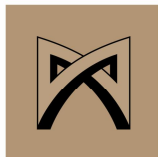


Kansainvälisten työmatkojen kuormittavuus sekä terveys- ja hyvinvointivaikutukset

Tutkimusraportti

Barbara Bergbom, Hanne Vesala, Anneli Leppänen,
Markku Sainio, Kristiina Mukala ja Annikki Smolander

Työterveyslaitos
Helsinki 27.4.2011



Työsuojelurahasto
Arbetarskyddsfonden
The Finnish Work Environment Fund

ESIPUHE

Tutkimuksen tavoitteena oli saada tietoa kansainväliseen työmatkailuun liittyvistä kuormitus- ja riskitekijöistä terveyden ja hyvinvoinnin sekä työn ja muun elämän yhteensovittamisen kannalta ja tietoa hyvinvointia tukevista tekijöistä. Tavoitteenamme oli selvittää myös työterveyshuollon käytäntöjä matkustustyöhön liittyen. Tutkimus sai alkunsa työ- ja organisaatiopsykologin käytännön työssä tekemistäni huomioista ja siitä havainnosta, että tältä aihealueelta löytyi ennestään vain niukasti tutkimustietoa. Loppusysäys hankkeen käynnistymiselle oli vuonna 2005 silloisella Uudenmaan aluetyöterveyslaitoksella järjestämämme 'Työelämän kansainvälistymisen haasteet' -seminaari, johon osallistui parisenkymmentä aihepiirin tuntevaa työterveyden ja työterveyshuollon ammattilaista ja asiantuntijaa. Seminaarissa tehdyn kartoituksen perusteella työterveyshuollon ammattilaiset ja asiantuntijat tunsivat parhaiten ulkomaankomennuksiin liittyvät sairausriskit ja työturvallisuutta uhkaavat ongelmat, ja niiden ennaltaehkäisyyn oli kiinnitetty huomiota. Työhön liittyvä tiheä ulkomaille matkustaminen nykyisessä mittakaavassa sen sijaan on kohtuullisen uusi ilmiö, ja siihen liittyviä hyvinvointi- ja terveysvaaroja ei ole samassa määrin tunnistettu. Aihealueen todettiin olevan selvä katvealue työterveyshuollon ja organisaatioiden työhyvinvointiin liittyvissä tukitoimissa. Seminaarin perusteella laadimme Kristiina Mukalan kanssa tutkimussuunnitelman, jolle saatiin Työsuojelurahastolta rahoitus. Tutkimusaineiston keruu käynnistyi vuonna 2008 ja loppui vuonna 2010.

Hankkeen tutkimusryhmässä projektitutkijoina toimivat PsM Riku Perhoniemi (1.1.2008–28.2.2009) ja VTM Hanne Vesala (1.4.2009–31.3.2011). Tutkimusryhmän muut jäsenet olivat LT Kristiina Mukala, LT Markku Sainio, projektiassistentti Annikki Smolander ja PsL Barbara Bergbom. Tilastotieteellisinä asiantuntijoina hankkeessamme toimivat VTT Ritva Luukkonen ja FT Anneli Ojajärvi. Hankkeen vetäjänä ja vastuututkijana toimi allekirjoittanut. Tutkimusryhmän jäsenten lisäksi lukuisat kollegamme Työterveyslaitoksella ovat auttaneet meitä tutkimuksen eri vaiheissa, kuten kyselylomakkeiden rakentamisessa. Heistä haluamme kiittää erityisesti Ari Väänästä, Jari Hakasta, Minna Toivasta ja Irja Kandolinia. Tutkimuksen johto- ja ohjausryhmän muodostivat Työterveyslaitoksen osaamiskeskusjohtaja Anneli Leppänen, professori Ulla Kinnunen Tampereen yliopistosta, tutkimuspäällikkö Aila Tähtitanner Uudesta insinööriliitosta ja YTN:sta, asiantuntija Simopekka Koivu EK:sta, toimitusjohtaja Peter Rehnström sekä toimitusjohtaja Kenneth Johansson Työsuojelurahastosta sekä ylilääkäri, professori Ilkka Torstila Tapiola-ryhmästä. Kiitämme

kaikkia teitä laaja-alaisesta ja arvokkaasta tuesta, avusta ja kannustuksesta ajoittain aika haasteellisen hankkeen läpiviemisessä!

Lämpimät kiitokset myös kaikille tutkimuksemme kohteena olevissa organisaatioissa yhdyshenkilöinä toimineille. Ilman teitä emme olisi pystyneet toteuttamaan hanketta! E erityisen lämpimät kiitokset osoitamme kaikille tutkimukseen osallistuneille henkilöille! Kiitos, että jaksoitte tunnollisesti vastata (liian) pitkään ensimmäiseen kyselyymme ja sen jälkeen vielä seurantakyselyihimme. Kiitos lukuisista ja arvokkaista kommentteistanne kyselyihin sekä rakentavasta ja kannustavasta palautteestanne! Lisäksi suuri kiitos kyselyihin vastanneille puolisoille.

Olemme tutkimuksen aikana keränneet suuren aineiston viidestä eri organisaatiosta ja seuraavista ryhmistä: 1) Suomesta käsin ulkomaille matkustavat työntekijät. Heille tehtiin pitkittäisasetelmassa kolme kyselyä puolen vuoden välein. Ensimmäiseen kyselyyn vastasi 1516 henkilöä ja viimeiseen 1046; 2) Ryhmässä yksi mainittujen puoliset. Heille toteutettiin vuoden väliajalla kaksi kyselyä, joista ensimmäiseen kyselyyn vastasi 263 puolisoa ja jälkimmäiseen 218; 3) Pendelöijät: henkilöt, jotka pääosin työskentelevät ulkomailla, jossa heillä on kakkoskoti, mutta joiden ensisijainen koti ja mahdollinen perhe ovat Suomessa ja jotka kutakuinkin säännöllisesti matkustavat kotiin Suomeen. Tälle pienelle ryhmälle tehtiin kaksi kyselyä vuoden väliajalla. Ennen kyselyjen toteuttamista haastattelimme 22 Suomesta käsin ulkomaille matkustavaa ja kolme pendelöijää. Selvitimme työterveyshuollon käytäntöjä matkustustyöhön liittyen haastattelemalla kaikkien viiden organisaation työterveyshuoltoja tiimikohtaisesti. Keskitymme tässä raportissa kuvaamaan ainoastaan työssään ulkomaille matkustaville työntekijöille toteutettujen alkuhaastattelujen ja kyselyjen tuloksia, ja tulemme myöhemmin raportoimaan eri yhteyksissä tuloksia muusta aineistosta.

Lämmin kiitos Työsuojelurahastolle, joka on osoittanut ymmärtämystä ja joustavuutta varsin pitkäkestoisen hankkeen monivaiheisissa muutoksissa samalla kannustaen meitä ja auttaen meitä pysymään tutkimuksemme pääasiallisessa tavoitteessa.

Helsinki, 31.3.2011

Barbara Bergbom, vanhempi asiantuntija

SISÄLTÖ

Tiivistelmä	4
Sammandrag.....	6
Abstract.....	8
1. TUTKIMUKSEN TAUSTA JA LÄHTÖKOHTA	10
1.1. Lentämiseen liittyvät terveysvaarat	12
1.2. Kansainvälisiin työmatkoihin liittyvä stressi	12
1.3. Kansainvälisten työmatkojen yhteys stressiin, terveyteen ja toimintakykyyn	13
1.4. Yhteenvedo.....	14
2. TUTKIMUKSEN TAVOITTEET JA TOTEUTUS	15
2.1. Tutkimuksen tavoitteet.....	15
2.2. Tutkimuksen toteutus ja tutkimusaineisto.....	15
2.2.1. Tutkimuksen toteutus	15
2.2.2. Tutkimusaineisto ja -menetelmät.....	16
2.3. Tutkimusjoukon kuvaus	20
2.4 Analyysimenetelmät	23
3. TULOKSET: SUOMESTA ULKOMAILLE TYÖSSÄÄN MATKUSTAVAT.....	24
3.1. Työntekijöiden ryhmähaastattelut	24
3.2. Lähtötilanne: Ensimmäinen kysely.....	30
3.2.1. Ulkomaan työmatkat	30
3.2.2. Työn kuormitus- ja voimavaratekijät	40
3.2.3. Työn ja muun elämän yhteensovittaminen.....	45
3.2.4. Elintavat.....	49
3.2.5. Palautuminen ja uni.....	55
3.2.6. Hyvinvointi ja siihen yhteydessä olevat tekijät	60
3.3. Ulkomaan työmatkoihin liittyvät koetut riskit ja kuormitukset	67
3.3.1. Työmatkustamiseen liittyvät koetut riskit ja huolet.....	67
3.4. Seurantavuosi: taantuma vähensi matkustamista	75
3.4.1. Muutostäyteinen vuosi	75
3.4.2. Työhyvinvointi ja yleinen hyvinvointi seurantavuoden lopussa	80
4. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET.....	89
Suositukses	94
Lähteet	96

Tiivistelmä

Kansainvälisten työmatkojen kuormittavuus sekä terveys- ja hyvinvointivaikutukset

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää 1) ulkomaan työmatkoihin liittyviä kuormitus- ja voimavaratekijöitä, sekä 2) miten ulkomaan työmatkat ovat yhteydessä terveyteen ja hyvinvointiin. Tutkimus toteutettiin Työsuojelurahaston tuella viidessä kansainvälisesti toimivassa organisaatiossa vuosien 2007–2011 aikana. Tutkimusmenetelminä käytettiin haastatteluja ja kyselyjä. Tutkimus käynnistettiin ryhmähaastatteluilla, joiden tarkoitus oli ohjata kyselytutkimuksen teemojen valintaa ja uusien kysymysten rakentamista. Kyselytutkimus toteutettiin pitkittäisasetelmalla kolmella puolen vuoden välein tehtävällä kyselyllä. Kyselyt toteutettiin sähköisinä. Ensimmäiseen kyselyyn vastasi 1516 henkilöä (vastausprosentti 56) ja viimeiseen kyselyyn vastasi 1046 henkilöä (74 % ensimmäiseen kyselyyn vastanneista).

Ensimmäisen kyselyn tulokset osoittivat, että ulkomaan työmatkoihin liittyvät pääasialliset kuormitustekijät olivat työn määrälliset ja laadulliset vaatimukset, pitkät työpäivät sekä työmatkojen ja muun elämän yhteensovittamisen ongelmat. Nämä kuormitustekijät kasvoivat suhteessa edellisenä vuonna tehtyihin ulkomaan työmatkoihin. Mitä useammin työntekijä oli edellisen vuoden aikana matkustanut työssään ulkomaille, sen vaillinaisempaa oli myös hänen työpäivän jälkeinen palautumisensa. Matkustustyöhön liittyviä voimavaratekijöitä olivat erityisesti työn kehittävyys ja omaan työhön liittyvä päätäntävalta, jotka arvioitiin sitä paremmiksi, mitä useampia matkoja edellisen vuoden aikana oli tehty. Myös itse matkustustapahtumaan ja matkojen aikaiseen vapaa-aikaan liittyi tekijöitä, jotka voivat toimia joko kuormitus- tai voimavaratekijöinä. Näitä kuormitustekijöitä ja kielteisesti hyvinvointiin yhteydessä olevia tekijöitä olivat erityisesti matkanaikainen odottelu kykenemättä rentoutumaan ja ajan tappaminen. Matkojen määriin ja ajankohtiin liittyvät vaikutusmahdollisuudet toimivat vastaavasti matkustavien voimavaroja vahvistavina tekijöinä.

Ulkomaan työmatkojen määrä oli myönteisessä – joskin lievässä – yhteydessä koettuun stressiin ja uupumisasteiseen väsymykseen, kuten myös työlle omistautumiseen. Mitä useampia matkoja työntekijä oli edellisen vuoden aikana tehnyt, sitä enemmän hän kärsi stressistä ja uupumisasteisesta väsymyksestä, mutta oli samalla myös työlleen omistautuneempi. Sen sijaan ulkomaan työmatkojen määrä ei ollut suorassa yhteydessä koettuun terveyteen tai koettuun työkykyyn. Matkojen ja matkapäivien määrien sijaan hyvinvointiin, koettuun terveyteen ja työkykyyn olivatkin selvemmin yhteydessä monet matkustustyöhön liittyvät jo edellä mainitut kuormitus- ja voimavaratekijät, joiden merkitys korostuu matkojen tiheyden kasvaessa. Lisäksi ulkomaan työmatkoihin näytti liittyvän terveydelle epäedullisten elämäntapojen hieman suurempi yleisyys. Nämä elintavat olivat puolestaan kielteisessä yhteydessä koettuun terveyteen ja hyvinvointiin.

Tutkimuksen toteuttaminen osui kansainvälisen taantuman ajankohtaan 2008–2009. Taantuman seurauksena ulkomaan työmatkat vähenivät vuonna 2009 merkitsevästi sitä edeltäneestä vuodesta. Valtaosalla tutkittavista matkat vähenivät tai peräti loppuivat, vaikka pienellä osalla matkojen määrä kuitenkin jopa lisääntyi seurantavuoden aikana. Seurantavuoden aikana tutkittavien työhyvinvoinnissa ja yleisessä hyvinvoinnissa tapahtui sekä heikkenemistä että paranemista. Tutkittavien kokema stressi väheni ja koettu terveys

parantui, kuten myös palautumisen kokemukset. Sen sijaan tutkittavien työnsä omistautuminen heikkeni, samoin kuin heidän työtyytyväisyytensä ja heidän itse arvioitu työkykynsä. Hyvinvoinnissa tapahtuneet muutokset viittaavat siihen, että työn hektisyys ja ahdistusta aiheuttavat tekijät vähenivät seurantavuoden aikana, mutta niin myös työhön liittyvät vetovoimatekijät.

Matkustajat, joiden ulkomaan työmatkat olivat seurantavuoden aikana vähentyneet, arvioivat itse matkojen vähenemisen vaikuttaneen keskimäärin kielteisesti vuorovaikutukseen ulkomailla olevien työtovereiden ja asiakkaiden kanssa, työtyytyväisyyteen sekä työn tavoitteiden saavuttamiseen. Matkojen vähenemisen arvioitiin taas vaikuttaneen joko neutraalisti tai myönteisesti yksityiselämän suhteisiin, omiin harrastuksiin sekä omaan yleiseen hyvinvointiin ja terveyteen. Ne, joilla matkojen määrä oli lisääntynyt edellisestä vuodesta, arvioivat matkojen vaikutukset kutakuinkin päinvastaisiksi verrattuna niihin, joiden matkat olivat vähentyneet.

Tutkimuksen tuloksia voidaan hyödyntää matkatyötä tekevien työolojen ja tukitoimien kehittämiseen hyvinvointia edistäviksi. Erityistä huomiota tulisi kohdistaa työmatkojen ja muun elämän yhteensovittamisen helpottamiseen sekä työssään matkustavien riittävään palautumiseen ja lepoon.

Sammandrag

Internationella tjänsteresor – belastningsfaktorer och inverkan på de anställdas hälsa och välbefinnande

Undersökningens syfte var att utreda 1) belastnings- och resursfaktorer i anknytning till utlandstjänsteresor och 2) sambandet mellan utlandstjänsteresor och de anställdas hälsa och välbefinnande. Undersökningen fick finansiellt stöd från Arbetarskyddsfonden och genomfördes under perioden 2007–2011 bland anställda vid fem internationellt verksamma organisationer. Som forskningsmetoder användes intervjuer och enkäter. Undersökningen inleddes med gruppintervjuer, där målet var att få uppslag för val av lämpliga temaområden för enkätstudien och formulering av nya enkätfrågor. Enkätundersökningen baserade sig på ett longitudinellt forskningsupplägg med tre enkäter utförda med halvårsintervall. Enkäterna genomfördes i elektronisk form. Den första enkäten besvarades av 1 516 personer (svarsprocent 56 %), och den sista enkäten av 1 046 personer (74 % av dem som hade besvarat den första enkäten).

Resultaten av den första enkäten visade att de viktigaste belastningsfaktorerna vid utlandstjänsteresor var arbetets kvantitativa och kvalitativa krav, långa arbetsdagar samt problem med att sammanjämka tjänsteresandet med det övriga livet. Belastningsgraden ökade i proportion till antalet utlandstjänsteresor under det föregående året. Ju fler utlandstjänsteresor de anställda hade gjort året innan, desto svårare var det för dem att återhämta sig efter arbetsdagen. Till resursfaktorerna i samband med utlandsresandet räknades framför allt det att arbetet upplevdes som utvecklande och gav möjlighet att bestämma över det egna arbetet. Den positiva bedömningen av resursfaktorerna var mer uttalad ju fler tjänsteresor de anställda hade gjort under det föregående året. Också själva resandet och fritiden under resorna var förenade med faktorer som kunde fungera som antingen belastnings- eller resursfaktorer. Till de faktorer som bedömdes ha negativ effekt på välbefinnandet var tidsödande uppehåll utan möjlighet till avkoppling eller vettig sysselsättning. Möjligheten att påverka antalet tjänsteresor och resetidpunkten fungerade på motsvarande sätt som resursstärkande faktorer.

Antalet utlandstjänsteresor hade ett svagt men positivt samband med upplevd stress och arbetsrelaterad utmattning, men också med graden av arbetsengagemang. Ju fler utlandstjänsteresor de anställda hade gjort under det föregående året, desto högre var deras stress- och utmattningsnivå, men också deras arbetsengagemang. Något direkt samband kunde dock inte konstateras mellan antalet utlandstjänsteresor och den anställdas upplevda hälsa eller arbetsförmåga. Antalet resor och resdagar var inte lika tydligt relaterat till välbefinnande, upplevd hälsa och arbetsförmåga som många av de tidigare nämnda researbetsrelaterade belastnings- och resursfaktorerna, vars betydelse givetvis ökar i takt med resefrekvensen. Tjänsteresande i utlandet verkade även ha samband med en något ökad förekomst av ogynnsamma levnadsvanor, vilka i sin tur hade ett negativt samband med upplevd hälsa och välbefinnande.

Undersökningen sammanföll tidsmässigt med den internationella recessionen 2008–2009. På grund av recessionen var antalet utlandstjänsteresor avsevärt lägre år 2009 än året innan. Merparten av undersökningens personer uppgav att deras resande hade minskade eller rentav upphört, även om en mindre del uppgav att antalet resor till och med hade ökat under

uppföljningsåret. Under uppföljningsåret skedde både försämringar och förbättringar i undersökningspersonernas arbetsvälbefinnande och välbefinnande överlag. De upplevde mindre stress och ansåg att deras hälsa och återhämtningsförmåga hade förbättrats. Däremot noterades en minskning av deras arbetsengagemang och arbetstillfredsställelse, liksom en nedgång i deras självskattade arbetsförmåga. Dessa förändringar i välbefinnandet tyder på att arbetet blev mindre hektiskt under uppföljningsåret, men samtidigt skedde också en försvagning av de faktorer som påverkar arbetets attraktionskraft.

De som uppgav att antalet utlandstjänsteresor hade minskat under uppföljningsåret bedömde själva att minskningen i genomsnitt hade haft en negativ effekt på interaktionen med arbetskamrater och kunder i utlandet, liksom på arbetstillfredsställelsen och måluppfyllelsen i arbetet. Däremot bedömdes minskningen ha haft en neutral eller positiv effekt på fritidsintressena och relationerna inom privatlivet samt den egna hälsan och välbefinnandet överlag. De som hade gjort fler resor än föregående år bedömde resornas inverkan i mer eller mindre motsatta termer än de vars resande hade minskat.

Resultaten av denna undersökning kan användas för att utveckla hälsofrämjande arbetsförhållanden och stödformer för personer som reser i tjänsten. Särskild uppmärksamhet bör läggas vid att göra det lättare att sammanjämka tjänsteresandet med det övriga livet och att ge dem som reser i tjänsten tillräckligt med tid för vila och återhämtning.

Abstract

International work-related travel and its effects on the health and well-being of workers

The aim of this study was to investigate 1) strain and resource factors associated with work-related travel abroad, and 2) the connection between international work-related travel and health and well-being. The study was implemented with the support of the Finnish Work Environment Fund in five organizations with international operations in 2007–2011. The methods used in the study were interviews and surveys. The study was launched with group interviews, the aim of which was to guide the selection of themes for the survey and the drafting of new questions. The survey used a longitudinal design based on three online surveys, repeated at six-month intervals. A total of 1 516 employees answered the first questionnaire (response rate 56%), and 1 046 completed the last questionnaire (74% of those who responded to the first survey).

The results of the first survey indicated that the principal stress factors associated with work-related trips abroad were the quantitative and qualitative demands of work, long working days, and problems in balancing work-related trips and other areas of life, all of which increased in proportion to the number of trips made the year before. The more frequently an employee had travelled abroad because of his/her work the year before, the less complete was his/her recovery after the working day. Particular resources associated with work involving travel include the scope for development of the work and the authority to make decisions regarding one's own work. The more trips the subjects had taken in the previous year, the higher the subjects rated these factors. The travel itself and free time during the trips were associated with factors that can either increase stress or act as resources. Particular stress factors and other factors that showed a negative association with well-being included time spent waiting and not being able to relax, and killing time during a trip. The ability to influence the number and timing of trips on the other hand, boosted the resources of those required to travel in their work.

There was a positive – even if slight – association between the number of work-related trips abroad and subjective stress and exhaustion, and also dedication to one's work. The greater the number of trips an employee had made during the previous year, the more he/she suffered from stress and exhaustion, but he/she was also more dedicated to his/her work. On the other hand, the number of work-related trips abroad had no direct association with subjective health or subjective work ability. Rather than with the number of trips and days of travel, there was a clearer link between well-being, subjective health and work ability, and many of the above-mentioned stress and resource factors associated with work involving travel, and their significance is highlighted as the number of trips increases. Work-related travel abroad also seemed to be associated with a slightly higher incidence of lifestyle choices with negative health impacts. These lifestyle choices had a further negative association with subjective health and well-being.

The study was conducted during the international recession in 2008–2009. As a result of the recession, the number of work-related trips abroad decreased considerably in 2009 compared to the previous year. The majority of respondents made fewer trips or none at all, although a small minority experienced an increase in number of trips. During the year under study, both improvements and setbacks were recorded in the well-being at work and general well-being of the subjects. The strain experienced by the subjects decreased and their subjective health

improved, as did their experiences of recovery. On the other hand, the subjects' dedication to their work, job satisfaction, and self-assessed work ability declined. Changes in their well-being indicated that work became less hectic during the year of the study, but the pull factors associated with work also declined.

Employees whose work-related trips abroad had decreased in number during the year of the study felt that on average, the reduction in the number of trips had a negative impact on their interaction with colleagues and customers abroad, job satisfaction, and their achieving their work goals. The reduced number of trips was further assessed as having had either a neutral or a positive impact on private relationships, hobbies, and general well-being and health. Those who had undertaken more work-related trips than the year before assessed the impacts of the change as being more or less the opposite to that of those who had undertaken less.

The results of this study can be applied in the development of work arrangements of and support measures for employees whose work involves travel. Particular attention should be paid to facilitating the reconciliation of work-related travel and private life, and sufficient recovery and rest periods for those whose work involves travel.

1. TUTKIMUKSEN TAUSTA JA LÄHTÖKOHTA

Työelämän kansainvälistyessä työntekijöiden globaali liikkuvuus on saanut perinteisten pidempien ulkomaankomennusten rinnalle uusia vaihtoehtoisia muotoja, kuten pitkät tai tiheät (frequent flyers) ulkomaan työmatkat. Sinänsä ulkomaille kohdistuvat työmatkat eivät ole mikään uusi ilmiö, vaan ihmiset ovat kautta aikojen matkustaneet työssään muihin maihin. Sen sijaan ulkomaan työmatkojen yleisyys nykyisessä mittakaavassa on suhteellisen uutta. Perinteisten liikematkailijoiden (business travellers) lisäksi myös esimerkiksi asiantuntija-tehtävissä toimivat matkustavat nykyään työssään yhä useammin ulkomaille.

Suomesta on 2000-luvulla tehty vuosittain runsas miljoona työ- tai kokousmatkaa ulkomaille. Myös vuonna 2009 matkoja tehtiin Tilastokeskuksen Suomalaisten matkailu -tutkimuksen mukaan yli miljoona (Suomalaisten matkailu: Tilastokeskus, 2010). Niistä 877 000 sisälsi yöpymisen kohdemaassa. Vuonna 2009 suomalaisten ulkomaille tekemät työ- ja kokousmatkat vähenivät Tilastokeskuksen tietojen mukaan viidenneksellä edellisestä vuodesta, jolloin tehtiin enemmän matkoja kuin kertaakaan 2000-luvulla. Matkojen vähentyminen heijastanee ensisijaisesti taloudellisen taantumun vaikutuksia. Tosin on merkkejä siitä, että ulkomaan työmatkoille pyritään löytämään muita vaihtoehtoja (esim. puhelin- ja videoneuvottelut), joskaan matkojen olennaista vähenemistä ei liene odotettavissa lähiaikoina.

Ulkomaan työmatkojen yleisyydestä huolimatta niitä on viime aikoihin asti tutkittu varsin vähän, niin Suomessa kuin kansainvälisestikin. Pidempiä ulkomaankomennuksia – jolloin ulkomailla ollaan useampia vuosia tai vähintään puoli vuotta – on tutkittu verraten paljon. Vaikka ulkomaankomennuksilla ja ulkomaan työmatkoilla on yhtäläisyyksiä sikäli, että molemmilla tehdään töitä ulkomailla ja useimmiten vieraassa kulttuurissa, matkustaminen eroaa monessa suhteessa vakituisesti ulkomailla työskentelystä, eikä voida olettaa, että ulkomaan komennuksia koskevat tutkimustulokset ovat kaikilta osin yleistettävissä ulkomaan työmatkoihin. Ulkomaan työmatkat tehdään useimmiten ainakin osittain lentäen, riippuen matkakohteesta. Lentohenkilöstöä ja lentämisen vaikutuksia hyvinvointiin on tutkittu kohtalaisen paljon, ja tutkimustulokset esimerkiksi aikavyöhykkeiden ylitysten seurauksista hyvinvoinnille, nukkumiselle ja vireydelle ovat yleistettävissä myös ulkomaan työmatkailijoihin. Sen sijaan ulkomaan työmatkojen tekeminen eroaa monella tapaa lentohenkilöstön työssään lentämisestä, joka on useimmiten lentohenkilöstön työtä ja työaika, ja heidän palautumiseensa ja lepoonsa varattava aika on määritelty eri säädöksiin.

Ulkomaan työmatkailijoilla taas matka-aikaa ei yleensä lasketa työajaksi, ja matkustajille jäävä lepo matkan jälkeen voi jäädä varsin lyhyeksi ennen varsinaisten työtehtävien alkamista ulkomailla tai kotiin palatessa.

Lähdimme toteuttamaan tutkimusta sen aikaisen tiedon valossa, jota oli olemassa käynnistäessämme hanketta. Aivan lähiaikoina on kuitenkin valmistunut joitakin uusia aiheeseen liittyviä tutkimuksia ja julkaisuja, kuten esimerkiksi seuraavaksi mainitsemamme. Tuoreessa tutkimuksessa monikansallisten yritysten työntekijöiden matkustamisen terveys- ja hyvinvointivaikutuksista Burkholder, Joines, Cunningham-Hill ja Xu (2010) totesivat matkustamisella yhteydet lisääntyneeseen alkoholin käyttöön ja univajeeseen, mutta alhaisempaan painoindeksiin sekä alhaisempaan verenpaineeseen. Erityisen voimakkaasti matkojen määrä oli yhteydessä koettuihin vaikeuksiin pysyä työn tahdissa mukana. Työmatkojen vaikutuksia arkielämälle käsittelevässä väitöskirjassaan (2010) Bergström Casinowsky totesi työmatkustamisen voivan antaa mahdollisuuksia sosiaalisten verkostojen laajentamiselle, mutta toisaalta vaikeuttavan suhteiden ylläpitoa kotimaassa asuviin ystäviin. Tuoreen suomalaisen, mobiiliin työhön liittyvän kehittämishankkeen loppuraportissa todettiin, että matkustavat työntekijät itse asettivat matkojen kuormittavuuden rajan 50–100 matkapäivään vuodessa, ja tätä voisi pitää yhtenä rajana, jonka jälkeen matkustavien hyvinvointiin tulisi kohdistaa erityistä huomiota (Hyrkkänen ym., 2011).

Säännöllinen matkustaminen työpisteeseen ulkomaille ja tiheät tai pitkät ulkomaan työmatkat voivat oletettavasti olla siis sekä fyysisesti ja psyykkisesti että sosiaalisesti kuormittavia ja haastavia työn ja muun elämän yhteensovittamisen kannalta. Varsinaisen matkustamisen aiheuttaman rasituksen lisäksi kuormitusta aiheuttavat siihen liittyvät tekijät, kuten aikaeroihin sopeutuminen, nukkumistottumuksiin ja ruokailuun liittyvät muutokset, mahdolliset sairauksien tartuntavaarat sekä perheestä erillään olo (Espino, Sundström, Frick, Jacob & Peters, 2002). Vieraassa kulttuurissa asioiminen ja vaativat työtehtävät voivat kuormittaa etenkin, kun työmatkoja todennäköisesti pyritään usein hyödyntämään mahdollisimman tehokkaasti ja työpäivät oletettavasti venyvät pitkiksi. Sekä matkustamiseen että ulkomailla oleskeluun voi liittyä myös turvallisuusuhkia, kuten liikenneonnettomuudet ja rikoksien ja väkivallan tai terrorismin kohteeksi joutuminen. Uhat ja niiden tiedostaminen voivat huolestuttaa ja aiheuttaa henkistä kuormittumista. Työmatkailuun voi liittyä myös muita terveyteen ja hyvinvointiin haitallisesti vaikuttavia tekijöitä, kuten esimerkiksi lisääntynyt alkoholin käyttö ja vaikeudet ylläpitää terveellisiä elintapoja.

Työntekijöiden ulkomaan työmatkat tuovat uusia haasteita työterveyshuollon toimintaan. Kartoitimme työterveyshuoltojen käytäntöjä työelämän kansainvälisyyteen liittyen syksyllä 2005 Uudenmaan aluetyöterveyslaitoksen järjestämässä 'Työelämän kansainvälistymisen haasteet' -seminaarissa, johon osallistui parisenkymmentä aihepiirin tuntevaa työterveyden ja työterveyshuollon ammattilaista ja asiantuntijaa. Seminaarissa tehdyn kartoituksen mukaan työterveyshuollon ammattilaiset ja asiantuntijat tuntevat parhaiten pitkiin ulkomaankomennuksiin liittyvät sairausriskit. Koska työhön liittyvä tiheä ulkomailla matkustaminen suuremmissa mittakaavassa on uusi ilmiö, ei näihin liittyviin terveysvaaroihin ole samassa määrin kiinnitetty huomiota, ja alue muodostaa selkeän katvealueen työterveyshuollon toiminnassa. Työterveyshuollon toiminta asiantuntijana tukemassa työpaikkoja terveyden ja työkyvyn edistämiseksi ennaltaehkäisyä ja varhaisen puuttumisen keinoin edellyttää lisää tietoa työmatkustamisen kuormittavuudesta. Myös työpaikat tarvitsevat tietoa, jotta matkustajien työtä ja matkustamiseen liittyviä järjestelyjä voidaan kehittää työntekijöiden hyvinvointia ja terveyttä edistäviksi.

1.1. Lentämiseen liittyvät terveysvaarat

Lentämiseen liittyy terveysvaaroja sekä lentämisen että lennon jälkeisenä aikana. Tompkinsin, Randolphin ja Ostendorfin (2005) kirjallisuuskatsauksen mukaan yleisimmät lentämiseen liittyvät biologiset vaarat ja tartuntavaarat liittyvät muun muassa veritulppiin, lentokoneen sisäilmaan, tuholaismyrkytystukseen, kosteuteen, tartuntatauteihin, kosmiseen säteilyyn sekä aikaerorasitukseen. Kemialliset vaaratekijät liittyvät ilman laatuun ja epäpuhtauksiin sekä korkeammilla korkeuksilla otsonipitoisuuteen, jolla voi olla sekä suoria että epäsuoria terveysvaikutuksia. Terveysvaikutukset liittyvät hengitysteiden ärsyyntymiseen sekä keuhkojen alentuneeseen toimintaan. Lentämiseen ja matkustamiseen voi liittyä myös tuki- ja liikuntaelimestön haitallista kuormittumista ja tules-vaivoja. Näiden tekijöiden lisäksi olemassa olevat sairaudet kuten diabetes, sydän- ja verisuonisairaudet, hengityselinten sairaudet sekä allergiat voivat aiheuttaa määrättyissä matkustamiseen liittyvissä olosuhteissa riskin terveydelle.

1.2. Kansainvälisiin työmatkoihin liittyvä stressi

Kansainvälisiä työmatkoja tekevien Maailmanpankin työntekijöiden tutkimuksissa on ilmennyt stressiä runsaalla kolmanneksella (Striker ym., 1999). Toisessa Maailmanpankin työntekijöitä koskeneessa tutkimuksessa jopa miltei kolme neljästä työntekijästä ja joka

toinen työntekijöiden puolisoista koki työmatkoihin liittyvän paljon stressiä (Espino ym., 2002). Voimakkaimmin stressiä ennakoivat sosiaaliset ja emotionaaliset huolenaiheet, kuten matkustamisen seuraukset perheelle sekä eristyneisyys ja yksinäisyys. Näiden lisäksi terveyteen liittyvät huolenaiheet sekä matkan jälkeinen työkuorma ennakoivat stressiä. Työntekijöiden stressi oli yhteydessä matkapäivien määrään, matkapäivien muutosten aiheuttamiin muutosvaatimuksiin perheen suunnitelmiin, matkoihin liittyvien vaikutusmahdollisuuksien puutteeseen sekä vähäiseksi koettuun mahdollisuuteen kieltäytyä työmatkasta ilman kielteisiä seurauksia.

1.3. Kansainvälisten työmatkojen yhteys stressiin, terveyteen ja toimintakykyyn

Lentämiseen liittyvien terveysvaarojen lisäksi kansainvälisiin työmatkoihin liittyvä kuormittuminen ja stressi sekä riittämätön lepo ja palautuminen voivat olla riskitekijöitä terveyden ja hyvinvoinnin kannalta. Pitkät lennot ja eri aikavyöhykkeiden ylittäminen voivat heikentää unen laatua ja aiheuttaa unihäiriöitä (Härmä, Suvanto & Partinen, 1990), jotka puolestaan lisäävät riskiä kohonneeseen verenpaineeseen, ylipainoon, aikuistyyppin diabetekseen ja sepelvaltimotautiin (Härmä & Sallinen, 2004). Pitkät työpäivät tai terveydelle epäedulliset työajat voivat heikentää unen laatua tai sen riittävyttä ja sitä kautta heikentää terveydelle välttämätöntä palautumista (Härmä, 2006). Kuormittumisen ja heikentyneen terveyden yhteys syntyy myös epäsuorasti, esimerkiksi terveydelle haitallisen riskikäyttäytymisen, kuten lisääntyneen nautintoaineiden käyttämisen ja vähentyneen liikunnan kautta. Rogersin ja Reillyn tutkimuksessa (2002) kansainvälisistä matkatyöntekijöistä joka viides ilmoittikin työmatkoihinsa liittyvän tavallista runsaampaa alkoholin käyttöä ja osa oli ottanut terveysriskejä matkoillaan. Yli puolet vastaajista ei ottanut mukaansa ensiapupakkausta, 14 % vastaajista ei noudattanut ruokailuun annettuja ohjeita eikä 14 % noudattanut malarian ennaltaehkäisyyn annettuja neuvoja tai profylaksia.

Maailmanpankin kansainvälisiä matkoja tekevillä miespuolisilla työntekijöillä oli lääketieteellisestä hoidosta aiheutuneita vakuutuskorvausmaksuja 80 % enemmän kuin ei-matkustavilla miehillä, naispuolisilla matkustajilla 18 % enemmän (Liese, Mundt, Dell, Nagy & Demure, 1997). Mitä useampia matkoja työntekijät olivat tehneet, sitä useampia vakuutuksista korvattuja hoitoja he olivat saaneet. Yleisimmät diagnoosit liittyivät psykologisiin häiriöihin ja stressiin.

Rogersin ja Reillyn (2002) tutkimuksessa kansainvälisistä työmatkailijoista 76 % oli työmatkansa aikana kärsinyt vähintään yhdestä terveyteen liittyvästä ongelmasta enemmän kuin yleensä kotimaassaan. Useimmiten ilmoitetut ongelmat olivat väsymys runsaalla puolella, nukkumiseen liittyvät ongelmat miltei joka toisella, painonmuutokset joka kolmannella, vatsakivut joka neljännellä, aikaerorasitus kolmella neljästä ja matkustajan ripuli miltei puolella, joista 10 %:lla oireet olivat olleet vakavat.

1.4. Yhteenveto

Kansainvälisen työmatkailun tiedetään olevan yhteydessä stressiin, sairastuvuuteen sekä oireiluun. Pitkät lentomatkat ja aikavyöhykkeiden ylittäminen kuormittavat elimistöä ja mieltä ollen yhteydessä heikentyneeseen unenlaatuun ja unihäiriöihin. Matkustamiseen liittyy runsaasti kuormitustekijöitä liittyen kohdemaan riskitekijöihin. Toisaalta työelämän tehokkuuden lisääntyminen ja talouden kiristyminen asettavat myös kasvavia vaatimuksia matkustavien työhön. Kuormittumisesta palautumista voivat heikentää lisäksi monet muut työmatkojen järjestelyyn ja laadullisiin ominaisuuksiin liittyvät seikat, kuten pitkiksi venyvät työpäivät ja vaikeus irtaantua töistä. Matkustamisesta voi myös seurata epäterveellisten elintapojen lisääntyminen, mikä osaltaan lisää riskejä terveydelle ja hyvinvoinnille.

Hyvinvointi- ja terveysvaikutuksen lisäksi voidaan olettaa, että matkustamiseen ja maan vaihtamiseen liittyvät kuormitustekijät voivat vaikuttaa epäedullisesti myös työstä suoriutumiseen. Matkustaminen, pitkäksi venyvät työpäivät, aikaerorasitus, puutteellinen lepo ja palautuminen voivat heikentää kognitiivista suoriutumista ja päätöksentekoa. Mikäli kuormittuminen on jatkuvaa, se aiheuttaa kroonista stressiä ja uupumista, joilla on yhteys muisti- ja keskittymisvaikeuksiin sekä uneen ja mielenterveyteen ja siten myös työ- ja toimintakykyyn.

Työterveyshuollot sekä työpaikat ovat uuden haasteen edessä ulkomaan työmatkoja tekevien terveyden ja hyvinvoinnin tukemisessa ja edistämässä. Runsaaseen lentämiseen liittyy terveysriskejä, jotka perinteisesti kuuluvat ilmailulääketieteeseen eikä niinkään työterveyshuollon asiantuntemusalueeseen. Ulkomaan työmatkoilla voi olla myös seurauksia työntekijöiden hyvinvoinnille ja työstä suoriutumiselle. Työhyvinvoinnin lisäksi ulkomaan työmatkoilla voi olla kauaskantoisia seurauksia matkoja tekevän elämään, kuin myös hänen yksityiselämänsä lähipiirille. Matkustamiseen liittyvistä monitahoisista tekijöistä tarvitaan enemmän tutkimustietoa, jotta työterveyshuollon ammattihenkilöt sekä organisaatioiden

henkilöstön hyvinvoinnista, työturvallisuudesta ja työsuojelusta vastaavat osaavat jatkossa kohdistaa huomiota matkatyötä tekevien terveyden ja hyvinvoinnin edistämiseen.

2. TUTKIMUKSEN TAVOITTEET JA TOTEUTUS

2.1. Tutkimuksen tavoitteet

Tutkimuksen tavoitteena oli saada tietoa kansainväliseen työmatkailuun liittyvistä kuormitus- ja riskitekijöistä terveyden ja hyvinvoinnin sekä työn ja muun elämän yhteensovittamisen kannalta, sekä tietoa hyvinvointia tukevista tekijöistä.

2.2. Tutkimuksen toteutus ja tutkimusaineisto

2.2.1. Tutkimuksen toteutus

Tutkimus toteutettiin vuosien 2007–2011 aikana viidessä kansainvälisesti toimivassa organisaatiossa, joista neljä toimi yksityisellä sektorilla ja yksi oli julkisen hallinnon alainen. Yksityisistä yrityksistä kaksi edusti ICT- toimialaa, yksi automaatioalaa ja yksi suunnittelu- ja konsultointialaa. Ainoa julkisen hallinnon alainen organisaatio oli ulkoasiainministeriö.

Tutkimuksen pääasiallinen aineisto kerättiin kyselylomakkeilla. Kyselyt toteutettiin vuoden aikana siten, että Suomesta työssään ulkomaille matkustavat saivat kolme kyselyä puolen vuoden välein. Kyselyt toteutettiin sähköisellä kyselyjärjestelmällä. Tutkimus käynnistettiin kuitenkin ryhmähaastatteluilla. Haastattelujen tarkoitus oli saada tietoa aiemmin vain vähän tutkitusta aiheesta sekä ohjata teemojen valintaa ja uusien kysymysten rakentamista kyselylomakkeiden kehittämistyössä. Seurantalomakkeita rakennettaessa hyödynnettiin myös edellisten kyselyjen avovastauksia.

Jokaisessa tutkimukseen osallistuneessa kohdeorganisaatioissa oli nimetty tutkimuksen yhteyshenkilö Työterveyslaitokseen. Yhteyshenkilöt tiedottivat tutkimuksesta eteenpäin eri tahoille (johdolle, henkilöstöhallinnolle, työsuojelulle sekä työterveyshuollolle) omissa organisaatioissaan sekä auttoivat tutkimusryhmää tutkimuksen toteuttamisessa. Tutkimuksen aikana järjestettiin neljä yhteistä seminaaria, joihin osallistui yhteyshenkilöiden lisäksi muita henkilöitä kyseisistä organisaatioista, kuten esimerkiksi organisaation matkahallinnasta vastaava henkilö. Näissä seminaareissa käsiteltiin ja suunniteltiin tutkimuksen toteuttamista ja

etenemistä sekä näihin liittyviä mahdollisia esteitä, joita pyrittiin yhteisesti ratkomaan. Tämän lisäksi seminaareissa käsiteltiin organisaatioiden matkustamiseen liittyviä käytäntöjä sekä organisaatioissa tutkimuksen aikana ilmenneitä olennaisia muutoksia, kuten yksityisissä yrityksissä taloudellisen taantuman vuoksi käyttöön otettuja matkustusrajoituksia sekä henkilöstön vähennyksiä ja lomautuksia. Viimeisessä seminaarissa käsiteltiin tutkimuksen alustavia tuloksia, joita pohdittiin ja tulkittiin yhdessä. Tulosten pohjalta pohdittiin matkustukseen liittyvien käytäntöjen kehittämistarpeita sekä hahmoteltiin mahdollisia yritysten ja työterveyshuoltojen tarvitsemia matkustustyöhön liittyviä työvälineitä.

Tutkimukseen osallistuneet työntekijät saivat henkilökohtaisen tiedotteen tutkimuksen etenemisestä ennen kutakin kyselyä sekä kunkin kyselyn jälkeen. Syksyllä 2010 tutkittavat saivat sähköpostitse tiedotteen tutkimuksen alustavista tuloksista ja hankkeen päätyttyä vielä tiedotteen tutkimuksen pääasiallisista tuloksista.

2.2.2. Tutkimusaineisto ja -menetelmät

Työntekijöiden ryhmähaastattelut

Tutkimuksessa toteutettiin viisi ryhmähaastattelua Suomesta käsin ulkomaille matkustaville työntekijöille, yksi kussakin tutkimukseen osallistuneessa organisaatiossa. Haastattelut toteutettiin helmi-kesäkuun 2008 aikana. Niihin osallistui kaiken kaikkiaan 22 työntekijää.

Haastattelut toteutettiin kussakin tutkimuksen kohteena olleessa organisaatiossa rauhallisissa neuvottelutiloissa. Haastateltavat rekrytoitiin organisaatioiden yhteyshenkilöiden kautta siten, että yhteyshenkilö joko laatimaamme tiedotetta käyttäen etsi haastateltavia tai lähetti tiedotteen eteenpäin esimiehille, jotka puolestaan tiedottivat haastatteluista alaisilleen. Saamiemme tietojen perusteella runsaat 60 % niistä työntekijöistä, jotka saivat tiedon haastattelusta, tulivat haastatteluihin. Viiteen ryhmähaastatteluun osallistui 17 miestä ja viisi naista. Haastateltavien keski-ikä oli 46,5 vuotta (vaihteluväli 32–60 vuotta). Haastattelut toteutettiin keskustelevalle otteella teemahaastatteluina. Kartoitettavat aihealueet olivat: haastateltavien kokeneisuus matkustustyöstä, tyypillinen ulkomaan työmatka ja sen eri vaiheet, matkustustyöhön liittyvät koetut kuormitus- ja voimavaratekijät, työn ja muun elämän yhteensovittaminen sekä matkojen koetut vaikutukset hyvinvointiin ja elämäntapoihin. Lisäksi haastateltavilta kysyttiin heidän työpaikoiltaan ja työterveyshuolloistaan saamaansa tukea matkustustyöhön, sekä ideoita siitä, miten työssään

matkustavien työntekijöiden hyvinvointia kyettäisiin työpaikoilla entistä paremmin tukemaan. Haastattelut kestivät keskimäärin 1 tunnin ja 42 minuuttia.

Kyselyt ulkomaan työmatkoja tekeville

Suomessa pääosin työskenteleville, mutta täältä ulkomaille työssään matkustaville työntekijöille, tehtiin kolme kyselyä puolen vuoden välein. Kyselyt toteutettiin organisaatioissa porrastetusti siten, että ensimmäisessä organisaatiossa kysely käynnistettiin loka/marraskuun vaihteessa 2008 ja viidennessä organisaatioissa tammikuussa 2009 (n = 1516, 56 %). Viimeisen eli kolmannen kyselyn työntekijät saivat vuoden kuluttua ensimmäisen kyselyn lähettämistä (n = 1046, 74 %).

Kolmesta organisaatiosta saimme niiden käyttämien matkatoimistojen tuottamat organisaation henkilöstön ulkomaanmatkatilastot joko edellisten 12 kuukauden tai 6 kuukauden ajalta. Kyselyjen kohderyhmä muodostui kahdessa organisaatiossa kaikista yhden toimipisteen työntekijöistä, jotka edellisen vuoden tai puolen vuoden aikana olivat tehneet vähintään yhden ulkomaan työmatkan. Kolmas organisaatio asetti rajat enimmäismäärälle työntekijöitä, joille kysely saatiin lähettää, minkä vuoksi vastaavan kokoinen kohderyhmä valittiin satunnaisotannalla tuhansista, vähintään yhden matkan edellisen vuoden aikana tehneistä työntekijöistä. Näiden kolmen organisaation työntekijöistä yhteensä 2382:lle lähetettiin ensimmäinen kysely, ja heistä 56 % (n = 1333) vastasi kyselyyn (Taulukko 1.). Neljännen ja viidennen organisaation tutkittavat ilmoittautuivat tutkimukseen itse. Toisesta näistä organisaatioista meille toimitettiin matkatoimistojen tuottamat matkustustilastot, joissa henkilöiden nimet oli vaihdettu koodinumeroiksi. Tästä tilastosta poimimme satunnaisotoksella 3000 henkilöä, joille yritys lähetti laatimamme tiedotteen tutkimuksesta sähköpostitse. Kyseisestä yrityksestä tutkimukseen ilmoittautui suoraan tutkimusryhmälle 6 % (n = 143) tiedotteen oletettavasti saaneista, ja heistä 94 % (n = 135) vastasi ensimmäiseen kyselyyn. Viidennessä organisaatiossa tutkimuksesta tiedotettiin yrityksen sisäisillä verkkosivuilla. Tästä yrityksestä tutkimukseen ilmoittautui 49 henkilöä, joista 48 (98 %) vastasi ensimmäiseen kyselyyn. Kyselyyn vastaamattomille lähetettiin muistutus kolme kertaa.

Taulukko 1. Kyselyihin vastanneiden lukumäärät ja vastausprosentit yrityksittäin.

Yritykset	Kysely 1		Kysely 2		Kysely 3*		Kysely 3**	
	n	%	n	%	n	%	n	%
<i>Kyselyn matkatilastojen perusteella saaneet</i>								
ICT-ala ₁	752	58	581	80	509	88	529	76
Automaatio-ala	381	51	258	70	206	80	223	60
Julkinen	200	59	157	81	137	90	150	80
<i>Yhteensä</i>	1333	56	996	77	852	86	902	72
<i>Tutkimukseen itse ilmoittautuneet</i>								
ICT-ala ₂	135	94	121	92	105	90	106	85
Suunnittelu- ja konsultointiala	48	98	39	91	36	95	38	93
<i>Yhteensä</i>	183	95	175	91	155	91	166	87
Kaikki	1516		1156	79	993	87	1046	74

* = 3. kyselyyn vastanneista vain ne, jotka vastasivat myös 2. kyselyyn, suhteutettuna 2. kyselyyn vastaajiin

** = kaikki 3. kyselyyn vastanneet suhteutettuna 1. kyselyyn vastaajiin

Osassa matkatilastoja sisältäneissä taulukoissa oli taulukoiden manipulointien aikana tapahtunut virheitä, minkä vuoksi kyselyjä lähti myös henkilöille, jotka eivät olleet matkustaneet viimeisen vuoden tai puolen vuoden aikana. Tämän vuoksi vastanneista 9 % ei ollut matkustanut edellisen vuoden aikana (ks. Luku 3.2.1).

Kyselylomake käsitti keskeiset alueet, jotka aiempien tutkimusten sekä toteutettujen haastattelujen valossa arvioitiin potentiaalisiksi matkustustyön kuormitus- ja voimavaratekijöiksi sekä työ- ja yleiseen hyvinvointiin vaikuttaviksi tekijöiksi. Kyselyyn kehitettiin uusia mittareita, sekä siltä osin kuin valmiita mittareita oli olemassa, pyrittiin valitsemaan aiemmin hyväksi todettuja mittareita. Kyselyssä kartoitettiin: 1) ulkomaan työmatkoja, matkustusolosuhteita ja vaikutusmahdollisuuksia matkajärjestelyihin, suhtautumista ulkomaan työmatkoihin sekä itse arvioituja matkojen vaikutuksia elämän eri osa-alueisiin. Ulkomaan työmatkojen lisäksi kartoitettiin kotimaan työmatkojen määrää; 2) tunnettuja työn psykososiaalisia kuormitus- ja voimavaratekijöitä, kuten työn määrälliset ja laadulliset vaatimukset, työpäivien pituus, työn hallintamahdollisuudet sekä esimieheltä ja työtovereilta saatu tuki; 3) elintapoja, kuten alkoholin ja piristeiden käyttöä sekä liikunnan harrastamista; 4) palautumista ja lepoa, kuten koettua työpäivän jälkeistä palautumista, palautumismekanismien käyttöä ja unta; 5) työn ja muun elämän yhteensovittamista, kuten työstä kotiin suuntautuvaa tai kantautuvaa ristiriitaa sekä työmatkojen koettuja vaikutuksia työn ulkopuoliseen elämään sekä 6) hyvin/pahoinvointia, kuten koettua stressiä, uupumisasteista väsymystä, työlle omistautumista, työtyytyväisyyttä, koettua terveyttä ja

työkykyä sekä toiminnallisia oireita. Kyselyssä käytettiin uusien tutkimusta varten kehitettyjen mittarien lisäksi pitkälti Työterveyslaitoksella kehitettyjä tai laajasti käytettyjä mittareita. Näiden lisäksi mittareina käytettiin: uupumisasteista väsymystä mittaavat kysymykset Maslach Burnout Inventory - General Survey - arviointimenetelmästä (Kalimo, Hakanen & Toppinen-Tanner, 2006); työn imu-mittarista käytettiin työhön omistautumisen- ulottuvuutta mittaavia kysymyksiä (Hakanen, 2009); työn määrällisiä vaatimuksia (kolme väittämää) ja työn hallintamahdollisuuksia (kuusi väittämää) (Karasek ym., 1998); kahden psykologisen palautumisen mekanismin, psykologisen irrottautumisen ja taidon hallintakokemusten, käyttöä, Sonnentag ja Fritzin (2007) kehittämästä ja Kinnusen ja Maunon (2009) kääntämästä neljän psykologisen palautumisen mekanismin mittarista; kolmea väittämää Carlsonin ja Kacmarin kielteistä työstä perheeseen -siirräntää käsittelevästä mittarista (Carlson, Kacmar & Williams 2000; käänös Siltalouppi & Kinnunen, 2007).

Ensimmäinen seurantakysely käynnistettiin runsas puoli vuotta ensimmäisen kyselyn jälkeen, kesä-syyskuun 2009 aikana, taas porrastetusti eri organisaatioissa. Kysely lähetettiin kaikille ensimmäiseen kyselyyn vastanneille, joista 79 % vastasi kyselyyn (Taulukko 1). Vastausprosentissa on huomioitu ne ensimmäiseen kyselyyn vastanneet, joita sähköinen kyselymme ei tavoittanut työsuhteen päätyttyä ja joista saimme tiedon sähköpostin virheilmoitusten perusteella.

Ensimmäinen seurantakysely toteutettiin hyvin lyhyenä. Se sisälsi osin samoja mittareita kuin ensimmäinen kysely. Lisäksi kyselyssä kartoitettiin taloudelliseen taantumaan liittyviä teemoja, kuten organisaatioissa tehdyt henkilöstövähennykset ja lomautukset. Toinen seurantakysely eli kolmas ja viimeinen kysely lähetettiin vuoden kuluttua ensimmäisestä kyselystä, ajalla marraskuu 2009 - tammi/helmikuu 2010. Kysely lähetettiin ensimmäiseen kyselyyn vastanneille riippumatta siitä, olivatko nämä osallistuneet toiseen kyselyyn, vai eivät. Ensimmäiseen seurantakyselyyn vastanneista 87 % vastasi toiseen seurantakyselyyn. Tämä ryhmä on merkitty taulukossa 1. yhdellä tähdellä. Kun joukkoon lasketaan mukaan myös ne kolmanteen kyselyyn vastanneet, jotka eivät vastanneet toiseen kyselyyn, vastausprosentti oli 74 ensimmäiseen kyselyyn suhteutettuna. Tämä ryhmä on merkitty taulukossa kahdella tähdellä. Vastausprosentissa on huomioitu ne ensimmäiseen ja toiseen kyselyyn vastanneet, joita sähköinen kyselymme ei tavoittanut työsuhteen päätyttyä tutkimuksen toteuttamisen aikana ja joiden sähköpostiosoite ei enää ollut käytössä.

Kolmas kysely sisälsi pitkälti samoja mittareita kuin ensimmäinen kysely, joskin kolmas kysely oli ensimmäistä lyhyempi. Lisäksi kyselyssä kartoitettiin työhön liittyviä muutoksia, organisaation henkilöstövähennyksiä ja lomautuksia, itse arvioituja muutoksia ulkomaan matkojen määrissä ja syitä mahdollisiin muutoksiin sekä matkojen määrien muutosten itse arvioituja vaikutuksia omaan työhön, hyvinvointiin sekä työn ulkopuoliseen elämään.

2.3. Tutkimusjoukon kuvaus

Ensimmäiseen kyselyyn vastanneista 71 % oli miehiä ja 29 % naisia (Taulukko 2.). Sukupuolten suhteellinen osuus oli samankaltainen kaikissa yksityisen sektorin organisaatioissa, mutta julkisen sektorin vastaajat poikkesivat muista siten, että heidän joukossaan naisvastaajia oli miesvastaajia hieman enemmän (53 % vs. 47 %, Taulukko 3.). Vastaajien keski-ikä oli 42,2 vuotta (kh = 8,8), mutta organisaatioittain keski-ikä vaihteluväli oli 37,9–46,8 vuotta. Ainoa organisaatio, jonka vastaajien keski-ikä jäi alle 40 vuoden, oli toinen ICT-alan yrityksistä. Tämän yrityksen vastaajista yhdeksän kymmenestä (87 %) oli 24–45 -vuotiaita. Korkein keski-ikä oli automaatioyrityksen vastaajilla (ka = 46,8, kh = 10,4).

Neljä viidestä tutkittavasta eli avio- tai avoliitossa (82 %), joskin julkisen sektorin vastaajat poikkesivat tässä suhteessa muista heidän ollessaan muita harvemmin avio- tai avoliitossa (73 %) ja muita useammin naimattomia (15 %) (Taulukko 3.). Keskimäärin kolmella vastaajalla viidestä (59 %) asui lapsia kotona, joskin esimerkiksi julkisen sektorin (46 %) ja suunnittelu- ja konsultointiyrityksen vastaajista (48 %) lapsia oli kotona vain alle puolella. Heillä, joilla asui kotona lapsia, näitä oli keskimäärin 2,0 (kh = 0,9).

Joka toinen vastaajista oli suorittanut yliopisto- tai korkeakoulututkinnon (51 %, 1. kysely), joskin tutkinnon suorittaneiden osuudessa oli eroja organisaatioittain vaihteluvälin ollessa 34–85 %. Noin viidenneksellä kaikista ensimmäisen kyselyn vastaajista oli ammattikorkeakoulututkinto (19 %), ja opistotason tutkinto oli samaten viidenneksellä (22 %). Ammattitutkinnon oli suorittanut 6 % vastaajista ja 2 % vastaajista ei ollut suorittanut edellä mainittuja tutkintoa.

Vastaajat olivat työskennelleet keskimäärin 11,6 vuotta (kh = 8,2) työpaikoissaan, joskin yrityksessä, jossa vastaajat olivat keskimäärin muita nuorempia, työsuhteen pituus oli yleistä keskiarvoa muutaman vuoden alhaisempi (ka = 8,5, kh = 5,1). Vastaajista runsas neljännes oli

esimiesasemassa (27 %, 1. kysely), joskin vähiten esimiehiä oli automaatioyrityksen vastaajissa (16 %) ja eniten suunnittelu- ja konsultointialan yrityksessä (33 %).

Taulukko 2. Vastaaajien taustatietoja kolmessa kyselyssä, %.

Taustatekijä		1. kysely (n=1516) %	2. kysely (n=1156) %	3. kysely* (n=1046) %	3. kysely** (n=993) %
Sukupuoli					
Nainen		29,2	28,1	28,5	27,9
Mies		70,8	71,9	71,5	72,1
Keski-ikä (vuosia)	ka	42,4	42,5	42,7	42,7
	kh	8,8	8,8	8,5	8,7
Siviilisääty					
naimaton		8,6	8,3	7,8	7,8
parisuhteessa, eri osoitteet		4,5	4,7	4,5	4,5
avio- tai avoliitossa -yhteinen koti		81,5	81,4	82,0	82,1
eronnut tai asumuserossa		5,2	5,3	5,4	5,3
leski		0,2	0,3	0,3	0,3
Kotona asuvat lapset					
Ei lapsia kotona		40,6	40,7	41,2	40,9
Vain alle 7 v. lapsia		16,8	16,3	15,2	15,1
Vain vähintään 7v. lapsia		30,5	29,7	31,1	31,1
Sekä alle että vähintään 7 v. lapsia		12,1	13,3	12,5	12,9
Keskimääräinen lapsiluku	ka	2,0	2,0	2,0	2,0
	kh	0,9	0,9	0,9	0,9
Koulutus					
Ei mitään ammatillista tutkintoa		1,8	1,7	1,5	1,5
Ammatti- tai erikoisammattitutkinto		5,8	5,0	4,4	4,3
Opistoasteen tutkinto		21,8	22,3	23,5	22,9
Ammattikorkeakoulututkinto		19,3	17,9	17,8	18,0
Yliopisto- tai korkeakoulututkinto		51,3	53,1	52,8	53,3
Työnantaja					
Yksityinen		86,8	86,4	85,7	86,2
Julkinen		13,2	13,6	14,3	13,8
Organisaatio					
ICT-ala 1		49,6	50,3	50,6	51,3
ICT-ala 2		8,9	10,4	10,1	10,6
Metalliteollisuus-ala		25,1	22,3	21,3	20,7
Suunnittelu- ja konsultointi-ala		3,2	3,4	3,6	3,6
Ulkoasiainhallinto		13,2	13,6	14,4	13,8
Työsuhteen kesto (vuosia)	ka	11,6	11,6	11,7	11,6
	kh	8,2	8,1	8,1	8,0
Esimiesasema					
Kyllä		27,4	27,1	27,0	28,0
Ei		72,6	72,9	72,0	72,0

* Kaikki 3. kyselyyn vastanneet (osa vastannut myös 2. kyselyyn, osa ei)

**Ne 3. kyselyyn vastanneet, jotka vastasivat molempiin edeltäviin kyselyihin

Taulukko 3. Työntekijöiden ensimmäiseen kyselyyn vastanneiden taustatekijöitä organisaatioittain, % (N=1516)

Taustatekijä		Y1* (n = 752) %	Y2 (n = 381) %	Y3 (n = 200) %	Y4 (n = 135) %	Y5 (n = 48) %	Kaikki N = 1516 %
Sukupuoli							
Nainen		27,4	18,6	53,0	31,9	35,4	29,2
Mies		72,6	81,4	47,0	68,1	64,6	70,8
Ikä							
24-35 v.		25,0	21,8	17,1	37,0	19,1	24,1
36-45 v.		46,2	36,1	29,1	50,4	36,2	41,4
46-55 v.		23,6	29,5	30,2	11,9	27,7	25,0
yli 55 v.		5,2	12,6	23,6	0,7	17,0	9,5
Keski-ikä (vuosia)	ka	41,4	43,5	46,8	37,9	44,4	42,4
	kh	7,8	9,4	10,4	6,3	10,0	8,8
Siviilisäätö							
naimaton		8,5	6,8	14,6	5,2	8,3	8,6
parisuhteessa, eri osoitteet		3,9	4,5	4,5	7,4	6,3	4,5
avio- tai avoliitossa -yhteinen koti		82,3	83,2	72,9	83,7	85,4	81,5
eronnut tai asumuserossa		5,2	5,2	7,5	3,0	0	5,2
leski		0,1	0,3	0,5	0,7	0	0,2
Kotona asuvat lapset							
Ei lapsia kotona		36,0	39,8	54,0	44,4	52,1	40,6
Vain alle 7 v. lapsia		18,0	17,4	8,6	23,3	18,8	16,8
Vain vähintään 7v. lapsia		32,2	31,7	28,3	19,5	22,9	30,5
Sekä alle että vähintään 7 v. lapsia		13,8	11,1	9,1	12,8	6,2	12,1
Keskimääräinen kotona asuvien lasten määrä (mikäli lapsia kotona)	ka	2,0	1,9	1,9	2,1	2,1	2,0
	kh	0,9	0,9	0,8	1,0	0,7	0,9
Koulutus							
Ei mitään ammatillista tutkintoa		1,8	2,9	1,0	0,8	0	1,8
Ammatti- tai erikoisammattitutkinto		4,9	11,5	0,5	3,7	2,1	5,8
Opistoasteen tutkinto		24,8	25,2	10,5	11,9	22,9	21,8
Ammattikorkeakoulututkinto		19,4	26,3	3,5	23,1	16,7	19,3
Yliopisto- tai korkeakoulututkinto		49,1	34,1	84,5	60,5	58,3	51,3
Työsuhteen kesto (vuosia)	ka	10,9	14,1	12,2	8,5	10,5	11,6
	kh	6,8	8,7	11,3	5,1	10,1	8,2
Esimiesasema							
Kyllä		31,6	16,3	31,5	27,4	33,3	27,4
Ei		68,4	83,7	68,5	72,6	66,7	72,6

* Y1= ICT-ala 1, Y2 = Automaatioala, Y3 = Julkinen, Y4 = ICT-ala 2,
Y5 = Suunnittelu- ja konsultointiala

Tutkittavien työtehtävät

Tutkittavien työtehtävistä ja työhön liittyvästä asemasta pyrittiin samaan kuva pyytämällä heitä kertomaan työnimikkeensä. Ilmoitettuja erilaisia nimikkeitä oli yhteensä 690 kappaletta. Vastanneista managereita tai päälliköitä oli 546. Erilaisia johtajia oli 124. Johtajatason nimikkeistä tyypillisimpiä asemaa osoittavat liitteet olivat "head of" ja "director". Asiantuntijoita (spesialisti, "specialist") aineistossa oli 253, insinöörejä 146. Muita nimikkeitä olivat esimerkiksi neuvonantaja, konsultti ja suunnittelija.

Yritysten vastaajien työtehtävät liittyivät muun muassa tutkimukseen ja tuotekehittelyyn, turvallisuuden ja riskien hallintaan, markkinointiin sekä myyntiin ja ostoon, tilinpitoon, laitteiden asentamiseen ja käyttäjätuen antoon sekä taloudellisten suunnitelmien ja strategioiden kehittämiseen ja niistä vastaamiseen. Myös esimerkiksi kirjanpidon, henkilöstön kehittämisen ja viestinnän osaajat olivat edustettuina. Julkishallinnon vastaajien osalta työtehtäviin kuului muun muassa erilaisia valmistelu-, hankehallinto- ja neuvontatehtäviä ulko- ja turvallisuuspolitiikan alueella. Vastaajista joka toisen (54 %) tehtävät lukeutuivat vaativan asiantuntijatason tehtäviin, ja runsas kymmenesosa (14 %) vastaajista kuului johtoon. Kuten aiemmin kuvattiin, joka neljäs vastaajista toimi esimiesasemassa. Useamman työhön liittyi kuitenkin muiden johtamista. Ainostaan 13 % vastanneista ilmoitti, ettei oma työ edellytä lainkaan muiden johtamista, ja joka kolmas (33 %) arvioi omassa työssään johtavansa muita vähintään melko paljon.

2.4 Analyysimenetelmät

Kyselyaineistojen kuvaamisessa ja yhteyksien tarkastelussa käytettyjä menetelmiä olivat jakaumat, Pearsonin tulomomenttikorrelaatiokerroin ja keskiarvovertailut. Ryhmien (2 ryhmää) keskiarvojen välisiä eroja analysoitiin sekä riippuvalla että riippumattomalla t-testillä. Lisäksi keskiarvojen vertailussa käytettiin yksisuuntaista varianssianalyysiä. Ryhmien parivertailut (post hoc -testit) tehtiin Scheffen testillä. Sellaisissa tapauksissa, joissa varianssien yhtä suuruusoletus ei täyttnyt, varianssitestinä käytettiin karkeampaa Welchin testiä ja parivertailut tehtiin Tamhanen testillä. Summamuuttujien sisäistä konsistenssia tarkasteltiin Cronbachin alfa-kertoimen avulla. Kaikkien tutkimuksessa käytettyjen summamuuttujien sisäinen konsistenssi todettiin riittävän hyväksi, joskaan emme tässä yhteydessä raportoi reliabiliteeteista.

3. TULOKSET: SUOMESTA ULKOMAILLE TYÖSSÄÄN MATKUSTAVAT

3.1. Työntekijöiden ryhmähaastattelut

Haastattelut toteutettiin helmi–kesäkuun 2008 aikana teema-haastatteluina ja niihin osallistui kaiken kaikkiaan 22 työntekijää, joista valtaosa oli miehiä (n = 17). Haastatteluihin osallistuneilla oli kaikilla kokemusta ulkomaan työmatkoista, osalla jopa vuosikymmenien ajalta. Haastattelut toteutettiin keskustelevalle otteelle, joskin haastattelijat kysyivät erikseen niistä haastattelurungon teemoista, jotka eivät luonnostaan tulleet esille keskustelussa. Seuraavassa käsitellään niitä teemoja, jotka mielestämme olivat oleellisia tutkimuksemme tavoitteiden kannalta ja joihin kiinnitimme erityistä huomiota kyselytutkimuksessamme.

Teema 1: Matkustusolosuhteiden raju muuttuminen kuormittavampaan suuntaan

Haastateltavat kertoivat ulkomaan työmatkojen olosuhteiden muuttuneen huomattavasti kuormittavampaan suuntaan runsaan viimeisen kymmenen vuoden aikana. Muutoksen kerrottiin alkaneen 1990-luvulla edellisen laman aikana, jolloin lennoissa kustannussyistä siirryttiin liikemiesluokasta halvempiin luokkiin. Alempi lentoluokitus jäi tällöin pysyväksi käytännöksi, ja tämän pitkään työssään matkustaneet kokivat suureksi voimavaroja verottavaksi epäkohdaksi. Halvempien lentoluokkien tilanahtauden – erityisesti pitkillä lennoilla – koettiin haittaavan lepoa ja nukkumista sekä aikaerorasituksesta toipumista. Tilanahtauden arveltiin myös lisäävän lentojen aiheuttamaa veritulppariskiä. Halvemmista lentoluokista käytettiin useita nimityksiä, kuten turistiluokka, karjaluokka ja karvalakkipuoli.

Haastateltavat kertoivat, että vuosien saatossa voimakkaasti lisääntynyt lentoliikenne ilmenee aiempaa enemmän lentokenttien ruuhkina, myöhästyneinä lentoina, jatkoyhteyksien vaihtumisena ja matkatavaroiden hukkumisena. Lisääntyneen lentoliikenteen lisäksi ruuhkaa sekä pitkiä odotus- ja jonotusaikoja aiheuttavat 9/11 (Twin towersin itsemurhalennot) jälkeiset huomattavasti tiukentuneet turvallisuustarkastukset lentokentillä. Haastateltavat kertoivat myös lentoyhteyksien käytössä tapahtuneista muutoksista. Kustannussyistä on viime vuosina siirrytty käyttämään halvimpia mahdollisia lentoyhteyksiä ja reittejä, mikä useimmiten tarkoittaa useampia vaihtoja suorien lentojen sijaan sekä pitkäksi venähtäviä matkoja (paikasta toiseen siirtymistä).

Kaiken kaikkiaan haastateltavat toivat voimakkaasti esiin lentomatkustamisen kuormittavuuden olevan aivan eri luokkaa kuin ennen edellistä lamaa. Lentämisen lisäksi varsinainen odottelu lentokentillä kuvattiin äärimmäisen raskaaksi ja osin työmatkojen kuormittavimmaksi osaksi. Haastateltavat kuvasivatkin matkustamiseen liittyvien pitkien odotusrupeamien tuntuvan elämän tuhlaamiselta. Pitkien odotusaikojen aikana ajatusten kerrottiin suuntautuvan perheeseen, ja mieleen saattoi nousta kysymys siitä, onko matkustustyö tekemisen arvoista. Jotkut haastateltavista olivatkin laskeneet, kuinka suuren osan elämästään he olivat viettäneet lentokentillä ja lentokoneissa. Haastateltavat toivat esiin myös suurena epäkohtana sen, ettei matkustusaikaa lasketa työajaksi, vaikka matkustuksen aikanakin tehdään työtä. Koska matkustusaikaa ei lasketa työajaksi, työnantajan ei koettu mieltävän matkustukseen liittyviä olosuhteita työoloiksi, eikä kiinnittävän näihin huomiota. Joissakin ryhmähaastatteluissa tuotiin esiin, että matkustusluokan ja lentoreittien ihmisystävällisyyden lisäksi he toivoisivat työnantajan kustantavan heille mahdollisuuden käyttää lentokenttien maksullisia lounge-tiloja, mikä vähentäisi lentokentillä odottamisen epämiellyttävyyttä, helpottaisi työntekoa ja edesauttaisi palautumista. Näissä loungeissa kerrottiin olevan helpompi käyttää odotusaikaa hyväksi työntekoon tai lepäämiseen ja rentoutumiseen. Lounge-tilojen kerrottiin olevan myös sosiaalisia kohtaamispaikkoja, joissa voi tavata tuttuja matkatyöläisiä ja virkistäytyä heidän kanssaan.

Teema 2: Palautuminen ja uni

Työn kuormituksesta ja matkustamisesta palautuminen nousi haastatteluissa keskeiseksi työmatkoihin liittyväksi teemaksi. Työmatkojen kerrottiin myös aiheuttavan univelkaa varsinkin, kun matkalle kotimaasta joudutaan usein lähtemään aamubarhailla, ja vaikka matkoilta palattaisiin yömyöhään – jolloin nukkumiseen ei jää riittävästi aikaa – töihin mennään Suomessa seuraavana aamuna varhain. Osassa ryhmähaastatteluja työpaikalla kerrottiin olevan työpaikka- tai esimieskohtaisia muodollisia tai epämuodollisia sopimuksia menetetyistä vapaa-ajasta ja pitkiksi venyvistä työpäivistä, jotka mahdollistivat ylimääräisen vapaan ottamisen matkojen jälkeen. Toisissa organisaatioissa tällaisia käytäntöjä ei ollut.

Työmatkat lyhentävät ajoittain myös viikonloppuja, jolloin työviikon jälkeisen elpymisen ja palautumisen kerrottiin jäävän helposti vaillinaiseksi. Erityisen kuormittavina haastateltavat pitivät runsaan viikon kestäviä työmatkoja, jolloin matkalle lähdetään viikonlopun aikana ja palataan seuraavan viikonlopun aikana. Tällöin työntekijä menettää matkustamisen vuoksi vapaa-ajastaan kaksi peräkkäistä viikonloppua.

Useiden aikavyöhykkeiden ylittävien mannertenvälisten lentojen koettiin olevan raskaita ja aiheuttavan joillekin haastateltavista pidempiaikaisia unihäiriöitä. Osa kokeneista matkustajista kertoi vuosien varrella kehittyneensä nukkujina siten, että he olivat päässeet yli alkuvuosien matkojen aiheuttamista uneen liittyvistä ongelmista ja pystyivät tätä nykyä nukkumaan helposti missä tahansa. Myös aikaerorasituksen voittamiseksi oli kehitetty omia tai otettu käyttöön lääketieteen piirissä suositeltuja strategioita. Pieni osa haastateltavista koki matkojen vaikeuttavan ja häiritsevän nukkumista paljonkin. Valtaosa haastatelluista suhtautui haastattelutilanteessa unilääkkeiden käyttöön hyvin varauksellisesti ja kielteisesti. Osa toi painokkaasti esiin, ettei ole koskaan käyttänyt unilääkkeitä eikä aio koskaan käyttääkään niitä. Nukahtamislääkkeisiin kielteisesti suhtautuvat kertoivat haluavansa kaikin keinoin välttää mahdollista lääkeriippuvuutta silloinkin, kun työterveyslääkärit olivat suositelleet tilapäistä nukahtamislääkkeiden käyttöä. Noin viidennes haastateltavista kertoi kuitenkin käyttävänsä tarpeen tullen nukahtamislääkkeitä.

Teema 3: Työn ja muun elämän yhteensovittaminen

Matkustustyön ja muun elämän yhteensovittaminen sekä siihen liittyvät ongelmat nousivat haastatteluissa odotetusti keskeiseksi teemaksi. Haastateltavat kokivat, että yksi matkustustyön suurimmista ongelmista oli poissa oleminen Suomesta ja kotoa, mikä on rankkaa sekä itselle että puolisolalle ja lapsille. Paljon matkustavat kokivat eritoten lasten arjesta ja kasvuvaiheista erillään olon rankaksi. Monet haastateltavista toivat esiin, että he tietoisesti pyrkivät välttämään perheen jo kodin miettimistä työmatkoilla, jotta jaksaisivat keskittyä työhönsä. Toisaalta jotkut toivat esiin, että puolisoon ja lapsiin ollaan matkan aikana miltei päivittäin yhteydessä nykyteknologian suomin keinoin ja että puolison ja lasten kanssa tulee vaihdettua kuulumisia matkan aikana jopa enemmän kuin kotioloissa. Osa haastateltavista kertoi kuitenkin matkakohteidensa olevan sellaisia, ettei yhteydenpito puhelimitse tai virtuaalisesti Suomeen onnistu.

Kotona olevan puolison kuormittumisesta kannettiin huolta, kuten myös hänen mahdollisuudestaan luoda uraa, mikäli pariskunnalla oli pieniä lapsia tai apua tarvitsevia vanhempia. Matkustustyön kerrottiin edellyttävän hyviä tukiverkostoja, ja sukulaisten asuminen eri paikkakunnalla koettiin tässä mielessä ongelmalliseksi. Myös yksineläjät toivat voimakkaasti esiin hyvien tukiverkostojen tarpeen, erityisesti sekä omien avun tarpeessa olevien vanhempiensa hoidon ja lemmikkieläinten kannalta, mutta myös kotiinsa tai elämäänsä liittyvien käytännön asioiden hoidossa.

Ulkomaan työmatkojen kerrottiin vaikuttavan voimakkaasti perheen elämään sikäli, että perhettä koskevia yhteisiä suunnitelmia on vaikea tehdä ja suunnitelmia joudutaan usein muuttamaan, mikä vaatii joustavuutta ja ymmärrystä puolisolta ja perheeltä. Yhtä vaikeaksi tai vielä vaikeammaksi kokivat yksineläjät yksityiselämänsä suunnittelemisen. Haastateltavat korostivat, ettei ystäviltä voi odottaa samanasteista joustavuutta ja ymmärrystä kuin omalta perheeltä, kun yhteisiä suunnitelmia joutuu matkojen vuoksi peruuttamaan tai muuttamaan.

Työmatkojen aiheuttaman kotoa poissaolon lisäksi kotiinpaluu koettiin osin ongelmalliseksi. Sen kerrottiin aiheuttavan joskus riittämättömyyden tunteita, koska puolison ja lasten odotuksiin yhteisestä niin sanotusta laatuajasta omat voimat eivät matkarasituksen jälkeen aina välttämättä riitä vastaamaan. Työmatkan jälkeisen viikonlopun kuvattiinkin voivan muodostua haasteltavien omin sanoin laaduttomaksi laatu-ajaksi, jonka jälkeen töihin mennään vielä väsyneempänä kuin matkalta palattaessa. Toisaalta kotiinpaluun kerrottiin myös olevan eräänlaista juhlaa ja työmatkan mukavin osa.

Matkатыön koettiin haittaavan omaa perheen ulkopuolista elämää enemmän kuin suhdetta puolisoon ja omaan perheeseen. Mikäli työmatkoja ja matkapäiviä oli paljon, Suomessa ollessa vapaa-aika haluttiin käyttää puolison ja lasten kanssa, ja tällöin ystävyysuhteiden ylläpitämiseen ei jää aikaa. Pitkään matkustaneet kertoivat ystäväpiirinsä kaventuneen vuosien saatossa, mutta läheisimpien ystävyysuhteidensa olevan kuitenkin kunnossa. Ystävyysuhteiden ylläpidon kannalta haastateltavilla vaikutti olevan erilaisia strategioita. Jotkut kertoivat tavoitteellisesti panostavansa ystävyysuhteisiin, kun taas toiset kertoivat lakanneensa sopimasta mistään tapaamisista tai tapahtumista etukäteen ystäviensä kanssa, koska ystävät pettyvät tai suuttuvat, kun työmatkojen takia joutuu joskus tai usein peruuttamaan jo sovitut asiat.

Myös säännöllisiä, aikatauluihin sidottuja sekä sosiaalisia harrastuksia (esim. kuorolaulu tai joukkueurheilu) kerrottiin olevan vaikea ylläpitää matkustustyössä. Monet kertoivatkin vuosien saatossa luopuneensa yrityksestä ylläpitää entisiä tämän tyyppisiä harrastuksiaan. Jotkut olivat kuitenkin onnistuneet löytämään mieluisia uusia harrastuksia tai painokkaasti panostaneet jonkin tärkeäksi kokemansa harrastuksen ylläpitämiseen.

Teema 4: Alkoholin kulutus

Lisääntynyt alkoholin käyttö koettiin matkustustyöhön liittyväksi terveystekijäksi. Useat haastateltavista toivat esiin, että he käyttävät alkoholia työmatkoillaan pieninä annoksina rentoutuakseen ja unilääkkeeksi, sekä työtovereiden mutta erityisesti asiakkaiden kanssa illanvietoissa. Esiin tuotiin myös, että nuorempana oli käytetty runsaammin alkoholia työmatkoilla, mutta iän myötä alkoholin käyttöä työmatkoilla oli vähennetty jopa niin, että alkoholia käytetään matkoilla vähemmän kuin kotimaassa, koska muutoin ei jaksaisi tehdä raskasta matkustustyötä. Alkoholin käytön kerrottiin vuosien saatossa myös huomattavasti vähentyneen asiakastapaamisiin liittyvissä illanvietoissa. Toisaalta haastatteluissa tuli myös esiin, että on maita ja kulttuureita, joissa on yhä miltei pakko juoda asiakkaiden kanssa, jotta työt saadaan sujumaan. Näissä tapauksissa alkoholin nauttimisesta pidättäytyminen kerrottiin voivan herättää asiakas- tai yhteistyökumppaneissa epäluuloisuutta.

Haastateltavat kertoivat runsaasti alkoholia käyttävien karsiutuvan pois matkustustyöstä, ja useimmat kertoivat tuntevansa tällaisia tapauksia. Haastattelujen perusteella tuli kaiken kaikkiaan jonkin verran ristiriitainen kuva alkoholin käytöstä työmatkojen aikana. Mahdollisesti omaa juomista vähäteltiin aiheen sosiaaliseen suotavuuteen liittyen. Kyse voi myös olla siitä, että vaikka suurella osalla alkoholin käyttö ei mainittavasti muutu tavanomaisesta, osa matkustavista työntekijöistä polarisoituu alkoholin käytön suhteen. Jotkut ehkä tietoisesti ovat tarkkailleet alkoholin käyttöönsä ja vähentäneet sitä, kun taas osalle runsaasta juomisesta on voinut tulla ongelma. Osa olikin kertomansa mukaan selvästi vähentänyt vuosien saatossa juomistaan matkoilla, ja osa taas kertoi juovansa hieman enemmän matkoilla. Matkoilla alkoholia tavallista hieman runsaammin käyttävien alkoholinkäyttö itse asiassa lisääntyi osalla haastatelluista runsaasti jopa haastattelun aikana, ehkä luottamuksen tunteen lisääntyessä haastattelutilanteessa haastattelun edetessä. Haastattelun alkupuolella kerrotusta yhdestä tai kahdesta päivittäisestä alkoholiannoksesta, alkoholinkulutus saattoi haastattelun loppupuolella olla jo useampi lasillinen viiniä pelkästään ruokajuomana illallisella.

Teema 5: Matkustamisessa on myös myönteisiä puolia

Haastateltavat toivat myös esiin sen, että ulkomaan työmatkoihin liittyy monia myönteisiä puolia, kuten uusiin mielenkiintoisiin paikkoihin ja vieraisiin ja eksoottisiin kulttuureihin tutustuminen sekä ihmisten tapaaminen. Toisaalta usean haastateltavan mukaan matkakohteeseen ei matkoilla nykyään juuri ehdi tutustua. Erityisen myönteisenä pidettiin myös sitä, että matkoilla on joskus mahdollista päästä keskustelemaan kansainvälisen tason

huippuosajien kanssa. Matkojen koettiin monella tavalla rikastuttavan omaa työtä ja elämää. Matkojen koettiin myös vuosien saatossa tuoneen itsevarmuutta ja pärjäämisen tunteen, koska on selviytynyt matkoilla kaikenlaisista yllätyksistä. Haastateltavat toivatkin esiin, että sopiva määrä matkoja vuodessa pikemminkin voimaannuttaa kuin kuormittaa, koska silloin matkat tuovat vaihtelua arkeen. Sopivasta matkojen määrästä oli jonkin verran eriäviä mielipiteitä, mutta yleisesti arvioitiin sopivan määrän olevan 2–5 tai korkeintaan noin 10 matkaa vuodessa. Matkojen ja matkapäivien määrien sopivia tai liiallisia rajoja oli haastateltaviemme mukaan vaikea määrittellä, koska matkakokemukset eroavat toisistaan esimerkiksi oman elämäntilanteen, matkakohteen, matkojen rasittavuuden ja matkojen mielekkyyden perusteella.

Osa kertoi myös alun alkaen valinneensa liikkuvan työn, koska arveli tämän sopivan parhaiten itselleen. Valtaosa haastateltavista suhtautui jokseenkin myönteisesti matkoihin, mutta joukossa oli myös heitä, jotka kokivat matkansa äärimmäisen rasittaviksi ja työnsä ikävimmäksi osaksi.

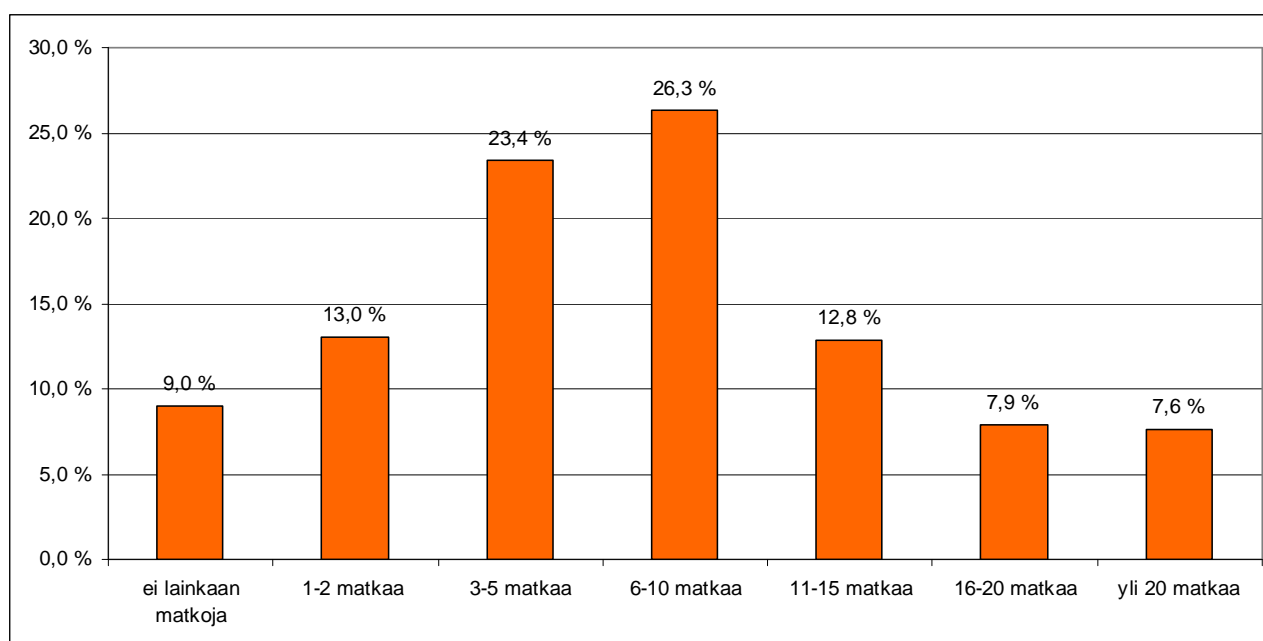
3.2. Lähtötilanne: Ensimmäinen kysely

3.2.1. Ulkomaan työmatkat

3.2.1.1. Matkustamisen määrä ja matkojen kohteet

Ulkomaan työmatkojen ja matkapäivien määrä

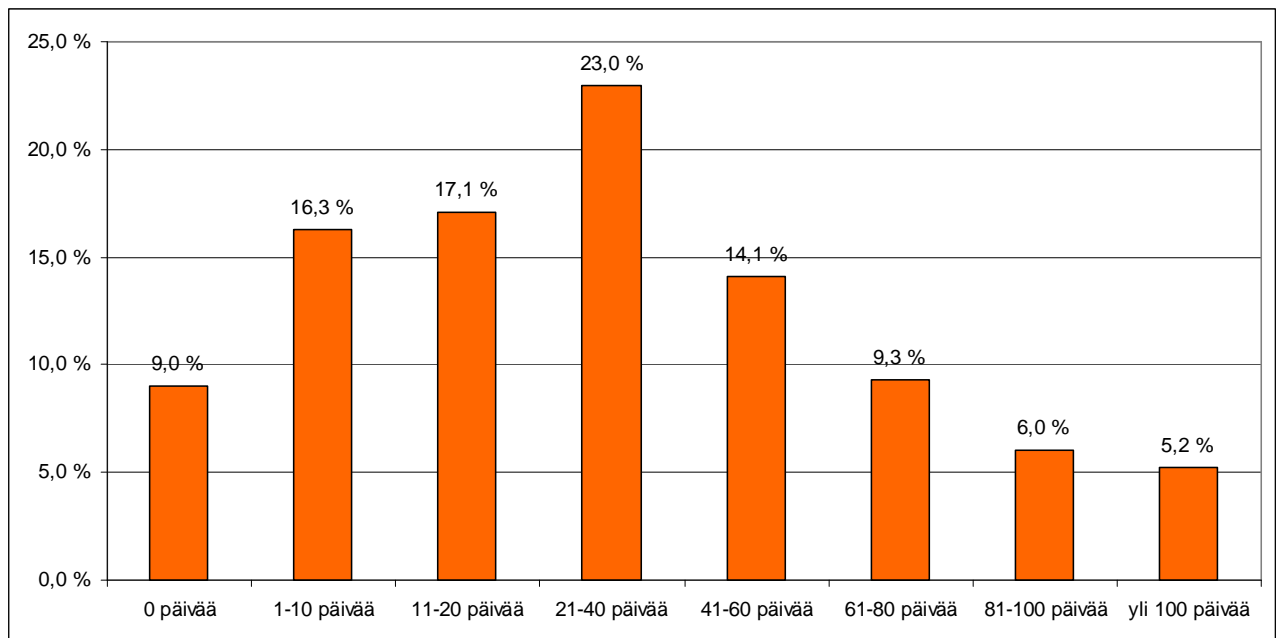
Kyselyyn vastanneista valtaosa (91 %) oli matkustanut työssään vähintään kerran ulkomaille viimeisten 12 kuukauden aikana. Ulkomaille matkustaneet olivat tehneet keskimäärin 9,6 matkaa (kh = 8,8) viimeisen vuoden aikana matkojen määrän vaihdeltaessa yhdestä sataan. Ulkomaan työmatkoja tehneistä yli puolet (55 %) oli tehnyt vuoden aikana vähintään kuusi ulkomaan työmatkaa (Kuvio 1.)



Kuvio 1. Ulkomaan työmatkojen määrä vastanneilla viimeisen 12 kuukauden aikana (%) (n = 1496).

Yksi ulkomaan työmatka oli kyselylomakkeessa määritelty yhdeksi meno-paluumatkaksi Suomesta. Yhteen meno-paluumatkaan voidaan kuitenkin yhdistää käyntejä useammassa kohteissa ja maissa. Ulkomaan työmatkoja tehneistä lähes puolet (44 %) ilmoittikin yhden ulkomaan työmatkan aikana käyvänsä useissa eri kaupungeissa tai maissa vähintään silloin tällöin. Matkustaneista 15 % kävi usein tai miltei aina useammassa kohteessa matkallaan.

Ulkomaille työssään matkustaville oli kertynyt keskimäärin 42,4 matkapäivää (kh = 37,9) vuoden aikana. Matkapäivien määrä vaihteli yhdestä 250:een. Ulkomaan työmatkoja tehneistä runsaalla puolella (58 %) matkapäivien määrä oli ollut yli 20, ja joka viidennellä matkapäivien määrä ylitti 60 päivää edellisen vuoden aikana (Kuvio 2.).



Kuvio 2. Ulkomaan työmatkapäivien määrä vastanneilla viimeisen 12 kuukauden aikana, (%), (n = 1493).

Matkapäivien määrä oli ymmärrettävästi yhteydessä työmatkan aikana useammassa kohteessa käymiseen siten, että mitä useammin vastaaja ilmoitti yhden matkan aikana käyvänsä useammassa kohteessa, sitä useampia matkapäiviä vastaajalle oli edellisen vuoden aikana kertynyt ($r = .34^{***}$). Ne vastaajat, jotka ilmoittivat käyvänsä vähintään usein useammassa kohteessa työmatkan aikana, olivat edellisen vuoden aikana olleet keskimäärin 64 päivää matkoilla, kun taas niille, jotka ilmoittivat, etteivät koskaan käy useammassa kohteessa, matkapäiviä oli kertynyt keskimäärin 22. Useammassa kohteessa matkan aikana käyminen oli myös yhteydessä matkojen määriin ($r = .30^{***}$) siten, että mitä useampia ulkomaan työmatkoja vastaaja ilmoitti viimeisen vuoden aikana tehneensä, sitä useammin hän matkoillaan myös kävi useammassa kohteessa.

Työssään ulkomaille matkustaneista miehet olivat matkustaneet naisia useammin (10 matkaa vs. 8 matkaa, $t(933,216) = 5.13^{***}$), ja heille oli kertynyt myös enemmän matkapäiviä kuin naisille (47 päivää vs. 31 päivää, $t(924,473) = 7.71^{***}$). Esimiesasemassa toimivat olivat matkustaneet ei-esimiehiä useammin (14 matkaa vs. 8 matkaa, $t(515,352) = 9.88^{***}$), ja heille

oli kertynyt ei-esimiehiä enemmän matkapäiviä (49 päivää vs. 40 päivää, $t(1350) = 4.16^{***}$). Parisuhteessa elävien ja yksin elävien välillä ei ollut tilastollisesti merkitsevää eroa edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan matkojen tai matkapäivien määrän suhteen.

Matkustajien luokittelu vähän ja paljon matkustaviin

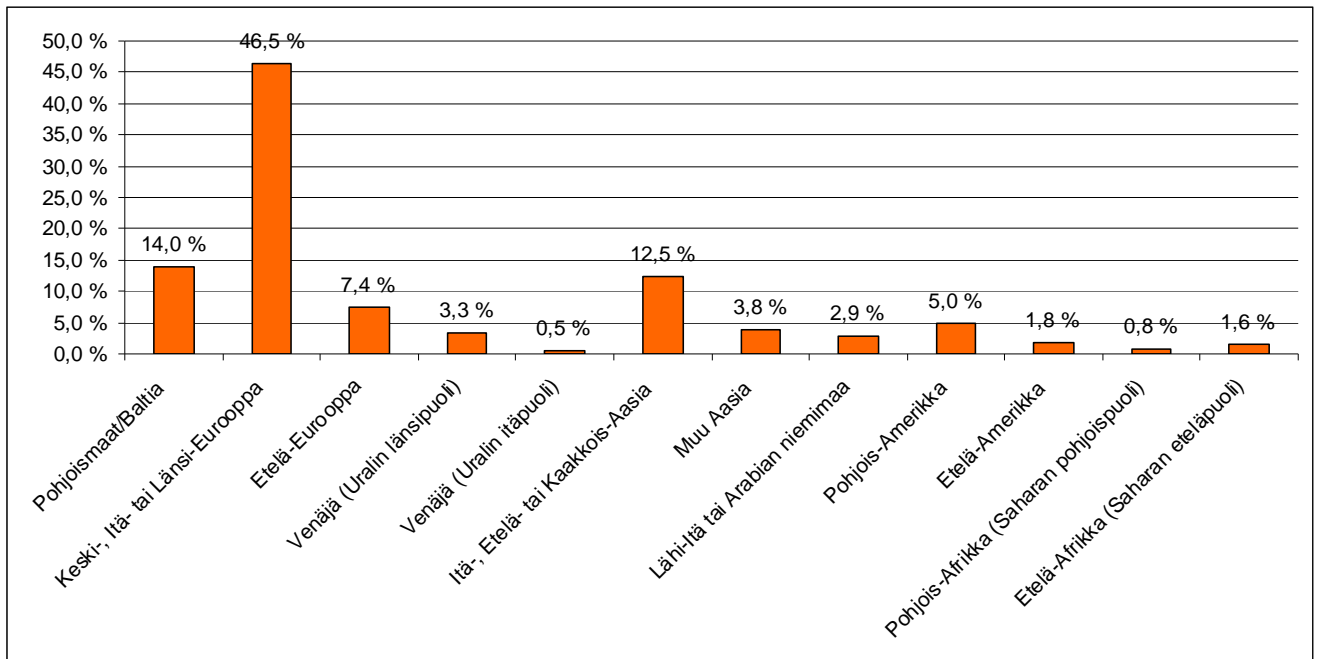
Vastaajat luokiteltiin heidän ilmoittamiensa edeltävien 12 kuukauden aikaisten matkamäärien perusteella neljään luokkaan, jotka ovat: 0 matkaa tehneet; 1–3 matkaa tehneet; 4–13 matkaa tehneet ja vähintään 14 matkaa tehneet. Luokittelun perusteena oli paitsi pyrkimys tarkastella työssään matkustavien suhdetta ei-matkustaviin, myös halu tarkastella, eroavatko matkustamisen ääriryhmät toisistaan. Luokkia muodostettaessa on siis pyritty erottelemaan vähän matkustavat ja erittäin paljon matkustavat omiksi selkeiksi ryhmikseen samalla varmistuen, että luokkiin lukeutuvat vastaajamäärät säilyvät kohtuullisen kokoisina. Matkamääräluokat ja niihin lukeutuneiden henkilöiden määrä on esitetty taulukossa 4. Näitä luokkia käytetään jatkossa raportissa paikoittain, kun kuvataan tutkittavien muuttujien esiintymistä suhteessa matkamääriin.

Taulukko 4. Vastaajien jakautuminen matkamääräluokkiin, %, n, (n = 1496).

Luokat: Edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan työmatkojen määrä	%	n
0 matkaa = ei matkustavat	9,0	135
1-3 matkaa = vähän matkustavat	21,0	314
4-13 matkaa = kohtalaisesti matkustavat	48,7	728
vähintään 14 matkaa = erittäin paljon matkustavat	21,3	319
Yhteensä	100	1496

Ulkomaan työmatkojen kohteet

Viimeisten 12 kuukauden aikana matkustaneet olivat ilmoituksensa mukaan tehneet vuoden aikana yhteensä 13 547 työmatkaa ulkomaille eri maihin. Eniten matkoja oli tehty Keski-, Itä- tai Länsi-Eurooppaan, jonne lähes puolet matkoista oli tehty (Kuvio 3.). Seuraavaksi tavallisimmat matkakohteet olivat Pohjoismaat ja Baltia, Itä-, Etelä ja Kaakkois-Aasia, Etelä-Eurooppa sekä Pohjois-Amerikka. Harvimminkin matkoja oli tehty Aasian puoleiselle Venäjälle.

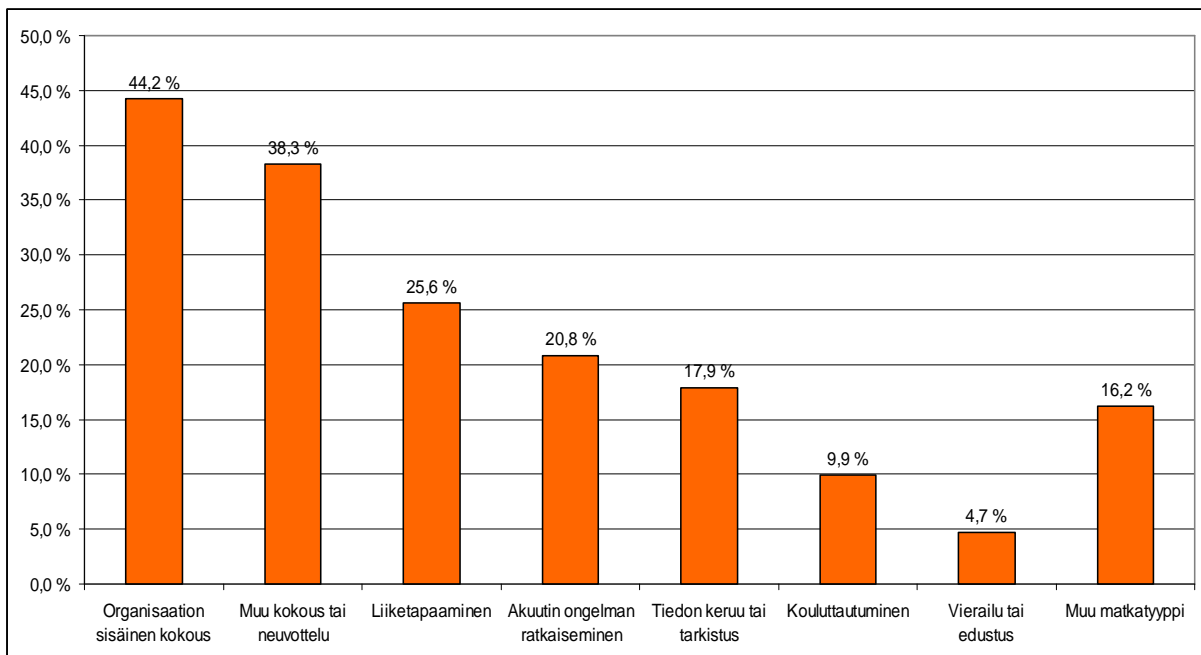


Kuvio 3. Ulkomaan työmatkojen matkakohteet edellisen vuoden aikana (matkamäärien prosentiosuudet, n = 1255).

3.2.1.2. Työmatkoille lähtö ja matkalla olo

Työmatkoille lähdön syyt

Tutkimuksen alussa toteutettujen haastattelujen perusteella ulkomaan työmatkojen tarkoitus luokiteltiin seitsemäksi matkatyypiksi. Kyselylomakkeessa vastaajia pyydettiin merkitsemään enintään kaksi tavallisinta matkatyyppiään. Vastaajien ulkomaan työmatkojen syinä olivat useimmiten joko oman työryhmän/organisaation sisäinen kokous (44 %:lla vastaajista), muu kokous- tai neuvottelumatka (38 %:lla vastaajista) tai liiketapaaminen (26 %:lla vastaajista) (Kuvio 4).



Kuvio 4. Eri ulkomaan työmatkatyyppien yleisyys ulkomaan työmatkoja tekeillä (%) (n = 1268).

Matkojen aikataulujen varmistuminen sekä vaikutusmahdollisuudet matkoihin

Matkustaneista joka kolmas (34 %) ilmoitti työmatkalle lähdön tai paluun varmistuvan silloin tällöin lyhyellä varoitusaajalla ja vähintään melko usein näin tapahtui lähes puolelle (45 %:lle) vastaajista (Taulukko 5.). Vaikutusmahdollisuuksia matkajärjestelyihin selvitettiin kysymällä, miten usein vastaajat kokevat pystyvänsä vaikuttamaan matkojen määriin, ajankohtiin sekä niiden kestoihin. Vaikutusmahdollisuudet vaihtelivat vastaajilla paljonkin siten, että osa koki pystyvänsä kohtalaisen usein itse vaikuttamaan matkoihinsa, kun osa taas koki vaikutusmahdollisuutensa aika vähäisiksi. Vaikutusmahdollisuudet olivat parhaat matkojen määrien osalta, joihin 40 % koki voivansa vaikuttaa vähintään melko usein. Toisaalta joka viides koki voivansa vaikuttaa niihin korkeintaan melko harvoin. Heikoimmaksi koettiin vaikutusmahdollisuudet työmatkojen ajankohtiin, joihin runsas kolmannes (38 %) koki voivansa vaikuttaa korkeintaan melko harvoin joka kolmanneksen (32 %) kokiessa voivansa vaikuttaa niihin vähintään melko usein.

Taulukko 5. Matkojen aikataulujen varmistuminen sekä vaikutusmahdollisuudet matkoihin, %, (n = 1243–1246).

	hyvin harvoin/ ei koskaan	melko harvoin	silloin tällöin	melko usein	hyvin usein/ aina	yhteensä	
	%	%	%	%	%	n	%
Vaikutusmahdollisuudet työmatkojen määrään	4,3	17,2	38,3	33,5	6,7	1246	100
Vaikutusmahdollisuudet työmatkojen ajankohtaan	10,5	27,4	30,2	28,0	3,9	1245	100
Vaikutusmahdollisuudet työmatkojen keston	6,4	24,6	35,2	29,7	4,1	1235	100
Matkan lähdön tai paluun varmistuminen lyhyellä varoitusaajalla	2,4	19,4	33,6	36,3	8,3	1243	100

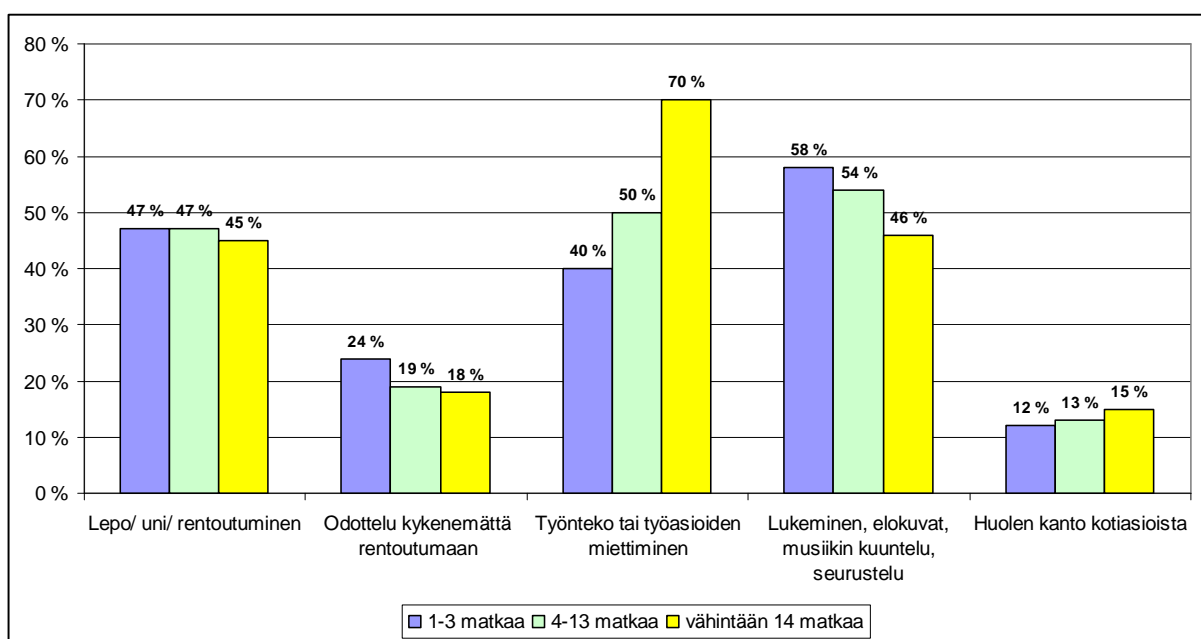
Matkustamisen aikana

Ulkomaan työmatkailijat käyttävät kohtalaisen paljon aikaa paikasta toiseen siirtymiseen esimerkiksi lentokentillä, lentokoneessa ja muissa kulkuvälineissä, minkä vuoksi kyselyssä selvitettiin, mitä he tekevät matkustamisen aikana. Vastanneista runsas puolet ilmoitti työmatkojensa aikana tekevänsä työtä tai miettivänsä työtä vähintään melko usein (Taulukko 6.). Yhtä usein myös luetaan, katsellaan elokuvia, kuunnellaan musiikkia ja seurustellaan sekä rentoudutaan ja levätään. Joka viides vastaajista taas ilmoitti matkojensa aikana melko usein tai usein odottelevansa kykenemättä rentoutumaan. Runsas kymmenesosa ilmoitti matkustamisen aikana kantavansa huolta kotiasioista vähintään melko usein.

Taulukko 6. Mihin käytät aikaa matkustamisen (paikasta toiseen siirtymiseen) aikana? (n = 1177-1223).

	Hyvin harvoin/en koskaan	Melko harvoin	Silloin tällöin	Melko usein	Hyvin usein	yhteensä	
	%	%	%	%	%	n	%
Lepään/ nukun/ rentoudun	8,3	16,1	28,9	36,6	10,1	1223	100
Odottelen kykenemättä rentoutumaan	25,8	33,0	21,4	16,3	3,5	1138	100
Teen töitä tai mietin työasioita	2,2	11,8	32,3	41,7	12,0	1218	100
Luen, katselen elokuvia, kuuntelen musiikkia tai seurustelen	3,5	14,8	28,8	41,4	11,5	1213	100
Kannan huolta kotiasioista	17,9	40,9	27,8	10,4	3,0	1177	100

Usein ja harvemmin matkustaneet erosivat jonkin verran toisistaan sen suhteen, mitä he matkustamisen aikana ilmoittivat tekevänsä. Vähintään 14 matkaa edellisen vuoden aikana tehneistä peräti 70 % ilmoitti matkojensa aikana tekevänsä töitä vähintään melko usein, kun vastaava luku 1-3 matkaa tehneiden joukossa oli 40 %. Edellisen vuoden aikana harvemmin (1-3 matkaa) matkustaneet taas ilmoittivat käyttävänsä usein matkustaneita (vähintään 14 matkaa) jonkun verran useammin aikaa lukemiseen, elokuvaan, musiikkiin tai seurustelemiseen (58 % melko/hyvin usein vs. 46 % melko/hyvin usein). Kuviossa 5. on esitetty matkustusaikaisten toimintojen useus matkamääräluokittain.



Kuvio 5. Ajankäyttö matkustamisen aikana lentokoneessa, muissa matkustusvälineissä tai odotellessa asemilla ulkomaan työmatkamääräluokittain (% , "melko usein tai usein, n = 1177–1223).

Pitkiä työpäiviä ulkomaan työmatkoilla

Ulkomaan matkojen aikaisiksi työpäivien pituuksiksi ilmoitettiin keskimäärin 10,3 tuntia (kh = 1,7 tuntia). Edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan työmatkojen määrä oli yhteydessä työpäivien pituuteen ulkomailla ($r = .23^{***}$) siten, että mitä useampia matkoja vastaaja oli edellisen vuoden aikana tehnyt, sitä pidempää työpäivää hän ilmoitti tekevänsä työmatkoillaan. Vähintään 14 ulkomaan työmatkaa edellisen vuoden aikana tehneet ilmoittivat keskimääräisen työpäivänsä pituuden olevan 10,9 (kh = 1,6) tuntia, ja heistä peräti 41 % ilmoitti ulkomaan työmatkojen aikaisten työpäiviensä yleensä venyvän vähintään 12 tuntia pitkiksi. Matkamääräluokista lyhyintä työpäivää ulkomailla tekivät edellisen vuoden

aikana 1-3 matkaa tehneet. Heidänkin keskimääräisen työpäivänsä pituus lähenteli kuitenkin kymmentä tuntia (ka = 9,6 tuntia, kh = 1,7).

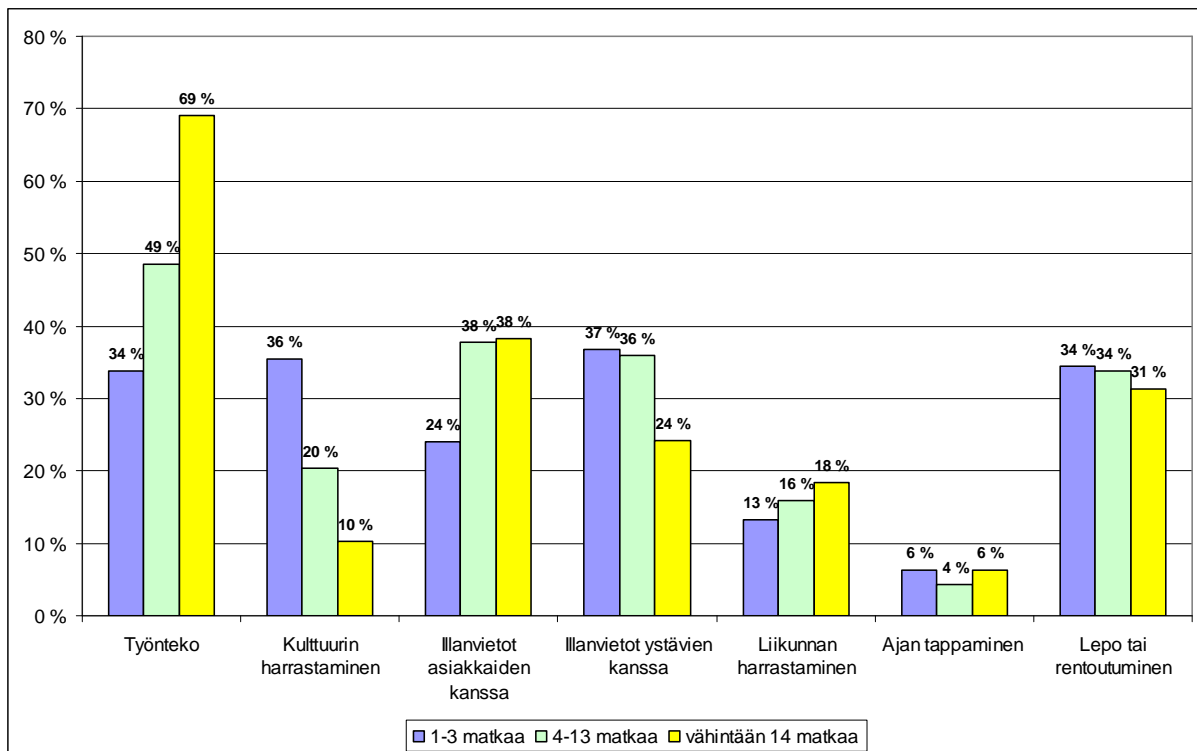
Töissä vapaa-ajallakin

Vastaajien ulkomaan työmatkojen aikaista vapaa-aikaa ja sen käyttöä selvitettiin pyytämällä vastaajia arvioimaan, kuinka usein he vapaa-ajallaan tutustuvat paikalliseen kulttuuriin, harrastavat liikuntaa, viettävät aikaa työtovereiden tai ystävien kanssa, tekevät töitä, viettävät iltaa asiakkaiden kanssa tai yrittävät vain tappaa aikaa. Runsaat puolet vastaajista ilmoitti, että he työpäivien jälkeisenä aikana tekevät vähintään melko usein töitä siten, ettei heille oikeastaan jää matkoillaan varsinaista vapaa-aikaa (Taulukko 7.). Joka kolmas vastaaja ilmoitti, että työpäivät vähintään melko usein matkoilla jatkuvat illanvietoilla asiakkaiden tai yhteistyökumppaneiden kanssa. Runsaat puolet ilmoitti harrastavansa liikuntaa korkeintaan melko harvoin. Vastaavasti joka kuudes vastaajista ilmoitti kuitenkin harrastavansa liikuntaa matkoillaan vähintään melko usein. Joka viides ilmoitti vähintään melko usein tutustuvansa paikalliseen kaupunkiin/maahan tai harrastavansa kulttuuria, ja joka toinen teki tätä vapaa-ajallaan korkeintaan melko harvoin.

Taulukko 7. Miten käytät mahdollisen vapaa-aikasi ulkomaan työmatkoilla?, %, (n = 1178–1245).

	Hyvin harvoin/ en koskaan %	Melko harvoin %	Silloin tällöin %	Melko usein %	Hyvin usein /aina %	yhteensä	
						n	%
Teen töitä vapaa-aikanakin, ei oikeastaan vapaa-aikaa	6,1	15,9	26,9	38,8	12,3	1216	100
Tutustun kaupunkiin/maahan tai harrastan kulttuuria	17,3	33,3	28,8	16,7	3,9	1245	100
Illanvietot asiakkaiden/ yhteistyökumppaneiden kanssa	8,0	20,9	35,7	29,4	6,0	1215	100
Epämuodollisesti työkavereiden tai ystävien kanssa	5,7	22,4	38,8	29,7	3,4	1204	100
Harrastan liikuntaa	25,3	31,3	27,4	12,6	3,4	1195	100
Yritän vain tappaa aikaa toivoen ajan kuluvan nopeasti	56,1	26,5	12,2	4,5	0,7	1178	100
Lepään tai rentoudun (esim. lukemalla, katsellen tv:tä tms.)	5,7	18,6	42,4	29,1	4,2	1218	100

Usein ja harvemmin edellisen vuoden aikana matkustaneet erosivat toisistaan – kuten matkustuksen aikaisen ajankäytön suhteen – myös matkojen aikaisen vapaa-aikansa käytön suhteen. Vähintään 14 matkaa edellisen vuoden aikana tehneistä kaksi kolmesta ilmoitti vähintään melko usein tekevänsä töitä vapaa-aikanaankin, kun vastaava osuus 1-3 matkaa tehneiden joukossa oli kolmannes (Kuvio 6.).



Kuvio 5. Vapaa-ajan hyödyntäminen eri toimintoihin ulkomaan työmatkoilla työmatkamääräluokittain ("melko usein" ja "usein" -vastausten %-osuus, n = 1179–1245).

Työmatkoilla syntyvästä ylityöstä saatava korvaus

Haastatteluissa nousi esiin, että ulkomaan työmatkat voivat tyypistää merkittävästi vapaa-aikaa, koska matkustamiseen kuluva aika ei yleensä ole työaikaa vaan vapaa-aikaa. Myöskään matkoilla tehtyjä ylityitä ei yleensä lasketa ylityötunneiksi, vaan matkapäiviä käsitellään työpaikoilla tavallisina työpäivinä, matkapäivärahaa lukuunottamatta. Monet kokivatkin haastatteluissa epäkohdaksi sen, että menetetyistä vapaa-ajasta ja tehdyistä ylityötunneista ei saa korvausta. Osa haastateltavista kertoi kuitenkin saavansa korvauksia tehdyistä ylityötunneista tai pitkistä matkoista esimerkiksi vapaa-aikana.

Tämän vuoksi kyselyssä selvitettiin, miten usein vastaajat kokivat saavansa työmatkoilla syntyvästä ylityöstä riittävän korvauksen rahana tai vapaa-aikana. Vastanneista miltei kaksi kolmesta koki korvauksen useimmiten riittämättömäksi; kaksi viidestä (42 %) ilmoitti

saavansa riittävän korvauksen matkoilla syntyvästä ylityöstä vain hyvin harvoin tai ei koskaan ja joka viides (21 %) vain melko harvoin. Vajaa neljännes (23 %) taas koki saavansa riittävän korvauksen vähintään melko usein. Edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan työmatkojen määrä oli lievässä yhteydessä kokemukseen riittävästä korvauksesta ($r = -.17^{***}$) siten, että mitä useampia matkoja vastaaja oli tehnyt, sitä riittämättömämmäksi hän koki saamansa korvauksen. Edellisen vuoden aikana vähintään 14 matkaa tehneistä miltei kolme neljästä (72 %) koki korvauksen useimmiten riittämättömäksi.

Työssään matkustavien suhtautuminen ulkomaan työmatkoihin

Matkustaneista runsas puolet (58 %) ilmoitti suhtautuvansa ulkomaan työmatkoihin neutraalisti siten, että he useimmiten (vähintään melko usein) kokevat matkojen olevan osa normaalia työtä, mihin ei liity mitään erityistä (Taulukko 8.). Matkoihin liitettiin myös sekä myönteisiä että kielteisiä tunteita. Mieluisaa irtautumista arkityöstä toimistolla ulkomaan työmatkat olivat ainakin melko usein kahdelle viidestä matkustajasta (39 %) ja joka neljännellä (26 %) matkoihin liittyi vähintään melko usein seikkailun ja jännityksen tunteita. Sen sijaan joka kymmenes matkustaja suhtautui matkoihin selvästi kielteisesti siten, että hän piti matkojaan useimmiten oman työnsä ikävimpänä osana. Valtaosa vastaajista (79 %) koki kuitenkin ulkomaanmatkojen ansiosta useimmiten (melko/hyvin usein) paremmin ymmärtävänsä sen kokonaisuuden, johon oma työ liittyy.

Taulukko 8. Työssään matkustavien suhtautuminen ulkomaan työmatkoihinsa, %, (n = 1242–1246).

	hyvin harvoin/ ei koskaan %	melko harvoin %	silloin tällöin %	melko usein %	hyvin usein /aina %	yhteensä	
						n	%
Työmatkailu antaa minulle seikkailun tunteen ja myönteistä jännitystä	11,2	27,7	34,7	21,4	5,0	1246	100
Työmatkat ovat ikävin osa työtäni	24,4	42,8	23,0	7,9	1,9	1242	100
Työmatkat ovat minulle mieluisaa irtautumista toimiston arkityöstä	5,6	18,2	36,9	28,8	10,5	1242	100
Työmatkat ovat normaali osa työtäni, ei mitään erityistä	3,8	11,7	26,6	42,1	15,8	1242	100
Työmatkojen ansiosta ymmärrän paremmin sen kokonaisuuden, mihin työni liittyy	2,4	5,1	13,7	42,8	36,0	1244	100

Edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan matkojen määrä oli osin odotettavan suuntaisesti yhteydessä suhtautumiseen matkoihin. Mitä useampia matkoja vastaaja oli tehnyt, sitä useammin hän koki ettei matkoihin liity mitään erikoista ja piti niitä normaalina osana työtään ($r = .32^{***}$). Mitä useampia matkoja matkustaja viimeisen vuoden aikana oli tehnyt, sitä harvemmin hän piti matkoja mieluisana irtautumisena arjen työskentelystä ($r = -.20^{***}$), ja sitä harvemmin hän liitti niihin myönteisiä seikkailun tuntemuksia ($r = -.17^{***}$). Useammin matkustaneet pitivät myös muita useammin matkojaan työnsä ikävimpänä osana ($r = -.18^{***}$).

3.2.2. Työn kuormitus- ja voimavaratekijät

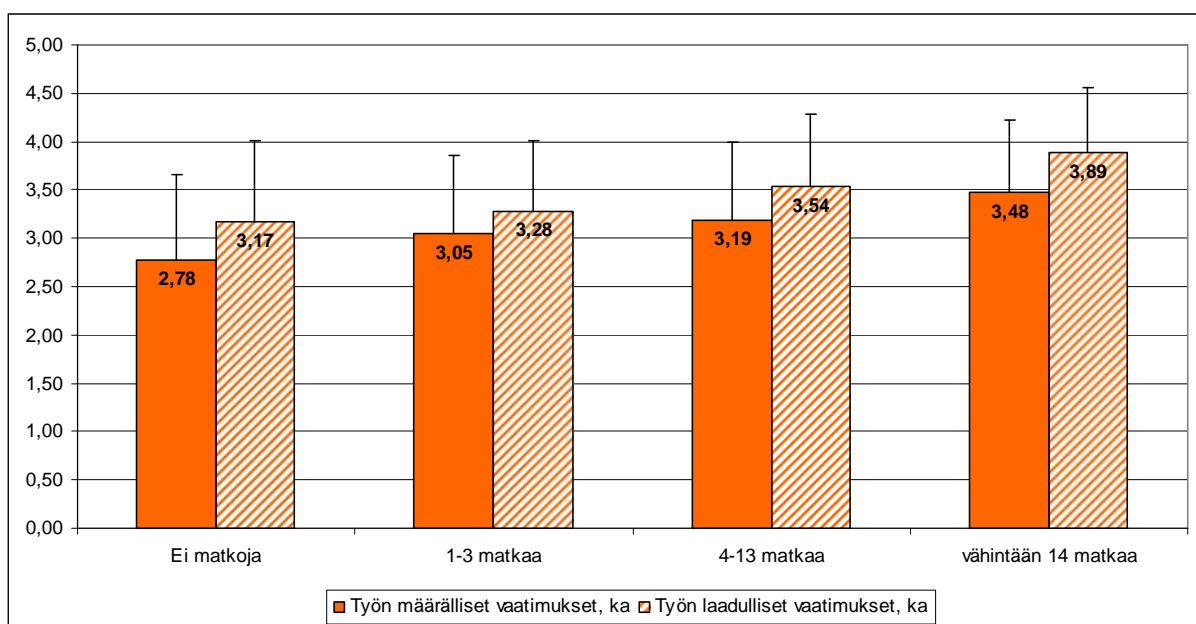
Työn vaatimukset ja kuormitustekijät voivat uhata hyvinvointia, mikäli työn vaatimusten aiheuttama ponnistelu pitkäkestoisesti ylittää työntekijän voimavarat ilman riittävää palautumista. Työn niin sanotut voimavaratekijät, kuten esimerkiksi avun saanti vaikeissa tilanteissa, taas voivat edistää hyvinvointia joko suoraan tai epäsuorasti vähentämällä vaatimusten tuottamaa kuormitusta. Edellisessä luvussa käsiteltyjen, suoraan ulkomaan työmatkoihin liittyvien tekijöiden lisäksi kyselyssä kartoitettiin yleisiä työhön liittyviä kuormitus- ja vaatimustekijöitä: työn määrällisiä ja laadullisia vaatimuksia sekä keskimääräistä työpäivän pituutta. Lisäksi työhön liittyvistä kuormitustekijöistä pyrittiin saamaan kuva kysymällä, missä määrin vastaajat kokevat työhönsä liittyvän terveyttä tai hyvinvointia uhkaavia tekijöitä. Työn voimavaratekijöinä kyselyssä selvitettiin työn kehittävyttä, omaan työhön liittyvää päätäntävaltaa, mahdollisuuksia itse vaikuttaa työpäivien pituuteen, sekä esimieheltä ja työtoverilta saatavaa tukea.

Matkat lisäävät työn määrällisiä ja laadullisia vaatimuksia

Työn määrällisiä vaatimuksia selvitettiin kysymällä työmäärästä, työntöön aikapaineesta sekä missä määrin työ edellyttää kovaa työntekoa. Lisäksi työn laadullisia vaatimuksia selvitettiin kysymyksillä työn edellyttämästä vaikeiden päätösten teosta ja siitä, missä määrin työ vaatii tiedollisia ja taidollisia ponnistuksia.

Esimiehet kokivat sekä työn määrälliset ($r = .17^{***}$) että laadulliset vaatimukset ($r = .23^{***}$) ei-esimiehiä suuremmiksi. Sukupuoli ei ollut yhteydessä työn määrällisiin vaatimuksiin, mutta sen sijaan työn laadullisiin vaatimuksiin ($r = .21^{***}$) siten, että miehet kokivat työnsä laadullisesti vaativammaksi kuin naiset.

Sekä työn määrälliset (esimerkiksi työmäärä ja aikapaine) että laadulliset (vaikeiden päätösten teko sekä tiedollinen ja taidollinen ponnistelu) vaatimukset olivat yhteydessä edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan työmatkojen määrään sekä matkapäivien määrään. Mitä useampia ulkomaan työmatkoja vastaaja oli edellisen vuoden aikana tehnyt, sitä suuremmaksi hän koki työnsä määrälliset ($r = .21^{***}$) ja laadulliset ($r = .29^{***}$) vaatimukset (Kuvio 7.). Esimerkiksi edellisen vuoden aikana vähintään 14 matkaa tehneistä yli kolmannes (37 %) oli vähintään melko samaa mieltä väittämän kanssa, jonka mukaan hänen työmääränsä on kohtuuton, joka toinen (50 %) koki, ettei hänellä ole tarpeeksi aikaa saada töitään tehtyä, ja neljä viidestä (80 %) koki työnsä vaativan suurta taidollista ja tiedollista ponnistelua.

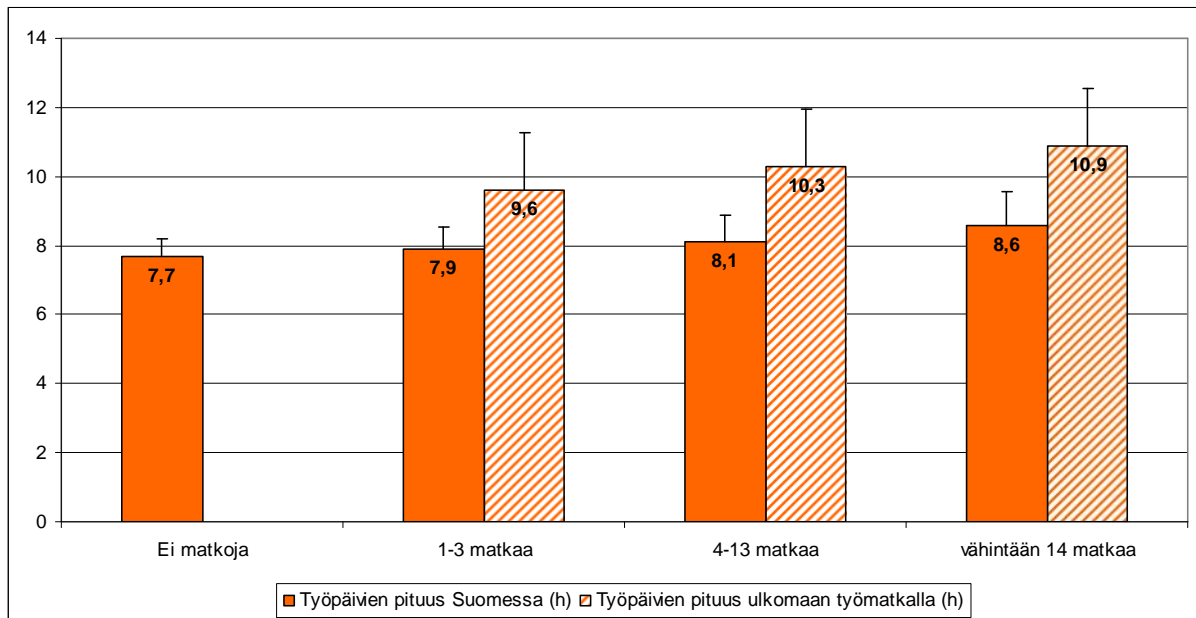


Kuvio 7. Työn määrälliset ja laadulliset vaatimukset neljässä matkamääräluokassa, ka, (n = 1493).

Työpäivän pituus kasvaa matkustavilla

Vastaajat tekivät Suomessa keskimäärin 8,1 tunnin ($kh = 0,8$) pituisia työpäiviä. Ulkomaan työmatkoja edellisen vuoden aikana tehneet ilmoittivat tekevänsä keskimäärin puoli tuntia pidempiä työpäiviä Suomessa kuin ne vastaajat, jotka eivät olleet matkustaneet viimeisen vuoden aikana. Ulkomaan työmatkoja tehneillä keskimääräinen työpäivän pituus Suomessa oli 8,2 tuntia ($kh = 0,8$) ja ei-matkustaneilla keskimäärin 7,7 tuntia ($kh = 0,5$). Edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan matkojen määrä oli myönteisessä yhteydessä kotimassa tehtävien työpäivien pituuteen ($r = .32^{***}$). Vähintään 14 matkaa edellisen vuoden aikana tehneistä runsas kolmannes (38 %) ilmoitti kotimaassa tekemiensä työpäivien pituuden olevan vähintään 9 tuntia ja 15 % kertoi tekevänsä vähintään 10 tunnin pituisia työpäiviä. Mitä

useampia ulkomaan työmatkoja vastaaja oli viimeisen vuoden aikana tehnyt, sitä pidempää hänen työpäivänsä olivat siis sekä Suomessa että ulkomaan työmatkoilla (ks. luku 3.1.1.2. ulkomaan työmatkojen päivien pituudesta). Kuviossa 8. on esitelty keskimääräinen työpäivien pituus sekä Suomessa että ulkomaan työmatkoilla ryhmissä tai luokissa, joihin matkamäärät vuoden aikana osuivat.



Kuvio 8. Työpäivien keskimääräinen pituus vastaajilla Suomessa ja ulkomaan työmatkoilla matkamääräluokittain (n = 1243–1499).

Paljon matkustavien työssä osin hyvät ja osin heikommät työn hallintamahdollisuudet

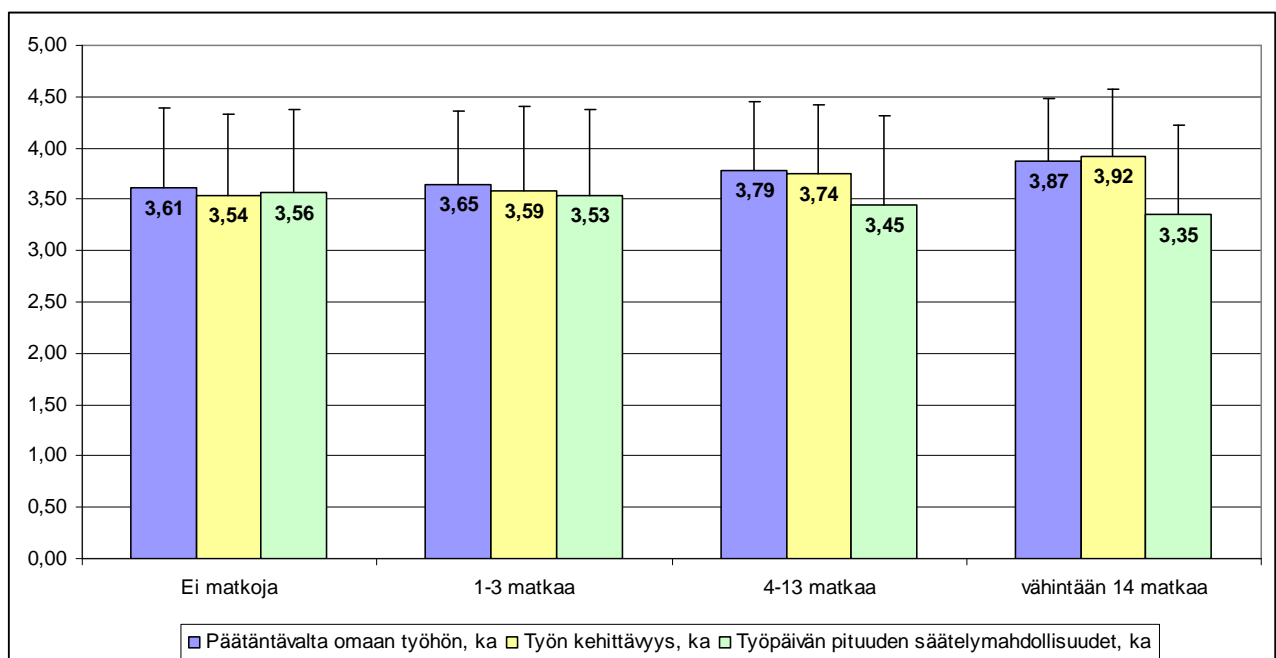
Työn hallintamahdollisuuksia selvitettiin kysymällä omaan työhön liittyvästä päätäntävällästä sekä työn kehittävydestä. Lisäksi kyselyssä selvitettiin vastaajien mahdollisuuksia itse säädellä työpäivänsä pituutta.

Esimiesasema oli myönteisessä yhteydessä sekä omaa työtä koskevaan päätäntävaltaan ($r = .21^{***}$) että työn kehittävyteen ($r = .18^{***}$). Sukupuoli oli yhteydessä sekä omaa työtä koskevaan päätäntävaltaan ($r = .12^{***}$) että työn kehittävyteen ($r = .08^{**}$) siten, että miehet kokivat omaavansa naisia enemmän päätäntävaltaa omaan työhönsä ja he myös pitivät naisia useammin työtään kehittävänä.

Ulkomaan työmatkojen määrä oli myönteisessä yhteydessä sekä työn koettuun kehittävyteen ($r = .15^{***}$) että päätäntävaltaan omaan työhön ($r = .11^{***}$). Esimerkiksi edellisen vuoden

aikana vähintään 14 matkaa tehneistä 73 % koki että heillä on vähintään melko paljon sananvaltaa omiin töihinsä ja 80 % koki työnsä edellyttävän itseltään luovuutta.

Tutkittavista suurin osa (88 %) koki voivansa itse säädellä työpäivänsä pituutta jonkin verran (38 %) tai melko/erittäin paljon (50 %). Joka kymmenes (12 %) koki säätelymahdollisuutensa työpäivänsä pituuteen kuitenkin vähäiseksi. Mitä useampia matkoja vastaaja oli edellisen vuoden aikana tehnyt ($r = -.09^{***}$) ja mitä useampia matkapäiviä hänelle oli niistä kertynyt ($r = -.12^{***}$), sitä hieman heikommaksi hän koki mahdollisuutensa työpäivän pituuden säätelyyn. Kuviossa 9. on esitelty työn päätäntävällän, työn kehittävyden ja työpäivän pituuden säätelymahdollisuuksien keskiarvot ja -hajonnat eri matkamääräluokissa.



Kuvio 9. Päätäntävalta omaan työhön, työn kehittävyys ja työpäivän pituuden säätelymahdollisuudet matkamääräluokittain, ka (n = 1477–1493)

Esimieheltä ja työtovereilta saadaan tukea, mutta kaikki eivät saa tukea

Tutkittavista runsaat puolet koki saavansa tukea ja apua lähimmältä esimieheltään melko usein (36 %) tai aina (18 %) sitä tarvitessaan. Noin neljännes (27 %) vastanneista ilmoitti saavansa tukea silloin tällöin ja viidennes (19 %) ei kokenut saavansa tukea tai apua juuri koskaan tai korkeintaan melko harvoin. Työtovereilta koettiin saatavan enemmän tukea ja apua kuin lähimmältä esimieheltä. Vastanneista neljä viidestä (79 %) ilmoitti saavansa tukea ja apua työtovereiltaan, kun 7 % ei kokenut juurikaan saavansa tukea heiltä. Kolme neljästä

(74 %) vastanneesta koki myös voivansa jakaa huoliaan ja ajatuksiaan työtovereittensa kanssa.

Edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan työmatkojen määrä ($r = -.05^*$) sekä matkapäivien määrä ($r = -.05^*$) olivat kielteisessä – joskin erittäin lievässä – yhteydessä esimieheltä saatuun tukeen. Mitä useampia matkoja vastaaja oli tehnyt sekä mitä useampia päiviä hän oli ollut matkoilla, sitä hieman heikommaksi hän koki esimieheltään saamansa tuen. Sen sijaan tehdyt ulkomaan matkat eivät olleet yhteydessä kokemukseen työtovereilta saatuun tukeen.

Matkatyöhön liittyy erilaisia vaaran kokemuksia

Arvioita työhön mahdollisesti liittyvistä vaaroista kartoitettiin kyselylomakkeessa pyytämällä vastaajaa ottamaan kantaa siihen, missä määrin hän kokee lomakkeessa valmiiksi määritellyt tekijät työhönsä liittyviksi vaaratekijöiksi. Useimmin työhön liittyviksi vaaroiksi koettiin liikenneonnettomuudet, sairauksien tartuntavaara, merkittävän työprojektin tai -tehtävän epäonnistuminen sekä vakava työuupumus, joita kaikkia yli puolet vastanneista ilmoitti ajattelevansa silloin tällöin tai kokevansa ne selvänä vaarana (Taulukko 9).

Taulukko 9. Työhön liittyvät koetut vaarat vastaajilla, %, n = 1493–1503.

<i>Koetut vaarat työssä</i>	en koe vaarana lainkaan %	ajattelen silloin tällöin %	koen selvänä vaarana %	Yhteensä	
				n	%
liikenneonnettomuudet	42,3	45,8	11,9	1502	100
muut tapaturmat	70,2	28,3	1,5	1493	100
väkivalta	70,6	27,4	2,0	1498	100
ryöstö	60,6	35,6	3,8	1501	100
sairauksien tartuntavaara	43,7	48,5	7,8	1500	100
fyysisen terveyden heikkeneminen	57,3	36,7	6,0	1500	100
alkoholiongelma	82,6	16,1	1,3	1503	100
mielenterveyden järkkyminen	83,8	14,9	1,3	1494	100
vakava työuupumus	47,0	44,7	8,3	1499	100
lähimpien ihmissuhteiden vahingoittuminen	51,8	40,5	7,7	1497	100
merkittävän työprojektin tai -tehtävän epäonnistuminen	42,9	50,7	6,4	1500	100

Edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan matkojen määrä sekä matkoista kertyneet matkapäivät olivat myönteisessä yhteydessä seuraaviin työssä koettuihin vaaroihin: liikenneonnettomuudet, väkivallan kohteeksi joutuminen, ryöstön kohteeksi joutuminen,

sairauksien tartuntavaara, fyysisen terveyden heikkeneminen, alkoholiongelma sekä lähimpien ihmissuhteiden vahingoittuminen (matkamäärä: $r = .11^{***} - .24^{***}$; matkapäivien määrä: $r = .14^{***} - .30^{***}$). Matkapäivien määrä oli lisäksi yhteydessä muihin tapaturmiin kuin liikenneonnettomuuksiin ($r = .12^{***}$). Voimakkaimmin matkojen sekä matkapäivien määrä olivat yhteydessä koettuihin uhkiin ryöstön kohteeksi joutumisesta sekä lähimpien ihmissuhteiden vahingoittumisesta. Mitä enemmän vastaajat olivat viimeisen vuoden aikana tehneet ulkomaan työmatkoja ($r = .21^{***}$) ja mitä enemmän heille oli kertynyt niistä matkapäiviä ($r = .29^{***}$), sitä enemmän työhön ylipäätään koettiin liittyvän kartoitettuja vaaratekijöitä (vaaratekijöitä tarkasteltuna summamuuttujana).

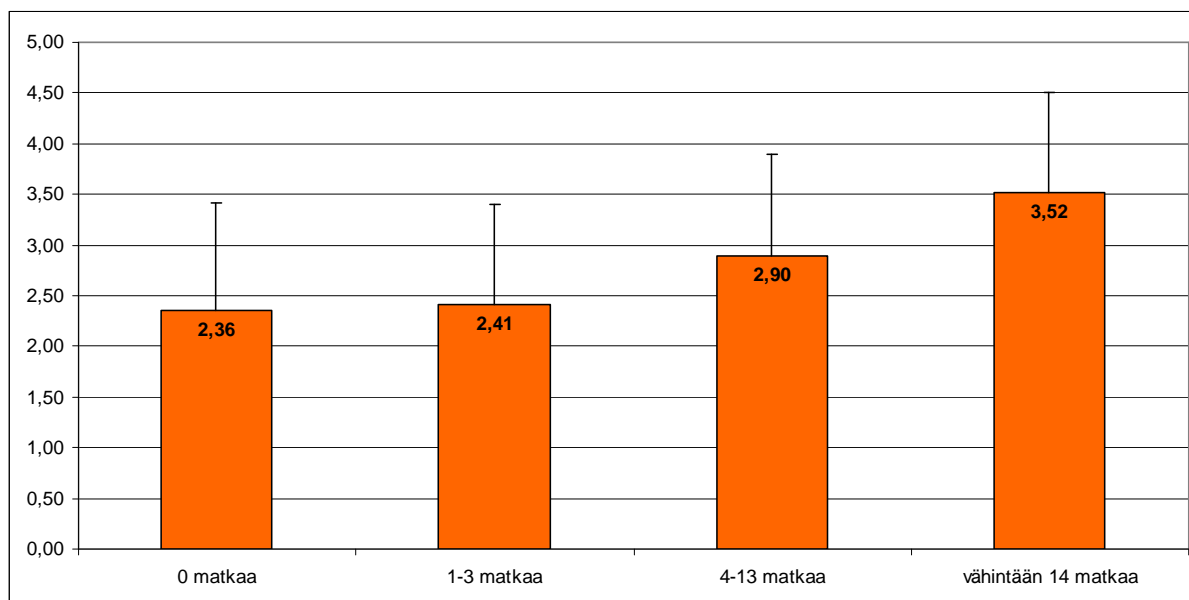
3.2.3. Työn ja muun elämän yhteensovittaminen

Työstä perheeseen kantautuva ristiriita

Työstä perheeseen kantautuvaa ristiriitaa selvitettiin kyselyssä kolmella väittämällä, jotka koskivat työn edellyttämiä ajallisia uhrauksia, kokemusta perheen laiminlyömisestä työn vuoksi sekä työn vuoksi omaa halua vähäisempää osallistumista perheen yhteisiin toimiin. Vastaajista keskimäärin kolmannes koki työstä perheeseen kantautuvaa ristiriitaa, kun runsas 40 % vastaajista oli eri mieltä väittämien kanssa.

Miehet kokivat naisia jonkin verran voimakkaampana työstä kotiin kantautuvan ristiriidan ($r = .17^{***}$), samaten esimiehet ei-esimiehiä voimakkaampana ($r = .14^{***}$). Myös ne, joilla oli kotona asuvia lapsia, kokivat enemmän työstä kotiin kantautuvaa ristiriitaa kuin ne, joilla ei asunut kotona lapsia ($r = .14^{***}$). Ikä sen sijaan ei ollut yhteydessä kokemukseen työn perhettä häiritsevistä vaikutuksista.

Edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan työmatkojen määrä ($r = .36^{***}$) sekä matkapäivien määrä ($r = .39^{***}$) olivat kohtalaisen voimakkaassa yhteydessä kokemukseen työstä perheeseen kantautuvasta ristiriidasta. Mitä useampia ulkomaan työmatkoja vastaaja oli edellisen vuoden aikana tehnyt ja mitä useampia matkapäiviä hänelle oli näistä matkoista kertynyt, sitä voimakkaampana hän koki työstään kotiin kantautuvan ristiriidan. Työstä kotiin kantautuvan ristiriidan keskiarvot (kolmesta väittämästä muodostetun summamuuttujan keskiarvot) neljässä matkamääräluokassa on esitelty kuviossa 10.



Kuvio 10. Töistä kotiin kantautuva ristiriita ulkomaan työmatkamääräluokittain, ka, (n = 1362)¹.

Edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan työmatkojen lisäksi kohtalaisen voimakkaassa yhteydessä työstä perheeseen kantautuvaan ristiriitaan olivat työn vaatimustekijät. Mitä suuremmaksi työntekijä koki työnsä määrälliset ($r = .45^{***}$) ja laadulliset ($r = .31^{***}$) vaatimukset, sitä voimakkaampana hän koki työstään kotiin siirtyvän ristiriidan. Myös mitä pidempää työpäivää vastaaja ilmoitti tekevänsä kotimaassa ($r = .32^{***}$) ja ulkomaan työmatkoilla ($r = .30^{***}$), sitä suuremmassa määrin hän koki työn häiritsevän perhe-elämäänsä. Sen sijaan mitä paremmaksi työpäivän pituuden säätelymahdollisuus koettiin, sen vähäisempänä ristiriitaa pidettiin ($r = -.26^{***}$).

Työstä kotiin kantautuva ristiriita erosi merkitsevästi vastaajien perhetilanteen mukaan. Niillä vastaajilla, jotka elivät parisuhteessa ja joilla oli lapsia kotona, työstä kotiin kantautuva ristiriita oli suurempi kuin lapsettomilla pariskunnilla tai yksinelävillä riippumatta siitä, oliko näillä lapsia kotona vai ei ($F(3, 1367) = 11.20^{***}$).

Työn ulkopuolisen elämän häiriintyminen ulkomaan työmatkojen vuoksi

Työssään matkustavia pyydettiin kyselyssä arvioimaan myös itse työmatkojen vaikutuksia työn ulkopuoliseen sosiaaliseen elämään sekä vapaa-aikaan. Työssään ulkomaille matkustavista vajaa kolmannes (30 %) arvioi työmatkojensa häiritsevän sosiaalista elämäänsä

¹ asteikko: 1 = täysin eri mieltä väittämien kanssa...3 = ei samaa, mutta ei eri mieltäkään...5 = täysin samaa mieltä väittämien kanssa

vähintään melko usein, ja runsas kolmannes (38 %) arvioi näin tapahtuvan silloin tällöin. Sekä matkojen ($r = .28^{***}$) että erityisesti matkapäivien määrät ($r = .37^{***}$) olivat yhteydessä kokemukseen matkojen sosiaaliselle elämälle aiheuttamista häiriöistä. Kun heistä, jotka olivat tehneet 1-3 ulkomaan työmatkaa edellisen vuoden aikana, runsas kymmenesosa (14 %) koki matkojen häiritsevän sosiaalista elämäänsä vähintään melko usein, vähintään 14 matkaa tehneistä näin koki miltei joka toinen (48 %).

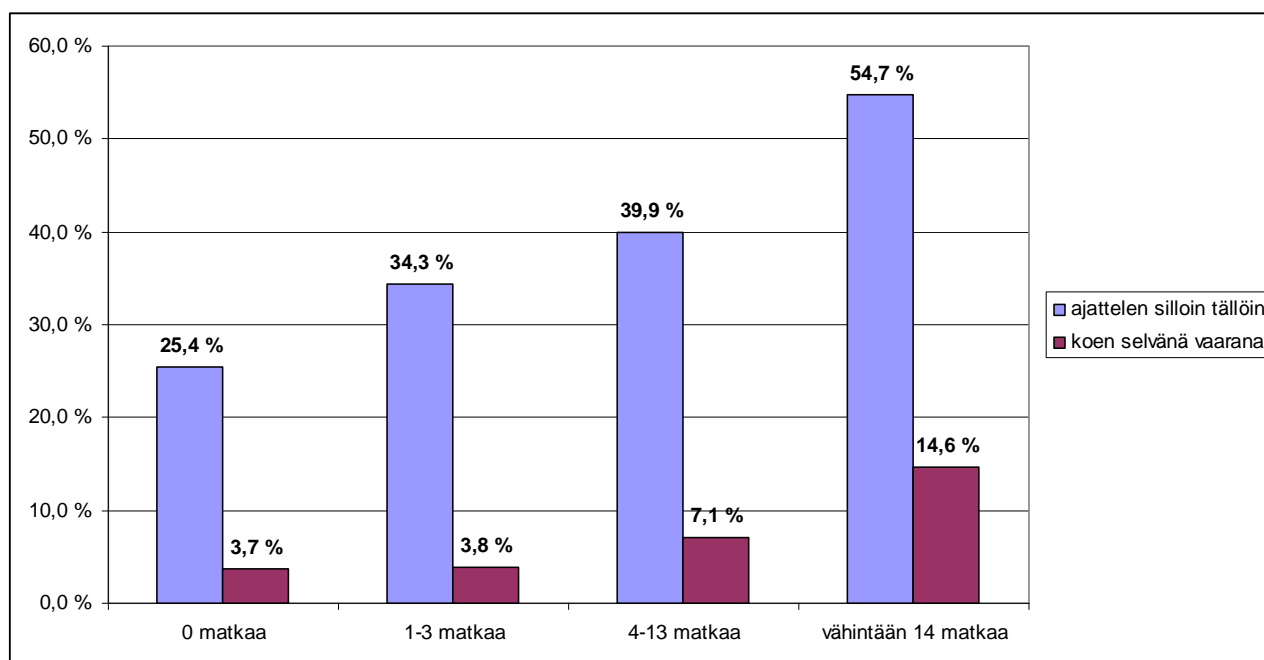
Kolmannes (34 %) työssään matkustaneista ilmoitti työmatkojensa vuoksi joutuvansa muuttamaan perheeseensä tai vapaa-aikaansa liittyviä suunnitelmiaan vähintään melko usein, ja 40 % matkustaneista joutui muuttamaan suunnitelmiaan silloin tällöin. Sekä matkojen ($r = .15^{***}$) että matkapäivien määrät ($r = .24^{***}$) olivat yhteydessä siihen, miten usein vastaaja joutui ilmoituksensa mukaan muuttamaan työn ulkopuoliseen elämään liittyviä suunnitelmiaan.

Ulkomaan työmatkojen koettiin yleisesti myös vähentävän viikonlopun aikaista vapaa-aikaa. Edellisen vuoden aikana matkustaneista kolme neljästä ilmoitti työmatkojen tyypistävän viikonloppuvapaitaan silloin tällöin (31 %) tai vähintään melko usein (45 %). Edellisen vuoden aikana ulkomaanmatkoista kertyneet matkapäivät olivat yhteydessä vähäisempään vapaa-aikaan viikonloppuisin ($r = .30^{***}$). Matkojen määrä sen sijaan ei juuri ollut yhteydessä vähäisempiin viikonloppuvapaisiin ($r = .05^{(*)}$).

Matkoihin liittyvät järjestelyt olivat puolestaan yhteydessä siihen, kuinka usein työmatkojen koettiin rajoittavan muuta elämää. Mitä useammin työmatkojen aikataulu varmistui lyhyellä varoitusajalla, sitä useammin työmatkojen koettiin vaikuttavan kielteisesti viikonloppuvapaisiin, sosiaaliseen elämään ja perhettä tai vapaa-aikaa koskeviin suunnitelmiin ($r = .25^{***} - .32^{***}$). Vaikutusmahdollisuudet matkoihin (matkojen määriin, ajankohtiin sekä keston) puolestaan olivat lievässä yhteydessä ($r = -.06^* - -.15^{***}$) kokemuksiin matkojen vaikutuksesta muuhun elämään siten, että mitä paremmaksi omat vaikutusmahdollisuudet arvioitiin, sitä vähäisemmäksi matkojen aiheuttamat muutospainet ja häiriöt yksityiselämään koettiin. Matkojen muuta elämää häiritsevä vaikutus (summamuuttujana) oli odotetusti kohtalaisen voimakkaassa yhteydessä työstä perheeseen kantautuvaan ristiriitaan ($r = .53^{***}$).

Työmatkat koettelevat sosiaalisia suhteita

Työssään ulkomaille matkustaneita pyydettiin myös arvioimaan matkojen vaikutuksia koettuun läheisyyteen ystävien sekä mahdollisten puolison ja lasten kanssa. Matkoilla koettiin yleisesti ottaen olleen – oletusten mukaisesti – useammin etäännyttävä kuin lähentävä vaikutus yksityiselämän suhteisiin. Matkojen koettiin vaikuttavan jonkin verran etäännyttävämmiin ystävyys-suhteisiin kuin suhteeseen lapseen/lapsiin ($t(932) = 2.8^{**}$) tai puolisoon ($t(1077) = 8.88^{***}$). Matkustaneista joka kolmas (33 %) koki matkojen vaikuttaneen etäännyttävästi ystävyys-suhteisiin, kun 6 % taas koki matkojen lähentäneen suhdetta ystäviin. Suhteeseen puolisoon arvioi joka viides (21 %) matkojen vaikuttaneen etäännyttävästi ja 12 % lähentävästi. Joka kolmas (31 %) niistä matkustaneista, joilla oli kotona asuvia lapsia, arvioi matkojen etäännyttäneen ja 9 % lähentäneen suhdetta lapseen/lapsiin. Mitä useampia matkoja ($r = -.17^{***} - -.26^{***}$) vastaaja oli edellisen vuoden aikana tehnyt ja mitä useampia matkapäiviä hänelle oli kertynyt ($r = -.16^{***} - -.30^{***}$), sitä etäännyttävämmiin hän koki matkojen vaikuttaneen suhteisiin lähiperheen jäseniin ja ystäviin. Useammin matkustaneet kokivat myös merkitsevästi useammin lähimpien ihmissuhteiden vahingoittumisen työhönsä liittyväksi vaaraksi ($r = .24^{***}$). Heistä, jotka olivat edellisen vuoden aikana tehneet vähintään 14 työmatkaa ulkomaille, kaksi kolmesta (69 %) ilmoitti ajattelevansa vähintään silloin tällöin ihmissuhteiden vahingoittumista työn vuoksi (Kuvio 11.). Vastaava osuus niiden joukossa, jotka eivät olleet matkustaneet lainkaan, oli 29 %.



Kuvio 11. Lähimpien ihmissuhteiden vahingoittumisen työhönsä liittyväna vaaratekijänä kokevien osuus matkamääräluokittain, %, (n = 1484).

3.2.4. Elintavat

3.2.4.1. Alkoholin käyttö

Vastaaajien alkoholin käytön tiheys ja kertakäyttöannosmäärät

Valtaosa vastaajista (85 %) ilmoitti käyttävänsä alkoholia vähintään 2–4 kertaa kuussa (Taulukko 10.). Täysin raittiita oli 3 % vastaajista. Vastanneista joka toinen ilmoitti käyttävänsä alkoholia säännöllisesti, eli vähintään 2–3 kertaa viikossa. Usein, eli vähintään neljä kertaa viikossa tai useammin alkoholia käytti joka kymmenes (12 %) tutkittavista. Miehet ilmoittivat naisia tiheimmästä alkoholin käytöstä ($r = .16^{***}$).

Taulukko 10. Alkoholin käyttötiheys miehillä ja naisilla, %.

	naiset (n=439) %	miehet (n=1064) %	kaikki (n=1503) %
<i>Alkoholin käyttötiheys</i>			
ei koskaan	3,2	3,2	3,2
noin kerran kuussa tai harvemmin	17,3	8,8	11,3
2-4 kertaa kuussa	41,7	31,9	34,7
2-3 kertaa viikossa	30,3	42,5	38,9
4 kertaa viikossa tai useammin	7,5	13,6	11,9
Yhteensä	100	100	100

Joka toisella vastaajalla (53 %) alkoholin kertakäyttöannosten määrä oli pieni, 1–2 annosta (1 annos = 11 g puhdasta alkoholia), kun taas joka kuudes alkoholia käyttävistä nautti kerrallaan vähintään 5–6 annosta (Taulukko 11.). Naiset raportoivat miehiä alhaisempia kertakäytön annosmääriä ($r = .16^{***}$). Heistäkin kuitenkin joka kymmenes (11 %) ilmoitti käyttävänsä vähintään 5–6 annosta kerralla, mikä naisilla ylittää kertakäytön suurkulutuksen rajat nykyisten suomalaisten standardien mukaan. Miehistä 12 % raportoiti kertakäyttöannosmääräkseen 5–6 annosta, ja vähintään 7–9 annosta – mikä miehillä ylittää kertakäytön suurkulutuksen rajat – nautti 7 % alkoholia käyttävistä miehistä.

Taulukko 11. Alkoholin kertakäyttömäärät miehillä ja naisilla, %

	naiset (n=426) %	miehet (n=1037) %	kaikki (n=1463) %
1-2 annosta	64,8	48,2	53,0
3-4 annosta	24,4	32,7	30,3
5-6 annosta	8,5	12,0	10,9
7-9 annosta	2,3	4,9	4,2
10 tai enemmän	0	2,2	1,6
Yhteensä	100	100	100

Alkoholin käyttö ja ulkomaan työmatkat

Kyselyyn vastanneita pyydettiin arvioimaan, muuttuuko heidän alkoholinkäyttönsä ulkomaan työmatkoilla. Runsas kolmannes (36 %) vastaajista arvioi ettei heidän alkoholinkäyttönsä muutu työmatkojen aikana, kun taas miltei kaksi kolmesta ilmoitti alkoholinkäyttönsä joko lisääntyvän tai vähenevän tavanomaisesta. Runsaat puolet vastanneista ilmoitti alkoholinkäyttönsä lisääntyvän hieman (43 %) tai selvästi (9 %) työmatkoilla. Runsas kymmenennes vastaajista taas arvioi alkoholinkäyttönsä vähenevän joko hieman (7 %) tai selvästi (5 %) työmatkojensa aikana. Miehet raportoivat naisia useammin alkoholinkäyttönsä lisääntyvän (58 % vs. 34 %) työmatkoilla ($\chi^2(4) = 59,76^{***}$). Naiset raportoivat miehiä useammin alkoholinkäyttönsä pysyvän samana (50 % vs. 31 %) tai vähenevän (16 % vs. 11 %) työmatkoillaan.

Sekä ulkomaanmatkojen määrä ($r = .18^{***}$) että näistä kertyneiden matkapäivien määrä ($r = .15^{***}$) olivat myönteisessä yhteydessä tavanomaiseen alkoholin käytön tiheyteen. Mitä useampia ulkomaan työmatkoja vastaaja oli viimeisen vuoden aikana tehnyt, sitä useammin hän ilmoitti käyttävänsä alkoholia. Niistä, jotka edellisen vuoden aikana olivat tehneet vähintään 14 työmatkaa ulkomaille, kaksi kolmannesta (66 %) ilmoitti käyttävänsä alkoholia vähintään 2–3 kertaa viikossa, vastaavan osuuden ollessa 32 % niiden joukossa, jotka eivät olleet tehneet yhtään matkaa (Taulukko 12.).

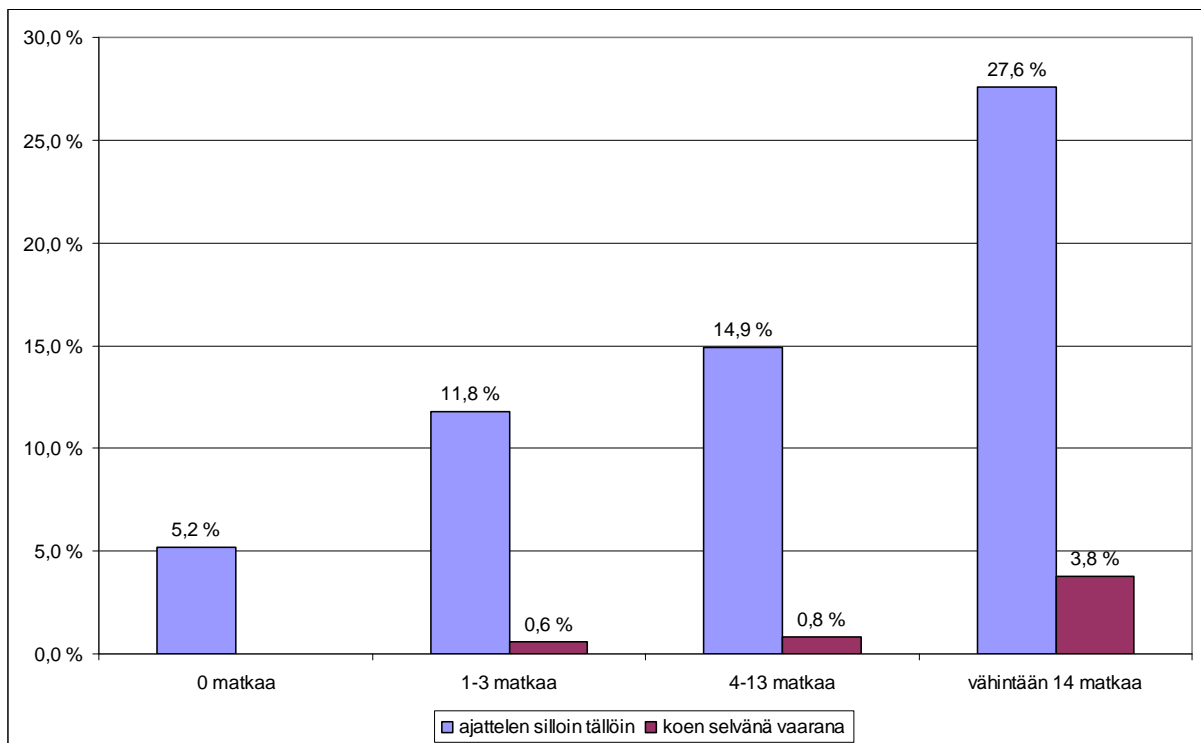
Taulukko 12. Säännöllisesti (vähintään 2–3 kertaa viikossa) alkoholia käyttävien osuus matkamääräluokittain (n = 1490).

	0 matkaa (n = 134) %	1-3 matkaa (n = 312) %	4-13 matkaa (n = 725) %	vähintään 14 matkaa (n=319) %
<i>Alkoholin käyttöiheys</i>				
2-3 kertaa viikossa	26,1	34,9	38,1	49,8
4 kertaa viikossa tai useammin	6,0	11,5	11,2	16,6
Yhteensä (väh. 2–3 kertaa viikossa)	32,1	46,4	49,3	66,4
n	43	145	357	212

Ulkomaan työmatkojen määrä ei kuitenkaan ollut yhteydessä nautittuihin alkoholin kertakäyttöannosmääriin. Sen sijaan edellisen vuoden aikana tehdyistä ulkomaan työmatkoista kertyneiden matkapäivien määrä oli myönteisessä – joskin hyvin lievässä – yhteydessä alkoholin kertakulutusmäärään ($r = .06^*$).

Ulkomaan työmatkat ja alkoholin käyttö ongelmana

Kaikista vastaajista 16 % ilmoitti ajattelevansa silloin tällöin alkoholiongelmia työhönsä liittyen ja 1 % ilmoitti kokevansa alkoholiongelman selvänä vaarana. Mitä useammin vastaaja oli viimeisen vuoden aikana matkustanut ulkomaille työssään ($r = .21^{***}$) ja mitä useampia matkapäiviä hänelle oli vuoden aikana kertynyt ($r = .23^{***}$), sitä taipuvaisempi hän oli näkemään alkoholiongelman työhönsä liittyvänä vaarana. Kun heistä, jotka eivät olleet matkustaneet edellisen vuoden aikana kertaakaan, vain 5 % ilmoitti silloin tällöin ajattelevansa mahdollista alkoholiongelmia, eikä kukaan kokenut sitä selvänä vaarana, peräti joka kolmas heistä, jotka olivat edellisen vuoden aikana tehneet vähintään 14 matkaa, ajatteli alkoholiongelmia vähintään silloin tällöin (28 %) tai piti sitä selvänä vaarana (4 %) (Kuvio 12.).



Kuvio 12. Alkoholiongelman työhönsä liittyvänä vaaratekijänä kokevien osuus matkamääräluokittain, % (n = 1490).

3.2.4.2. Ruokailutottumukset, liikunta, piristeiden käyttö, tupakointi ja ylipaino

Työpäivän aikainen ruokailu kotimaassa ja ulkomailla

Tutkittavia pyydettiin arvioimaan, miten usein he syövät säännöllisesti ja terveellisesti sekä miten usein heillä on mahdollisuus ruokataukoihin työpäivinä. Heitä pyydettiin arvioimaan työpäivien aikaista ruokailua erikseen kotimaassa ja ulkomaan työmatkoilla.

Säännöllisen ruokailun määriteltiin pitävän sisällään päivittäisen aamiaisen, lounaan ja päivällisen. Vastanneista valtaosa (91 %) ilmoitti syövänsä säännöllisesti Suomessa työpäivinä melkein aina/aina (54 %) tai yleensä (37 %) (Taulukko 13.). Epäsäännöllisesti, eli korkeintaan joskus kolme ateriaa syövien osuus oli 9 %. Ulkomaan työmatkoilla epäsäännöllisesti syövien osuus oli merkitsevästi suurempi. Miltei joka neljäs (23 %) ilmoitti työmatkoillaan syövänsä säännöllisesti korkeintaan joskus. Ainoastaan joka neljäs (25 %) ilmoitti syövänsä säännöllisesti melkein aina tai aina ulkomaan työmatkoillaan. Puolet (52 %) matkustaneista ilmoitti kuitenkin yleensä aterioivansa säännöllisesti työmatkoillaan.

Vastanneista suurin osa (71 %) ilmoitti – oman arvionsa mukaan – syövänsä Suomessa terveellisesti miltei aina, ja yleensä terveellisesti syövien osuus oli 28 %. Ainoastaan joka

viides (21 %) arvioi syövänsä ulkomaan työmatkoilla terveellisesti miltei aina ja runsas neljännes (27 %) korkeintaan joskus.

Mahdollisuuksia säännöllisiin ruokailutaukoihin työajalla oli kotimaassa valtaosalla vastanneista joko miltei aina (59 %) tai yleensä (35 %). Mahdollisuuksia ruokataukoihin ulkomaan työmatkoilla oli matkustaneista viidenneksellä (21 %) miltei aina ja vajaalla neljänneksellä (23 %) korkeintaan joskus.

Taulukko 13. Ruokailun säännöllisyys sekä mahdollisuus terveelliseen ateriointiin ja ruokataukoihin työajalla kotimaassa sekä ulkomaan työmatkoilla työskennellessä, % (n = 1242–1506).

	Säännöllinen ruokailu %		Mahdollisuus terveelliseen ateriaan %		Mahdollisuus ruokataukoihin %	
	Suomessa	työmatkalla	Suomessa	työmatkalla	Suomessa	työmatkalla
melkein aina/aina	54,4	25,1	70,4	20,8	59,4	21,3
yleensä	37,1	52,2	27,6	52,6	35,2	56,1
joskus	5,4	15,9	1,4	20,4	3,8	17,5
harvoin	2,4	6,6	0,5	5,7	1,5	4,7
hyvin harvoin/ei milloinkaan	0,7	0,2	0,1	0,5	0,1	0,4
Yhteensä	100	100	100	100	100	100

Useampia matkoja tehneet söivät ulkomaan työmatkoillaan epäsäännöllisemmin ($r = -.13^{***}$), heillä oli harvemmin mahdollisuus ruokataukojen pitämiseen ($r = -.17^{***}$), ja he arvioivat matkoillaan syömänsä ruoan harvemmin matkustaneita epäterveellisemmäksi ($r = -.13^{***}$). Lisäksi ulkomaan työmatkojen määrä oli lievässä kielteisessä yhteydessä koettuun mahdollisuuteen pitää ruokataukoja Suomessa työskenneltäessä ($r = -.15^{***}$), ja ulkomaan työmatkamäärien sekä Suomen työpäivien aikaisen säännöllisen ruokailun väliseen kielteiseen yhteyteen oli lievä tendenssi ($r = -.05^{(*)}$).

Liikunnan harrastaminen sekä liikunta ja ulkomaan työmatkat

Tutkittavista yli puolet (55 %) ilmoitti harrastavansa kuntoliikuntaa vähintään puolen tunnin ajan ainakin 2–3 kertaa viikossa, mitä voidaan pitää riittävänä terveyden ja kunnon kannalta (Helakorpi, Laitalainen & Uutela, 2010). Vajaa neljännes (23 %) harrasti liikuntaa kerran viikossa. Runsas viidennes (22 %) harrasti liikuntaa tätä harvemmin.

Edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan työmatkojen määrä ei ollut suorassa yhteydessä kuntoliikunnan harrastamiseen. Sen sijaan mitä useampia matkapäiviä vastaajalle oli

matkoista kertynyt, sitä harvemmin hän ilmoitti harrastavansa kuntoliikuntaa ($r = -.07^{**}$). Tutkittavilta kysyttiin myös, missä määrin heillä on yleensä ulkomaan työmatkoillaan mahdollisuus harrastaa liikuntaa. Vastanneista vajaa neljännes (23 %) ilmoitti, että heidän on vähintään melko usein mahdollista harrastaa liikuntaa matkoillaan, kun taas kaksi viidestä (42 %) ilmoitti, että mahdollisuuksia liikuntaan ulkomaan työmatkoilla on harvoin tai ei milloinkaan. Ne, jotka kokivat voivansa useammin harrastaa liikuntaa työmatkoillaan, myös harrastivat ylipäätään useammin säännöllistä kuntoliikuntaa kuin ne, jotka arvioivat liikuntamahdollisuutensa matkoillaan huonoksi ($r = .18^{***}$).

Tupakointi ja piristeiden käyttö

Päivittäin tupakoivia oli vastaajista 10 %, ja 8 % ilmoitti polttavansa satunnaisesti. Joka neljäs vastanneista (23 %) ilmoitti aiemmin polttaneensa, mutta lopettaneensa tupakanpolton. Runsaat puolet (59 %) vastaajista ilmoitti, ettei ole koskaan tupakoinut. Edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan työmatkojen määrä ei ollut yhteydessä tupakointiin. Sen sijaan edellisen vuoden aikana kertyneet ulkomaan työmatkojen matkapäivät olivat lievässä myönteisessä yhteydessä tupakointiin ($r = .06^*$).

Piristeiden käytön yleisyyttä tutkittavilla selvitettiin kysymällä heidän keskimääräistä päivittäistä kahvin sekä energia- ja kolajuomien juontiaan sekä viikoittaista kofeiinitablettien käyttöönsä. Edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan työmatkojen määrä oli lievässä myönteisessä yhteydessä kaikkien muiden piristeiden ($r = .05^* - .11^{***}$), paitsi kahvin käyttöön. Piristeiden sisältämän kofeiinin päivittäinen nautittu annos ylitti yleisesti terveydelle haitalliseksi pidettävän rajan hyvin harvalla (0,4 %) vastaajista. Pienemmätkin annokset voivat kuitenkin rasittaa erityisesti sydäntä ja muuta verenkiertoelimistöä ja haitata unta.

Ylipainoisuus

Tutkittavia pyydettiin kyselyssä ilmoittamaan pituutensa ja painonsa, ja näistä luvuista jokaiselle laskettiin hänen painoindeksinsä. Tutkittavista runsaat puolet (54 %) oli ylipainoisia (painoindeksi vähintään 25). Ylipainoisten osuus oli hieman suurempi kuin ylempien toimihenkilöiden joukossa Suomessa keskimäärin (48 %, Perkiö-Mäkelä ym., 2010). Lievästi ylipainoisten (painoindeksi 25–29) osuus vastaajista oli 43 % ja lihaviin (painoindeksi vähintään 30) 11 %. Mitä useampia päiviä työntekijä oli edellisen vuoden aikana ollut ulkomaan työmatkoilla, sitä korkeampi hänen nykyinen painoindeksinsä oli ($r = .11^{***}$). Matkojen määrä sen sijaan ei ollut yhteydessä painoindeksiin.

Voimakkaimmin painoindeksiin olivat yhteydessä elintavat ja niistä erityisesti liikunnan harrastaminen ($r = -.22^{***}$) sekä alkoholin kertakulutusmäärä ($r = .21^{***}$). Tutkittavat, joilla oli korkeampi BMI (painoindeksi) nauttivat myös muita useammin kolajuomia ja kahvia sekä olivat useammin tupakoivia ($r = .10^{***} - .14^{***}$). Korkeamman painoindeksin omaavat raportoivat myös muita useammin epäsäännöllisestä ja epäterveellisemmästä työpäivän aikaisesta ruokailusta ja ruokataukojen puutteesta sekä ulkomaan työmatkoilla että kotimaassa ($r = -.07^* - .10^{***}$). Lisäksi mitä lyhyempiä öitä henkilö kertoi nukkuvansa ja mitä lyhemmäksi hän arvioi oman unentarpeensa, sitä korkeampi hänen painoindeksinsä oli ($r = -.12^{***} - .14^{***}$). Elintapojen lisäksi työhön liittyvät suuremmat vaatimukset, kuten työn määrälliset ja laadulliset vaatimukset sekä pitkäksi venyvät työpäivät ulkomaan työmatkoilla, olivat yhteydessä korkeampaan painoindeksiin ($r = .06^* - .10^{***}$).

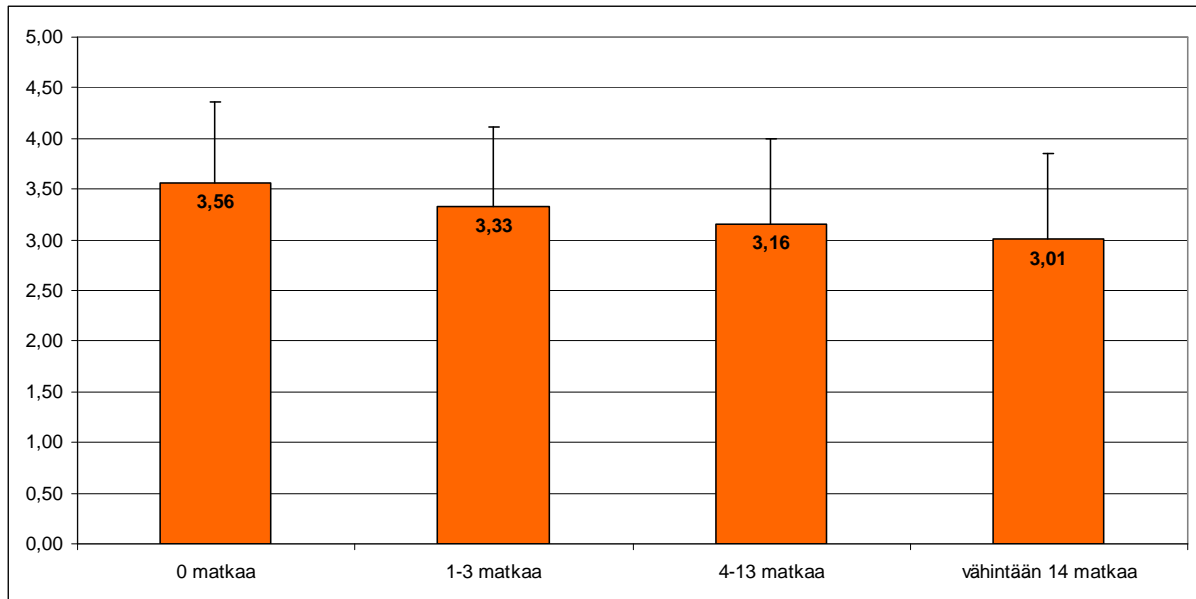
3.2.5. Palautuminen ja uni

Riittävä palautuminen työstä aiheutuneesta kuormituksesta on oleellista sekä mielen hyvinvoinnin että fyysisen terveyden kannalta. Työn aiheuttama kuormitus sinänsä ei ole pahasta, mutta siinä tapauksessa, että riittävää palautumista ja elpymistä kuormituksesta ei tapahdu, jatkuva kuormitustila alkaa kuluttaa työntekijän sekä psyykkisiä että fyysisiä voimavaroja loppuun, jolloin hänen hyvinvointinsa ja terveytensä voivat olla uhattuina. Tässä luvussa tarkastellaan palautumista psykologisten palautumismekanismien käytön, itse arvioidun työn aiheuttamasta kuormituksesta palautumisen sekä unen kautta.

Psykologiset palautumismekanismit

Työpäivän jälkeiseen palautumiseen voivat vaikuttaa monet seikat, kuten mahdollisuudet lepoon ja virkistäytymiseen, sekä se, mitä työntekijällä on tapana tehdä työpäivien jälkeen. Tutkimuksessa kartoitettiin kahden psykologisen palautumisen mekanismin, psykologisen irrottautumisen ja taidon hallintakokemusten, käyttöä (ks. psykologisista palautumismekanismeista: Kinnunen & Mauno, 2009; Sonnentag & Fritz, 2007). Psykologisella irrottautumisella tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä, että työasiat eivät vapaa-ajalla pyöri ajatuksissa tai vaivaa mieltä. Taidon hallintakokemuksilla taas tarkoitetaan sellaisia vapaa-ajan toimintoja, jotka suovat mahdollisuuden kehittymiseen ja taitojen kartuttamiseen, kuten esimerkiksi vieraan kielen opiskelu tai golfinpelaustaitojen kehittäminen.

Taidon hallintakokemukset ($ka = 3,63$, $kh = 0,74$) vapaa-aikana olivat jonkin verran psykologista irrottautumista ($ka = 3,20$, $kh = 0,83$) ($t(1504) = 16,14^{***}$) yleisempiä tutkittavien joukossa. Mitä useampia ulkomaan työmatkoja työntekijä oli edellisen vuoden aikana tehnyt ($r = -.14^{***}$) ja mitä useampia päiviä hän oli ollut matkoilla ($r = -.13^{***}$), sitä heikommin hän kykeni psykologisesti irrottautumaan työstään vapaa-aikanaan. Ulkomaan matkojen taikka matkapäivien määrä eivät kuitenkaan olleet yhteydessä vapaa-ajan taidon hallintakokemuksiin. Kuviossa 13. on esitelty psykologisen irrottautumisen keskiarvot matkamääräryhmittäin.



Kuvio 13. Psykologinen irrottautuminen ulkomaan työmatkamääräluokittain, ka ($n=1491$)

Voimakkaimmin yhteydessä psykologiseen irrottautumiseen työstä vapaa-aikana oli työstä kotiin kantautuva ristiriita ($r = -.29^{***}$) siten, että mitä voimakkaampana ristiriita koettiin, sen vähäisempää työstä irrottautuminen oli. Myös työnsä määrälliset ($r = -.26^{***}$) ja laadulliset ($r = -.15^{***}$) vaatimukset suurempina kokevat pystyivät muita heikommin irrottautumaan työstään vapaalla. Lisäksi pitkää työpäivää kotimaassa ($r = -.24^{***}$) ja ulkomaan työmatkoilla ($r = -.15^{***}$) tekevät raportoivat vähäisemmästä työstä irrottautumisesta. Sen sijaan työpäivänsä pituuden säätelymahdollisuudet hyväksi kokevat kykenivät hieman paremmin psykologisesti irrottautumaan työhönsä liittyvistä asioista. Työasiat vaivasivat vapaa-ajalla mieltä hieman vähemmän myös heitä, jotka kokivat saavansa tukea työtovereiltaan ($r = .14^{***}$) ja/tai esimieheltään ($r = .10^{***}$).

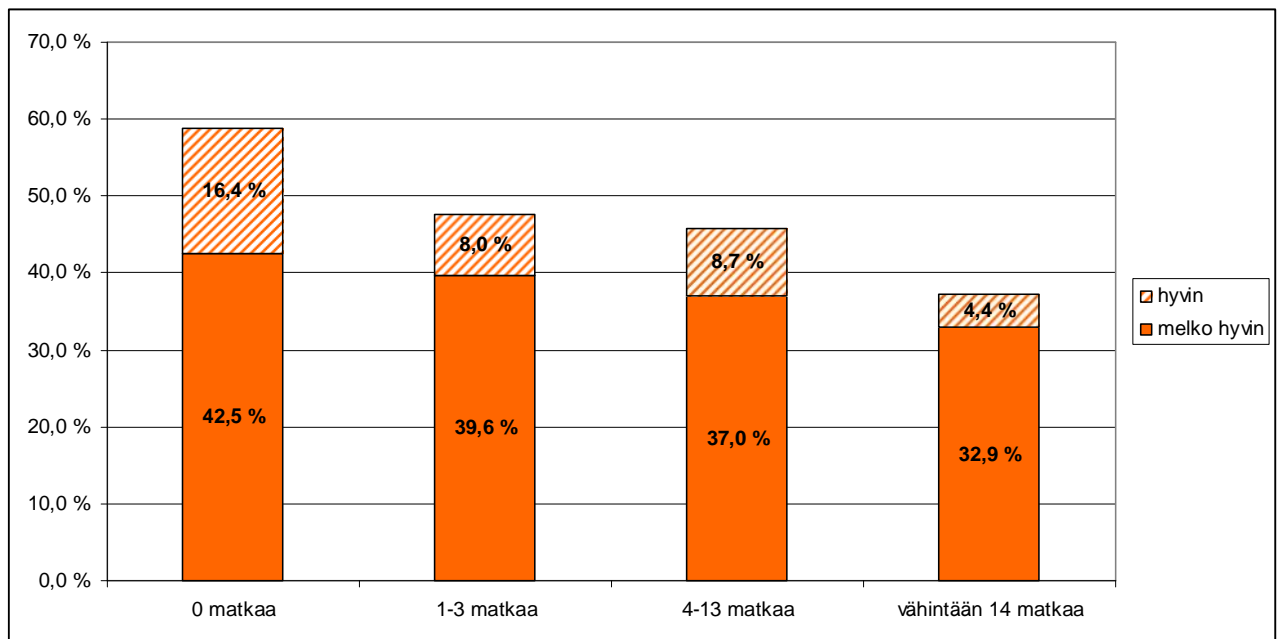
Työhön liittyvät tekijät olivat vähäisemmässä määrin yhteydessä taidon hallintakokemuksiin kuin psykologiseen irrottautumiseen. Työnsä kehittävyden hyväksi kokevilla ($r = .12^{***}$) ja

niillä, joiden työssä esiintyi laadullisia vaateita ($r = .08^{**}$), oli myös hieman enemmän taidon hallintakokemuksia työn ulkopuolella.

Työpäivän jälkeinen palautuminen työn kuormituksesta

Vastanneista vajaa puolet (46 %) koki yleensä palautuvansa työn aiheuttamasta kuormituksesta vähintään melko hyvin työpäivän jälkeen, kun runsas kymmenennes (12 %) koki palautumisensa melko huonoksi tai huonoksi. Kohtalaiseksi palautumisensa kokevien osuus oli 42 %.

Sekä ulkomaan matkojen että matkapäivien määrä olivat lievässä kielteisessä yhteydessä ($r = -.11^{***}$ ja $r = -.07^{**}$) koettuun palautumiseen. Heistä, jotka eivät olleet tehneet yhtään ulkomaan työmatkaa viimeisen vuoden aikana, 59 % arvioi palautuvansa työpäivän jälkeen vähintään melko hyvin, kun vastaava osuus vähintään 14 matkaa tehneiden joukossa oli runsas kolmannes (37 %) (Kuvio 14.).



Kuvio 14. Palautumisensa hyväksi tai melko hyväksi kokevien osuudet ulkomaan työmatkamääräluokittain, % (n = 1491)

Palautumisen yhteys työn kuormitustekijöihin, työn hallintamahdollisuuksiin sekä sosiaaliseen tukeen

Parhaiten työnsä aiheuttamasta kuormituksesta kokivat palautuvansa ne, jotka kokivat psykologisesti irrottautuvansa työstään vapaa-ajallaan ($r = .41^{***}$). Myös toinen kyselyssä kartoitetuista palautumismekanismeista, taidon hallintakokemukset vapaa-ajalla, olivat

yhteydessä kokemukseen omasta palautumisesta ($r = .17^{***}$), joskin merkittävästi lievemässä määrin.

Mitä enemmän työhön liittyi kuormitusta, sitä puutteellisemmaksi työntekijät ilmoittivat työnsä kuormituksesta palautumisen. Mitä suurimmiksi työntekijä koki työnsä määrälliset vaatimukset, sitä selvästi vaillinaisemmaksi hän palautumisensa koki ($r = -.39^{***}$). Myös työstä perheeseen suuntautuva ristiriita oli odotetusti kielteisessä yhteydessä työpäivän jälkeiseen kuormituksesta palautumiseen ($r = -.34^{***}$). Mitä kielteisemmin työn koettiin vaikuttavan perhe-elämään, sitä heikompaa oli myös palautuminen. Tai vastaavasti: mitä vaillinaisemmaksi työpäivän jälkeinen työn kuormituksesta palautuminen koettiin, sitä voimakkaampana myös työstä kotiin kantautuva ristiriita koettiin. Näiden tekijöiden lisäksi muut työhön liittyvät kuormitustekijät, kuten pitkät työpäivät Suomessa ($r = -.16^{***}$) ja ulkomaan työmatkoilla ($r = -.14^{***}$) sekä työn laadulliset vaatimukset ($r = -.14^{***}$) olivat kielteisessä, joskin lievemässä yhteydessä palautumiseen.

Sen sijaan työnsä voimavaratekijät hyviksi kokevat kokivat työpäivän jälkeisen palautumisensa jonkin verran paremmaksi kuin ne, joilla voimavaratekijät jäivät heikommiksi. Mitä paremmaksi työntekijä arvioi työpäivänsä pituuden säätelymahdollisuuden ($r = .16^{***}$), päätäntävällän omaan työhönsä ($r = .19^{***}$) ja työnsä kehittävyden ($r = .11^{***}$), sitä paremmin hän ilmoitti kykenevänsä palautumaan työpäivän jälkeen. Myös työyhteisöstään, esimieheltään ($r = .21^{***}$) ja työtovereilta ($r = .23^{***}$), tukea saavansa kokevat raportoivat paremmasta palautumisesta kuin ne, joilla tuki jäi vähäiseksi.

Elintavoista liikunnan harrastus oli lievässä myönteisessä yhteydessä ($r = .15^{***}$) kokemukseen palautumisesta, kun taas alkoholin käytön tiheys oli lievässä kielteisessä yhteydessä ($r = -.08^{**}$) työpäivän jälkeiseen kuormituksesta palautumiseen.

Nukkuminen ulkomaan työmatkoilla ja matkoilta kotiin palattua

Viimeisen vuoden aikana ulkomaan työmatkoja tehneistä vajaa kolmannes (29 %) ilmoitti voivansa nukkua ulkomaan matkoilla vähintään melko riittävästi. Rungas kolmannes (37 %) pystyi matkoillaan nukkumaan kohtuullisesti, ja joka kolmas ilmoitti matkojen aikaisen unensa riittämättömäksi. Unen riittävyyteen matkoilla voivat vaikuttaa monet tekijät, kuten esimerkiksi mahdollinen uneen käytettävissä olevan ajan pituus sekä unen saantiin tai nukkumiseen liittyvät ongelmat ja vaikeudet. Kaksi viidestä (40 %) matkustaneesta ilmoittikin univaikeuksien yleensä lisääntyvän heidän ollessaan työmatkalla. Kuitenkin

heistäkin, jotka eivät raportoineet univaikeuksien lisääntymisestä ulkomaan työmatkoillaan, joka viides (20 %) koki unensa työmatkoillaan riittämättömäksi. Työmatkoilta kotiin palattuaan riittävästi nukkumaan pystyvien osuus oli jonkun verran suurempi: matkustaneista 40 % ilmoitti pystyvänsä nukkumaan tällöin vähintään melko riittävästi. Joka neljäs (23 %) koki kuitenkin unensa riittämättömäksi palattuaan työmatkoilta.

Tutkittavilta kysyttiin myös, miten usein he palattuaan työmatkaltaan myöhään illalla saavat riittävän levon ennen seuraavaa työpäivää. Vastanneista yli puolet (55 %) ilmoitti, että he saavat riittävän levon tällöin vain korkeintaan melko harvoin. Joka viides (23 %) koki saavansa riittävän levon silloin tällöin, ja toinen viidennes (22 %) koki saavansa riittävän levon vähintään melko usein. Mitä useampia matkoja vastaaja oli viimeisen vuoden aikana tehnyt, sitä riittämättömämpänä hän piti myöhäisen matkalta paluun jälkeen saamaansa lepoa ($r = -.10^{***}$).

Unen pituus ja koettu univaje

Vastanneet ilmoittivat nukkuvansa keskimäärin 7,1 tuntia ($kh = 0,73$) vuorokaudessa mutta tarvitsevana unta keskimäärin 7,8 tuntia ($kh = 0,67$) vuorokaudessa ollakseen seuraavana päivänä virkeitä. Vastaajan ilmoittaman vuorokautisen unen pituuden sekä hänen arvioimansa unen tarpeen erotuksesta muodostettiin uusi muuttuja, koettu univaje. Keskimääräinen koettu univaje vastaajilla oli 0,7 ($kh = 0,69$) tuntia vuorokaudessa. Vastanneista joka kuudennella (17 %) päivittäinen koettu univaje oli vähintään 1,5 tuntia, ja 46 %:lla vähintään yksi tunti. Edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan työmatkojen määrä tai matkapäivien määrä ei ollut yhteydessä koettuun univajeeseen. Sitä vastoin ulkomaan matkojen määrä oli kielteisessä – joskin erittäin lievässä – yhteydessä sekä vuorokausittaisen unen pituuteen ($r = -.05^*$) että arvioon tarvittun unen pituudesta ($r = -.08^{**}$). Mitä useampia ulkomaan työmatkoja vastaaja edellisen vuoden aikana oli tehnyt, sitä vähäisemmäksi hän siis arvioi oman unentarpeensa ja sitä vähemmän hän myös nukkui.

Unihäiriöt

Runsas neljännes (29 %) vastanneista ilmoitti kärsineensä unettomuudesta tai unen laadun heikkenemisestä (nukahtamisvaikeudesta, toistuvasta heräilystä, liian aikaisesta heräämisestä tai virkistämättömästä unesta) viimeisen 3 kuukauden aikana vähintään melko usein. Runsas kolmannes (35 %) oli kärsinyt näistä uneen liittyvistä ongelmista silloin tällöin. Tutkittavilta kysyttiin myös mahdollisten univaikeuksien päivittäisestä, viikoittaisesta ja kuukausittaisesta esiintymisestä. Vastaajista joka kuudes (16 %) ilmoitti kärsivänsä univaikeuksista 1–2

päivänä viikossa, ja joka kymmenes (11 %) ilmoitti kärsivänsä univaikeuksista joko 3–5 päivänä viikossa tai päivittäin.

Kun heistä, jotka eivät olleet tehneet yhtään ulkomaan työmatkaa edellisen vuoden aikana, joka viides (21 %) ilmoitti kärsineensä uneen liittyvistä ongelmista vähintään melko usein, vastaava osuus heidän joukossaan, jotka olivat tehneet vähintään 14 matkaa edellisen vuoden aikana, oli 34 %. Heistä, jotka eivät edellisen vuoden aikana olleet tehneet yhtään ulkomaan työmatkaa, 2 % ilmoitti käyttäneensä unilääkkeitä viimeisen kuukauden aikana, sitä vastoin osuus vähintään 14 matkaa tehneiden joukossa oli 9 %.

Kaikkein voimakkaimmin unihäiriöihin olivat yhteydessä työpäivän jälkeinen työn aiheuttamasta kuormituksesta palautuminen ($r = -.42^{***}$) sekä psykologinen irrottautuminen ($r = -.31^{***}$). Mitä puutteellisempänä vastaaja piti työpäivän jälkeistä palautumistaan ja mitä vähemmän hän psykologisesti irrottautui työstään vapaa-ajalla, sitä useammin hän ilmoitti kärsineensä unihäiriöistä.

Työhön suoraan liittyvistä tekijöistä voimakkaimmin unihäiriöihin olivat yhteydessä työn määrälliset vaatimukset ($r = .18^{***}$) sekä työstä kotiin kantautuva ristiriita ($r = .20^{***}$). Nämä tekijät suuremmaksi kokevat kärsivät muita useammin unihäiriöistä. Myös pitkiä työpäiviä ($r = .09^{**}$) tekevät ja työnsä laadulliset vaatimukset suurena kokevat ($r = .05^*$) ilmoittivat hieman useammin unihäiriöistä. Sen sijaan työhön liittyvät voimavaratekijät parempina kokevat raportoivat harvemmin unihäiriöistä kuin ne, jotka kokivat nämä heikompina. Työtovereilta ($r = -.13^{***}$) ja esimiehiltä ($r = -.12^{***}$) tukea saavat sekä työnsä hallintamahdollisuudet (päättäväältä omaan työhön, työn kehittävyys sekä työpäivän pituuden säätelymahdollisuus) paremmaksi kokevat ($r = -.07^{**} - .09^{**}$) olivat kärsineet muita hieman harvemmin unihäiriöistä.

3.2.6. Hyvinvointi ja siihen yhteydessä olevat tekijät

Stressioireet ja uupumisasteinen väsymys

Tutkittavien kokemaa stressiä selvitettiin kysymyksellä, jossa stressi määriteltiin tilanteeksi, jossa ihminen tuntee itsensä jännittyneeksi, levottomaksi, hermostuneeksi tai ahdistuneeksi tai hänen on vaikea nukkua asioiden vaivatessa jatkuvasti mieltä. Vastaajista 42 % koki näitä stressioireita vain vähän tai ei lainkaan, 40 % koki stressioireita jonkun verran ja 18 % melko tai erittäin paljon. Vähintään melko paljon stressiä kokevien osuus oli jonkin verran suurempi

kuin ylempien toimihenkilöiden keskuudessa (11 %) Suomessa vuonna 2009 (Perkiö-Mäkelä ym., 2010).

Iällä, sukupuolella tai esimiesasemalla ei ollut yhteyttä stressin kokemiseen. Sen sijaan, mitä useampia ulkomaan työmatkoja henkilö oli edellisenä vuonna tehnyt ($r = .08^{**}$) ja mitä useampia päiviä hän oli ollut matkoilla ($r = .06^{**}$), sitä useammin hän ilmoitti kokevansa stressiä, joskin suora lineaarinen yhteys oli lievä. Tarkasteltaessa stressin tuntemuksia matkamääräluokkaryhmittäin havaittiin, että vähintään 14 matkaa viimeisen vuoden aikana matkustaneet tunsivat eniten stressiä (21 % melko/erittäin paljon ja 36 % vain vähän tai ei lainkaan) ja ei yhtään matkaa tehneet vähiten (12 % melko/erittäin paljon ja 55 % vain vähän tai ei lainkaan).

Pitkäkestoinen stressitila ilman riittävää palautumista voi johtaa vakavan kroonisen stressioireyhtymän, työuupumuksen, kehittymiseen. Työuupumuksessa ajatellaan olevan kolme keskeistä ulottuvuutta, uupumisasteinen väsymys, kyynistyneisyys ja heikentynyt ammatillinen itsetunto. Kyselyssä selvitettiin yhden näistä työuupumuksen ulottuvuuksista, uupumisasteisen väsymyksen, esiintymistä. Uupumisasteinen väsymys on yleistynyttä fyysistä ja/tai psyykkistä väsymystä, joka ei pelkästään liity kuormittaviin tilanteisiin, vaan jatkuu kaikissa tilanteissa. Vastaaajista joka toisella (50 %) ei ollut uupumisasteista väsymystä, runsaalla kolmanneksella (38 %) oli lievä uupumisasteinen väsymys ja 12 % kärsi vakavasta uupumisasteisesta väsymyksestä.

Naisilla esiintyi miehiä ($r = -.07^{**}$) ja nuorilla vanhempia ($r = -.06^*$) hieman enemmän uupumisasteista väsymystä. Ikäryhmittäin tarkasteltuna 36–45 -vuotiailla oli muita ikäryhmiä enemmän uupumisasteista väsymystä, ja yli 55-vuotiailla muita vähemmän. Esimiesasemalla ei ollut yhteyttä uupumisasteiseen väsymykseen.

Ulkomaan työmatkojen määrä – joskaan ei matkapäivien määrä – oli heikoissa myönteisessä yhteydessä uupumisasteisen väsymyksen esiintymiseen ($r = .07^*$). Tarkasteltaessa matkamääräryhmittäin vähintään 14 matkaa edellisen vuoden aikana tehneillä oli muita enemmän sekä lievää (43 %) että vakavaa (15 %) uupumisasteista väsymystä, ja ei yhtään matkaa tehneillä (lievää 29 % ja vakavaa 10 %) muita vähemmän.

Koettuun stressiin ja uupumisasteiseen väsymykseen voimakkaimmin yhteydessä työhön liittyvistä yleisistä tekijöistä olivat työn määrälliset vaatimukset sekä työstä kotiin kantautuva

ristiriita. Mitä suurempa työntekijä koki työnsä määrälliset vaatimukset, sitä enemmän hän kärsi stressistä ($r = .36^{***}$) ja uupumisasteisesta väsymyksestä ($r = .47^{***}$). Samaten työstään kotiin kantautuvan ristiriidan voimakkaampana kokevat ilmoittivat kärsivänsä korkeammasta stressitilasta ($r = .28^{***}$) ja suuremmasta väsymyksestä ($r = .29^{***}$). Lisäksi työn muut kuormitustekijät, kuten työn laadulliset vaatimukset ja pitkät työpäivät ulkomailla ja kotimaassa ($r = .10^{***} - .20^{***}$) merkitsivät suurempaa stressiä ja uupumisasteista väsymystä. Työn voimavaratekijät – työpäivien pituuden säätelymahdollisuus, päätäntävalta omaan työhön, työn kehittävyys ja esimieheltä sekä työtovereilta saatu tuki – hyviksi kokevat sen sijaan raportoivat vähäisemmästä stressioireilusta ja väsymyksestä ($r = -.10^{***} - .25^{***}$).

Kuten edellä mainittiin, edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan matkojen määrä ja matkapäivien määrä olivat ainoastaan lievässä yhteydessä stressin kokemiseen ja uupumisasteiseen väsymykseen. Matkojen ja matkapäivien määrien sijaan monet matkoihin liittyvät tekijät olivat voimakkaammassa yhteydessä näihin, kuten: matkustusaikaiset tapahtumat; työpäivien jälkeinen vapaa-aika matkoilla ja sen käyttö; matkajärjestelyt; työmatkojen ja muun elämän yhteensovittamisen sujuvuus ja riittäväksi koettu korvaus työmatkojen vuoksi menetetyistä vapaa-ajasta. Edellisen vuoden aikana matkustaneet kärsivät sitä enemmän stressioireista ja uupumisasteisesta väsymyksestä, mitä useammin he ilmoittivat matkustaessaan matkansa aikana – esimerkiksi lentokentillä tai matkustusvälineissä – joutuvansa odottamaan kykenemättä rentoutumaan ($r = .30^{***}$ ja $r = .25^{***}$), huolehtivansa kotiasioistaan ($r = .26^{***}$ ja $r = .24^{***}$) tai tekevänsä työtä ($r = .16^{***}$ ja $r = .09^{**}$). Myös työn tekeminen ulkomaanmatkoilla määränpäässä vapaa-ajalla varsinaisen työpäivän jälkeen oli yhteydessä korkeampaan stressitasoon ja uupumisasteiseen väsymykseen ($r = .16^{***}$ ja $r = .16^{***}$). Tyhjä odottelu tai ajan tappaminen vapaa-ajalla määränpäässä oli myös yhteydessä stressioireiden ($r = .20^{***}$) ja uupumisasteisen väsymyksen ($r = .18^{***}$) esiintymiseen. Sen sijaan ne, jotka ilmoittivat työmatkoillaan vapaa-aikanaan harrastavansa kulttuuria tai kuntoliikuntaa, kärsivät hieman vähäisemmässä määrin stressistä ja uupumisasteisesta väsymyksestä ($r = -.07^{*} - .11^{***}$) kuin ne, jotka eivät vapaa-ajallaan harrastaneet näitä. Myös ne, jotka kokivat vaikutusmahdollisuutensa matkoihinsa (määriin, ajankohtiin ja kestoihin) hyviksi olivat vähemmän stressaantuneita ja väsyneitä (stressi: $r = -.13^{***}$; uupumisasteinen väsymys: $r = -.12^{***}$). Samaten ne, jotka kokivat oikeudenmukaiseksi tai riittäväksi työmatkoiltaan syntyvästä niin sanotusta epävirallisesta ylityöstä ja vapaa-ajan menetyksestä saamansa korvauksen olivat vähemmän stressaantuneita ($r = -.14^{***}$) ja väsyneitä ($r = -.15^{***}$).

Odotetusti palautumisena paremmaksi arvioineet kärsivät vähemmän stressistä ja uupumisasteisesta väsymyksestä. Ne, jotka kokivat yleensä saavansa riittävän levon ennen seuraavaa työpäivää myöhään työmatkalta illalla palatessaan, kärsivät vähemmän stressistä ($r = -.25^{***}$) ja vakavasta väsymyksestä ($r = -.29^{***}$). Myös ne, jotka kokivat voivansa vapaa-ajallaan irrottautua työstään – mikä oli sitä harvinaisempaa, mitä useampia matkoja työntekijä oli edellisen vuoden aikana tehnyt – kärsivät vähäisemmästä stressistä ($r = -.36^{***}$) ja väsymyksestä ($r = -.25^{***}$). Psykologisen irrottautumisen lisäksi taidonhallintakokemukset vapaa-ajalla olivat yhteydessä jonkin verran alhaisempaan stressitasoon ($r = -.17^{***}$) ja väsymykseen ($r = -.15^{***}$). Itse arvioitu työn aiheuttamasta kuormituksesta palautuminen työpäivän jälkeen oli voimakkaassa kielteisessä yhteydessä koettuun stressiin ($r = -.53^{***}$) ja uupumisasteiseen väsymykseen ($r = -.55^{***}$).

Omistautumisen kokemukset ja työtyytyväisyys

Työuupumuksen vastakohtana voidaan pitää työn imua, joskin nämä voivat toisinaan olla osin myös riippumattomia toisistaan. Työn imun ajatellaan muodostuvan kolmesta keskeisestä ulottuvuudesta tai osatekijästä, tarmokkuudesta, työlle omistautumisesta sekä siihen uppoutumisesta. Kyselyssä kartoitettiin yhden näistä työn imun ulottuvuuksista, omistautumisen, kokemuksia tutkittavilla. Työtyytyväisyydellä taas tarkoitetaan työntekijän asennoitumista työhönsä ja hänen siihen liittämäänsä tunteita, jotka voivat vaihdella kielteisestä (tyytymättömyydestä) myönteiseen (tyytyväisyyteen). Työtyytyväisyyttä selvitettiin kyselyssä yhdellä yleistä työtyytyväisyyttä kartoittavalla kysymyksellä.

Tutkittavista joka toisella (50 %) oli viikoittain työssään omistautumisen kokemuksia ja joka viidennellä (21 %) muutaman kerran kuussa. Vastanneiden omistautumisen keskiarvo oli 3,81 ($kh = 1,38$), joka on hieman alhaisempi kuin Työterveyslaitoksen laajassa suomalaista työväestöä koskevassa aineistossa ($ka = 4,37$, $kh = 1,49$, Hakanen 2009). Työlle omistautuminen oli yhteydessä sukupuoleen ja esimiesasemaan, mutta ei ikään. Naisilla oli miehiä jonkin verran useammin omistautumisen kokemuksia ($r = -.09^{***}$) ja esimiehillä ei-esimiehiä useammin ($r = .19^{***}$).

Mitä paremmiksi työntekijä arvioi työnsä voimavaratekijät, sitä omistautuneempi hän oli työlleen. Erityisesti työnsä kehittäväksi kokevat olivat työlleen omistautuneempia kuin ne jotka, kokivat työnsä vähemmän kehittäväksi ($r = .53^{***}$). Myös työhön liittyvä päätäntävalta sekä esimieheltä ja työtovereilta saatu tuki olivat yhteydessä työlle omistautumisen

kokemuksiin ($r = .26^{***} - .27^{***}$). Työn yleisten voimavaratekijöiden lisäksi työn laadulliset vaatimukset olivat yhteydessä työlle omistautumiseen ($r = .22^{***}$).

Edellisen vuoden aikaa tehtyjen ulkomaan työmatkojen määrällä – mutta ei matkapäivien määrällä – oli yhteys omistautumisen kokemuksiin ($r = .12^{***}$) siten, että mitä useampia matkoja vastaaja oli tehnyt, sitä useammin hänellä myös oli omistautumisen kokemuksia. Matkojen määrän lisäksi monet matkoihin liittyvät voimavara- ja kuormitustekijät olivat yhteydessä työlle omistautumiseen. Erityisesti matkustusaikainen odottelu kykenemättä rentoutumaan, kuten myös matkan määränpäässä vapaa-aikainen ajankulun odottaminen aikaa tappamalla olivat kielteisessä yhteydessä omistautumiseen ($r = -.19^{***} - .21$). Sen sijaan esimerkiksi vaikutusmahdollisuudet matkoihin (matkojen määriin, ajankohtiin ja kestoihin) toimivat matkoihin liittyvänä voimavaratekijänä siten, että ne hyvinä kokeviksi olivat työllään omistautuneempia kuin ne, jotka kokivat nämä heikommiksi ($r = .16^{***}$). Myös oma suhtautuminen ja asennoituminen ulkomaan työmatkoihin oli yhteydessä omistautumisen kokemuksiin. Ulkomaan työmatkojen kokeminen työn ikävimmäksi osaksi oli kielteisessä yhteydessä omistautumiseen ($r = -.18^{***}$), kun taas työmatkoihin liitetty myönteinen seikkailun tunne oli myönteisessä yhteydessä omistautumiseen ($r = .17^{***}$). Mikäli vastaaja koki työmatkojensa ansiosta ymmärtävänsä paremmin sen kokonaisuuden, johon hänen työnsä liittyy, hänellä oli myös useammin omistautumisen kokemuksia ($r = .24^{***}$).

Paremmaksi työpäivän jälkeisen työn kuormituksesta palautumisensa kokevat olivat työllään omistautuneempia kuin ne, jotka kokivat palautumisensa puutteellisemmaksi ($r = .22^{***}$). Psykologisista palautumismekanismeista taidonhallintakokemukset vapaa-ajalla olivat yhteydessä omistautumiseen ($r = .11^{***}$), mutta ei psykologinen irrottautuminen.

Vastaajista vajaa kaksi kolmasosaa (63 %) oli melko tai erittäin tyytyväisiä työhönsä. Tämä on pienempi osuus kuin ylemmillä toimihenkilöillä (86 %) Suomessa vuonna 2009 (Perkiö-Mäkelä ym., 2010). Sukupuoli ja esimiesasema, mutta ei ikä, olivat yhteydessä työtyytyväisyyteen. Naiset olivat miehiä jonkin verran tyytyväisempiä työhönsä ($r = -.09^{***}$), kuten myös esimiehet ei-esimiehiä ($r = .11^{***}$) tyytyväisempiä.

Ulkomaan työmatkamäärät tai -päivät eivät olleet yhteydessä työtyytyväisyyteen. Samat yleiset työhön liittyvät voimavaratekijät, jotka olivat yhteydessä työlle omistautumiseen, olivat myös samansuuntaisesti yhteydessä työtyytyväisyyteen. Työtyytyväisyys ja työlle

omistautuminen olivatkin tässä aineistossa kohtalaisen voimakkaassa yhteydessä keskenään ($r = .59^{***}$). Myös aiemmin mainitut työmatkoihin liittyvät voimavara- ja kuormitustekijät, jotka olivat yhteydessä työlle omistautumiseen, olivat pitkälti samankaltaisesti yhteydessä työtyytyväisyyteen.

Mitä paremmin vastaajat pystyivät palautumaan työpäivän rasituksista päivän päätteeksi, sitä tyytyväisempiä he olivat työhönsä ($r = .28^{***}$). Työtyytyväisyys oli heikossa yhteydessä psykologiseen irrottautumiseen vapaa-ajalla ($r = .06^*$), mutta ei taidonhallintakokemuksiin. Työhönsä tyytyväiset kärsivät myös vähemmän koetusta univajeesta ($r = -.17^{***}$) ja unihäiriöistä ($r = -.14^{***}$) kuin työhönsä tyytymättömämmät.

Koettu terveys ja työkyky

Tutkittavien terveyttä selvitettiin kyselyssä heidän omalla arviollaan terveydestään kysymyksellä, jossa heitä pyydettiin arvioimaan terveydentilaansa ikäisiinsä verrattuna. Vastanneista joka toinen (51 %) arvioi terveydentilansa melko tai erittäin hyväksi. Vastaajista 42 % piti terveyttään ikäisiinsä verrattuna keskinkertaisena ja 7 % melko tai erittäin huonona. Vastaajat arvioivat terveytensä selvästi heikommaksi kuin ylemmät toimihenkilöt Suomessa, joista 70 % arvioi terveytensä vähintään melko hyväksi ja ainoastaan 3 % arvioi terveytensä melko tai erittäin huonoksi (Perkiö-Mäkelä ym., 2010). Vastaajista naiset arvioivat terveytensä hieman miehiä paremmaksi ($r = -.06^*$). Ikä tai esimiesasema ei ollut yhteydessä koettuun terveyteen.

Voimakkaimmin ja myönteisesti koettuun terveyteen oli yhteydessä kuntoliikunnan harrastaminen ($r = .46^{***}$). Myös muut elintavat olivat yhteydessä koettuun terveyteen, joskin heikommin kuin liikunnan harrastaminen. Ne, jotka ilmoittivat työpäivän aikaisen ruokailunsa säännöllisemmäksi ja pystyivät useimmiten pitämään ruokailutaukoja sekä arvioivat syömänsä ruoan terveelliseksi, kokivat itsensä terveemmäksi kuin ne, jotka arvioivat nämä ruokailuun liittyvät seikat heikommiksi ($r = .12^{***} - .17^{***}$). Suurempia alkoholimääriä kerralla nauttivat sekä tupakoivat arvioivat terveytensä muita hieman heikommaksi ($r = -.11^{***} - -.12^{***}$). Myös unensa ja palautumisensa paremmaksi ja riittävämmäksi kokevat arvioivat terveytensä paremmaksi kuin ne, joilla oli uneen ja/tai palautumiseen liittyviä ongelmia ($r = .14^{***} - .25^{***}$). Myös ne, jotka arvioivat pystyvänsä nukkumaan työmatkoillaan ($r = .11^{***}$) ja kotona matkoilta palattuaan ($r = .14^{***}$) riittävästi, arvioivat terveytensä hieman paremmaksi kuin ne, jotka ilmoittivat unensa tällöin riittämättömäksi.

Ulkomaan työmatkojen määrällä tai matkapäivien määrällä ei ollut yhteyttä koettuun terveyteen. Sen sijaan aikaisemmin mainitut matkoihin liittyvät kuormitus- ja voimavaratekijät olivat yhteydessä myös koettuun terveyteen, joskin suorat yhteydet olivat lieviä mutta tilastollisesti merkitseviä. Myös niin sanotut yleiset työhön liittyvät kuormitus- ja voimavaratekijät olivat yhteydessä koettuun terveyteen, joskin vain lievästi. Työstään kotiin kantautuneesta ristiriidasta ilmoittaneet arvioivat terveytensä heikommaksi kuin ne, jotka eivät kokeneet tätä ristiriitaa ($r = -.15^{***}$).

Tutkittavia pyydettiin arvioimaan nykyistä työkykyään verrattuna elinikänsä parhaimpaan asteikolla 0–10, jossa 10 merkitsi omaa toistaiseksi parhainta työkykyä ja 0 täyttä työkyvyttömyyttä. Vastanneiden keskimääräinen työkyky oli 8,38 ($kh = 1,21$), joka on lähellä suomalaisten ylempien toimihenkilöiden keskimääräistä työkykyä vuonna 2009 ($ka = 8,6$, Perkiö-Mäkelä ym., 2010), joskin hieman alhaisempi. Vastanneista 82 % arvioi nykyisen työkykynsä vähintään kahdeksikolla ja 7 % arvioi työkykyään kuutosella tai tätä alemmalla numerolla. Ikä oli lievässä yhteydessä työkykyyn ($r = -.07^{**}$) siten, että vanhemmat pitivät työkykyään hieman nuorempia heikompana. Sukupuolella ja esimiesasemalla ei ollut yhteyttä koettuun työkykyyn.

Voimakkaimmin yhteydessä itse arvioituun työkykyyn oli kokemus riittävästä työpäivän jälkeisestä palautumisesta työn aiheuttamasta kuormituksesta. Mitä paremmaksi työntekijä koki palautumisensa, sitä paremmaksi hän myös arvioi työkykynsä ($r = .42^{***}$). Myös psykologinen irrottautuminen työstä ($r = .17^{***}$) ja taidonhallintakokemukset ($r = .14^{***}$) vapaa-ajalla olivat myönteisessä yhteydessä koettuun työkykyyn. Myös unensa riittäväksi ja häiriöttömäksi sekä kotimaassa että ulkomaan työmatkoilla raportoineet arvioivat työkykynsä muita paremmaksi ($r = .16^{***} - -.31^{***}$).

Elintavoista säännöllisesti kuntoliikuntaa harrastavat arvioivat työkykynsä paremmaksi kuin ne, jotka harrastivat liikuntaa vähemmän ($r = .23^{***}$). Alkoholien kertakulutusmääränsä suureksi ilmoittaneet, tupakoivat sekä epäsäännöllisesti ja epäterveellisesti ruokailevat puolestaan arvioivat työkykynsä muita hivenen heikommaksi ($r = -.07^{**} - -.13^{***}$).

Työn yleisistä kuormitustekijöistä suuret työn määrälliset vaatimukset olivat yhteydessä koettuun työkykyyn siten, että mitä suuremmaksi nämä arvioitiin, sitä heikommaksi oma työkyky koettiin ($r = -.16^{***}$). Samaten kielteisessä yhteydessä työkykyyn oli työstä kotiin kantautuva ristiriitaa ($r = -.18^{***}$) sekä arvio matkojen puolisoa kuormittavasta vaikutuksesta (r

= $-.19^{***}$). Ne taas, jotka kokivat työnsä kehittävyden ja päätävävällän työhönsä hyväksi ja saivat tukea esimieheltään ja/tai työtovereiltaan ($r = .13^{***} - .24^{***}$), arvioivat työkykynsä paremmaksi kuin ne, jotka arvioivat nämä voimavaratekijät kohdaltaan heikommaksi.

Edellisen vuoden aikana tehtyjen ulkomaan työmatkojen tai matkapäivien määrä ei ollut yhteydessä itse arvioituun työkykyyn. Matkoihin liittyvät voimavaratekijät sekä kuormitustekijät olivat kuitenkin yhteydessä myös työkykyyn, kuten muihin työ- tai yleistä hyvinvointia mittaaviin muuttujiin. Työkykyyn liittyviä voimavaratekijöitä olivat muun muassa lepääminen ja rentoutuminen matkustamisen aikana ($r = .11^{***}$) ja liikunnan harrastaminen vapaa-ajalla matkakohteessa ($r = .16^{***}$). Matkoihin liittyviä kuormitustekijöitä taas olivat matkustamisen aikainen odottaminen ($r = -.17^{***}$) ja riittämättömäksi koettu korvaus matkojen vuoksi menetetyistä vapaa-ajasta ja matkoihin liittyvästä työnteosta ($r = .12^{***}$).

3.3. Ulkomaan työmatkoihin liittyvät koetut riskit ja kuormitukset

3.3.1. Työmatkustamiseen liittyvät koetut riskit ja huolet

Ulkomaan työmatkoihin liittyvät riskit terveyden ja hyvinvoinnin kannalta voivat vaihdella paljonkin riippuen useammasta tekijästä, kuten esimerkiksi siitä, minne matkat kohdistuvat, matkustajan terveydentilasta sekä matkustajan käyttäytymisestä matkoilla. Toisessa, puoli vuotta ensimmäisen kyselyn jälkeen toteutetussa kyselyssä kohdistettiin erityistä huomiota niihin matkoihin liittyviin tekijöihin, joita matkustajat itse arvioivat matkustamiseen liittyviksi riski- tai kuormitustekijöiksi. Vastaajia pyydettiin arvioimaan valmiiksi määritellyistä neljästätoista tekijästä, missä määrin kyseinen matkustamiseen ja ulkomaantöihin mahdollisesti liittyvä tekijä rasittaa tai huolestuttaa häntä (Kuvio 15.). Kyselyyn valitut tekijät eivät ole kattava lista mahdollisista riskeistä, huolenaiheista tai kuormitustekijöistä, mutta listaan pyrittiin samaan myös niitä tekijöitä, joita vastaajat ensimmäisen kyselyn avovastauksissa olivat tuoneet esiin.

Lentämiseen liittyvät huolet ja kuormitustekijät

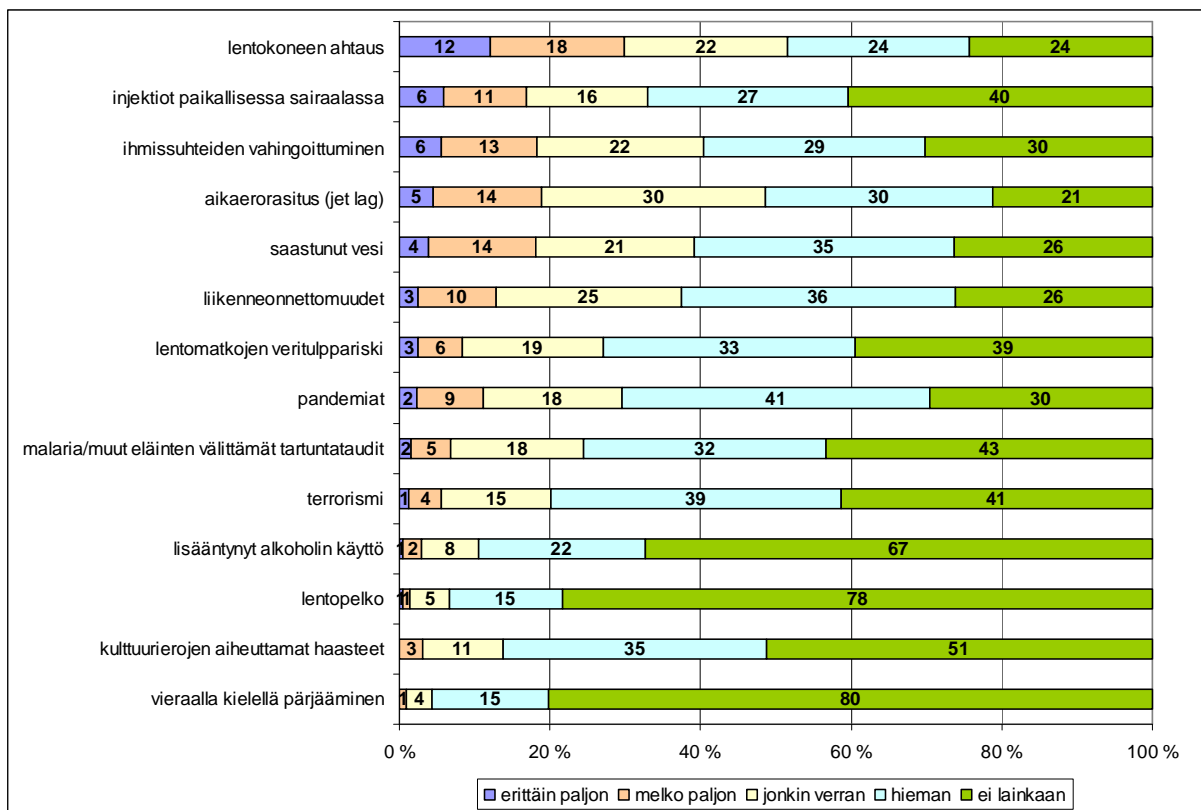
Kysymyksessä esitetyistä rasituksista ja riskeistä *lentokoneen ahtaus* huoletti ja vaivasi tutkittavia eniten; 12 % vastaajista se rasitti erittäin paljon, ja puolet vastaajista (52 %) piti sitä vähintään jonkin verran rasittavana asiana (Kuvio 15.). Ymmärrettävästi, mitä

suuremman kokoinen (pituus ja paino) vastaaja oli, sitä rasittavampana hän koki lentokoneen ahtauden ($r = .14^{***} - .24^{***}$). Lennonaikaisilla tekijöillä, kuten ahtaudella, oli epäedullisia vaikutuksia viihtyvyyteen, nukkumiseen, fyysiseen ja psyykkiseen hyvinvointiin ja palautumiseen (ks. luvun lopussa matkustavien avovastaukset/ tilan ahtaus ja aikaerorasitus).

Vastanneista joka viides (19 %) ilmoitti lentämiseen (tai maitse matkustamiseen) liittyvän useiden aikavyöhykkeiden ylittämisestä aiheutuvan *aikaerorasituksen* itseään vähintään melko paljon rasittavaksi tekijäksi, ja vajaa kolmannes (30 %) jonkin verran itseään rasittavaksi tekijäksi. Mahdollinen *lentomatkoista aiheutuva veritulppariski* huoletti tai kuormitti joka kymmenettä matkustanutta (9 %) vähintään melko paljon ja joka viidettä (19 %) jonkin verran. Matkustajista 7 % puolestaan ilmoitti *lentopelon* huolettavan häntä vähintään jonkin verran.

Muut matkustamiseen liittyvät kuormitustekijät

Varsinaisen matkanteon ohella koettiin useita muita matkustamiseen liittyviä kuormitustekijöitä seuraavasti (ks. Kuvio 15.). Lähimpien ihmissuhteiden vahingoittuminen työmatkojen vuoksi, veden saastuneisuus ja liikenneonnettomuuksien riski huolettivat kahta vastaajaa viidestä (37–41 %) vähintään jonkin verran. Kolmannesta (29–33 %) vastaajista huolettivat injektiot tai piikit paikallisessa sairaalassa sekä pandemiat vähintään jonkin verran. Malaria sekä muut hyönteisten tai eläinten levittämät tartuntataudit huolettivat neljännessä (23 %) vastaajista vähintään jonkin verran. Terrorismi huoletti viidennestä (20 %) vastaajista vähintään jonkin verran. Kulttuurierojen tuomat haasteet asioiden ja työn hoitamisessa huoletti runsasta kymmenettä osaa vastaajista (14 %) ja vieraalla kielellä pärjääminen 5 prosenttia vastaajista vähintään jonkin verran. Lisääntynyt alkoholin käyttö ulkomaan työmatkoihin liittyen huoletti noin kymmenesosaa (11 %) vastaajista vähintään jonkin verran.



Kuvio 15. Matkoihin liittyvien riskien aiheuttama ilmoitettu huolen määrä toisessa kyselyssä, ensimmäisen kyselyn aikana matkustaneilla vastaajilla, % (n = 1055–1060).

Kuormitustekijöiden yhteys työmatkamääriin

Mitä useampia matkoja ulkomaan työmatkoja tekevät vastaajat olivat edeltävän puolen vuoden aikana tehneet, sitä enemmän heitä huolestuttivat lähimpien ihmissuhteiden vahingoittuminen, lisääntynyt alkoholin käyttö ja lentokoneen ahtaus ($r = .12^{***} - .16^{***}$). Toisaalta suuri määrä ulkomaan työmatkoja edeltävän puolen vuoden aikana merkitsi vähäisempää huolta malariasta ja muista eläinten välittämistä tartuntataudeista, kulttuurierojen aiheuttamista haasteista, pandemioista, saastuneesta vedestä, vieraalla kielellä pärjäämisestä ja terrorismista ($r = -.07^* - -.16^{***}$).

Kaikki kysytyt matkoihin liittyvät huolet olivat yhteydessä uupumisasteiseen väsymykseen ($r = .09^{**} - .25^{***}$) ja kaikki muut riskit paitsi huoli injektioista paikallisessa sairaalassa olivat yhteydessä koettuun stressiin ($r = .07^* - .21^{***}$). Voimakkaimmin koettuun stressiin ja uupumisasteiseen väsymykseen olivat yhteydessä huoli lähimpien ihmissuhteiden vahingoittumisesta ($r = .21^{***}$ ja $r = .25^{***}$), huoli alkoholin käytön lisääntymisestä ($r = .21^{***}$ ja $r = .22^{***}$), lentopelko ($r = .17^{**}$ ja $r = .20^{***}$), koetut kulttuurierojen haasteet ($r = .16^{***}$ ja $r = .19^{***}$), huoli lentomatkojen aiheuttamasta veritulppariskistä ($r = .14^{***}$ ja $r = .18^{***}$), aikaerorasitus ($r = .20^{***}$ ja $r = .18^{***}$) ja lentokoneen ahtaus ($r = .12^{***}$ ja $r = .17^{***}$).

Työtyytyväisyyteen olivat negatiivisessa yhteydessä lentokoneen ahtauden aiheuttama rasitus, huoli lähimpien ihmissuhteiden vahingoittumisesta, lentomatkoihin liittyvä veritulppariski, aikaerorasitus, huoli alkoholin käytön lisääntymisestä, huoli malariasta tai muista eläinten aiheuttamista tartuntataudeista sekä koettu pandemiariski ($r = -.07^* - .11^{***}$). Työlle omistautumiseen olivat lievässä kielteisessä yhteydessä huoli alkoholin käytön lisääntymisestä, lentopelko, lentokoneen ahtauden aiheuttama rasitus ja lentomatkoihin liittyvä veritulppariski ($r = -.06^* - .09^{**}$). Koettuun terveyteen ja koettuun työkykyyn olivat kielteisessä yhteydessä huoli lentomatkoihin liittyvästä veritulppariskistä ($r = -.17^{***}$ ja $r = -.16^{***}$), lentokoneen ahtaus ($r = -.12^{***}$ ja $r = -.10^{**}$), huoli alkoholin käytön lisääntymisestä ($r = -.12^{***}$ ja $r = -.20^{***}$) ja huoli lähimpien ihmissuhteiden vahingoittumisesta ($r = -.18^*$ ja $r = -.16^{**}$). Edellisten lisäksi koettuun työkykyyn olivat kielteisessä yhteydessä huoli aikaerorasituksesta, kulttuurierojen aiheuttamat haasteet, lentopelko, huoli liikenneonnettomuusriskistä ja terrorismin uhka ($r = -.06^* - .12^{***}$).

Kuvauksia matkustamiseen liittyvistä kuormitustekijöistä ensimmäisen kyselyn ja puolivuotisseurantakyselyn avovastauksista

Avovastaukset on laitettu järjestykseen mainittujen kuormitustekijöiden yleisyyden mukaan. Avovastauksissa tulee ilmi, millaiset työmatkat ja työmatkajärjestelyt liittyvät matkustavien kuormittumiseen. Osaa vastauksista on muokattu vastaajan mahdollisen tunnistamisen estämiseksi.

Lentokoneen ahtaus

"Matkustusmääräykset vaativat matkustusta halvimmissa matkustusluokissa myös pitkillä lentomatkoilla. Ahtaat istuintilat ovat merkittävä terveysriski selkäsairauksien, veritulpan ja unettomuuden aiheuttamien vaikeuksien ehkäisyssä. Matkustusluokka yli 6 tunnin lennoilla tulisi aina olla sellainen, että kohtuullinen lepoasento ja liikunta/voimistelu ovat mahdollisia."

"Erityisesti häiritsee mannerten välinen matkustaminen ahtaasti turistiluokassa: ei pysty nukkumaan ja lyhyitäkään jalkoja ei saa mukavaan asentoon, kun eivät yllä kunnolla lattiaan. Pitkien matkojen jälkeen jalat ovat kuin tullessa, joka on hyvin epämiellyttävää. Ja usein on todella huono olo useita päiviä lennon jälkeen. Lisäksi kentällä saattaa olla viivästyksiä ja pisteet eivät riitä loungeen: tämä saisi olla työnantajan kustantama lisäpalvelu, jos väliasemalla joutuu odottamaan kauemmin kuin tunnin. En mielelläni matkusta matkustusepämukavuuden takia, vaikka perillä kohteessa voi olla ihan mukavaakin. Ja lentomatka lännestäpäin takaisin Suomeen on hankalin keholle!"

"Mielestäni on erittäin hyvä, että kysely tehdään. Jo pelkkä kyselyyn vastaaminen antaa minulle ajattelemisen aihetta, ja näen selviä epäkohtia joita en ehkä muuten niin tiedostakaan ainakaan työstäni/työmatkoistani aiheutuviksi. Itse lennän työni puitteissa useita kertoja

vuodessa longhaul-lentoja turistiluokassa, monesti vaihtoaikojen ja odottelujen kanssa noin vuorokauden suuntaansa. Satunnaisesti pääsen business-luokkaan, ja näillä matkoilla vireystila sekä töissä määränpäässä että ennen kaikkea kotiin palattua on aina merkittävästi parempi. Vaikutukset ovat kokoiselleni ihmiselle (190cm/110kg) jo pelkästään liikuntaelinten toiminnan kannalta aivan merkittäviä."

"Näen yhtenä terveysriskinä todella ahtaan lentomatkamisen turistiluokassa, pelkään veritulpparisikin vuoksi, etenkin pitkät lennot ovat riski omalle terveydelleni."

Aikaero

"Aikaerojen aiheuttamat väsymykset ja rasitukset tiukkojen matkasuunnitelmien osalta ovat kuluttavia, jotka vaatisivat enempi palautumisaikaa kuin nykyisellään siihen on varattu. Iän myötä tämä nousee yhä enempi esille."

"Pitkät, kuten mannertenväliset lennot (turistiluokassa) ovat puuduttavia, ja niistä toipuminen vie aikansa. Samoin aikaerosta toipuminen on hidasta, varsinkin itään päin mentäessä."

"Aikavyöhykkeiden unohtaminen, kun palataan työmatkalta. Mikäli tulet viikonloppuna takaisin, täytyy maanantaina olla toimistolla."

"Aikaerosta toipuminen on käynyt vuosien myötä vaikeammaksi."

"Lyhyet toipumisajat pitkien lentojen jälkeen/palaverit alkavat samana päivänä ulkomailla pahentavat jetlag (unihäiriöt, väsymys, pahaolo) oireita huomattavasti. Samoin alle 6 päivän matkat Aasiaan pidentävät jetlag oireita paluun jälkeen ja rytmiin paluusta ja normaalin työkyvyn saavuttaminen voi kestää pari viikkoa."

"Lennän usein Suomesta USA:n länsirannikolle, aikaero on 10 tuntia. Joskus harvoin lentoyhtiö antaa upgraden businessluokkaan, jossa on makuuasentoon menevät istuimet ja silloin jet-lagista toipuminen on selvästi nopeampaa. Normaalisti toipuminen 10h aikaerosta kestää 3-4 päivää ja businessluokan lennon jälkeen 1-2 päivää. Siinä on merkittävä ero, ainakin kun ikää tulee."

"Iän myötä jet lagista toipuminen vie entistä enemmän aikaa ja vastaavasti vaikuttaa keskittymiskykyyn ja työtehoon matkan jälkeen. Matkan jälkeen on kiire laatia matkaraportti, mutta elimistö vaatisi muutaman vapaapäivän (jos viikonloppu ei ole edessä heti matkan jälkeen)."

"Jatkuvat suuret aikaerot vaatisivat automaattisesti a) mahdollisuutta business-luokassa matkustamiseen, jotta koneessa voisi nukkua ja b) vähintään yhden palautuspäivän."

"Aikaerorasituksesta kärsiminen/toipuminen on merkittävä tekijä työmatkojen kuormittavuudessa. Palasin juuri yhdeksän tunnin aikaeron matkalta, ja tuntuu iän myötä toipuminen kestävän aina vaan pidempään. "

Lentäminen ja terveys

"Itsellä havaittu lentopäänsärky sekä synnynnäiset niska/selkävaivat todettiin vasta usean vuoden aktiivisen matkustamisen jälkeen. Monet ovat kyselleet näihin liittyviä seikkoja

minulta, mutta esim. tässä kyselyssä ko. asioita ei näkynyt lainkaan ja ovat itsellä lähes ainoa syy särkylääkkeitten käyttöön vastatessani. Nimimerkillä päänsärky ja oireet aina yli 1600m vastaavassa ilmanpaineessa."

"Vaikka matkustan vähän, olen huomannut, että lentomatkustaminen vaikuttaa migreeni+muunlaisen päänsärlyn lisääntymiseen ja työtehon selvään laskemiseen matkaa seuraavien muutaman päivän aikana."

"Kysymys univajeesta ennen matkaa puuttui: univaikeuksia ja stressiä aiheuttava aikainen herääminen on osaltani yksi pahimmista matkustamisen terveysriskeistä (matkaa edeltävä yö jää usein 2-4h:iin)."

"Lennän paljon, joten olen ajatellut että pitkän ajanjakson jälkeen useasti lentäminen vaikuttaa heikentävästi terveyteeni."

"Pitkillä lennoilla alaselän, sekä niska-/hartiavaivat lisääntyvät."

"Pitkät lennot aiheuttavat peräpukamia ja jalkojen laskimo-ongelmia."

"Saan paniikkihäiriökohtauksia erityisesti työmatkoilla, jonka vuoksi en mielelläni matkusta."

"Kyselyssä ei kysytty, montako kertaa olet sairastunut työmatkalla/heti matkalta palattuasi. Minulle niin on käynyt kahden viimeisen matkan aikana (kuumeilua, flunssan tunnetta). Oletettavasti syynä pikemminkin matkarasitus kuin varsinainen flunssa, koska oireet häviävät parissa päivässä matkan jälkeen."

"Hotellien osalta on myös tasoa painettu alas - mikä näkyy viihtyvyytenä työmatkoilla ja aiheuttaa jonkin verran myös terveydellisiä haittoja - likaiset hotellihuoneet ja vanhat, pölyiset kokolattiamatot. Usein hotellit pyritään varaamaan vielä heikommasta kategoriasta kuin mikä sallittua."

"Säännöllinen matkustaminen turistiluokassa (mannertenväliset lennot) estää varsinaisen nukkumisen, unenpuutteeseen ja uupumukseen liittyvät ongelmat kumuloituvat matkoilla. Lisäksi aiheutuu verenkierto- ja nivelongelmia."

"Päätetyössä rasittunut selkäni ei kestä pitkiä lentomatkoja turistiluokassa istuen vaan selkä jämääntää lukkoon useaksi viikoiksi ja aiheuttaa tuskallista kipua lihasten itsekseen kiristyessä viikoksi."

"Ikä vaikuttaa jaksamiseen ja palautumiseen. On täysin absurdia odottaa, että lähes 60-vuotias jaksaa matkan fyysisetkin rasitukset nuoren lailla, eikä tarvitse minkäänlaista palautumisaikaa. Istuttuani pitkän lennon (jopa liki vuorokauden) turistiluokassa säästösyistä selkälihakseni menevät lukkoon ja kiputila saattaa kestää useita kuukausia. Kramppitila ei laukea jumppaamalla tai lääkkeillä, niillä se vain pahenee. Pelkään tästä syystä pitkiä lentomatkoja."

Turvallisuus/terrori

"Sotariskialueet, terrorismin laajeneminen kasvava riski turvallisuudelle."

"Todellinen tapaus sattunut, joten nyt mietityttää. Terrori-iskujen vaara - just tänään Mumbaissa sattunut, ja sieltä tulin viimeksi."

"Intian nykyinen tilanne - onko enää turvallista. Alitajuisesti sitä miettii koko ajan."

"Myös turvallisuus mietityttää usein. Olen käynyt maissa, joissa on väkivallan uhka. Toukokuussa asuin hotellissa, joka räjähti tuusannuuskaksi elokuussa..."

"Olin myös Bangkokissa silloin työmatkalla, kun sinne julistettiin hätätila. Koin tilanteen todella pelottavana, kun olin siellä yksin enkä tiennyt olenko vaarassa vai en."

"Pommit Intiassa."

"Ulkoilu työmatkoilla on äärimmäisen haastavaa yksin liikkuvalla naiselle. Aika harvassa paikassa uskaltaa lähteä lenkille yksinään pimeään tultua. Tilanne on ihan toinen miesten kohdalla."

"Työmatkoista vaarallisille sota-alueille (kuten Bagdad, Libanon) pitäisi saada erityiskorvaus tai oikeus kieltäytyä niistä."

Ruoka

"Olen huolissani siitä että ulkomailla ollessani joudun syömään ruokaa joka sisältää suuria määriä haitallisia kemikaaleja tai on muuten epäterveellistä ja on valmistettu epähygieenisissä olosuhteissa tai raaka-aineista jotka ovat kuvottavia (rotat ja hiiret). Tämä on ongelma erityisesti Kiinassa ja Filippiineillä. Yritän syödä matkoillani mahdollisimman vähän ja ostan Suomesta energiapatukoita yms. Ne eivät kuitenkaan vie näläntunnetta pois."

"Ruokamyrkytykset tai muusta syystä johtuvat vakavat vatsatauditapaukset koen selvänä vaarana matkustaessani erityisesti maissa kuten esim. Intia."

"Perustivat tiimin Intiaan jonne pitäisi nyt matkustaa. En pidä maasta ja koen sen likaiseksi, ahdistavaksi enkä uskalla syödä juuri mitään. Mieluiten en matkuistaisi sinne lainkaan mutta ei taida olla vaihtoehtoja."

"Työmatkoilla ravinto ja liikunta ei yleensä ole terveellisellä pohjalla (suola, rasva jne.)."

Tartuntataudit

"Todella inhoan matkustamista, suurta stressiä aiheuttaa nykyisin viime matkalta tuotu pöpö, joka tarttui vaimooni aiheuttaen hänen terveydelleen ja perheellemme vakavia seurauksia."

"Työmatkalla sattuneen tapaturman tai sairauden korvaus, jos on ehtinyt palata kotiin matkalta, mutta sairaus iskee vasta sitten (itämisaika), nyt ei kuulemma matkavakuutuksesta korvata, jos on ehtinyt kotiin."

"Kehitysmaissa tartuntataudit (malaria, dengue yms) suuri riski."

Pelko

"Lentopelko aiheutunut ikävästä lentomatkasta/työmatkasta. Siihen asti nautin lentämisestä ja nukuin aina koneessa erittäin hyvin. Muutos vaikuttaa lentämiseen niin työssä kuin vapaa-ajallakin."

"Toivoisin, että AF-447 musta laatikko löytyisi, koska olen matkustanut/saatan matkustaa sillä vuorolla."

Parisuhde ja perhe

"Pitkä avoliittoni särkyi osin, koska työmatkat pitivät minua liikaa poissa kotoa. Pahin reissuvaihe kesti vain vuoden, mutta se etäännytti avomieheni kanssa eikä hän enää uskonut minun muuttavan työmäärääni normaaliksi."

"Lisäksi perheen puitteissa saattaa olla niinkin, että vaikka itse tunnen korostunutta lähentyneisyyttä puolisoni ja lasteni kanssa, ehkä heillä tilanne on jatkuvien poissaolojen vuoksi juuri päinvastainen."

Alkoholi

"Alkoholin käyttö työmatkoilla on lähes päivittäistä, koska yleensä palaverit päättyvät isäntien järjestämään illalliseen."

"Myös alihankkijoiden järjestämät illalliset ja viihdetoiminta (yleensä karaoke) rasittavat. Nykyisten työkavereideni mieluisin tapa viettää vapaa-aikaa matkoilla on juoda kaljaa, mikä toisinaan eristää minua muusta tiimistä."

Ilman saastuneisuus

"Toinen huolenaiheeni on ilman saastuneisuus Kiinassa. Tämän vuoksi en siellä ollessani halua urheilla."

3.4. Seurantavuosi: taantuma vähensi matkustamista

3.4.1. Muutostäyteinen vuosi

3.4.1.1. Taantuma: Lomautuksia ja irtisanomisia

Tutkimuksen toteuttaminen ajoittui kansainvälisen taloudellisen taantuman ajankohtaan, vuosiin 2008–2009. Taantuman konkreettiset vaikutukset alkoivat kuitenkin vasta ensimmäisen kyselyn jälkeen ja näkyivät vuoden aikana yksityisissä yrityksissä muun muassa henkilöstövähennyksinä ja lomautuksina. Laman loppumisen ajankohta ei ole tarkka, vaan riippuu lamasta käytetystä määritelmästä. Kolmas eli viimeinen kyselymme ajoittui kuitenkin ajankohtaan, jolloin taantuman ja laman yleisesti ottaen voidaan katsoa loppuneen. Viimeinen kysely toteutettiin loka/marraskuun vaihteen 2009 ja tammi/helmikuun 2010 välisenä aikana, noin 12 kk siitä, kun tutkittava oli saanut ensimmäisen kyselynsä.

Vuosi ensimmäisen kyselyn jälkeen toteutetussa kyselyssä vastaajilta tiedusteltiin, oliko taantuma koskettanut vastaajaa tai hänen toimipistettään viimeisten 12 kuukauden aikana henkilöstön vähennyksillä tai lomautuksilla. Yksityisissä yrityksissä 40 % vastaajista ilmoitti, että hänen työpaikkansa toimipisteessä oli ollut lomautuksia viimeisen vuoden aikana ja 14 % oli itse ollut lomautettuna. Vastaajista 1 % oli viimeiseen kyselyyn vastatessaan parhaillaan lomautettuna. Lomautukset vähenivät kuitenkin seurantavuoden lopulla puolivuotis-seurantakyselyn ajankohdasta. Puolivuotisseurannan aikana peräti 4 % vastaajista ilmoitti olevansa parhaillaan lomautettuna, ja runsas neljännes oli tuolloin joko saanut varman tiedon tulevasta lomautuksestaan (11 %) tai piti sitä varsin mahdollisena (17 %).

Jokaisessa tutkimukseen osallistuneessa yksityisessä yrityksessä oli myös irtisanottu henkilöstöä seurantavuoden aikana. Yksityisissä yrityksissä työskentelevistä 81 % ilmoitti seurantavuoden lopussa, että hänen toimipisteessään oli irtisanottu taantuman seurauksena työntekijöitä kuluneen vuoden aikana.

3.4.1.2. Uusia projekteja ja lisääntynyt työmäärä

Seurantavuoden aikana tutkittavien työssä tapahtui myös paljon muita muutoksia, jotka ovat voineet olla osittain seurausta taantumasta, henkilöstön lomautuksista ja vähennyksistä, mutta myös näistä riippumattomia muutoksia. Vastaajilta kysyttiin sekä toisessa (puoli vuotta

ensimmäisen kyselyn jälkeen toteutetussa) kyselyssä että viimeisessä, vuoden jälkeen ensimmäisen kyselyn jälkeen tehdyssä kyselyssä, oliko heille tapahtunut työssään muutoksia viimeisen puolen vuoden aikana. Heiltä kysyttiin seuraavia työhön liittyviä muutoksia:

- onko aloittanut uudessa projektissa
- onko siirtynyt uuteen yksikköön tai uudelle osastolle
- ovatko kaikki tai lähes kaikki työtoverit vaihtuneet
- onko lähin esimies vaihtunut
- ovatko omat työtehtävät muuttuneet
- onko oma työmäärä lisääntynyt
- onko oma työmäärä vähentynyt
- ovatko osaamisvaatimukset omassa työssä muuttuneet
- ovatko tietojärjestelmät työssä muuttuneet
- onko asiakasryhmissä tapahtunut muutoksia.

Valtaosalla vastaajista oli tapahtunut edellisen puolen vuoden aikana vähintään yksi edellä mainituista työhön liittyvistä muutoksista sekä toisen kyselyn (85 %:lla) että kolmannen kyselyn (80 %:lla) ajankohtana. Heillä, joilla oli ollut edellä mainittuja muutoksia työssään, oli niitä ollut seuranta-ajan ensimmäisen puolen vuoden aikana keskimäärin 3,3 (kh = 2,1) kappaletta, ja tämän jälkeisen puolen vuoden aikana 2,3 (kh = 1,7). Ensimmäisen vuosipuoliskon aikana tapahtuneista ja kysytyistä muutoksista yleisimmät olivat uudessa projektissa työskentelyn alkaminen (51 %:lla muutoksia kohdanneista vastaajista), työmäärän lisääntyminen (49 %:lla) ja osaamisvaatimusten muuttuminen omassa työssä (46 %:lla). Uudessa projektissa työskentelemisen aloittamisen yleisyys johtunee ainakin osittain siitä, että suuri osa tutkittavista työskenteli projektiluontoisissa tehtävissä, jolloin on luonnollista, että uudet hankkeet seuraavat toisiaan. Kyselyjen avovastausten perusteella vaikuttaa siltä, että henkilöstön vähennykset ja lomautukset aiheuttivat ainakin osittain työmäärän kasvua osalla töissä olleista. Yleisimmät ilmoitetut muutokset toisen vuosipuoliskon aikana olivat työn määrän lisääntyminen (47 %:lla), lähiesimiehen vaihtuminen (31 %:lla) ja uudessa projektissa työskentelyn alkaminen (28 %:lla). Kumpanakin ajankohtana harvimmin tapahtunut muutos oli työmäärän väheneminen, josta raportoi 16 % muutoksia ilmoittaneista vastaajista ensimmäisen puolen vuoden aikana ja 12 % seuraavan vuosipuoliskon aikana. Tutkimuksemme tavoitteen kannalta oleellimmat työhön liittyvät muutokset seurantavuoden aikana koskivat kuitenkin ulkomaan työmatkoja. Nämä vähenivät merkitsevästi seurantavuoden aikana edellisestä vuodesta, pääosin taantuman vuoksi.

3.4.1.3 Ulkomaan työmatkojen väheneminen seurantavuoden aikana

Matkustusrajoitukset ja matkustaminen ensimmäisen puolen vuoden aikana

Ensimmäisen kyselyn avovastausten ja organisaatioista saadun tiedon perusteella tiesimme, että tutkimuksen aikana etenkin yksityisissä yrityksissä asetettiin taantumana vuoksi eriasteisia matkustusrajoituksia ulkomaan työmatkoille. Osassa avovastauksista puhuttiin jopa matkustuskiellosta. Tutkimuksen kohdeorganisaatioista saimme myös tietää, että tutkimuksen aikana ulkomaan työmatkoja lähdettiin osin korvaamaan muilla keinoin, kuten virtuaalikokousten käyttöönoton lisäämisellä sekä virtuaalikokousten toimivuuden edellytyksiä parantamalla.

Ensimmäisen puolivuotisseurannan ajankohtana kyselyssä tiedusteltiin, oliko vastaajan toimipisteessä ollut viimeisen puolen vuoden aikana matkustuskielto tai muita rajoituksia työmatkojen määriin. Yksityisissä yrityksissä työskennelleistä vastaajista valtaosa (86 %) ilmoitti, että hänen toimipisteessään oli viimeisten kuuden kuukauden aikana vähennetty matkoja jonkin verran (14 %), olennaisesti (46 %) tai että matkoja ei enää tehdä lähes lainkaan (26 %). Joka kymmenes (11 %) vastaajista ilmoitti, ettei ulkomaan työmatkoja ollut vähennetty ja 3 % ei osannut ottaa kantaa tai tiennyt asiasta. Myös julkisella sektorilla työskentelevistä vastaajista 14 % ilmoitti matkoja vähennetyn, joko jonkin verran tai olennaisesti, mutta kukaan ei ilmoittanut, ettei niitä tehtäisi enää ollenkaan.

Ulkomaan työmatkat vähenivät mutta niitä tehtiin yhä edelleen

Vaikka matkustamista oli tutkimuksen kohteena olevissa organisaatioissa karsittu, ensimmäiseen seurantakyselyyn vastanneista kuitenkin kaksi kolmesta (68 %) oli matkustanut ulkomaille työssään vähintään kerran viimeisen puolen vuoden aikana. Ne, jotka olivat matkustaneet, olivat tehneet keskimäärin 4,4 matkaa (kh = 4,2) ulkomaille viimeisen puolen vuoden aikana ja matkapäiviä näistä matkoista heille oli kertynyt 20,2 päivää (kh = 20,2).

Viimeisessä kyselyssä valtaosa vastaajista (80 %) ilmoitti tehneensä vähintään yhden ulkomaan työmatkan kuluneen vuoden aikana. Matkustaneet olivat tehneet vuoden aikana keskimäärin 7,3 matkaa (kh = 8,0) ulkomaille ja matkapäiviä näistä matkoista oli kertynyt keskimäärin 31,9 päivää (kh = 32,2). Matkat siis vähenivät seurantavuoden aikana edellisestä vuodesta, jolloin 91 % vastanneista oli tehnyt vähintään yhden työmatkan ulkomaille ja matkoja oli tuolloin tehty keskimäärin 9,6 matkustajaa kohden. Matkustaminen oli kuitenkin seurantavuoden aikana vielä varsin yleistä, ja joka kymmenes vastaajista voidaan luokitella erittäin paljon matkustaviin kuuluvaksi: matkustaneista 13 % oli tehnyt vähintään 14

työmatkaa ulkomaille seurantavuoden aikana. Joka neljännelle (23 %:lle) matkustaneista matkoista oli kertynyt vähintään 50 matkapäivää.

Valtaosalla tutkittavista ulkomaan työmatkat siis vähenivät tai peräti loppuivat seurantavuoden aikana. Osalla ulkomaan työmatkat kuitenkin jopa lisääntyivät edellisestä vuodesta. Seurantakyselyissä vastaajilta kysyttiin, missä määrin heidän työhön kuuluva matkustamisensa ulkomaille on viimeisen puolen vuoden tai vuoden aikana vähentynyt tai lisääntynyt aikaisemmasta. Tarkastelimme työhön liittyvän ulkomaille matkustamisen muutoksia erityisesti niiden vastaajien joukossa, jotka ensimmäisessä kyselyssä olivat matkustaneet työasioissa ulkomaille. Viimeisessä kyselyssä vastanneista 13 % ilmoitti ulkomaan työmatkustuksensa lisääntyneen joko jonkin verran (11 %) tai paljon (2 %) seurantavuoden aikana verrattuna aikaisempaan. Joka neljäs vastaaja (26 %) taas raportoi matkustamisen pysyneen ennallaan ja toinen neljännes (25 %) ilmoitti matkustaneensa aikaisempaa jonkin verran vähemmän. Runsas kolmannes (37 %) ilmoitti matkustamisensa vähentyneen seurantavuoden aikana paljon tai loppuneen kokonaan.

Syyt matkustamisen vähenemiseen tai lisääntymiseen

Tutkimuksen aikana eriasteiset taantuman vuoksi asetetut matkustusrajoitukset vaikuttivat ulkomaan työmatkojen vähenemiseen seuranta-aikana. Matkustusrajoitusten lisäksi monet muut seikat ovat voineet vaikuttaa matkojen määrän muutokseen, kuten aiemmin mainittu mahdollisuus korvata matkoja tietotekniikan keinoin. Viimeisessä kyselyssä vastaajia pyydettiin arvioimaan eri tekijöiden vaikutusta heidän matkustamisensa vähentymiseen tai lisääntymiseen.

Työhön liittyvien työmatkojen vähentymisestä tai lisääntymisestä – joko määrissä tai päivissä – raportoineista valtaosa ilmoitti työpaikan matkustusrajoitusten vaikuttaneen muutokseen työmatkoissaan (Taulukko 14.). Vastanneista, joiden matkustaminen oli muuttunut aikaisemmasta – useimmiten vähentyen – 58 % ilmoitti matkustusrajoitusten vaikuttaneen muutokseen vähintään melko paljon. Myös muut syyt, matkustusrajoituksen lisäksi, olivat vaikuttaneet matkamäärien muutokseen. Matkustamisen vähentyminen tai lisääntyminen johtui kolmella viidestä vastaajasta ainakin osittain työtehtävien muuttumisesta siten, että nykyiset työtehtävät edellyttivät aiempaa vähemmän tai enemmän matkustamista. Myös työntekijöiden omat toiveet ja tahto olivat vaikuttaneet matkustamisen vähenemiseen tai lisääntymiseen. Joka kolmannella matkojen määrän muuttumiseen oli vaikuttanut ainakin jossain määrin se, että vastaaja oli itse halunnut muutosta yksityiselämänsä – perheen,

parisuhteen, ystävien ja/tai harrastusten – vuoksi. Joka kymmenes ilmoitti yksityiselämäänsä liittyvien syiden vaikuttaneen matkustusmääriensä muuttumiseen vähintään melko paljon. Terveysteen ja jaksamiseen liittyvät syyt olivat myös vaikuttaneet jonkin verran matkojen määrien muutokseen. Joka viides ilmoitti oman halunsa terveyteen ja jaksamiseen liittyvistä syistä vaikuttaneen ainakin hieman matkojen määrän muuttumiseen seurantavuoden aikana verrattuna edelliseen vuoteen. Runsas neljännes vastaajista kertoi myös muita syitä matkustamisensa muuttumiseen. Mainittuja yksityiselämään liittyviä syitä olivat muun muassa raskaus, omakotitalon rakennusprojekti, opinnot, sairausloma ja omien vanhempien tai perheenjäsenten terveydentila. Muun muassa seuraavia työhön liittyviä syitä matkojen määrien muuttumiselle mainittiin: taantuma, työpaikalla tehty toimintojen ulkoistaminen, uudet kohdealueet, nykyiset projektit eivät edellytä matkustamista, ulkomaille muutto sekä matkojen korvaaminen teknologian keinoin esimerkiksi etäkokouksilla.

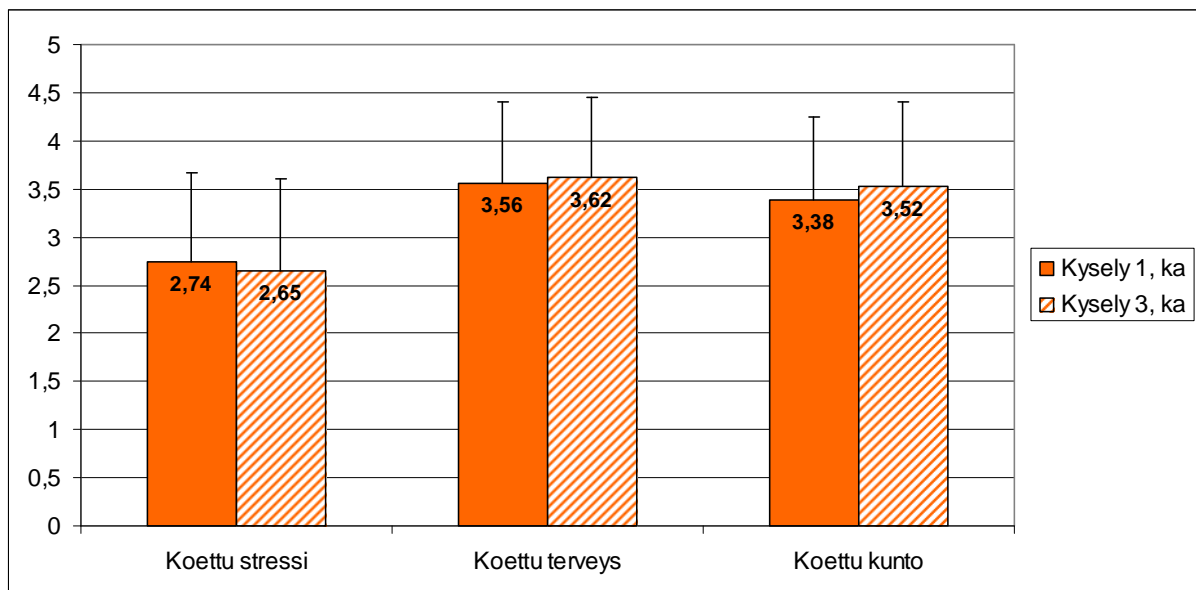
Taulukko 14. Syyt ulkomaan työmatkustamisen määrään muuttumiseen niillä 1. kyselyn aikaan matkustaneilla, jotka ilmoittivat ulkomaan työmatkustamisensa muuttuneen seurantavuoden aikana (3. kyselyssä) aikaisemmasta, %, (n = 287–688).

Syy matkojen määrän muuttumiseen	Ei vaikutusta	Vaikuttanut hieman	Vaikuttanut jonkin verran	Vaikuttanut melko paljon	Vaikuttanut erittäin paljon	Yhteensä	
						n	%
Matkustusrajoitusten vuoksi ulkomaan työmatkoja on työpaikallani karsittu	19	8	11	16	46	688	100
Nykyiset työtehtäväni edellyttää aiempaa enemmän tai vähemmän matkustamista	41	10	15	19	15	681	100
Olen itse halunnut muutosta matkojen määrään yksityiselämäni (perhe, parisuhde, ystävät, harrastukset) vuoksi	62	13	14	7	4	669	100
Olen itse halunnut muutosta matkojen määrään terveyteni tai jaksamiseni vuoksi	79	9	7	4	1	662	100
Jokin muu syy	71	1	4	8	16	287	100

3.4.2. Työhyvinvointi ja yleinen hyvinvointi seurantavuoden lopussa

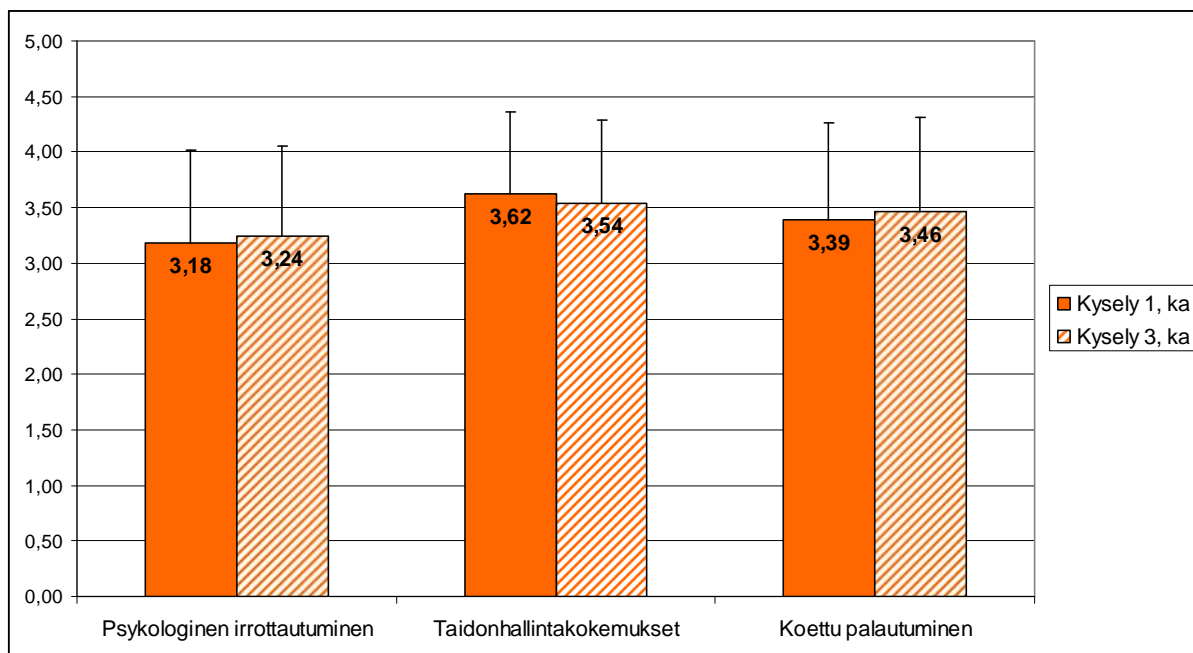
3.4.2.1. Hyvinvoinnissa tapahtuneet muutokset vuoden aikana

Seurantavuoden aikana tutkittavien työhyvinvoinnissa ja yleisessä hyvinvoinnissa oli tapahtunut sekä heikkenemistä että paranemista. Ryhmässä, joka oli vastannut sekä ensimmäiseen että viimeiseen kyselyyn, koettu stressi oli keskimäärin vähentynyt ($t(978) = 3,09^{**}$) ja koettu terveys parantunut ($t(1030) = 2,91^{**}$), kuten myös vastaajien arvio omasta kunnostaan ($t(1030) = 6,30^{***}$). Kuviossa 16. on esitetty edellä mainittujen muuttujien keskiarvot ensimmäisessä ja viimeisessä kyselyssä.



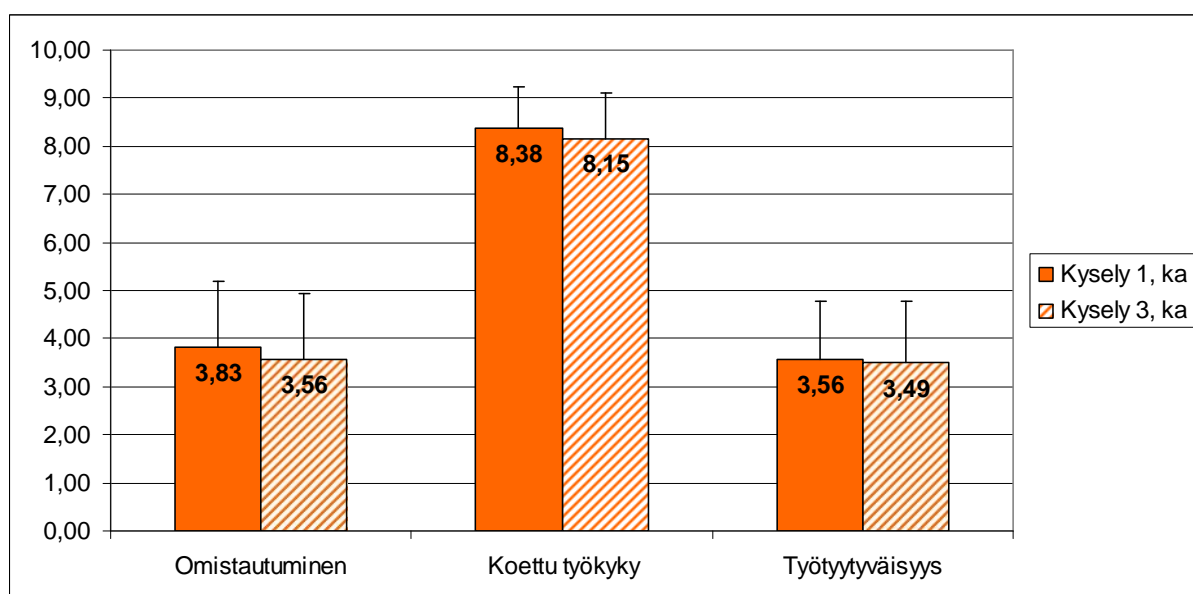
Kuvio 16. Koettu stressi, koettu terveys ja koettu kunto ensimmäisessä ja kolmannessa kyselyssä, molempiin kyselyyn vastanneilla, ka, kh (n = 979–1031).

Tutkittavat kokivat myös seurantavuoden lopussa pystyvänsä vapaa-aikanaan paremmin psykologisesti irrottautumaan työstään ($t(1031) = 2,70^{**}$), ja he kokivat myös työpäivän jälkeisen palautumisensa paremmaksi ($t(1009) = 2,67^{**}$) kuin ensimmäisen kyselyn aikana. Heillä oli kuitenkin vähemmän taidonhallintakokemuksia ($t(1031) = 4,22^{***}$) kuin lähtötilanteessa. Psykologisten palautumismekanismien käytön sekä itse arvioidun työpäivän jälkeisen kuormituksesta palautumisen keskiarvot tutkimuksen lähtötilanteessa sekä seurantavuoden lopussa on esitetty kuviossa 17.



Kuvio 17. Psykologinen irrottautuminen, taidonhallintakokemukset ja koettu palautuminen ensimmäisessä ja kolmannessa kyselyssä, ka, kh (n = 1010–1032)

Sen sijaan vastaajien keskimääräinen työlle omistautuminen oli selvästi heikentynyt ($t(1031) = 7,79^{***}$) kuten itse arvioitu työkykykin ($t(1029) = 6,32^{***}$). Myös vastaajien työtyytyväisyys heikentyi jonkin verran ($t(1031) = 2,46^*$) seurantavuoden aikana. Työlle omistautumisen, itse arvioitun työkyvyn ja työtyytyväisyyden keskiarvot lähtötilanteessa sekä vuoden kuluttua on esitetty kuviossa 18.



Kuvio 18. Omistautuminen, koettu työkyky ja työtyytyväisyys ensimmäisessä ja kolmannessa kyselyssä, ka, kh (n = 1030–1032)

Seurantavuoden aikana tapahtuneet muutokset hyvinvoinnissa ja oireistossa viittaavat siihen, että työn hektisyyttä ja ahdistusta aiheuttavat tekijät vähenivät vuoden aikana, kuten myös työn vetovoimatekijät. Vaikka edellä mainitut muutokset hyvinvoinnissa ja oireistossa eivät olleet suuria, ne olivat tilastollisesti merkitseviä. Edellä on myös tarkasteltu pelkästään keskiarvojen muutosta kaikkien niiden osalta, jotka olivat vastanneet sekä ensimmäiseen että viimeiseen kyselyyn, ottamatta vielä huomioon niitä työmatkoissa, työssä ja työoloissa tapahtuneita muutoksia, jotka ovat voineet olla erisuuntaisesti yhteydessä tutkittavien hyvinvointiin. Myös kokemukset työssä tapahtuneista muutoksista ja niiden merkityksistä vaihtelivat tutkittavilla.

Tutkimuksemme tavoitteen kannalta tärkeimmät muutokset työssä koskivat ulkomaan työmatkoissa tapahtuneita muutoksia. Matkojen väheneminen on voinut olla tervetullutta – etenkin heille, jotka lähtötilanteessa suhtautuivat matkoihin työnsä ikävimpänä osana – mutta matkojen väheneminen matkarajoitusten vuoksi on voitu kokea myös työtä vaikeuttavana tekijänä. Matkojen määrän muutoksen yhteydet hyvinvointiin ovat oletettavasti myös riippuvaisia muun muassa matkustustiheydestä ja matkapäivien määrästä lähtötilanteessa. Näyttää myös siltä, että itse matkustamisessakin tapahtui muutoksia. Matkustajat näyttävät jonkin verran muuttaneen seuranta-aikana matkustamisenaikaista ajankäyttöään. Myös matkustusjärjestelyissä tapahtui muutoksia. Vastajat kokivat esimerkiksi vaikutusmahdollisuutensa matkoihin lähtötasoa paremmaksi vuoden kuluttua. Koska seurantavuoden aikana tapahtui paljon eritasoisia muutoksia, jotka voivat olla eri tavoin yhteydessä hyvinvointiin, pitäydymme tässä yhteydessä tarkemmasta analyysistä matkamäärämuutosten yhteydestä hyvinvointiin. Sen sijaan tarkastelemme seuraavaksi vastaajien itse arvioimia matkustusmäärien muutosten vaikutuksia työhönsä, elämäänsä ja hyvinvointiinsa.

3.4.2.2. Matkamäärien muutoksen itse arvioidut vaikutukset työhön ja hyvinvointiin

Matkustamisessaan muutoksia raportoineita pyydettiin arvioimaan miten ulkomaan työmatkojen määrän lisääntyminen tai vähentyminen oli vaikuttanut heidän työhönsä ja muuhun elämäänsä. Kartoitettuja työhön liittyviä kysymyksiä olivat työn tavoitteiden saavuttaminen, vuorovaikutuksen sujuvuus ulkomailla olevien työtovereiden sekä ulkomailla olevien asiakkaiden tai vastaavien kanssa, kotimaassa sijaitsevaan työyhteisöön kuuluminen ja asioista perillä oleminen, työn mielekkyys, työtyytyväisyys ja työn kuormittavuus. Yksityiselämään liittyvistä alueista kartoitettiin vaikutuksia parisuhteeseen, suhteeseen

lapsen/lapsiin, perheen hyvinvointiin, ystävyysuhteisiin, liikuntaharrastuksiin ja muihin harrastuksiin. Lisäksi kysyttiin matkamäärien vähenemisen/lisääntymisen vaikutuksia yleiseen hyvinvointiin ja terveyteen.

Vastaajista, joiden ulkomaan työmatkojen määrä oli lisääntynyt kuluneen vuoden aikana, vähintään neljä viidestä arvioi tämän vaikuttaneen myönteisesti vuorovaikutukseen ulkomailla olevien työtovereiden ja asiakkaiden kanssa (Taulukko 15.). Kaksi kolmesta arvioi matkojen määrän lisääntymisen vaikuttaneen myönteisesti myös työn tavoitteiden saavuttamiseen ja työn mielekkyyteen. Joka toinen arvioi matkojen lisääntymisen vaikuttaneen myönteisesti omaan työtyytyväisyyteensä.

Kielteisimmän matkojen lisääntymisen arvioitiin vaikuttaneen omiin liikuntaharrastuksiin ja muihin harrastuksiin sekä työn kuormittavuuteen, joihin kaikkiin vähintään puolet arvioi lisääntyneen matkamäärän vaikuttaneen kielteisesti. Noin kaksi kolmesta arvioi, että matkojen määrän lisääntymisellä oli neutraali vaikutus heidän yksityiselämänsä suhteisiin, ja noin joka kolmas arvioi vaikutuksen kielteiseksi. Rungas neljännes arvioi matkojen lisääntymisellä olleen kielteinen vaikutus omaan yleiseen hyvinvointiin ja terveyteen, kun vajaa kymmenes arvioi vaikutuksen myönteiseksi.

Taulukko 15. Ulkomaan työmatkojen määrän lisääntymisen itse arvioidut vaikutukset työhön ja muuhun elämään, %, (n = 68–118).

Matkojen lisääntymisen itse arvioidut vaikutukset	Erittäin kielteisesti	Melko kielteisesti	Neutraalisti	Melko myönteisesti	Erittäin myönteisesti
Työni tavoitteiden saavuttamiseen	0	5	29	55	11
Vuorovaikutukseen ulkomailla olevien työtovereiden kanssa	0	2	15	50	33
Vuorovaikutukseen ulkomaisten asiakkaiden kanssa	0	2	23	46	29
Työni mielekkyyteen	0	7	28	52	13
Työtyytyväisyyteeni	1	9	42	38	10
Työni kuormittavuuteen	6	44	38	9	3
Suomen työyhteisöön kuulumiseeni	4	24	61	8	3
Parisuhteeseeni	3	24	66	6	1
Suhteeseeni lapseeni/lapsiini	9	29	58	4	0
Perheeni hyvinvointiin	2	28	64	5	1
Ystävyysuhteisiini	8	25	62	3	2

Liikuntaharrastuksiini	21	42	36	1	0
Harrastuksiini (muut kuin liikunta)	13	44	41	1	1
Yleiseen hyvinvointiini ja terveyteeni	2	25	65	7	1

Niiden vastaajien osalta, joiden ulkomaan työmatkojen määrä oli seurantavuoden aikana vähentynyt aikaisemmasta, arviot matkamäärien vaikutuksista muistuttivat jossain määrin peilikuvaa niiden vastaajien arvioista, joiden matkamäärät olivat lisääntyneet. Kielteisimmin matkojen määrän vähenemisen tai loppumisen koettiin vaikuttaneen vuorovaikutuksen sujuvuuteen ulkomailla olevien työtoverien kanssa, johon runsas 60 % koki matkamäärien vähenemisen tai loppumisen vaikuttaneen kielteisesti (Taulukko 16.). Vajaa puolet niistä, joiden matkat olivat vähentyneet, arvioivat vähentymisen vaikuttaneen epäedullisesti myös vuorovaikutuksen sujuvuuteen ulkomailla olevien asiakkaiden kanssa. Arvioidut vaikutukset työn tavoitteiden saavuttamiseen, työn mielekkyyteen ja työtyytyväisyyteen olivat useimmilla joko neutraaleja tai kielteisiä. Yksityiselämään liittyvistä vaikutuksista myönteisimmin matkojen vähentymisen tai loppumisen arvioitiin vaikuttaneen vastaajan suhteeseen lapseensa tai lapsiinsa, mihin joka toinen vastaajista arvioi vaikutuksen olleen myönteinen, eikä juuri kukaan arvioinut vaikutusta kielteiseksi. Matkojen vähenemisen arvioitiin vaikuttaneen useimmiten joko neutraalisti tai myönteisesti parisuhteeseen, ystävyysuhteisiin, liikuntaharrastuksiin ja muihin harrastuksiin sekä omaan ja perheen hyvinvointiin.

Taulukko 16. Ulkomaan työmatkamäärien vähenemisen/loppumisen itse arvioidut vaikutukset matkustajan työhön ja muuhun elämään, %, (n=30–476).

Matkojen vähentymisen itse arvioidut vaikutukset	Matkat vähentyneet (n=273–476)				
	Erittäin kielteisesti	Melko kielteisesti	Neutraalisti	Melko myönteisesti	Erittäin myönteisesti
Työni tavoitteiden saavuttamiseen	4	31	54	10	1
Vuorovaikutukseen ulkomailla olevien työtoverien kanssa	11	50	36	2	1
Vuorovaikutukseen ulkomaisten asiakkaiden kanssa	8	40	50	1	1
Työni mielekkyyteen	4	34	48	13	1
Työtyytyväisyyteeni	4	29	44	21	2
Työni kuormittavuuteen	2	11	45	37	5
Suomen työyhteisöön kuulumiseeni	2	8	65	23	2
Parisuhteeseeni	0	1	58	32	9
Suhteeseeni lapseeni/lapsiini	0	2	48	35	15

Perheeni hyvinvointiin	0	1	60	31	8
Ystävyys-suhteisiini	0	1	74	23	2
Liikuntaharrastuksiini	0	2	55	32	11
Harrastuksiini (muut kuin liikunta)	0	2	60	31	7
Yleiseen hyvinvointiini ja terveyteeni	0	4	64	29	3
Matkat loppuneet kokonaan (n=30-103)					
Matkojen loppumisen itse arvioidut vaikutukset	Erittäin kielteisesti	Melko kielteisesti	Neutraalisti	Melko myönteisesti	Erittäin myönteisesti
Työni tavoitteiden saavuttamiseen	11	25	56	5	3
Vuorovaikutukseen ulkomailla olevien työtoverien kanssa	16	46	38	0	0
Vuorovaikutukseen ulkomaisten asiakkaiden kanssa	17	24	59	0	0
Työni mielekkyyteen	10	42	37	7	4
Työtyytyväisyyteeni	12	31	41	13	3
Työni kuormittavuuteen	2	12	58	21	7
Suomen työyhteisöön kuulumiseeni	1	9	69	15	6
Parisuhteeseeni	0	3	62	27	8
Suhteeseeni lapseeni/lapsiini	0	0	53	40	7
Perheeni hyvinvointiin	0	3	68	20	9
Ystävyys-suhteisiini	0	1	73	21	5
Liikuntaharrastuksiini	0	2	61	25	12
Harrastuksiini (muut kuin liikunta)	0	1	64	27	8
Yleiseen hyvinvointiini ja terveyteeni	0	8	59	25	8

Matkustuksen muutoksesta ja muutoksen vaikutuksista vastaajien omin sanoin

Vastaajia pyydettiin kyselyjen lopussa tuomaan esiin tärkeäksi kokemiaan asioita, erityisesti niitä matkustustyöhön liittyviä asioita, joilla he arvelivat olevan vaikutusta omaan hyvinvointiinsa ja työtyytyväisyytensä. Tutkimuksen aikana asetetut matkustusrajoitukset kirvoittivat paljon kommentteja erityisesti molemmissa seurantakyselyissä. Seuraavaksi otteita niistä tutkimuksen aikana annetuista vastauksista, jotka koskevat matkojen vähentymistä ja sen seurauksia. Osaa vastauksista on muokattu vastaajan tunnistamattomuuden varmistamiseksi. Ohessa olevat otteet on valittu siten, että vastaukset edustavat yleisimpiä esiin tuotuja asioita.

Matkarajoitukset ja kustannussäästöt

"Tutkimus sattuu huonoon aikaan kun laman vuoksi esimerkiksi laitoin itseni ja koko tiimini matkustuskieltoon."

"Matkustussäännöt jotka rajoittavat bisnesluokan / premium economyn käyttöä vähentävät matkustushalukkuuttani. Tällä hetkellä matkustan vähemmän kuin olisi työn ja firman kannalta optimaalista."

"Matkakustannuksissa säästäminen johtaa hankaliin matkajärjestelyihin ja busineslippuja vältellään/käyttö kielletään ahtaan matkustamisen terveysvaikutuksista ja selvästi heikommasta virkeystilasta perillä huolimatta, jopa muun terveydentilan sitä vaatiessa. Matkoista yritetään tehdä ajallisesti mahdollisimman lyhyitä, mikä pahentaa jeglagiä ja nukkumisongelmia. Matkustamista on pyritty vähentämään, mikä firman sisäisen byrokratian takia on tehnyt suunniteltujen matkojen toteutumisesta epävarmaa ja siksi stressaavaa. Toisinaan tarpeellisia matkoja ei tehdä mikä hidastaa projekteja ja tekee pääsemisen asetettuihin tavoitteisiin vaikeaksi, työ käy turhauttavaksi ja stressaavaksi."

Syylisyydentuntoja välttämättömästä matkustamisesta

"Tiukentunut matkustussäännöstö ja seuranta saa joskus matkustajan tuntemaan itsensä syylliseksi siitä että matkustaa, vaikka se on ainoa keino asioiden hoitamiseksi."

"Perhe ei halua että matkustan, työnantaja ei halua että matkustan (säästöt), itsekään en kovasti pidä matkustamisesta lähinnä siihen liittyvän tylsyyden vuoksi. Projektin edistymiseksi on kuitenkin matkustettava, joudun siis vakuuttamaan itselleni, perheelleni ja työnantajalle että matka jota kukaan ei halua tehtäväksi on tehtävä. Joskus sitten matkalla on ihan kivaa kun homma sujuu ja tapaa mielenkiintoisia ihmisiä ja on jopa lämmintä :). No lopputuloksena on että tuntuu kuin olisi valehdellut kaikille."

Matkat vähentyneet myös taantumasta riippumattomista syistä

"Olen itse tarkoituksellisesti vähentänyt matkustamista ja delegoinut sitä muille koska aiempi tahti rasitti liikaa. Tämä on ollut mahdollista koska yksikkö on tällä hetkellä oikein resurssoitu."

"Uusi esimies ottanut työssä jaksamisen vakavasti ja vaatinut vähentämään työmäärää ja matkoja. Tämä on ollut erittäin hyvä."

Matkojen vähenemisestä on aiheutunut uusia kuormitustekijöitä:

Asioita vaikea hoitaa puhelimitse

"Itse asiassa, enemmän ongelmia on aiheuttanut se, ettei matkoja ole ollut (matkustuskiellon johdosta), silloinkaan kun niihin olisi tarvetta. Puhelimitse asioiden hoitaminen ja verkoston ylläpitäminen on sen verran vaikeampaa, että se vaikuttaa työtehtävien hoitamiseen negatiivisesti. Mieluummin matkustaisin silloin kun tarvetta tehtävien kannalta on. Koen

matkustamisen virkistävänä vaihteluna, sillä en ole koskaan joutunut tekemään sitä liikaa (maksimi 20-30 päivää ulkomailla vuodessa)."

"Kansainvälisessä yhteisössä on ongelma, ettei voi erilaisten matkustuskieltojen takia tavata ihmisiä, joiden kanssa tekee sopimuksia. Puhelinkonferensseissa ei aina saa selvää ulkomaalaisten englannista (korostus, huonot linjat), eikä tuntemattomista äänistä pysty päättelemään onko puhuja oman yrityksen vai toimittajan edustaja. Usein asiat jäävät epäselviksi ja kiireen vuoksi tehdään huonoja sopimuksia. Olisi parempi jos voisi matkustaa enemmän ja tavata ihmiset edes kerran."

"Jos matkustaisin hieman, moni asia itse asiassa hoituisi helpommin. Toisin sanoen matkustamisen korvautuminen hankalilla puhelinpalavereilla stressaa enemmän kuin harvakseltaan tehdyt matkat."

"Matkustusrajoitukset ja -kielto on tuonut virtuaaliryönteihin haasteen. Avokonttorissa on hyvin vaikea keskittyä omaan puhelinpalaveriin, kun viereisen työpisteen henkilö puhuu omassa puhelinpalaverissaan. Meluhaitta on siis siirtynyt konttoreihinkin."

Aikaeroista johtuen ylipitkiä päiviä, työtaakka on kasvanut eikä tuloksia näe

"Matkustuskielto meillä on siirtänyt palaverit puhelinkonferensseiksi. Asiakaslähtöisesti ne pidetään pääsääntöisesti kohderyhmän ajassa. Tarkoittaa puhelinpalavereita varsinaisen työajan ulkopuolella. Ylemmillä toimihenkilöillä ei tällaista mm. kotoa käsin tehtyä työtä lasketa työksi joten todellinen työmäärä on kysyttyä suurempaa."

"Matkustuskiellosta johtuen, sähköpostitse tehtävät katselmukset/päätösten teot ovat kymmenkertaistuneet, eli työtaakka lisääntyy kun asiat on nyt luettava, kasvokkain puhuminen on tehokkaampaa ja nopeampaa. eli on menty ojasta allikkoon :) tosin henkilökohtaisesti silti olen mieluummin kotikonnuilla kuin reissussa."

"Työmatkailun selkeä vähentäminen on vastaavasti lisännyt työkuormaa koska asiat jotka olisi helppoa hoitaa paikan päällä vaativat usein 10x panoksen etänä tehtynä. Lisäksi kun asioihin ei pysty itse vaikuttamaan paikan päällä, tämä lisää stressiä tehtävien etenemisestä. Tämä laskee työmotivaatiota. Vaikuttaa siltä, että asiat joita olisi helppo hoitaa pienellä marginaalisella lisäkustannuksella, on tarkoituksellisesti hankaloitettu työntekijän kustannuksella(lisääntynyt työ/stressi)."

"Matkustusrajoitteet ovat merkittävästi muuttaneet työtä - enemmän ylipitkiä päiviä puhelimessa aikaeroista ja ertiaikaisista viikonlopuista huolimatta. Tämä näyttää nyt kokeman mukaan rasittavan jopa enemmän kuin matkustaminen paikan päälle, sillä matkoihin käytetty vapaampi aika jää pois ja työpaine lisääntyy, asioita vaikeampi hallita, tuloksia ei pääse näkemään ja saada siitä voimavaroja, jne."

Matkojen vähenemisen seuraukset yksityiselämään: Aikaa ystäville, lapsille ja harrastuksille

"Nyt kun olen pitkästä ajasta paljon paikallani, ts. en matkusta ollenkaan niin paljon kuin ennen, huomaan kuinka paljon enemmän minulle jää aikaa ystävyysuhteiden hoitoon. Olen

alkanut arvostaa jokailtaista vapaa-aikaani entistä enemmän ja olen nykyään tarkempi työajoistani."

"Lähes matkustamaton puolivuosi on parantanut kummasti suhdettani lapseeni. Nyt voi paremmin suunnitella yhteisiä iltapuheita."

"Matkustusmäärien hieman vähetessä (matkojen lukumäärä on tärkein tekijä ei niinkään kesto) jaksamiseni on parantunut huomattavasti ja olen löytänyt vanhat harrastukseni."

Matkoja myös kaivataan

"Olen kokenut työmatkat työtä ja elämää rikastuttavaksi asiaksi ja kärsin nyt siitä, että yhtiössämme on tällä hetkellä matkustuskielto."

"Työtyytyväisyyteen on vaikutusta sillä että matkustus on vähentynyt - eli haluaisin matkustaa mutta ei ole reissuja, jos olisi niin työtyytyväisyys olisi parempi."

"Matkustaminen on lähes loppunut. Se helpotta, mutta sopiva määrä matkustamista myös toisi vaihtelua työhön."

"Ensimmäistä kertaa lähes 15 vuoteen työurallani en ole lainkaan tehnyt ulkomaan työmatkoja 6 kk:n aikana (johtuen yhtiössä noudatetusta säästöohjelmasta ja osin myös nykyisistä tehtävistäni). Tämän muutoksen vaikutukset perhe-elämään ja vapaa-aikaan ovat toki suurimmalta osin olleet positiivisia. Kuitenkin asialla on ollut myös negatiivista vaikutusta hyvinvointiini, sillä konkreettisesti kansainvälinen työ ulkomaanmatkoineen on ollut minulle keskeinen motivaatiotekijä työssäni - ts. sopiva määrä ulkomaan työmatkoja on minulle parempi kuin ei ulkomaan työmatkoja ollenkaan!!!"

4. YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Kansainvälisten työmatkojen kuormittavuus sekä terveys- ja hyvinvointivaikutukset

Tutkimus toteutettiin Työsuojelurahaston tuella viidessä kansainvälisesti toimivassa organisaatiossa vuosien 2007–2011 aikana. Tavoitteena oli selvittää 1) ulkomaan työmatkoihin liittyviä kuormitus- ja voimavaratekijöitä, sekä 2) miten ulkomaan työmatkat ovat yhteydessä terveyteen ja hyvinvointiin. Tutkimusmenetelminä käytettiin haastatteluja ja kyselyjä. Tutkimus käynnistettiin ryhmähaastatteluilla, joiden tarkoitus oli ohjata kyselytutkimuksen teemojen valintaa ja uusien kysymysten rakentamista. Näiden haastattelujen perusteella kyselyissä kohdistettiin huomio itse matkoihin (matkojen järjestelyihin, matkustamiseen, ajankäyttöön matkakohteessa sekä matkojen koettuihin vaikutuksiin omaan elämään), työn yleisiin vaatimus- ja voimavaratekijöihin, työn ja muun elämän yhteen sovittamiseen (erityisesti työstä kotiin kantautuvaan ristiriitaan ja työmatkojen vaikutuksiin yksityiselämän sosiaalisiin suhteisiin), elämäntapoihin, palautumiseen ja uneen sekä hyvinvointiin ja koettuun terveyteen. Kyselytutkimus toteutettiin pitkittäisasetelmalla kolmella puolen vuoden välein tehtävällä kyselyllä. Kyselyt toteutettiin sähköisinä. Ensimmäiseen kyselyyn vastasi 1516 henkilöä (vastausprosentti 56) ja viimeiseen kyselyyn vastasi 1046 henkilöä (74 % ensimmäiseen kyselyyn vastanneista).

Ulkomaan työmatkoihin liittyneet kuormitus- ja voimavaratekijät

Ensimmäisen kyselyn perusteella ulkomaan työmatkojen pääasiallisiksi työhön liittyviksi kuormitustekijöiksi osoittautuivat työn määrälliset ja laadulliset vaatimukset ja pitkiksi venyvät työpäivät sekä ulkomaan matkoilla että kotimaassa. Ulkomaan matkojen määrän lisääntyessä kaikki edellä mainitut kuormitustekijät kasvoivat. Matkoihin ja matkustamiseen liittyviä kuormitustekijöitä – matkarasituksen ohella – olivat muun muassa matkustustapahtumaan liittyvä epämiellyttävä odottaminen kykenemättä rentoutumaan sekä riittämättömäksi koettu korvaus työmatkojen vuoksi menetetyistä vapaa-ajasta ja matkoilla pitkiksi venyvistä työpäivistä. Työpäivien pituuden säätelymahdollisuus heikkeni jonkin verran matkojen määrän lisääntyessä. Matkapäivien tai matkojen määrä ei ollut yhteydessä työtovereilta saatavaan tukeen. Sen sijaan matkojen määrän lisääntyessä kokemus esimieheltä saatavasta tuesta heikkeni hieman.

Vaikka matkustustyöhön näytti liittyvän paljon kuormitustekijöitä, jotka kasvoivat matkamäärien lisääntyessä, matkustustyössä näkyivät myös yleiset työn voimavaratekijät,

kuten omaan työhön liittyvä päätävä ja työn kehittävyys. Nämäkin olivat lievässä yhteydessä matkustamiseen siten, että mitä useampia matkoja työntekijä oli edellisen vuoden aikana tehnyt, sitä hieman parempana hän koki nämä työn voimavaratekijät. Ulkomaan työmatkoihin liittyviksi voimavaratekijöiksi osoittautuivat vaikutusmahdollisuudet työmatkoihin siten, että mitä paremmin matkojen ajankohtiin ja määriin koettiin pystyttävän vaikuttamaan, sitä vähemmän kuormittavana matkat koettiin. Myös esimerkiksi vapaa-ajan käyttäminen ulkomaan työmatkoilla kulttuuriharrastuksiin tai liikuntaan voivat toimia matkoihin liittyvänä voimavaratekijöinä, sillä vapaa-aikaa näihin matkoilla käyttävät kärsivät hieman vähemmän stressistä ja uupumisasteisesta väsymyksestä. Tosin vain vajaa viides matkustajista ilmoitti harrastavansa kulttuuria tai liikuntaa säännöllisesti matkoillaan. Usein vapaa-aika matkoilla kului matkustajilla työntekoon: joka toinen matkustaneista ilmoitti työmatkoillaan useimmiten tekevänsä töitä mahdollisena vapaa-aikanaankin siten, ettei heille oikeastaan jää matkoilla vapaa-aikaa.

Työn ja muun elämän yhteensovittaminen

Ulkomaanmatkojen yhteydet työstä kotiin kantautuvaan ristiriitaan olivat kohtalaisen voimakkaita. Mitä useampia ulkomaan työmatkoja työntekijä oli edellisen vuoden aikana tehnyt ja mitä useampia päiviä hän oli ollut matkoilla, sitä voimakkaampana hän koki työstä kotiin kantautuvan ristiriidan. Myös ne työn vaatimustekijät, jotka kasvoivat matkamäärien lisääntyessä, olivat yhteydessä kielteiseen työstä kotiin - siirräntään. Mitä suuremmat työn määrälliset ja laadulliset vaatimukset olivat ja mitä pidempiä työpäiviä työntekijä teki, sitä suurempana hän myös koki työn koti- ja perhe-elämää häiritsevän vaikutuksen. Tarkasteltaessa parisuhde- ja perhetilannetta ilmeni, että suurimpana työstä kotiin kantautuvan ristiriidan kokivat ne, jotka elivät parisuhteessa ja joilla oli kotona asuvia lapsia. Tosin kyselyssä ei kartoitettu oliko vastaajalla mahdollisesti entisen puolison luona asuvia lapsia, ja voidaan olettaa että ulkomaan työmatkat voivat vaikeuttaa yhteydenpitoa ja tapaamisia entisen kumppanin luona asuvien lasten kanssa.

Työssään matkustavat myös itse arvioivat matkojen koettelevan yksityiselämän sosiaalisia suhteita. Mitä useampia ulkomaanmatkoja työntekijä oli edellisen vuoden aikana tehnyt, sitä etäännyttävämmiin hän arvioi matkojen vaikuttaneen suhteisiinsa ystäviin, lapsiin ja puolisoon. Useammin matkustaneet arvioivat yleisesti myös lähimpien ihmissuhteiden vahingoittumisen työhönsä liittyväksi vaaratekijäksi.

Ulkomaan työmatkojen yhteys elintapoihin

Ulkomaan työmatkat olivat osin myös yhteydessä terveyden kannalta epäedullisiin elämäntapoihin, kuten lisääntyneeseen alkoholin ja piristeiden käyttöön ja epäterveellisempään ruokailuun. Mitä useampia ulkomaan työmatkoja työntekijä oli edellisen vuoden aikana tehnyt, sitä tiheämmin hän ilmoitti käyttävänsä alkoholia. Vaikka ulkomaan työmatkojen määrä ei ollut yhteydessä alkoholin kertakäyttömääriin, tiheämpien käyttökertojen vuoksi ulkomaan työmatkat lisäsivät alkoholin kokonaiskulutusta. Lisäksi matkapäivien määrä näytti lisäävän hieman alkoholin kertakulutusmääriä. Ulkomaan työmatkoilla syödään työpäivän aikana harvemmin säännöllisesti, ruokailutaukoihin on harvemmin mahdollisuuksia ja ulkomailla syöty ruoka arvioitiin epäterveellisemmäksi kuin Suomessa.

Mitä useampia päiviä työntekijä oli edellisen vuoden aikana ollut työmatkoilla, sitä hieman harvemmin hän ilmoitti harrastavansa kuntoliikuntaa. Samaten, mitä useampia matkapäiviä työntekijälle oli edellisen vuoden aikana tehtyistä ulkomaan työmatkoista kertynyt, sitä korkeampi oli hänen painoindeksinsä ja sitä hieman suuremmalla todennäköisyydellä hän oli ylipainoinen. Ulkomaan työmatkojen lisääntyessä todennäköisyys epäterveellisiin elämäntapoihin ja niiden terveysvaikutuksiin kumuloituu, joskaan ei voida sanoa että ulkomaan työmatkoja tekevillä olisi keskimääräistä epäterveellisemmät elämäntavat.

Palautuminen ja uni matkoja tekevillä

Työssään ulkomaille matkustavat kykenivät sitä heikommin psykologisesti irrottautumaan työstään vapaa-ajalla, mitä useammin he olivat matkustaneet työtehtävissä ulkomaille viimeisten 12 kuukauden aikana. Heillä työasiat siis pyörivät ajatuksissa tai vaivasivat mieltä enemmän kuin niillä, jotka olivat matkustaneet vähemmän tai ei lainkaan. Voimakkaimmin psykologisen irrottautumisen vaikeuksiin oli yhteydessä työstä kotiin kantautuva ristiriita. Myös suuret työn vaatimustekijät – työn määrälliset ja laadulliset vaatimukset – merkitsivät vähäisempää työstä irrottautumista. Ulkomaan työmatkoja tehneet arvioivat myös itse työpäivän jälkeisen palautumisensa työn aiheuttamasta kuormituksesta sitä vaillinaisemmaksi, mitä useampia matkoja he olivat edellisen vuoden aikana tehneet.

Ulkomaan työmatkat eivät olleet yhteydessä keskimääräiseen koettuun univajeeseen. Sen sijaan sekä ulkomaan työmatkojen että matkapäivien määrä oli merkitsevässä – joskin hyvin lievässä – yhteydessä unettomuuteen tai unen laadun heikkenemiseen. Voimakkaimmin unihäiriöihin olivat yhteydessä työstä kotiin kantautuva ristiriita sekä työn määrälliset

vaatimukset. Vaikka ulkomaan työmatkat eivät olleet yhteydessä koettuun univajeeseen, matkojen yhteydessä tarvittava uni ja lepo jäivät osalla matkustajia vaillinaiseksi. Nukutut yöt jäivät osalla matkustajista lyhyeksi matkoille lähdettäessä, matkoilla ja/tai matkoilta kotiin palattaessa. Huomionarvoista on, että runsaat puolet matkustajista ilmoitti saavansa riittävän levon ennen seuraavaa työpäivää korkeintaan melko harvoin palatessaan myöhään illalla kotiin ulkomaan työmatkalta. Ainoastaan joka viides matkustajista ilmoitti tällöin saavansa riittävän levon vähintään melko usein.

Koettu stressi ja uupumisasteinen väsymys matkustajilla

Työntekijät kärsivät sitä enemmän stressistä ja uupumisasteisesta väsymyksestä, mitä useampia matkoja he olivat edellisen vuoden aikana tehneet. Nämä yhteydet olivat tilastollisesti merkitseviä, joskin hyvin lieviä. Matkamääriä ja matkapäiviä voimakkaammin stressiin ja uupumisasteiseen väsymykseen olivat yhteydessä matkustamiseen liittyvät kuormitustekijät (kuten esimerkiksi odottaminen kykenemättä rentoutumaan matkustuksen eri vaiheissa) ja matkustamiseen liittyvien voimavaratekijöiden puute (esimerkiksi heikot vaikutusmahdollisuudet matkojen määrään ja ajankohtiin sekä puutteellinen lepo matkoilta palattua). Kaikkein voimakkaimmin stressiin ja uupumisasteiseen väsymykseen olivat yhteydessä työn määrälliset ja laadulliset vaatimukset, sekä työstä kotiin kantautuva ristiriita, jotka puolestaan olivat sitä suurempia, mitä useammin työntekijä oli edellisen vuoden aikana matkustanut. Ulkomaan matkojen ja matkapäivien määrän sijaan matkustamiseen liittyvät kuormitustekijät ja voimavaratekijät olivat merkityksellisiä, ei pelkkä matkojen tai matkapäivien määrä.

Omistautumisen kokemukset ja työtyytyväisyys matkustajilla

Ulkomaan työmatkat olivat lievässä suorassa yhteydessä työlle omistautumisen kokemuksiin, mutta eivät työtyytyväisyyteen. Mitä useammin vastaaja oli edellisen vuoden aikana matkustanut ulkomaille työssään, sitä omistautuneempi hän oli työlleen. Sen sijaan matkapäivien määrällä ei ollut yhteyttä omistautumiseen. Työlle omistautuminen oli voimakkaassa yhteydessä erityisesti työn kehittävyyskokemukseen, mutta myös työhön liittyvään päätäntävaltaan ja työn laadullisiin vaatimuksiin, jotka kaikki kasvoivat ulkomaan työmatkamäärien mukana. Lisäksi työyhteisöstä (työtovereilta ja esimieheltä) saatu tuki merkitsi voimakkaampaa työlle omistautumista.

Koettu terveys ja koettu työkyky

Edellisen vuoden aikana tehdyt ulkomaan työmatkat tai niistä kertyneet matkapäivät eivät kummatkaan olleet suorassa yhteydessä koettuun terveyteen tai työkykyyn. Voimakkaimmin koettuun terveyteen olivat yhteydessä elintavat ja näistä erityisesti liikunnan harrastaminen. Säännöllisesti kuntoliikuntaa kotimaassa sekä vapaa-aikana ulkomaan työmatkoilla harrastavat arvioivat oman terveytensä paremmaksi kuin harvemmin kuntoilevat. Myös ne, jotka kokivat työpäivän jälkeisen palautumisensa paremmaksi tai unensa riittäväksi ja häiriöttömäksi, arvioivat terveytensä paremmaksi. Työhön liittyvät paremmat voimavaratekijät merkitsivät myös jonkin verran paremmaksi koettua terveyttä, kun taas työstä kotiin kantautuva ristiriita oli kielteisessä yhteydessä koettuun terveyteen ja itse arvioituun työkykyyn. Työkykynsä paremmaksi arvioivat ilmoittivat sekä ulkomaan työmatkojen aikaisen että erityisesti matkoilta palatessa unensa riittävämmäksi kuin työkykynsä heikommaksi arvioivat. Myös ne, jotka arvioivat työn voimavaratekijät, kuten työn kehittävyden, omaan työhön liittyvän päätäntävällän sekä työtovereilta ja esimieheltä saadun tuen hyviksi, arvioivat työkykynsä paremmaksi kuin ne, joilla nämä voimavaratekijät olivat heikommat.

Seurantavuoden aikana: taantuma ja matkojen väheneminen

Tutkimuksen toteuttaminen ajoittui kansainvälisen taantumajan ajankohtaan. Tämän vuoksi tutkimuksemme kohteena olevissa yksityisissä yrityksissä irtisanottiin ja lomautettiin henkilöstöä. Ulkomaan työmatkat vähenivät myös merkitsevästi seurantavuoden aikana, pääosin taantumasta johtuvista syistä. Tarkasteltaessa tutkittavien hyvinvoinnissa tapahtuneita muutoksia keskimääräisesti voitiin todeta sekä paranemista että heikkenemistä. Hyvinvointiin ja terveyteen liittyvät parantumiset: tutkittavien kokemana stressi väheni, koettu terveys ja kunto kohentuivat, kuten myös työn kuormituksesta palautuminen. Työhyvinvoinnissa ja toimintakyvyssä tapahtuneet heikentymiset: työlle omistautuminen heikkeni, kuten myös työtyytyväisyys ja itse arvioitu työkyky. Hyvinvoinnissa ja oireistossa tapahtuneet muutokset viittaavat seuraavaan: työn hektisyyteen ja ahdistumiseen liittyvät tekijät vähenivät samalla kun työn vetovoimaisuustekijät myös vähenivät.

Useimmilla matkustavilla työntekijöillä ulkomaan työmatkat vähenivät seurantavuoden aikana, mutta osalla jopa lisääntyivät. Matkojen vähentymisellä tai lisääntymisellä näytti olevan kahdenlaisia vaikutuksia työmatkailijoiden itsensä arvioimana: matkojen vähenemisen arvioitiin vaikuttaneen kielteisesti vuorovaikutukseen ulkomailla olevien työkumppaneiden kanssa, työn tavoitteiden saavuttamiseen ja työtyytyväisyyteen, mutta myönteisesti

yksityiselämään ja omaan hyvinvointiin; matkojen lisääntymisen vaikutukset taas arvioitiin kutakuinkin päinvastaisiksi.

Suosituksset

Matkojen määrän ja matkapäivien määrän lisäksi useat muut matkoihin liittyvät tekijät voivat tutkimustulostemme mukaan lisätä tai vähentää matkojen kuormitusta. Eli matkojen ja matkapäivämäärien lisäksi tai sijaan ulkomaan työmatkojen laatu on merkitsevä matkustavan työntekijän hyvinvoinnin ja terveyden näkökulmasta. Lisäksi näiden tekijöiden merkitys korostuu sitä enemmän, mitä useammin työntekijä matkustaa työssään. Suosittelemme tämän vuoksi huomion kohdistamista niihin tekijöihin, joihin vaikuttamalla voidaan edistää ja tukea matkustavien työntekijöiden hyvinvointia ja terveyttä. Vaikutusmahdollisuudet näihin tekijöihin voivat vaihdella organisaatioittain. Olemme kuitenkin vakuuttuneita siitä, että osaan tekijöistä pitäisi olla mahdollista vaikuttaa. Ohessa muutamia suosituksia:

Vahvistettavia voimavaratekijöitä:

esim.

- vaikutusmahdollisuudet matkoihin (ajankohtiin, määriin, sekä mahdollisuus tarvittaessa kieltäytyä työmatkoista ilman kielteisiä seurauksia)
- matkustusmukavuuden parantaminen mahdollisuuksien mukaan (esim. lounge-käyttömahdollisuus lentokentillä, ihmisystävälliset lentoreitit)
- huomion kiinnittäminen työmatkojen aikaiseen vapaa-aikaan (esim. hotellissa mahdollisuus kuntoilla, työntekijöiden kannustaminen virkistävään ja palautumista edistävään vapaa-aikaan matkoilla)
- matkajärjestelyjen ja säännösten räätälöiminen hyvinvointia tukevaksi (onko esimerkiksi matkalaskun tekemiseen käytettävä järjestelmä käyttäjäystävällinen vai sen käyttäminen liiallista kuormitusta aiheuttavaa)
- terveyttä edistäviin elämäntapoihin kannustaminen

Minimoitava kuormitustekijöitä:

esim.:

- työn sekä työmatkojen ja muun elämän yhteensovittamista helpottavat toimet!

- työn aiheuttamasta kuormituksesta ja matkarasituksesta palautumiseen kohdistettava erityistä huomiota! (ennen matkoja, matkoilla ja matkojen jälkeen)
- matkustajien liiallista työmäärää karsittava (määrän vähentäminen, työpaikkainormien tarkistaminen)
- epäoikeudenmukaisuuden tunne riittämättömäksi koetusta korvauksesta menetetyistä vapaa-ajasta

Tehtävät kullekin vaikuttajalle:

- **Työntekijän vastuu omasta terveydestä:** ravinto, nautintoaineet, kuntoliikunta ja muut harrastukset, kulttuuri, lepo, sosiaaliset suhteet, omien rajojen tunnistaminen
- **Yritys ja henkilöstöhallinto:** työn ja matkustamisen järjestelyn mahdollisuudet, joustot, palautumisaika, matkustamisolosuhteet pitkillä lennoilla, tiedotus haitoista ja niiden ehkäisymahdollisuuksista
- **Työterveyshuolto yhdessä yrityksen kanssa:** matkustustyön terveydellisten riskien tunnistus ja ennaltaehkäisy, tiedotus haitoista ja niiden ehkäisymahdollisuuksista

Lähteet

- Ahola, K., Honkonen, T., Kalimo, R., Nykyri, E., Aromaa, A., & Lönnqvist, J. (2004). Työuupumus Suomessa. Terveys 2000 -tutkimuksen tuloksia. Suomen lääkärilehti, 43, 4109–4113.
- Bergström Casinowsky, G. (2010). Tjänsteresor i människors vardag - om rörlighet, närvaro och frånvaro. Göteborg Studies in Sociology No 43. University of Gothenburg: Department of Sociology. (Haettu: 2.3.2011.) Saatavissa: <https://gupea.ub.gu.se/dspace/handle/2077/22334>.
- Burkholder, J. D., Joines, R., Cunningham-Hill, M., & Xu, B. (2010). Health and well-being factors associated with international business travel. Journal of Travel Medicine, 17 (5), 329–333.
- Carlson, D., Kacmar, K., Wayne, J., & Grzywacz, J. (2000). Construction and validation of a multidimensional measure of work-family conflict. Journal of Vocational Behavior, 56 (2), 249–276.
- Espino, C. M., Sundström, S. M., Frick, H. L., Jacob, M., & Peters, M. (2002). International business travel: impact on families and travellers. Occupational and Environmental Medicine 59, 309–322.
- Hakanen, J. (2009). Työn imun arviointimenetelmä. Työn imu -menetelmän (Utrecht Work Engagement Scale) käyttäminen, validointi ja viitetiedot Suomessa. Helsinki: Työterveyslaitos.
- Helakorpi, S., Laitalainen, E., & Uutela, A. (2010). Suomalaisen aikuisväestön terveyskäyttäytyminen ja terveys, kevät 2009. Raportti 7/2010. Helsinki: Terveystieteiden tutkimuskeskus (THL).
- Härmä, M. (2006). Workhours in relation to work stress, recovery and health. Scand J Work Environ Health, 32(6, special issue), 502–514.
- Härmä, M., & Sallinen, M. (2004). Työperäisten unihäiriöiden yleisyys, merkitys ja vähentämiskeinot. Työ ja ihminen, 18 (3), 136–149.
- Härmä, M. (toim.) (2000). Toimivat ja terveet työajat. Helsinki: Työterveyslaitos.
- Härmä, M., Suvanto, S., & Partinen, M. (1990). Nopeiden aikavyöhykemuutosten vaikutukset lentoemäntien unen pituuteen ja laatuun. Työ ja ihminen, 1 (4), 52–66.
- Härmä, M., Kompier, M. A. J., & Vahtera, J. (2006). Work-related stress and health – risks, mechanisms and countermeasures. Scand J Work Environ Health, 32 (6, special issue), 413–419.

- Hyrkkänen, U., Koroma, J., Muukkonen, H., Ojalehto, M., Rautio, M., & Vartiainen, M. (2011). Mobiilin työn työolojen ja työkuormituksen arviointikonsepti. Turun ammattikorkeakoulun raportteja 103. Turku: Tampereen yliopistopaino Oy.
- Kalimo, R., Hakanen, J., & Toppinen-Tanner, S. (2006). Maslachin yleinen työuupumuksen arviointimenetelmä MBI-GS. Helsinki: Työterveyslaitos.
- Karasek, R., Brisson, C., Kawakami, N., Houtman, I., Bongers, P., & Amick, B. (1998). The Job Content Questionnaire (JCQ): An Instrument for Internationally Comparative Assessments of Psychosocial Job Characteristics. *Journal of Occupational Health Psychology*, 3 (4), 322–355.
- Kinnunen, U., & Mauno, S. (2009) (toim.). Irtiottoja työstä: työkuormituksesta palautumisen psykologia. Tampere: Tampereen Yliopistopaino.
- Liese, B., Mundt, K. A., Dell, L. D., Nagy, L., & Demure, B. (1997). Medical insurance claims associated with international business travel. *Occupational and Environmental Medicine*, 54 (7), 499–503.
- Perkiö-Mäkelä, M., Hirvonen, M., Elo, A-L., Kandolin, I., Kauppinen, K., Kauppinen, T., Ketola, R., Leino, T., Manninen, P., Miettinen, S., Reijula, K., Salminen, S., Toivanen, M., Tuomivaara, S., Vartiala, M., Venäläinen, S., & Viluksela, M. (2010). Työ ja terveys -haastattelututkimus 2009. Taulukkoraportti. Työterveyslaitos. (Haettu 1.3.2011.) Saatavissa: http://www.ttl.fi/fi/verkkokirjat/tyo_ja_terveys_suomessa/Sivut/default.aspx.
- Siegrist, J., & Rödel, A. (2006). Work stress and health risk behavior. *Scand J Work Environ Health*, 32 (6, special issue), 473–481.
- Siltalouppi, M., & Kinnunen, U. (2007). Johtotehtävissä toimivien työn ja perheen yhteensovittaminen: koettu organisaation tuki ja hyvinvointi. *Työ ja Ihminen*, 21 (3), 212–229.
- Sonnentag, S., & Fritz, C. (2007). The Recovery Experience Questionnaire: Development and Validation of a Measure for Assessing Recuperation and Unwinding from Work. *Journal of Occupational Health Psychology*, 12 (3), 204–221.
- Striker, J., Luippold, R. S., Nagy, L., Liese, B., Bigelow, C., & Mundt, K. A. (1999). Risk factors for psychological stress among international business travellers. *Occup Environ Med*, 56, 245–252.
- Suomalaisten matkailu. Tilastokeskus. (haettu: 1.3.2011). Saatavissa: <http://www.tilastokeskus.fi/til/smat>

Tompkins, O. S., Randolph, S. A., & Ostendorf, J. S. (2005). Feature Article: Literature Review. Frequent Flyer Business Travelers. Major Exposure Hazards. AOOHN Journal, 53 (2), 72–83.