäisiä työmatkoja ei lasketa mukaan, niin keskiarvo on lähempänä mediaania. Toimistotyöaikaa tekevien työmatkoihin on laskettu myös etätöitä tekevien työmatka Pitkäniemeen tai Keskussairaalalle.

**Taulukko 3.** Nykyisen ja tulevan työmatkan pituuden tunnusluvut.

|              | Nykyinen työmatka    |                         | Tuleva työmatka      |                         |
|--------------|----------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|
| Vaihteluväli | [3–65] km            |                         | [1–75] km            |                         |
| Keskiarvo    | 15,21 km             |                         | 12,86 km             |                         |
| Mediaani     | 12 km                |                         | 10 km                |                         |
|              | jaksotyö<br>(N = 76) | toimistotyö<br>(N = 49) | jaksotyö<br>(N = 76) | toimistotyö<br>(N = 49) |
| Vaihteluväli | [3–52] km            | [3–65] km               | [1–43] km            | [1–75] km               |
| Keskiarvo    | 14,53 km             | 15,90 km                | 10,68 km             | 16,57 km                |
| Mediaani     | 13 km                | 12 km                   | 9 km                 | 13 km                   |

Taulukossa 4 tarkastellaan työmatkan pituutta eri kulkumuodoilla. Taulukossa on esitelty myös oletettu muutos pääsääntöiseen kulkumuotoon. Pitkäniemeen työmatkaa ei pääsääntöisesti kävellyt yksikään vastaajista, mutta seitsemän vastasi pääsääntöisesti kävelevänsä Keskussairaalalle. Pyöräilijöiden määrä lähes kaksinkertaistui, sekä joukkoli-

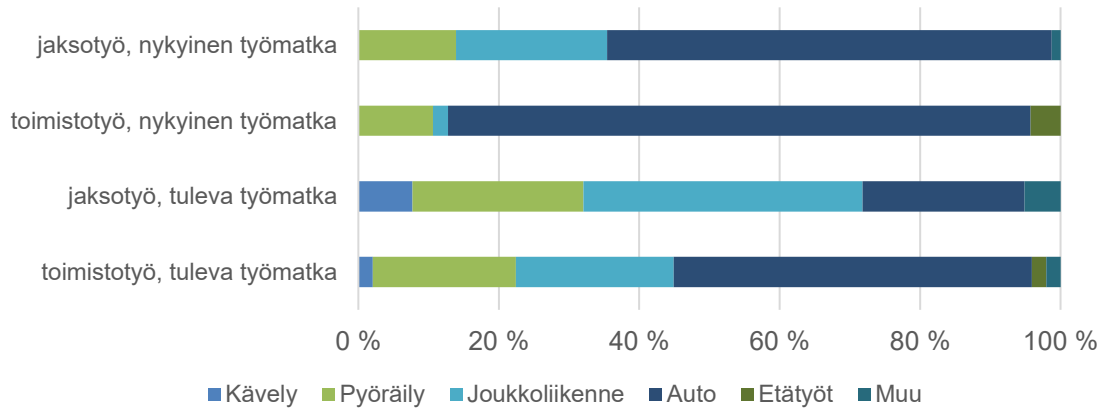
kenteen käyttäjämäärä kaksinkertaistui. Autoilijoiden määrä näiden seurauksena puolittui 88 autoilijasta 44 autoilijaan. Kolme vastannutta kertoi olevansa epävarma tai vuodenaikojen vaikuttavan kulkumuotoon. Kaikkien muiden paitsi autoilijoiden työmatkat lyhenevät noin kahdella kilometrillä. Jalan, pyöräillen ja joukkoliikenteellä tehdyt työmatkat lyhenevät noin kahdella kilometriä, mutta autolla tehtävät työmatkat kasvavat noin kolmella kilometriä. Autoilun osuus työmatkoista vähenee muiden kulkumuotojen käytön takia ja suurempi muutos vaikuttaa olevan jaksotyötä tekevällä henkilöstöllä.

**Taulukko 4.** Työmatkan pituuden tunnusluvut kulkumuotojen mukaan.

|                | <b>Nykyinen työmatka</b> | <b>Tuleva työmatka</b> |
|----------------|--------------------------|------------------------|
| Kävely         | ei vastaajia             | N = 7                  |
| Vaihteluväli   |                          | [1–4] km               |
| Keskiarvo      |                          | 2,29 km                |
| Mediaani       |                          | 2 km                   |
| Pyöräily       | N = 16                   | N = 29                 |
| Vaihteluväli   | [3–16] km                | [1–15] km              |
| Keskiarvo      | 7,94 km                  | 6,59 km                |
| Mediaani       | 7 km                     | 5 km                   |
| Joukkoliikenne | N = 17                   | N = 43                 |
| Vaihteluväli   | [3–23] km                | [2–26] km              |
| Keskiarvo      | 12,06 km                 | 10,84 km               |
| Mediaani       | 12 km                    | 10 km                  |
| Auto           | N = 88                   | N = 44                 |
| Vaihteluväli   | [3–65] km                | [5–75] km              |
| Keskiarvo      | 17,31 km                 | 20,25 km               |
| Mediaani       | 14 km                    | 17 km                  |

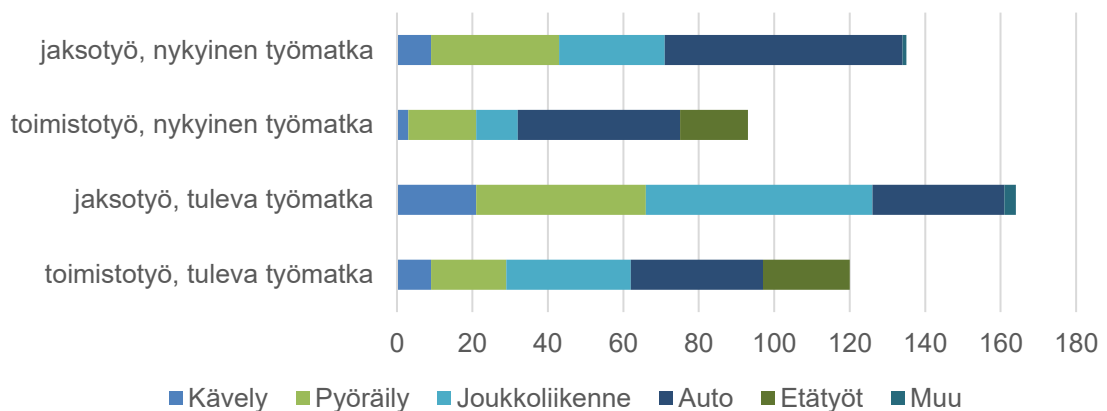
Kuvassa 4 esitellään kulkutapajakauma perustuen kyselyn pääsääntöisiin kulkumuotoihin nykyisellä ja tulevalla työmatkalla. Viisi vastaajaa ei osannut vielä sanoa, mikä on pääsääntöinen kulkumuoto ja kaksi vastaajaa kertoi tekevänsä pääsääntöisesti etätyötä. Tuloksista voidaan huomata, että työmatkaa Pitkäniemeeseen on pääsääntöisesti kuljettu autolla. Kulkutapajakauma monipuolistuu joukkoliikenteen noustessa autoilun rinnalle ja pyöräilyn osuuden kasvavan. Kaikkien työntekijöiden osalta voidaan todeta kulkutapojen monipuolistuvan, mutta jaksotyötä tekevien osalta autoilun määrä vähenee selvästi

enemmän. Etätyötä tekevien osuus ei juuri muutu. Kyselyn tulokset vastaavat melko hyvin aiemmin taulukossa 1 esitettyä kulkutapajakaumaa työntekijöiden osuudesta molempien liikenneympäristöjen osalta.



**Kuva 4.** Nykyisen ja tulevan työmatkan kulkutapajakaumat työajan mukaan.

Kuvassa 5 on esitelty jakauma jaksotyötä ja toimistoaikaan työtä tekevien osalta sekä nykyistä että tulevaa työmatkaa koskien. Vastaaja pystyi valitsemaan kaikki haluamansa kulkumuodot, minkä takia vastaukset on esitetty kokonaismäärinä vastauksista. Kaikkien käytettyjen kulkumuotojen osalta vastaajat kertoivat käyttävänsä nykyiseen työmatkaan eniten autoa, toiseksi suosittumpana polkupyörää ja kolmantena joukkoliikennettä. Kävely ja muut kulkumuodot -vaihtoehdot saivat yhteensä 13 vastausta. Vastaajista 18 kertoi nykyisin tekevänsä joskus etätyötä.



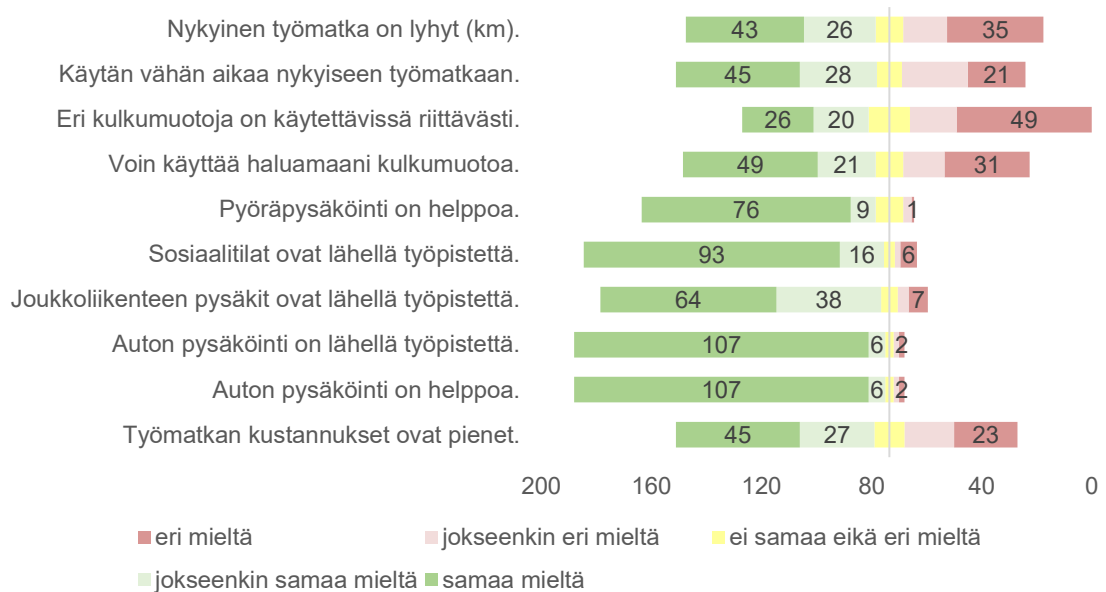
**Kuva 5.** Kaikki työmatkaan käytetyt kulkumuodot nykyisellä ja tulevalla työmatkalla.

Tulevaan työmatkaan kerrottiin käytettävän eniten joukkoliikennettä, toiseksi eniten autoa ja kolmanneksi eniten polkupyörää. Satunnaisia kävelijöitä on selvästi vähemmän. Tulevaisuudessa 23 vastaajaa kertoi tekevänsä etätyötä. Muita mainittuja kulkumuotoja olivat tulevalla työmatkalla muun muassa sähköpotkulaudat, koska Tays Keskussairaala

on kaupallisten sähköpotkulautojen toiminta-alueella. Tulevan työmatkan osalta mahdollisten kulkumuotojen määrä oli suurempi sekä toimistotyöaikaa että jaksotyöaikaa tekevien joukossa. Kestävien kulkumuotojen osuus kasvoi selvästi erityisesti jaksotyöaikaa tekevien joukossa, jossa vastapainoisesti autoilun määrä väheni.

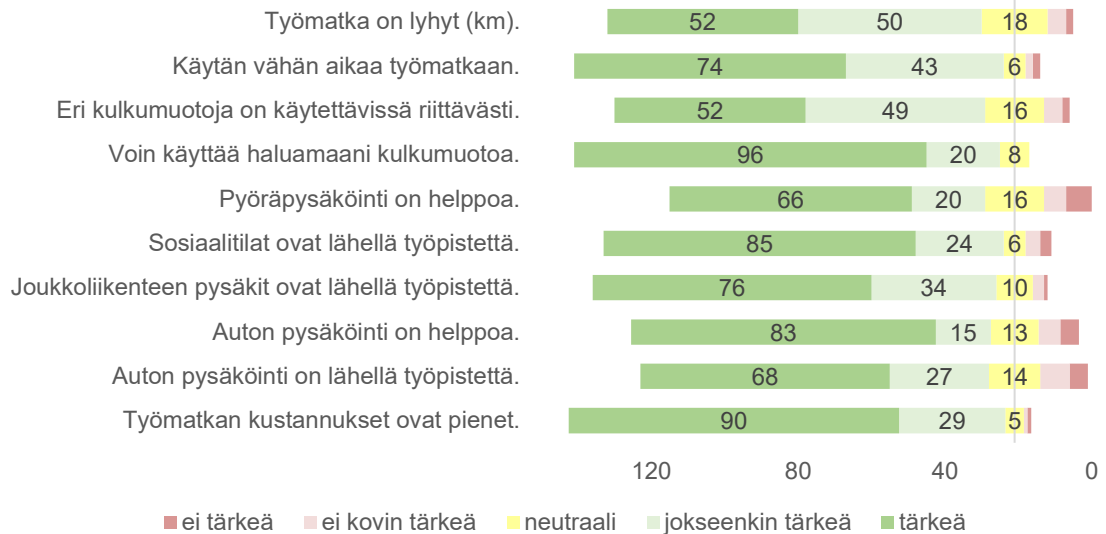
## 4.2 Henkilöstön kokemus työmatkaliikenteen muutoksesta

Kuvissa 6 ja 7 esitellään työmatkaan liittyvien väittämien vertailua nykyisen työmatkan osalta ja vastaavien osien tärkeyden arviointia. Nykyiseen työmatkaan liittyviä väittämiä kysyttiin kysymyksellä: ”Mitä mieltä olet **nykyisen** työmatkan eri osista?”. Kysymykseen vastattiin viisiportaisella asteikolla *samaa mieltä – eri mieltä*. Työmatkan eri osa-alueiden tärkeyttä kysyttiin kysymyksellä: ”Miten tärkeitä sinulle ovat työmatkaliikenteen eri osat?”, johon vastattiin viisiportaisella asteikolla *tärkeä – ei tärkeä*. Mielipiteitä jakaa eniten väittämät työmatkan pituudesta ja kustannuksista sekä eri kulkumuotojen käyttömahdollisuuksista. Nykyisellä työmatkalla oltiin eniten eri mieltä kulkumuotojen monipuolisuudesta. Pyörän ja auton pysäköinnin helppous ja sijainti toteutuu vastaajien mielestä parhaiten, ja näistä väittämistä lähes kaikki vastaajat olivat samaa mieltä.



**Kuva 6.** Nykyisen työmatkan eri osat.

Työmatkan eri osien tärkeyden arvioinnissa (kuva 7) vastauksista tärkeimmiksi koettiin mahdollisuus käyttää haluttua kulkumuotoa sekä työmatkan kustannuksien pienuus. Tärkeiksi koettiin myös sosiaaliliilojen ja joukkoliikenteen pysäkkien sijainti työpisteen lähellä sekä auton pysäköinnin helppous. Työmatkan lyhyttä ja kulkumuotojen monipuolisuutta ei kuitenkaan koettu aivan niin tärkeäksi kuin työmatkaan käytettyä aikaa ja halutun kulkumuodon käyttämistä.



**Kuva 7. Työmatkan osien tärkeys.**

Nykyisen työmatkan ja työmatkan osien keskiarvoja vertaillaan taulukossa 5 sekä kaikkien vastaajien osalta että jakso- tai toimistotyöaika tekeville. Nykyisellä työmatkalla toteutuvat parhaan arvion saavat pyörän ja auton pysäköinti sekä niiden sijainti joko sosiaalituloihin tai työpisteeseen nähden. Työmatkan lyhyys ja kulkumuotojen monipuolisuus saivat heikoimman arvion vastaajilta.

**Taulukko 5. Työmatkaan liittyvien väittämien nykytilan ja tärkeyden vertailu.**

| Väittämä   | Nykyinen työmatka             |     |     | Työmatkan osien tärkeys       |     |     |
|--|-------------------------------|-----|-----|-------------------------------|-----|-----|
|  | kaikki/jakso-/toimistotyöaika |     |     | kaikki/jakso-/toimistotyöaika |     |     |
| Työmatka on lyhyt (km).                            | 2,8                           | 2,8 | 2,9 | 4,1                           | 4,2 | 4,1 |
| Käytän vähän aikaa työmatkaan.                     | 3,4                           | 3,4 | 3,5 | 4,5                           | 4,4 | 4,5 |
| Eri kulkumuotoja on käytettävissä riittävästi.     | 2,7                           | 2,7 | 2,5 | 4,2                           | 4,2 | 4,1 |
| Voin käyttää haluamaani kulkumuotoa.               | 3,3                           | 3,4 | 3,2 | 4,7                           | 4,7 | 4,7 |
| Pyöräpysäköinti on helppoa.                        | 4,6                           | 4,5 | 4,7 | 4,1                           | 4,3 | 3,9 |
| Sosiaalitulat ovat lähellä työpistettä.            | 4,6                           | 4,6 | 4,4 | 4,5                           | 4,7 | 4,2 |
| Joukkoliikenteen pysäkit ovat lähellä työpistettä. | 4,2                           | 4,2 | 4,2 | 4,5                           | 4,5 | 4,4 |
| Auton pysäköinti on helppoa.                       | 4,8                           | 4,9 | 4,6 | 4,4                           | 4,2 | 4,5 |
| Auton pysäköinti on lähellä työpistettä.           | 4,8                           | 4,9 | 4,6 | 4,2                           | 4,1 | 4,3 |
| Työmatkan kustannukset ovat pienet.                | 3,4                           | 3,5 | 3,3 | 4,6                           | 4,7 | 4,6 |

Työmatkan osien tärkeydessä korkeimmalle sijoittuvat halutun kulkumuodon käyttö, työmatkan kustannusten pienuus, työmatkaan käytetyn ajan vähäisyys sekä sosiaalitulojen



ja joukkoliikenteen pysäkkien sijainti. Jaksotyöaika tekevät ovat jonkin verran tyytyväisempiä nykyiseen työmatkaan ja sen osiin, mutta he pitävät myös lähes kaikkia väittämiä tärkeämpinä kuin toimistotyöaika tekevät. Suurimmat erot vastaajien kesken työmatkan osien tärkeydessä ovat sosiaalitulojen sijainnissa ja pyörän tai auton pysäköinnin helppoudessa. Jaksotyöaika tekevät pitivät pyöräpysäköinnin helppoutta tärkeämpänä kuin toimistotyöaika tekevät, ja toimistotyöaika tekevät pitivät auton pysäköinnin helppoutta tärkeämpänä.

Kyselyn viimeisessä osiossa kysyttiin: ”Mitä mieltä olet seuraavista väittämistä koskien **tulevaa työmatkaasi** Tays Keskussairaalalle?”. Vastausasteikkona väittämille oli viisiportainen *samaa mieltä – eri mieltä* -asteikko. Viimeinen väittämä: ”Työmatkan muutos sopii minulle.”, kuvaa vastaajien yleistä suhtautumista muutokseen. Kuvassa 8 on esitelty viimeisen osion vastausten jakauma.



**Kuva 8.** Tulevaan työmatkaan suhtautuminen.

Vastaukset jakaantuivat melko tasaisesti painottuen hieman enemmän myönteisimpien mielipiteiden puolelle. Vahvimmin samaa mieltä oltiin väittämästä, ettei koeta tarvetta muuttaa lähemmäs työpaikkaa. Lisäksi myönteisimmin koettiin väittämät koskien eri kulkumuotojen käyttöä eri vuoden- tai vuorokaudenaikoihin sekä työmatkan turvallisuutta. Kielteisimmin suhtauduttiin väittämiin työpaikan vaihtamisesta, työmatkan kustannuksista, arjen yhdistämisestä sekä työmatkaliikkumisen eduista. Kielteisimmin vastasivat

ne, joiden työmatkan pituus pääsääntöisesti kasvaa. Työmatkan muutoksen mielipiteiden keskiarvoissa ei ole kovin suurta eroa (taulukko 6). Keskiarvot ovat joko neutraaleja tai hieman myönteisiä. Alhaisimman keskiarvon ovat saaneet väittämät työmatkaliikkumisen etujen tiedon saatavuudesta, työmatkaan liittyvistä kustannuksista, työpaikan vaihtamisesta sekä arjen toimintojen yhdistämisestä.

**Taulukko 6.** Työmatkan muutoksen väittämien keskiarvo.

| Väittämä  | Keskiarvo |
|---|-----------|
| Voin käyttää eri kulkumuotoja eri vuorokaudenaikoina                        | 3,5       |
| Voin käyttää eri kulkumuotoja eri vuodenaikoina                             | 3,6       |
| Tuleva työmatkani on turvallinen.   | 3,6       |
| Voin sovittaa arkeni toiminnot tulevan työmatkan kanssa.                    | 3,4       |
| Olen saanut ja löytänyt riittävästi tietoa eri työmatkaliikkumisen eduista. | 3,0       |
| Tulevan työmatkan kustannukset eivät kuormita taloudellista tilannettani.   | 3,3       |
| Työmatkan muutos ei luo tarvetta muuttaa lähemmäs työpaikkaa.               | 4,1       |
| Työmatkan muutos ei lisää haluani vaihtaa työpaikkaa.                       | 3,3       |
| Työmatkan muutos sopii minulle.   | 3,4       |

Viimeinen väittämä: ”Työmatkan muutos sopii minulle.”, jakoi mielipiteitä niin, että 44 vastasi kielteisesti, 70 myönteisesti ja 13 neutraalisti. Näiden vastausten keskiarvo on neutraalin vastausvaihtoehdon positiivisessa päädyssä, vaikka myönteisiä vastauksia on melko paljon. Kielteisesti muutokseen suhtautuneilla työmatkan pituus pääsääntöisesti kasvaa ja myönteisesti suhtautuneilla se lyhenee.

## 5. PÄÄTELMÄT

Pitkäniemen psykiatrian muutto Tays Keskussairaalalle vaikuttaa noin 400 henkilön työmatkaan ja siihen liittyviin tapoihin. Pitkäniemen psykiatrian ja Tays Keskussairaalan työmatkaliikenneympäristöjen suurimmat erot ovat eri kulkumuotojen saatavuudessa ja pysäköinnin hinnassa. Keskussairaalan sijainti lähellä Tampereen keskustaa tuo monet kulkumuodot ja julkisen liikenteen palvelut helposti saataville. Pitkäniemessä taas joukkoliikenteen tunnin vuoroväli ja etäisyys kaupunkien keskuksista heikentää eri kulkumuotojen saatavuutta. Kulkumuotojen osalta Keskussairaala on siis Pitkäniemeä monipuolisempi liikenneympäristö, mikä palvelee paremmin myös sairaalassa jaksotyötä tekevän henkilöstön tarpeita. Joukkoliikenteen lipun hinta kuitenkin kasvaa toimipaikan muuton myötä kauempana Tampereen keskustasta, Nyssen C-vyöhykkeellä, asuville työntekijöille. Vuosilipun kustannukset kasvavat alle 200 euroa (Nysse 2023b).

Psykiatrian uusi kaupunkisijainti lisää moottoriajoneuvoihin kohdistuvia pysäköintikustannuksia ja voi hidastaa työmatkaa ruuhka-aikoina. Pysäköinnin järjestäminen Keskussairaalan kokoisella kampuksella kasvattaa pysäköinnin ja sosiaalitilojen välistä matkaa, jolloin kävelymatka pidentää työmatkaan käytettyä aikaa. Pysäköinti on Pitkäniemen psykiatrialla ilmaista, kun Keskussairaalalla se maksaa vähintään 24 euroa kuukaudessa. Tämä lisää pääsääntöisesti autolla kuljetun työmatkan kustannuksia vähintään 264 eurolla vuodessa. Myös oman auton työmatkakäyttöön liittyvän verovähennyksen saaminen vaikeutuu, sillä Tays Keskussairaalalla julkinen liikenne on erittäin hyvin saatavilla. Tällöin oman auton käytön kriteerit tulee täytyä kodin päässä. Työmatkan pituuden ja pysäköintikustannusten kasvaessa työmatkan kustannukset voivat siis kasvaa muutamia satoja euroa vuodessa, mikä voi vaikuttaa suhteellisen paljon erityisesti hoitohenkilökunnan taloudelliseen tilanteeseen.

Sairaalalle on tyypillistä, että suuri osa henkilöstöstä tekee jaksotyöaika, mikä aiheuttaa tarpeen liikkua työmatkaa toimistotyöajan ulkopuolella. Tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeillä jaksotyöaikana työskentelevienkin on helppoa valita joukkoliikenne työmatkalle, mikä on niin kustannuksiltaan kuin turvallisuudeltaankin parhaimpia kulkumuotoja pitkiä vuoroja tekeväille henkilöstölle. Vaikka sairaalan työntekijöiden osuus työmatkapaturmista ei ole kovin suuri, henkilöstön tapaturmien vähentäminen on tärkeä osa sairaalan palvelutason ylläpitoa. Osan toimistotyöaika tekevästä henkilöstöstä on mahdollista tehdä etätöitä kuten aiemminkin, mikä vähentää heidän työmatkaansa käyttä-

määnsä aikaa ja pienentää kustannuksia. Toimistotyöaikana liikenne ruuhkautuu helpoimmin, mikä voi vaikuttaa monen valintaan tehdä etätöitä. Digitalisoituminen voi mahdollistaa myös useamman palvelun siirtämistä etätöinä tehtäväksi.

Tässä kandidaatintyössä toteutettiin kyselytutkimus työmatkan muutoksesta ja siihen kohdistuvasta asenteesta muuttavalle henkilöstölle digitaalisena kyselynä syksyllä 2023. Kyselyyn vastattiin aktiivisesti, mutta työaikakohtaisissa vastausprosentteissa oli suuri ero. Toimistotyöaikaa tekevien vastausprosentti oli lähes 100 prosenttia ja jaksotyötä tekevien vain lähes 20 prosenttia. Tulosten käsittelyssä tehtiin oletus, että jaksotyötä tekevät edustavat pääasiassa hoitohenkilökuntaa ja toimistotyöaikaa tekevät muita henkilöstöryhmiä. Oletus ei välttämättä ole kaikilta osin paikkansapitävä, mutta antaa suuntaa eri henkilöstöryhmien edustuksesta kyselyssä. Eriäviä vastausprosentteja voi selittää esimerkiksi se, että toimistotyöaikaa tekevien on oletettavasti helpompaa vastata kyselyyn, sillä he työskentelevät hoitohenkilökuntaa enemmän tietokoneen ääressä. Kyselyn vastauksissa voi myös olla puutteita eri osastojen osalta, mikäli esihenkilöt eivät ole lähettäneet kyselyä tiimeilleen. Tätä pyrittiin paikkaamaan muistutuksella. Kyselyn linkki ei ollut yksilöllinen, mutta se lähetettiin vaan muuttavien osastojen esihenkilöille, jotka lähettivät sen tiimeilleen. Kuka vain linkin saanut olisi voinut vastata kyselyyn useamman kerran. Vastauksista ei kuitenkaan havaittu samankaltaisia vastauksia. Vastauksista kattavampia ja varmpia voivat olla toimistotyöaikaa tekevien vastaukset, mutta 20 prosentin osuus jaksotyöaikaa tekevästä on myös hyvä osuus edustamaan jaksotyötä tekeviä. Muutoksesta aiheutuva epävarmuuden tunne on voinut vaikuttaa tutkimustuloksiin. Vastaajat ovat voineet provosoitua ja vastata helpommin kielteisemmän vaihtoehdon kuin he normaalissa tilanteessa tekisivät. Syksyllä 2023 ennen kyselyn lähettämistä henkilöstölle järjestettiin infotilaisuuksia, erityisesti pysäköinnistä Keskussairaалalla, joka on toisaalta voinut vähentää kielteistä suhtautumista muutokseen.

Kyselyn mukaan työmatka lyhenee keskiarvon ja mediaanin mukaan 2–3 kilometriä. Tuloksista nähdään myös, että jaksotyöaikaa tekevien työmatka lyhenee noin neljä kilometriä, kun se toimistotyöaikaa tekeville kasvaa noin kilometrin. Työmatkaan käytettävät kulkumuodot monipuolistuvat keskussairaalan liikenneympäristön takia, mikä näkyy myös vastauksissa. Joukkoliikenne ja pyöräily kasvattivat suosiota henkilöstön kulkumuotovaihtoehtoina, mutta auto on edelleen tärkeä kulkumuoto. Vastausten perusteella auton osuus pääsääntöisenä kulkumuotona vähenee, mutta vastausprosentti jaksotyöaikaa tekevien osalta oli alle 20 prosenttia ja voi siis todellisuudessa olla enemmän. Satunnaisen etätöytätekijöiden osuus kasvoi jonkin verran. Tulokset olivat odotettua positiivisemat, sillä oletettiin työmatkojen kasvavan ja auton olevan pääsääntöinen kulkumuoto tulevalla työmatkalla Keskussairaалalle.

Henkilöstö arvostaa työmatkan lyhyttä, eikä halua käyttää siihen liikaa aikaa. Myös käytettävien kulkumuotojen monipuolisuus on arvostetuimpien asioiden kärjessä. Työmatkan lyhentyessä ja kulkumuotojen monipuolistuttua työmatkan kustannusten on matkan osalta mahdollista pienentyä, sillä joukkoliikenne on halvempi kuin oman auton käyttö ja ylläpitäminen. Lisäksi pysäköiminen Keskussairaалalla kasvattaa autoilijan kustannuksia. Työmatkan lyheneminen ja kulkutapajakauman muuttunut painottuminen kestäviin kulkumuotoihin voivat vähentää työmatkoista aiheutuvia päästöjä.

Työmatkan muutos on otettu vastaan melko positiivisesti. Yli puolet vastaajista suhtautui tutkimuksessa muutokseen positiivisesti, mutta noin kolmannes kuitenkin kielteisesti. Selkein syy kielteiseen suhtautumiseen oli työmatkan pituuden kasvu. Lähes kolmannes vastaajista kertoi muutoksen lisäävän halua vaihtaa työpaikkaa. Tämä on merkittävä asia sairaalan toiminnan kannalta, mikäli asenteet eivät muutu muuton jälkeen. Työntekijä voi esimerkiksi tiedottaa aiempaa enemmän työmatkaliikkumisen eduista tai selvittää mahdollisuutta ja henkilöstön tarvetta muille eduille helpottaakseen työmatkan muutoksen hyväksymistä tai ohjatakseen käyttämään kestävämpiä kulkumuotoja.

Pirkanmaan hyvinvointialueen on suositeltavaa toteuttaa kysely uudestaan, kun työntekijät ovat tottuneet työpaikan uuteen sijaintiin ja työmatkaliikenteen muutoksiin, seuratakseen sopeutumista uuteen työmatkaliikenneympäristöön. Jatkokyselyllä voidaan selvittää, kuinka hyvin vastaajien arvioima kulkutapajakauma toteutuu. Toteutuneesta kulkutapajakaumasta ja työmatkojen pituuksien seurannasta voidaan lisäksi selvittää sairaalan henkilöstön työmatkoihin liittyviä päästölaskelmia. Jatkotutkimuksena voidaan myös selvittää minkälaisilla ja minkä suuruisilla työmatkaeduilla henkilöstö olisi valmis vaihtamaan kestävämpiin kulkumuotoihin työmatkallaan.

## LÄHTEET

Kalenoja, H., Vihanti, K., Voltti, V., Korhonen, A. & Karasmaa, N. (2008). Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa. Suomen Ympäristö 27/2008. Ympäristöministeriö. Helsinki. Saatavissa: [https://www.motiva.fi/files/1986/Liikennetarpeen\\_arviointi\\_maankayton\\_suunnittelussa.pdf](https://www.motiva.fi/files/1986/Liikennetarpeen_arviointi_maankayton_suunnittelussa.pdf)

Kallinen T. & Kinnunen, T. (2023). Tapaustutkimus. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [ylläpitäjä ja tuottaja]. Saatavissa (viitattu 4.10.2023): <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/>.

Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirja (2023a). Graafinen esitys (Kuviot). Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [ylläpitäjä ja tuottaja]. Saatavissa (viitattu 3.10.2023): <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/>.

Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirja (2023b). Kyselylomakkeen laatiminen. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [ylläpitäjä ja tuottaja]. Saatavissa (viitattu 23.9.2023): <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/>.

Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirja (2023c). Mittaaminen: muuttujien ominaisuudet. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [ylläpitäjä ja tuottaja]. Saatavissa (viitattu 28.12.2023): <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/>.

Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirja (2023d). Tutkimusprosessi. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [ylläpitäjä ja tuottaja]. Saatavissa (viitattu 3.10.2023): <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/>.

Nysse (2023a). Aikataulut ja reitit. Saatavissa (viitattu 23.9.2023): <https://www.nysse.fi/aikataulut-ja-reitit.html?state=>

Nysse (2023b). Kausilippu. Saatavissa (viitattu 2.10.2023): <https://www.nysse.fi/liput-ja-hinnat/kausilippu.html>

Pirkanmaan hyvinvointialue (2023a). Pirkanmaan hyvinvointialueen pysäköintipolitiikka. 7.6.2023.

Pirkanmaan hyvinvointialue (2023b). Psykiatrian uudisrakennus. Saatavissa (viitattu 23.9.2023): <https://pirha.fi/fi/tietoa-meista/uudistamisohjelma/psykiatrian-uudisrakennus>

Pirkanmaan hyvinvointialue (2023c). Tays Keskussairaala. Saatavissa (viitattu 18.11.2023): <https://pirha.fi/toimipisteet/sairaalat-ja-hoitoyksikot/tays-keskussairaala>

Pirkanmaan hyvinvointialue (2023d). Tays Keskussairaalan kartat. Saatavissa (viitattu 18.11.2023): <https://pirha.fi/fi/web/guest/toimipisteet/sairaalat-ja-hoitoyksikot/tays-keskussairaala/kartat>

Pirkanmaan hyvinvointialue (2023e). Tays Pitkäniemen kartta. Saatavissa (viitattu 18.11.2023): <https://pirha.fi/fi/toimipisteet/sairaalat-ja-hoitoyksikot/tays-pitkaniemi/kartta>

Pirkanmaan sairaanhoitopiiri (2019). Pitkäniemi – Pitkäniemen keskuslaitos Pirkkalan pitäjään. Saatavissa (viitattu 23.9.2023): <https://www.aikanaan.fi/pitkaniemi/ensimmainen-osio/pitkaniemen-keskuslaitos-pirkkalan-pitajaan/>

Rahkonen, T. Sairaалainsinööri, Pirkanmaan hyvinvointialue. Aloituspäätösi 18.9.2023.

Rahkonen, T. Sairaалainsinööri, Pirkanmaan hyvinvointialue. Päätösi 13.10.2023.

Rahkonen, T. Sairaалainsinööri, Pirkanmaan hyvinvointialue. Sähköposti 15.12.2023.

Rahkonen, T. Sairaалainsinööri, Pirkanmaan hyvinvointialue & Tammentie-Sarén, T. Projektipäällikkö, Pirkanmaan hyvinvointialue. Päätösi 29.9.2023.

Rauramo, P., Tolvanen, M., Koivikko, A., Taskinen, T., Niska, P. & Loikkanen, L. (2022). Turvallisesti työliikenteessä – Toimintamalleja ja vinkkejä työyhteisöille. 7., uudistettu painos 2022. Työturvallisuuskeskus ja Liikenneturva.

Sosiaali- ja terveydenhuollon työ- ja virkaehtosopimus (2022). SOTE-sopimus 2022–2025. Saatavissa (viitattu 9.10.2023): <https://www.kt.fi/sopimukset/sote/2022>

Talja, M., Saarinen, T. & Voltti, V. (2017). Kestävä työmatkaliikenne työmarkkinajärjestöjen näkökulmasta. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 11/2017. Liikennevirasto. Helsinki 2017.

Tammentie-Sarén, T. Projektipäällikkö, Pirkanmaan hyvinvointialue. Sähköposti 30.11.2023.

Tammentie-Sarén, T. Projektipäällikkö, Pirkanmaan hyvinvointialue. Sähköposti 18.12.2023.

Tampereen kaupunki (2022). Tampereen pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 2030. Kaupunkiympäristön palvelualue. Julkaisuja 2/2022.

Tampereen kaupunki (2023). Oskari-karttapalvelu. Saatavissa (viitattu 21.11.2023): <https://kartat.tampere.fi/oskari/#>

Tampereen yliopisto (2023). Tietosuojat. Saatavissa (viitattu 23.9.2023): <https://www.tuni.fi/fi/tutkimus/vastuullinen-tiede/tutkimuksen-tietosuojat#expander-trigger--353376>

Tehy (2023a). Jaksotyöaika. Saatavissa (viitattu 1.12.2023): <https://www.tehy.fi/fi/tyoelamaopas/tyo aika/jaksotyoaika>

Tehy (2023b). Tehyläisten palkkataso. Saatavissa (viitattu 11.10.2023): <https://www.tehy.fi/fi/tehy/tehy laisten-palkkataso>

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (2023). Ammattialojen sukupuolen mukainen segregatio. Päivitetty: 10.11.2023. Saatavissa (viitattu 1.12.2023): <https://thl.fi/fi/web/sukupuolten-tasa-arvo/tasa-arvon-tila/tyo-ja-toimeentulo/ammattialojen-sukupuolen-mukainen-segregatio>

The University of Edinburgh (2023). Literature review. Artikkelit. 23.8.2023. Saatavissa (viitattu 3.10.2023): <https://www.ed.ac.uk/institute-academic-development/study-hub/learning-resources/literature-review>

Traficom (2023). Henkilöliikennetutkimus syyskuu 2022, suomalaisten liikkuminen. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 14/2023. Saatavissa (viitattu 2.10.2023): [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/valtakunnallinen\\_henkil%C3%B6liikennetutkimus\\_raportti2022\\_20230630.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/valtakunnallinen_henkil%C3%B6liikennetutkimus_raportti2022_20230630.pdf)

Työtäpaturma- ja ammattitautilaki 459/2015. Saatavissa (viitattu 2.10.2023): <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2015/20150459#O2L5P23>

Verohallinto (2022). Luontoisedut verotuksessa. Saatavissa (viitattu 2.10.2023): <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/47886/luontoisedut-verotuksessa12/>

Verohallinto (2023a). Asunnon ja työpaikan väliset matkat. Saatavissa (viitattu 23.9.2023): [https://www.vero.fi/henkiloasiakkaat/verokortti-ja-veroilmoitus/vahennykset/matkakulut/asunnon\\_ja\\_tyopaikan\\_valiset\\_matka/](https://www.vero.fi/henkiloasiakkaat/verokortti-ja-veroilmoitus/vahennykset/matkakulut/asunnon_ja_tyopaikan_valiset_matka/)

Verohallinto (2023b). Työmatkakustannusten korvaukset verotuksessa. Saatavissa (viitattu 2.10.2023): <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/48013/tyomatkakustannusten-korvaukset-verotuksessa4/>

Vuori, J. (2023). Tutkimusetiikka ihmistieteissä. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [ylläpitäjä ja tuottaja]. Saatavissa (viitattu 20.11.2023): <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/metelmaopetus/>.



# LIITE A: KYSELYTUTKIMUS

Pirkanmaan  
hyvinvointialue

## Pitkäniemestä keskussairaalalle - työmatkan muutos

Kysely toteutetaan osana Tampereen yliopiston Rakennustekniikan kandidaatintyötä. Työn toimeksiantaja on Pirkanmaan hyvinvointialue.  
Kyselyyn voivat vastata kaikki Pitkänien psykiatrisen sairaalan työntekijät. Kysely on anonymi eikä sillä kerätä henkilötietoja.

Jokainen vastaus on tärkeä. Kiitos osallistumisestasi!

### Työmatkaan liittyviä perustietoja



Tässä osiossa kysytään sinun nykyiseen sekä tulevaan työmatkaan vaikuttavia tietoja. Voit pohtia samalla, miten suunnittelet kulkevasi tulevaa työmatkaa.

1. Minkälainen on pääsääntöinen työaikasi?

- toimistotyöaika
- vuorotyö

2. Mitä kulkumuotoja käytät **nykyiseen** työmatkaasi?

Vastaa kaikki kulkumuodot, joita käytät.

- Kävely
- Pyöräily
- Joukkoliikenne
- Auto
- Teen joskus etätöitä
- Other

3. Mikä on pääsääntöinen kulkumuoto **nykyisellä työmatkallasi** Pitkäniemeen?

Pääsääntöinen kulkumuoto on se, jolla kuljet matkasta suurimman osan.

- Kävely
- Pyöräily
- Joukkoliikenne
- Auto
- Teen pääsääntöisesti etätöitä
- Other

4. Kuinka pitkä **nykyinen työmatkasi** on Pitkäniemeen?  
Anna vastauksesi kilometreinä, kilometrin tarkkuudella.

Enter your answer

5. Mitä kulkumuotoja suunnittelet käyttäväsi **tulevaan työmatkaasi**?  
Vastaa kaikki kulkumuodot, joita todennäköisesti käytät.

Kävely

Pyöräily

Joukkoliikenne

Auto

Teen joskus etätöitä

Other

6. Minkä suunnittelet olevan pääsääntöinen kulkumuoto **tulevalla työmatkallasi** Tays keskussairaалalle?

Pääsääntöinen kulkumuoto on se, jolla kuljet matkasta suurimman osan.

Kävely

Pyöräily

Joukkoliikenne

Auto

Teen pääsääntöisesti etätöitä

Other

7. Kuinka pitkä **tuleva työmatkasi** tulee olemaan Tays keskussairaалalle?  
Anna vastauksesi kilometreinä, kilometrin tarkkuudella.

Enter your answer

Next

Page 1 of 3



10. Mitä mieltä olet seuraavista väittämistä koskien **tulevaa työmatkaasi** Tays keskussairaalalle? 

|  | samaa mieltä          | jokseenkin samaa mieltä | ei samaa eikä eri mieltä | jokseenkin eri mieltä | eri mieltä            | en osaa tai halua sanoa |
|--|-----------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|
| Voin käyttää eri kulkumuotoja eri vuorokaudenaikoina                         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   |
| Voin käyttää eri kulkumuotoja eri vuodenaikoina                              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   |
| Tuleva työmatkani on turvallinen.  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   |
| Voin sovittaa arkeni toiminnot tulevan työmatkan kanssa.                     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   |
| Olen saanut ja löytänyt riittävästi tietoa eri työmatka-liikkumisen eduista. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   |
| Tulevan työmatkan kustannukset eivät kuormita taloudellista tilannettani.    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   |
| Työmatkan muutos ei luo tarvetta muuttaa lähemmäs työpaikkaa.                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   |
| Työmatkan muutos ei lisää haluani vaihtaa työpaikkaa.                        | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   |
| Työmatkan muutos sopii minulle.  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>    | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>   |

Back


Next

Page 2 of 3

## Palaute



Tässä kohdassa voit antaa palautetta, jonka käsittelee Pirkanmaan hyvinvointialue.

11. Onko vielä jotain, mitä haluaisit sanoa työmatkan muutokseen liittyen? 

Enter your answer

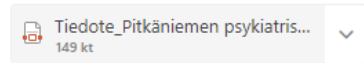
Back

Submit

Page 3 of 3

# LIITE B: KYSELYTUTKIMUKSEN SAATEKIRJE

Kutsu kyselytutkimukseen työmatkaliikenteen muutoksesta Pitkäniemestä Tays keskussairaallalle



Hei,

Teen yhdyskuntatekniikan kandidaatintyötä Tampereen yliopistossa. Tämä kysely on osa kandidaatintyötä, jonka toimeksiantajana on Pirkanmaan hyvinvointialue. Työn aiheena on Pitkäniemen psykiatristen sairaalan muuton vaikutukset henkilöstön työmatkaliikenteeseen. Kyselyllä haluan selvittää henkilöstön kokemusta muutoksesta. Toivon vastauksia kaikilta, riippumatta helpottuuko tai vaikeutuuko työmatkasi muuton seurauksena tai muutolla ei ole juuri vaikutusta työmatkaasi.

Tutkimuksen tekemiseen on saatu lupa Pirkanmaan hyvinvointialueelta, liitteenä tiedote tutkimuksesta Teille. Osallistuminen kyselyyn on vapaaehtoista ja vastauksista ei voida päätellä henkilöllisyyttäsi.

Kyselyn vastaamiseen on aikaa kaksi viikkoa: 30.10.-12.11.2023.

Kyselyyn pääset tästä linkistä: <https://forms.office.com/e/4UaNctxuff>

Kyselyyn vastaaminen kestää noin 5 minuuttia. Kysymykset ovat monivalinta- ja mielipideskaalakysymyksiä, joihin voit valita sinulle sopivimmat vaihtoehdot.

Kyselyn lopussa teillä on mahdollisuus lähettää palautetta työmatkaliikenteen muutoksesta Pirkanmaan hyvinvointialueelle. Palaute toimitetaan hyvinvointialueelle, joka käsitellään erikseen.

Kandidaatintyöni ohjaajana toimii Hanne Tiikkaja Tampereen yliopiston Tutkimuskeskus Verneltä.

Työ julkaistaan sen valmistuttua Internetissä osoitteessa [www.trepo.fi](http://www.trepo.fi).

Vastaa mielelläni tätä kyselyä koskeviin kysymyksiin sähköpostitse [jenni.k.leskinen@tuni.fi](mailto:jenni.k.leskinen@tuni.fi).

Suuri kiitos osallistumisesta!

Ystävällisin terveisin,

Jenni Leskinen

sekä tutkimuksen ohjaajat Pirkanmaan hyvinvointialueelta Tero Rahkonen ja Tarja Tammentie-Sarén