



Olli Nevalainen

Valmet Automotiven autotehtaan työntekijät  
Uudessakaupungissa: muuttoliike, pendelöinti ja  
muuttohalukkuus Uuteenkaupunkiin

Maantieteen Pro Gradu -tutkielma

Turku 2020

TURUN YLIOPISTO  
Luonnontieteen ja tekniikan tiedekunta  
Maantieteen ja geologian laitos

NEVALAINEN, OLLI: Valmet Automotiven autotehtaan työntekijät Uudessakaupungissa: muuttoliike, pendelöinti ja muuttohalukkuus Uuteenkaupunkiin

Pro gradu -tutkielma, 91 s., 4 liite s.  
Laajuus 40 op, Maantiede  
Ohjaajat: Jussi S. Jauhiainen, Johanna Hautala, Leena Arvela-Hellén  
Marraskuu 2020

---

Uusikaupunki on vajaan 16 000 asukkaan pieni teollisuuspaikkakunta Suomen länsirannikolla. Pienestä kaupungista on uutisoitu paljon viime vuosina, kun kaupungissa sijaitseva Valmet Automotiven autotehdas on rekrytoinut tuhansia uusia työntekijöitä. Tässä tutkimuksessa selvitetään autotehtaan työntekijöiden asumisen tarpeita Uudessakaupungissa ja kiinnostaisiko heitä muuttaa muista kunnista Uuteenkaupunkiin. Muuttoaikeiden ja asumisen tarpeiden lisäksi selvitetään, millaisia palveluja pendelöivät autotehtaan työntekijät Uudessakaupungissa käyttävät, mitä palveluita kaupunkiin toivotaan ja antaisiko joidenkin palvelujen olemassaolo mahdollisesti syyn pendelöivälle työntekijälle harkita muuttoa Uuteenkaupunkiin. Lisäksi selvitetään Uudenkaupungin vahvuuksia ja heikkouksia muuttajan näkökulmasta. Aineisto kerättiin sähköisenä kyselynä, johon vastasi 271 autotehtaan työntekijää. Analyysit tehtiin tilasto- ja paikkatietomenetelmin sekä sisällönanalyysillä.

Eniten autotehtaan työntekijöitä pendelöi Uuteenkaupunkiin Turun seudulta, Raumalta sekä Laitilasta. Pääasiassa työntekijät tulevat Vakka-Suomen seutukunnan alueelta, sekä lähialueen suurista kaupungeista ja niiden ympäristöstä. Muuttohalukkuus kaupunkiin on tutkimusten tulosten mukaan merkittävää. 44 prosenttia tähän tutkimukseen vastanneista autotehtaan ulkopaikkakuntalaisista työntekijöistä on kiinnostuneita muuttamaan Uuteenkaupunkiin. Asumismuotona heillä korostui erityisesti omakotiasuminen esikaupunkialueella. Uusikaupunkilaisilla vastaajilla korostui keskusta-asumisen suosio, rivitaloasuminen ja palveluiden sekä työpaikan läheisyys.

Uudenkaupungin palveluiden käyttö on työmatkapendelöijillä suosittua. Vain joka neljäs autotehtaan ulkopaikkakuntalainen työntekijä ei käytä Uudenkaupungin palveluita. Vastaamalla muuttohalukkaiden toiveisiin autotehtaan työntekijöitä voitaisiin houkuttaa asukkaiksi Uuteenkaupunkiin ja kaupunki hyötyisi heistä pendelöivää työntekijää enemmän.

---

Asiasanat: Muuttoliike, Pendelöinti, Valmet Automotive, Uusikaupunki

*Turun yliopiston laaturjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.*

UNIVERSITY OF TURKU  
Faculty of Science and Engineering  
Department of Geography and Geology

NEVALAINEN, OLLI: Valmet Automotive's car factoryworkers in the city of Uusikaupunki:  
Migration, commuting and willingness to migrate to Uusikaupunki

Master's thesis, 91 pp., 4 appendix pp.

40 ECTS, Geography

Supervisors: Jussi S. Jauhiainen, Johanna Hautala, Leena Arvela-Hellén

November 2020

---

The city of Uusikaupunki is a small industrial town located in the west coast of Finland. Small town has made to the spotlight a lot in recent years, when Valmet Automotive's car factory, located in the city has started to recruit thousands of new workers. This research focuses on car factoryworker's housing needs and would they be interested in moving from other municipalities to Uusikaupunki. Research examines also the need of services in the city, what kind of services commuting workers use in Uusikaupunki, what services they would like to have in the city and would the existence of some service give them the reason to consider moving to Uusikaupunki. This research also focuses on finding Uusikaupunki's pros and cons in the viewpoint of a possible mover. Data was collected from car factory via electrical survey, which had 271 answers. Results will be analyzed using statistical, GIS and qualitative methods.

Most commuters come to Uusikaupunki from cities of Turku, Rauma and municipality of Laitila. Most workers come from the subregion of Vakka-Suomi. Many commuters also come from big cities and from municipalities surrounding big cities. Willingness to move to Uusikaupunki is popular among factory workers with 44 percent of them willing to consider it. They are most interested in detached houses in the suburbs. Factory workers living in Uusikaupunki emphasized on living in the city center near the car factory and services.

Factory workers use high variety of services in Uusikaupunki. Only one fourth doesn't use services at all in Uusikaupunki. By answering the service needs of car factory workers willing to possibly move to Uusikaupunki the city could maybe attract them to move to Uusikaupunki and could benefit from them further in comparison to commuting car factoryworkers.

---

Key words: Migration, Commuting, Valmet Automotive, Uusikaupunki,

*The originality of this thesis has been checked in accordance with the University of Turku quality assurance system using the Turnitin OriginalityCheck service.*

# Sisällysluettelo

<b>1. Johdanto .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Valmet Automotive ja Uusikaupunki .....</b>	<b>4</b>
2.1 Valmet Automotive.....	4
2.2 Uudenkaupungin nousut ja laskut .....	5
<b>3. Teoreettinen viitekehys .....</b>	<b>9</b>
3.1 Muuttoliike.....	9
3.1.1 Muuttoliike Suomessa.....	12
3.2 Asumispreferenssit .....	16
3.3 Pendelöinti .....	19
<b>4. Aineistot ja menetelmät.....</b>	<b>22</b>
4.1 Kyselyaineisto Valmet Automotiven työntekijöille.....	22
4.1.1 Kyselyaineiston tausta ja puutteellisuus .....	23
4.2 Tilastomenetelmät.....	24
4.3 Sisällönanalyysi.....	25
4.4 Paikkatietomenetelmät, Paavo-postinumeroaineisto ja kuntien avainluvut – aineisto.....	25
<b>5. Tulokset .....</b>	<b>26</b>
5.1 Valmet Automotiven työntekijät taustamuuttujien ja asumisen näkökulmista .....	26
5.2 Muutosta kiinnostuneet ulkopaikkakuntalaiset työntekijät .....	44
5.3 Valmet Automotiven uusikaupunkilaisten työntekijöiden asumisen toiveet .....	57
5.4 Valmet Automotiven työntekijöiden palvelujen toiveet Uudessakaupungissa .....	64
5.5 Uudenkaupungin vahvuudet ja heikkoudet muuttajan näkökulmasta .....	68
5.6 Pendelöinti ja sen merkitys kaupungille .....	73
5.6.1 Pendelöijästä asukkaaksi? .....	76
<b>6. Tuloksien tarkastelu.....</b>	<b>79</b>
6.1 Muuttohalukkaat työntekijät ja palvelujen toiveet Uudessakaupungissa .....	79
6.2 Uusikaupunkilaisten asumisen ja palvelujen toiveet.....	82
6.3 Muuttajien houkuttelu.....	83
<b>7. Johtopäätökset.....</b>	<b>85</b>
<b>Kiitokset.....</b>	<b>86</b>
<b>Kirjallisuus .....</b>	<b>87</b>
<b>Liitteet.....</b>	<b>91</b>

# 1. Johdanto

Uusikaupunki on ollut sen teollistumisen jälkeen malliesimerkki suomalaisesta vientiteollisuuteen keskittyneestä kaupungista, joka on erittäin altis maailmantalouden heilahduksille. Valmet Automotiven tehdas Uudessakaupungissa ja autoteollisuus yleensä on teollisuuden alana erityisen herkkä talouden heilahduksille. Lamakauden alkaessa monet kuluttajat siirtävät suuria hankintoja, kuten uuden auton hankintaa myöhemmäksi, jolloin talouden suhdannenäkymät voisivat olla paremmat ja oma talous vakaammalla pohjalla. Monille auton hankinta kulutushyödykkeenä on suuri päätös. Erityisesti silloin, kun omaan tulotason kehitykseen ei luoteta ja epävarmuuden kasvaessa suuret hankinnat jätetään usein tekemättä. Mahdollisen työttömyyden uhatessa ihmiset pyrkivät säästämään rahaa ”pahan päivän varalle”, ja suurten investointien, kuten auton oston, tekemistä siirretään myöhemmäksi ja autojen kysyntä laskee. Tästä esimerkkinä ovat koronapandemiasta seuranneet lomautukset autotehtaalla, jolloin noin tuhat työntekijää lomautettiin autojen kysynnän laskiessa (Valmet Automotive 2020).

Nousukauden koittaessa Uudessakaupungissa nähdään usein nopeaa nousua ja työvoiman tarve kasvaa. Näin kävi Uudessakaupungissa historiallisesti 80-luvulla, jolloin kaupungissa valmistettiin suuri määrä Saab-merkkisiä henkilöautoja niin kotimaan kuin ulkomaisten markkinoille. Samanlainen ilmiö koettiin, kun autotehdas sai Mercedes-Benz sopimuksen loppuvuodesta 2013, joka aiheutti suuren työvoiman tarpeen kaupungissa. Vaikka nousu -ja laskukaudet ovat kaupungissa vaihdelleet, Valmet Automotiven autotehdas on pysynyt kaupungissa jo vuosikymmeniä. Vuodesta 1968 Suomen ainoa autotehdas on valmistanut autoja globaaleille markkinoille nousu- ja laskukausien vaihdellessa. Autotehdas on historiansa aikana selvinnyt 70-luvun öljykriisistä, 90-luvun lamasta Suomessa sekä globaalista 2010-luvun lamasta. Viimeisin lama päättyi muutamaan nousuvuoteen 2015 alkaen, kunnes globaali koronapandemia alkuvuodesta 2020 syöksi globaalien talouden jälleen seuraavaan laskukauteen. Vaikka autotehtaalla on toteutettu lomautuksia jo loppuvuodesta 2019 ja niitä jatkettiin vuonna 2020, on autotehdas ja Uusikaupunki niitä kokenut ennenkin, eivätkä ne ole kaupungille tai autotehtaalle sinällään uusia ongelmia (Arvela-Hellén 2018a).

Lama- ja nousukausien vaihteluista koituu suuria haasteita kaupunkisuunnittelulle. Ennustettavaan kehitykseen on hitaasti tapahtuvassa kaupunkisuunnittelussa helppo varautua. Nopeisiin, vuosi- tai jopa neljännesvuosien sykleissä tapahtuviin talouden heilahduksiin puolestaan ei. Nopeat heilahdukset heijastelevat kaupungin talouteen, väestöön, asuntotilanteeseen ja palvelujen tarpeeseen tavalla, johon on erittäin vaikea varautua. Tarpeet esimerkiksi asuntomarkkinoilla voivat vaihdella kaupungissa autotehtaan rekrytointien mukana vuodesta toiseen joko nostaen tai laskien kysyntää nopealla tahdilla (Arvela-Hellén 2018a).

1990-luvulta alkanut kaupunkisuunnittelun kehitys on siirtänyt 2000-luvulla suunnittelun yksinkertaisista fyysisistä rakenteista monimuotoisempaan integroituun ja strategiseen lähestymistapaan. Healeyn (2007) mukaan erityisesti kaupunkien kiristynyt kilpailu taloudellisilla mittareilla on 2000-luvulla korostanut erityisesti taloudellisten mittarien vaikutusta kaupunkisuunnitteluun. Erityisesti 2010-luvulla on vahvistunut käsitys, jonka mukaan kaupunkisuunnittelun olisi palveltava taloudellista kehitystä (Kuçi ym. 2016). Toisinaan suunnittelun hitaus nähdään esteenä taloudelliselle kehitykselle. Suunnitteluprosessi vie aikaa eikä se kykene reagoimaan talouden nopeisiin heilahduksiin. Kuçin ym. (2016) mukaan kaupunkisuunnittelun tulisikin pyrkiä ohjailemaan, ei hallitsemaan taloudellista kehitystä.

Kuitenkin talouden heilahteluille alttiit, usein yhden teollisuusalan ympärille rakentuneet kaupungit, kärsivät erityisesti talouden lasku- ja nousukausien vaihteluista. Asuntoja jää tyhjilleen kaupunkiin työn perässä muuttaneiden uusien asukkaiden hakeutuessa uuteen, usein suurempaan kaupunkiin parempien työmahdollisuuksien perässä. Taloudellinen kehitys asettaakin näin ollen kaupunkisuunnittelulle suuria haasteita erityisesti yhden suuren teollisen työnantajan työpaikkojen varaan rakentuneissa kaupungeissa, joihin se ei aina kykene hitautensa vuoksi vastaamaan (Aro 2007, Kuçi ym. 2016).

Gradun aihe alkoi muotoutua graduntekijälle hänen työskennellessään Uudenkaupungin kaupungin kaupunkisuunnitteluosastolla kesätyöntekijänä vuonna 2018, jolloin Valmet Automotiven autotehtaan massarekrytoinnit olivat käynnissä. Kaupungissa oli nopeasti pulaa asunnoista, ja asuntopulaa ratkaisemaan alettiin kaupunkiin rakentaa parakkikyliä helpottamaan autotehtaan rekrytointeja ja tarjoamaan uusille työntekijöille nopean aikataulun asuntoja, jotta työt autotehtaalla voidaan aloittaa mahdollisimman nopeasti. Uudenkaupungin kaupunkisuunnittelussa kiinnostuttiin uusista tulijoista. Esimerkiksi heidän asumisen tarpeensa, tulevaisuuden

suunnitelmansa ja taustansa ovat sellaisia tekijöitä, joista tietoa keräämällä voitaisiin mahdollisesti paremmin ennustaa tulevaisuuden asumisen ja palvelujen tarpeita Uudessakaupungissa. Myös heidän maantieteellinen sijoittumisensa kiinnostaa, mihin työntekijät ovat asettuneet asumaan, mistä he kulkevat töihin Uuteenkaupunkiin ja erityisesti kiinnostaisiko heitä mahdollisesti muutto Uuteenkaupunkiin.

Aikaisempaa tutkimusta aiheesta Uudessakaupungissa ei ole tehty. Gradun tekijä ei löytänyt samaa aihepiiriä käsitteleviä suomalaisia tutkimuksia tutustuessaan aikaisemmin tehtyihin, yhden suureen työllistäjän rekrytointeihin keskittyviin tutkimuksiin. Useissa suomalaisissa muuttoliiketutkimuksissa käsitellään alueen elinkeinoelämää tai muuttoliikettä kokonaisuutena (esim. Jääskeläinen ym. 2006, Portin 2018, Karhu 2010). Suurta työnantajaa käsitteleviä tutkimuksia tehdään lähinnä irtisanomisten tapahtuessa, muttei rekrytointivaiheessa (esim. Pirvola 2014). Voidaan varmasti sanoa, että Uuttakaupunkia ja Valmet Automotiven autotehdasta käsittelevää, rekrytointivaiheeseen keskittyvää, muuttoliiketutkimusta ei ole aikaisemmin tehty.

Tutkimuksessa selvitetään, millaisia asumisen tarpeita Valmet Automotiven työntekijöillä on. Esimerkiksi selvitetään asuntojen sopivaa hinta- ja vuokratasoa, ja mikä on Uuteenkaupunkiin haluttavan asumisen laatu. Halutaanko kaupunkiin esimerkiksi omakotitaloja vai kerrostaloja ja olisivatko haluttavat asunnot vuokra- vai omistusasuntoja. Lisäksi selvitetään, millaisessa ympäristössä Uudessakaupungissa asuminen erityisesti kiinnostaa, esimerkiksi maalla, esikaupungissa vai kaupungissa.

Tutkimuksessa selvitetään lisäksi muilta paikkakunnilta Uuteenkaupunkiin pendelöivien työntekijöiden kiinnostusta muuttaa Uuteenkaupunkiin ja pohditaan keinoja, joilla kaupunki voisi mahdollisesti houkuttaa heitä kaupunkiin asukkaiksi. Lisäksi selvitetään työntekijöiden palvelujen käyttöä Uudessakaupungissa, mitä työntekijät jo nyt käyttävät, mikä on pendelöivien työntekijöiden merkitys palvelujen käyttäjinä ja miten Uudenkaupungin palveluita voitaisiin parantaa. Lopuksi pohditaan Uudenkaupungin vahvuuksia ja heikkouksia muuttajan näkökulmasta sekä arvioidaan uusikaupunkilaisten työntekijöiden sitoutumista kotikaupunkiinsa. Tavoitteiden perusteella voidaan luoda seuraavat tutkimuskysymykset:

- 1) Millaista asumista ja palveluita Valmet Automotiven työntekijät Uuteenkaupunkiin toivovat?
- 2) Keitä ovat Uuteenkaupunkiin muuttoa harkitsevat työntekijät?
- 3) Millä keinoin Uusikaupunki voisi houkutella muista kunnista Valmet Automotivelle pendelöiviä muiden kuntien asukkaita Uuteenkaupunkiin asukkaiksi?

## 2. Valmet Automotive ja Uusikaupunki

### 2.1 Valmet Automotive

Valmet Automotive on useassa maassa toimiva autojen valmistukseen keskittyvä teknologia-alan konserni. Yhtiöllä on autonvalmistuksen lisäksi suunnittelupalveluita Suomessa ja Saksassa. Yhtiöllä on lisäksi toimipaikkoja Espanjassa ja Puolassa. Yhtiön henkilöstö keskittyy kuitenkin Suomeen, jossa sillä on noin 5000 työntekijää. Yhtiön pääomistajana ovat suomalaiset Tesi eli Suomen Teollisuussijoitus, (39 %), joka on Suomen valtion sijoitusyhtiö, ja Pontos Group (39 %), sijoitusyhtiö, joka toimii Suomen lisäksi Baltian maissa ja Venäjällä. Lisäksi omistusta on kiinalaisella Contemporary Amperex Technology Limitedillä (22 %). Konserni työllistää yhteensä noin 6000 työntekijää (Valmet Automotive 2018, 2020).

Valmet Automotiven autotehtaalla on ollut suuri merkitys Uudellekaupungille ja lähialueille koko sen historiansa ajan. Vuonna 1968 perustettu autotehdas alkoi heti perustamisvuonnaan houkutella väkeä Uuteenkaupunkiin ympäri Suomea (Valmet Automotive 2020). Alun perin Saab-henkilöautoja valmistanut tehdas on vuosien varrella kokenut monia nousuja ja laskuja, kuten vuonna 1992, jolloin tehtaalta lomautettiin 1100 työntekijää (Valmet Automotive 2018). Vuodesta 2013 eteenpäin tehtaalla on eletty nousukautta. Vuonna 2013 Valmet Automotive teki sopimuksen Mercedes-Benz A-sarjan valmistuksesta, jonka jälkeen tehtaalla on aloitettu suuret rekrytointikampanjat. Vuoden 2017 aikana tehtaalle rekrytoitiin yli 2000 työntekijää ja vuoden 2018 aikana rekrytointeja on tarkoitus jatkaa 1000 uudella rekrytoinnilla. Vuonna 2017 alkanut Mercedes-Benz GLC-mallin valmistus on lisännyt entisestään työvoiman tarvetta Uudenkaupungin autotehtaalla. GLC-mallin valmistamista edelsi Suomen suurimman, yli 300 robotin hitsaamon, rakentaminen autotehtaalle. Tehtaalla työskenteli vuoden 2019 lopussa noin



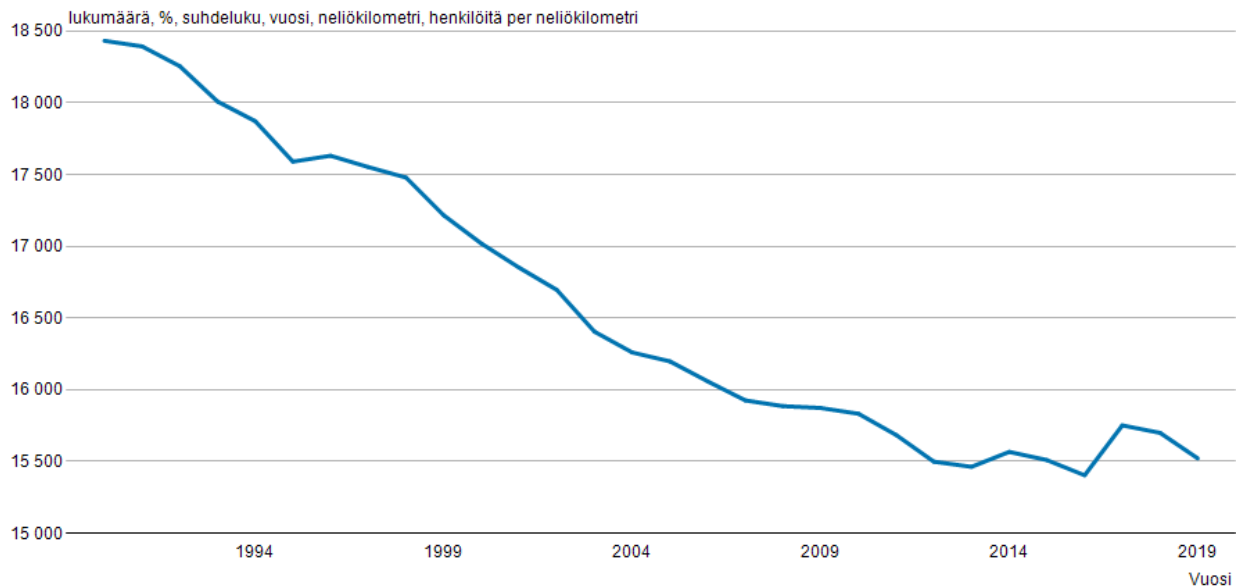
4500 työntekijää, mikä tekee Valmet Automotiven autotehtaasta Suomen työllistävyysvaikutuksiltaan suurimman tehtaan (Valmet Automotive 2020).

Toisaalta tehtaan historiallisen suuret rekrytoinnit ajoittuvat ajalle, jolloin globaali talous on nousussa. A-sarjan valmistuksen ja uuden katumaasturi GLC-mallin valmistuksen sopimusyksityiskohdat ovat salaisia, eikä niiden jatkuvuudesta siis ole julkisuudessa tarkkaa tietoa. Tarkasti tiedetään vain, että GLC-sopimus vastaa A-sarjan sopimusta (BMI Research 2018). Vuoden 2020 aikana tehtaalla ovat alkaneet YT-neuvottelut, joiden tuloksena lomautettiin yli 1000 työntekijää heinäkuussa 2020 (Valmet Automotive 2020). Lomautusten taustalla on autotehtaan vähentyneet tuotantomäärät, jotka johtuvat globaalin talouden hidastumisesta, johon suurimpana syynä on koronaviruksen leviämisen estämisestä aiheutuneet negatiiviset vaikutukset koko globaaliin talouteen ja näin myös automarkkinoihin.

## 2.2 Uudenkaupungin nousut ja laskut

Uusikaupunki perustettiin vuonna 1617. Kaupunki oli pitkään maaseutumainen rannikkokaupunki, jossa oli vuonna 1870 noin 3300 asukasta. Uudenkaupungin nopea kasvu ja teollistuminen alkoivat 1960-luvulla, jolloin kaupunkiin perustettiin Uudenkaupungin telakka, lannoitetehtas Rikkihappo, myöhemmin Kemira ja nykyisin Yara, sekä Valmet Automotiven autotehdas, jotka mullistivat pikkukaupungin nopeassa ajassa. Kaupungin asukkaista teollisuudessa työskentelevien määrä nousi nopeasti. Kaupunkiin tarvittiin nopeasti tuhansia uusia teollisuuden työntekijöitä ja heille palveluita ja asuntoja (Lavonen 2012). Aluerakentamissopimuksella rakennettiin yritysten ja kaupungin yhteistyönä useita kerros- ja rivitaloalueita. Yhteensä pelkästään kaupungin ja autotehtaan omistuksella oli noin 1500 vuokra-asuntoa. Yhteensä vuosien 1960-1989 aikana rakennettiin 6135 asuntoa, nykyisin noin 70 prosenttia asuntokannasta. Samalla työvoimaa houkuteltiin 1980-luvulla valtakunnallisella kampanjalla, *Uusi elämä Uudessakaupungissa*. Lähes koko kaupungin kasvu perustui kolmen suuren kaupungissa toimivan yrityksen työpaikkojen kasvuun. Asuntotuotanto pysyi tuolloin eri tahojen yhteistyön ansiosta hyvin kasvun mukana (Arvela- Hellén 2018a).

## Uudenkaupungin väestö 1990-2019

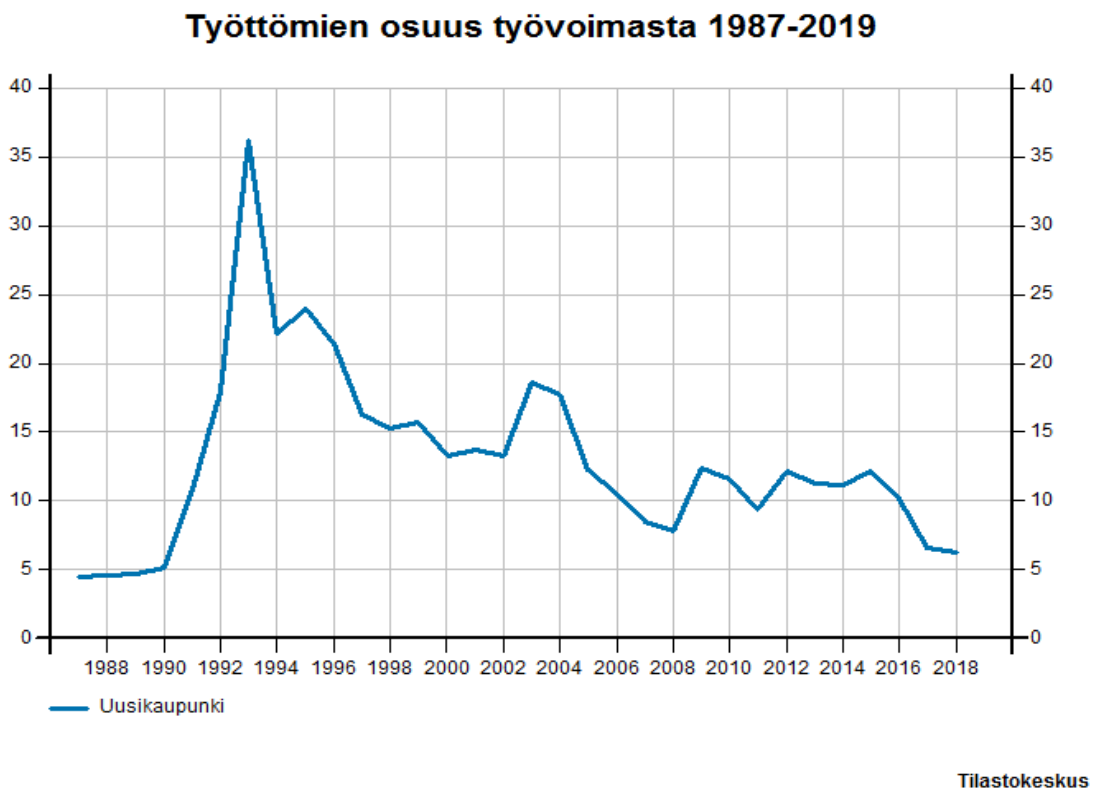


Kuva 1. Uudenkaupungin väestö 1990-2019. (Tilastokeskus 2020a).

90-luvun laman aikoihin syksyllä 1992 Valmet Automotiven autotehtaalla lopetettiin yllättäen Opel Calibran tuotanto. Muutamassa kuukaudessa kaupungista katosi 2000 työpaikkaa (Kuva 2). Työttömyysaste nousi hetkellisesti yli 35 prosenttiin. Työttömyyden kasvaessa väkiluku väheni joka vuosi, ja kymmenessä vuodessa kaupunki menetti noin 2000 asukasta (Kuva 1). Samalla asuntoja jäi tyhjilleen. Kaupungissa aloitettiin toimet elinkeinoelämän monipuolistamiseksi. Se on vuosien myötä hiljalleen toteutunut, mutta kaupunki on edelleen erittäin riippuvainen suurista teollisista työnantajista (Arvela-Hellén 2018a, Lavonen 2012).

Autotehtaan vuoden 2016 rekrytointien myötä kaupungin vuokra-asunnot ovat jälleen täyttyneet ja kaupunkiin syntyi asuntopula. Samalla alueen naapurikunnat, kuten Laitila, ja suuremmat kaupungit, kuten Rauma, Pori ja Turku, ovat hyötäneet autotehtaan menestyksestä ja houkutelleet tehtaan työntekijöitä asukkaiksi. Samalla suurten kaupunkien työllisyysaste on noussut, kun monet kaupungeissa asuvat työttömät ovat löytäneet työpaikan autotehtaalta. Iso osa autotehtaalle palkatuista työntekijöistä onkin muista kunnista Uuteenkaupunkiin töihin tulevia työmatkapedelöijä, eivätkä suuret rekrytoinnit ole heijastuneet suurena muuttovirtana kaupungin

toivomalla tavalla. Uudenkaupungin asuntojen vuokrat ovat nousseet kasvaneen kysynnän myötä nopeasti. Kaupungissa on kesäkuussa 2018 vuokra-asuntoja rakenteilla noin sata, omistusasuntojen rakentaminen on vasta käynnistymässä. Lähes kaikki asemakaavoitetut rivi- ja kerrostalotontit Uudenkaupungin keskusta-alueelta on varattu, mutta rakentaminen ei ole lähtenyt tilanteen vaativalla nopeudella käyntiin. Sijoittajat suhtautuvat edelleen epäilevästi Uudenkaupungin kasvuun (Arvela-Hellén 2018a).



Kuva 2. Uudenkaupungin työttömyysaste 1987-2019. (Tilastokeskus 2020b)

Uusikaupunki on kehittynyt ja taantunut 1960-luvulta lähtien suurten teollisuuslaitosten nousujen ja laskujen mukaan. Samalla kaupunki on suurten vientiin keskittyvien teollisuuslaitosten myötä sitoutunut vahvasti globaaliin maailmantalouteen, jonka heilahtelut nousuineen ja laskuineen heijastuvat Uuteenkaupunkiin vahvemmin kuin moniin muihin suomalaisiin kaupunkeihin keskimäärin. Kaupungin teollisuusyritykset, kuten autoja valmistava Valmet Automotive ja maataloustuotteisiin keskittynyt Yara, ovat luonteeltaan vientiin keskittyviä monikansallisia yrityksiä, joiden tuotteiden kysyntä vaihtelee suuresti globaalin talouden mukana.

Maailmantalouden nousuaikoina kaupungin teollisuuslaitosten tuotannot kasvavat, joka johtaa usein uusien työntekijöiden rekrytointitarpeeseen, jolloin kaupungin väkiluku kasvaa. Toisaalta laskuaikoina työntekijöitä irtisanotaan, ihmiset muuttavat pois ja kaupungin väkiluku vähenee. Epävarmuutta lisää autotehtaan valmistussopimusten yksityiskohtien salassapito, eli kaupunki tai tehtaalle töihin tuleva uusi työntekijä ei voi etukäteen tietää, kuinka pitkälle ajalle työntekijöitä tehtaalla tarvitaan. Pitkän aikavälin kaupunkisuunnittelulle nousukausien ja lama-aikojen nopea vaihtelu asettaa oman haasteensa.

Muita globaalin talouden heilahteluille alttiita teollisuuspaikkakuntia löytyy Suomesta muutamia. Esimerkiksi paperiteollisuuden ympärille kehittynyt teollisuuspaikkakunta Varkaus, joka on taantunut paperin kysynnän laskun ja yritysten keskittämistoimenpiteiden seurauksena (Jääskeläinen ym. 2006). Varkaudessa teollisuus on kuitenkin monipuolisempaa, ja se on keskittynyt myös korkean teknologian aloille, kuten teollisuusautomaatioon. Monipuolisempi teollinen pohja helpottaa nousu- ja laskukausien mukanaan tuomia ilmiöitä kuten nopeita väestön ja asuntojen kysynnän muutoksia. Toisaalta myös muuttovirtoihin kohdistuneet muutokset ovat vaikuttaneet väestörakenteen muutokseen. Timo Aron ym. (2019) mukaan 1970-luvulta alkanut muutos keskittää väestöä entistä vahvemmin yliopistokaupunkeihin, jotka houkuttelevat väestöä työn lisäksi positiivisilla mielikuvilla ja näyttäytyvät mielellään ”kehityksen vetureina” ja ”talouden moottoreina”.

Uusikaupunki on eräänlainen poikkeus. Kaupungin suuret rekrytoinnit katkaisivat pitkään jatkuneen väestön vähenemisen, mutta vain hetkeksi (Kuva 1). Väestön väheneminen on jatkunut taas vuodesta 2019 ja on jatkunut laskusuuntaisena vuoden 2020 aikana. Väestönkehitys on ollut päinvastaista siihen mitä odotettiin. Autotehtaan suurien rekrytointien myötä Uuteenkaupunkiin odotettiin toteutunutta muuttomäärää enemmän asukkaita (Arvela-Hellén 2018b). Suuren muuttoaalton toteutumatta jääminen voisi olla merkki siitä, etteivät töihin tulijat pidä työtä autotehtaalla pitkän aikavälin ratkaisuna. He tarttuivat tilaisuuteen, kun töitä on tarjolla. Muuttohaluttomuutta voi pitää merkinä myös siitä, ettei muutto töiden perässä uudelle paikkakunnalle monia kiinnosta. Samalla pendelöinti autotehtaalle on lisääntynyt huomattavasti rekrytointien myötä, eivätkä työntekijät ole muuttaneet kaupunkiin siinä määrin mitä kaupungilla toivottiin (Arvela-Hellén 2018b). Vuoden 2020 aikana alkaneet globaalin koronapandemian

estotoimet ovat vaikuttaneet osaltaan myös autotehtaaseen. Tehtaalta lomautettiin kesäkuussa 2020 noin 1000 työntekijää globaalien kysynnän vähentyessä.

## 3. Teoreettinen viitekehys

### 3.1 Muuttoliike

Muuttoliikkeellä tarkoitetaan väestön siirtymistä maantieteelliseltä alueelta toiselle. Muuttoliike voi olla seurausta eri syistä. Joissain tapauksissa esimerkiksi paremmat taloudelliset mahdollisuudet voivat olla syynä muutolle, toisissa tapauksissa muutto on pakotettua esimerkiksi sodan, poliittisen konfliktin tai luonnonmullistuksen aiheuttamaa ihmisten siirtymistä alueelta toiselle (Stutz 2006: 302). Stutz (2006: 303) ja Fabritius ym. (2003) mukaan muuton eri syyt voidaan jakaa kahteen luokkaan, työntäviin ja vetäviin tekijöihin. Työntävät tekijät ovat ilmiöitä, jotka työntävät ihmisiä toiselle alueelle ja ovat usein yksilön kannalta negatiivisia. Usein heidän nykyisessä asuinpaikassaan elämäntilanne on epätydyttävä, elämän edellytykset ovat rajalliset tai elämäntilanne voi olla jopa vaarallinen esimerkiksi sodan tai luonnonkatastrofin vuoksi. Vetäviä tekijöitä ovat erilaiset toisille alueille houkutus aiheuttavat muuttajat, esimerkiksi paremmat työmahdollisuudet, palkkataso, opiskelumahdollisuudet, lähtöaluetta paremmat palvelut tai perhe (Skeldon 2008).

Aro ym. (2019) määrittelee muuttoliikkeeseen vaikuttavat tekijät mikro- ja makrotason tekijöihin. Mikrotason tekijöitä, jotka vaikuttavat yksilön muuttoalttiuteen, ovat muuttajan ikä, tulotaso, sukupuoli, kotitalouden rakenne, työmarkkina-asema sekä muut yksilölliset tekijät. Makrotason tekijöitä ovat asumisen hinta, asuntojen saatavuus, asuntomarkkinoiden toimivuus, saavutettavuus, alueen asukasluku, alueen väestötiheys ja esimerkiksi työttömyysaste ja BKT.

Ikää pidetään yhtenä muuttoalttiutta parhaiten kuvaavana indikaattorina. Länsimaissa muuttojen määrät kohoavat merkittävästi yli 15-vuotiailla ja saavuttavat huippunsa ikäluokassa 20-24-vuotiaat alentuen tämän jälkeen asteittain (Aro ym. 2019). Koulutustaso on iän ohella yksi muuttoalttiuteen vahvimmin vaikuttavista tekijöistä. Mitä korkeampi koulutustaso, sitä todennäköisempää on henkilön muutto alueelta toiselle. Etenkin korkeasti koulutetut nuoret ovat

alittiin muuttamaan (Aro ym. 2019). Korkeampi tulotaso lisää niin ikään muuttoalittiutta muuttaa toiselle paikkakunnalle. Toisaalta kotimaisessa tutkimuskirjallisuudessa on päästy myös toisenlaisiin tuloksiin, joissa tuloilla ei vaikuttanut olevan suurta merkitystä henkilöiden muuttoalittiuteen (Ristilä & Ovaskainen 2001). On lisäksi havaittu, että kotitalouden tulorakenne vaikuttaa muuttoalittiuteen. Kahden aikuisen yhtä suuret tulot laskevat muuttoalittiutta. Toisaalta taloudessa, joissa toinen aikuinen tienaa selvästi enemmän toinen aikuinen, nosti talouden muuttoalittiutta (Jauhiainen 2010). Sukupuolella vaikuttaa niin ikään olevan keskeinen rooli muuttoalittiutta mitattaessa. Toisaalta eri tutkimuksissa sukupuolen rooli on suhteellisen kiistanalainen, joissa osassa sukupuolella näyttää olevan merkitystä muuttoalittiuteen, toisissa se ei ole erityisen merkitsevä (Aro ym. 2019). Voidaan kuitenkin todeta, että naiset ovat useimmissa tutkimuksissa muuttoalittiimpia kuin miehet.

Kotitalouden rakenteella on myös vaikutusta muuttoalittiuteen. Mikäli kotitaloudessa on pieniä lapsia, muuttoalittius laskee (Aro ym. 2019). Havaintoa on selitetty lisäkustannuksilla, joita muutto lapsen tai lasten kanssa aiheuttaisi (Eliasson ym. 2012). Puolison kanssa asumisesta on eriäviä näkemyksiä eri tutkimuksissa. Jauhiaisen (2010) tutkimuksen mukaan avo- tai avioliitto ei vaikuta muuttoalittiuteen, mutta kansainvälisessä tutkimuskirjallisuudessa sillä on todettu olevan merkitystä (Van Ham ym. 2001). Omistusasumisella on myös todettu olevan selvä vaikutus muuttoalittiuteen. Mikäli henkilö asuu omistamassaan asunnossa, on huomattavasti epätodennäköisempää, että hän muuttaa alueelta (Aro ym. 2019).

Makrotason muuttotekijöistä asumisen hintataso vaikuttaa muuttoliikkeeseen voimakkaasti. Asumisen hinta voi joko laskea tai nostaa muuttohalukkuutta. Kun ihmisiä muuttaa uudelle alueelle paljon, asuntojen hinnat nousevat, joka laskee muuttohalukkuutta. Toisaalta mikäli henkilö muuttaa jo valmiiksi kalliilta asuinalueelta toiselle kalliille asuinalueelle, hintatasolla ei vaikuttanut olevan merkittävää vaikutusta muuttohalukkuuteen (Aro ym. 2019). Toisaalta asumisen korkeat kustannukset voivat vaikuttaa esimerkiksi lapsiperheiden muuttohalukkuuteen, jotka hakeutuvat herkemmin halvemmille alueille kauemmas korkean hinnan alueista, esimerkiksi maaseudulle (Myrskylä 2008).

Alueen asukasluvulla ja väestötiheydellä on myös havaittu olevan vaikutusta muuttoliikkeeseen. Muuttoliike kunnasta pois päin vähenee, mitä suurempi kunta väkiluvultaan on. Toisaalta havaittiin, että mitä kaupunkimaisempi alue on, sitä houkuttelevampi kohde se on kunnan

ulkopuolelta tulijoille muuttaa. Samalla maaseutumaisuus nosti asukkaiden muuttoalttiutta sekä maaseudun sisäisiin muuttoihin että seudun ulkopuolelle muuttoon. Suuremmalta kaupunkiseudulta muutetaan siis harvemmin pieniin maaseutumaisiin kuntiin, mutta maaseutumaisista kunnista muutetaan innokkaasti kaupunkimaisiin kuntiin (Aro ym. 2019).

Greenwoodin (2014: 7) ja Eliassonin ym. (2003) mukaan yksi tärkeimpiä vapaaehtoisen muuttoliikkeen työntäviä tekijöitä on korkea työttömyys. Korkea työttömyys työntää ihmisiä muuttamaan, ja vähentää muuttohalukkuutta korkean työttömyyden alueelle. Työllisyystilanne toimii päinvastaisesti alueilla, joissa työllisyystilanne on hyvä eli se houkuttelee alueelle uutta väestöä ja vähentää samalla lähtömuuttoa alueelta. Muuttoliikkeen ja työttömyyden välillä nähtiin yhteyksiä tutkimuksissa jo kahdeksankymmentä vuotta sitten, jolloin muuttovoiton ja matalan työttömyyden sekä muuttotappion ja korkean työttömyyden alueiden välillä havaittiin yhteys (Makower ym. 1939 sit. Greenwood 2014: 7). Sama yhteys on Greenwoodin (2014: 8) mukaan voimassa nykyisin. Toisaalta työttömyydellä on myös havaittu olevan muuttohalukkuutta laskeva vaikutus, jolloin pitkittynyt työttömyys ja köyhyys hankaloittavat muuttamista uudelle alueelle luomalla esimerkiksi sosiaalisia ongelmia (Paci ym. 2007).

Samalla hyvät työnsaantimahdollisuudet ja parempi palkkataso ovat yksi merkittävimmistä vetävistä tekijöistä, jotka uutta väestöä alueelle (Greenwood 2014: 12). Esimerkiksi köyhyys on yksi merkittävimmistä työntävistä tekijöistä, joka on myös sidoksissa työttömyyteen. Usein köyhien, ja usein myös työttömien, muuttaessa parempien työmahdollisuuksien ja elintason perässä uudelle alueelle taustalla vaikuttaa Woodsin (1985: 3) kiistanalainen käsitys, jossa muuttoliikettä ohjailee ihmisten halu maksimoida taloudellinen hyvinvointinsa. Työntävä tekijä voi myös olla alueella oleva konflikti, esimerkiksi sota, tai ihmisestä osin tai kokonaan riippumaton tekijä, esimerkiksi kuivuus tai hirmumyrsky.

Alue voi myös miellyttää jollain muulla tavalla potentiaalista muuttajaa, esimerkiksi sään tai positiivisten mielikuvien ansiosta. Muuttoliikettä voidaan tarkastella myös erilaisilla maantieteellisillä aluetasoilla. Stutz (2006: 303) jakaa muuttoliikkeen neljään eri maantieteelliseen tasoon. Ne ovat kansainvälinen vapaaehtoinen muuttoliike, kansainvälinen pakotettu muuttoliike, maan sisäinen vapaaehtoinen muuttoliike sekä maansisäinen pakotettu muuttoliike. Niiden taustalla vaikuttavat samat vetävät ja työntävät muuttoliiketekijät. Tässä tutkimuksessa keskitytään muuttoliikkeen eri aluetasoista maansisäiseen vapaaehtoiseen muuttoliikkeeseen.

Työperäiseen vapaaehtoiseen muuttoon nojaavia teorioita on muun muassa Alexandroksen & Metaxas'n (2016: 69) esittelemä Paul Krugmanin näkemys, jonka mukaan työperäisen muuton päästyä alkuun alueella se jatkuu itsestään ikään kuin ruokkien itse itseään, mikäli positiiviset muuttomäärät pysyvät ennallaan. Työperäisen muuton ja muuttovoiton vuoksi monet saman alan yritykset voivat kiinnostua investoimaan kaupunkiin esimerkiksi osaavan työvoiman helpomman saatavuuden takia, ja synnyttää ympäristöön lisää saman alan työpaikkoja. Myös oheispalvelut, kuten esimerkiksi kaupan- tai ravintolapalvelut, voivat kaupungissa lisääntyä. Usein työperäisen muuttoliikkeen kerrannaisvaikutukset aluetalouteen muuttoliikkeen kohdealueella voivat olla voimakkaita (Krugman 1992, sit. Alexandros & Metaxas 2016).

Edellä esiteltyt teoriat kasautumisesta ja alueiden välisestä tasapaino/epätasapainoasetelmasta ovat keskeisiä selittäjiä alueiden väliselle muuttoliikkeelle. Esimerkiksi erilaiset työllisyystilanteet alueiden välillä luovat epätasapainoasetelmia, jotka purkautuvat muuttoliikkeen vaikutuksesta, jolloin huonomman työllisyystilanteen alueelta muuttaa ihmisiä paremman työllisyystilanteen alueille. Erilaiset työllisyystilanteet voivat luoda jopa maantieteellisellä tasolla ylikansallista muuttoliikettä, jolloin huonomman työllisyystilanteen maasta muutetaan paremman työllisyystilanteen maahan (Greenwood 2014: 12). Muuttoliikkeen luomat erilaiset tasapainoasetelmat alueiden välille voivat vaikuttaa alueisiin merkittävästi luoden mahdollisuuksia ja haasteita eri alueille. Lisääntynyt muuttoliike voi tukea kohdealueen taloudellista kehitystä, mutta myös asettaa taloudelliselle kehitykselle uusia haasteita muuttajan lähtö- ja tuloalueille. Muuttajan kotipaikka voi muuttoliikkeen seurauksena kärsiä väestötappioista ja väestön ikä- ja koulutustaso saattaa muuttua muuttajien ollessa usein nuorempaa, koulutetumpaa väestöä (Skeldon 2008). Samalla alueen verotulot pienenevät ja lähtöalue voi hiljalleen näivettyä. Toisaalta muuttoliikkeen kohdealueella uudet muuttajat tarvitsevat palveluita, kuten infrastruktuuria, asuntoja ja kouluja, jotka aiheuttavat tuloalueelle myös menoja.

### 3.1.1 Muuttoliike Suomessa

Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI:n raportin (2019) mukaan maassamme on meneillään yksi historiamme suurimpia muutosprosesseja, jossa väestö ja työpaikat keskittyvät pääasiassa muutamaankin kasvukeskukseen. Väestön ja työpaikkojen keskittyessä myös luonnollinen



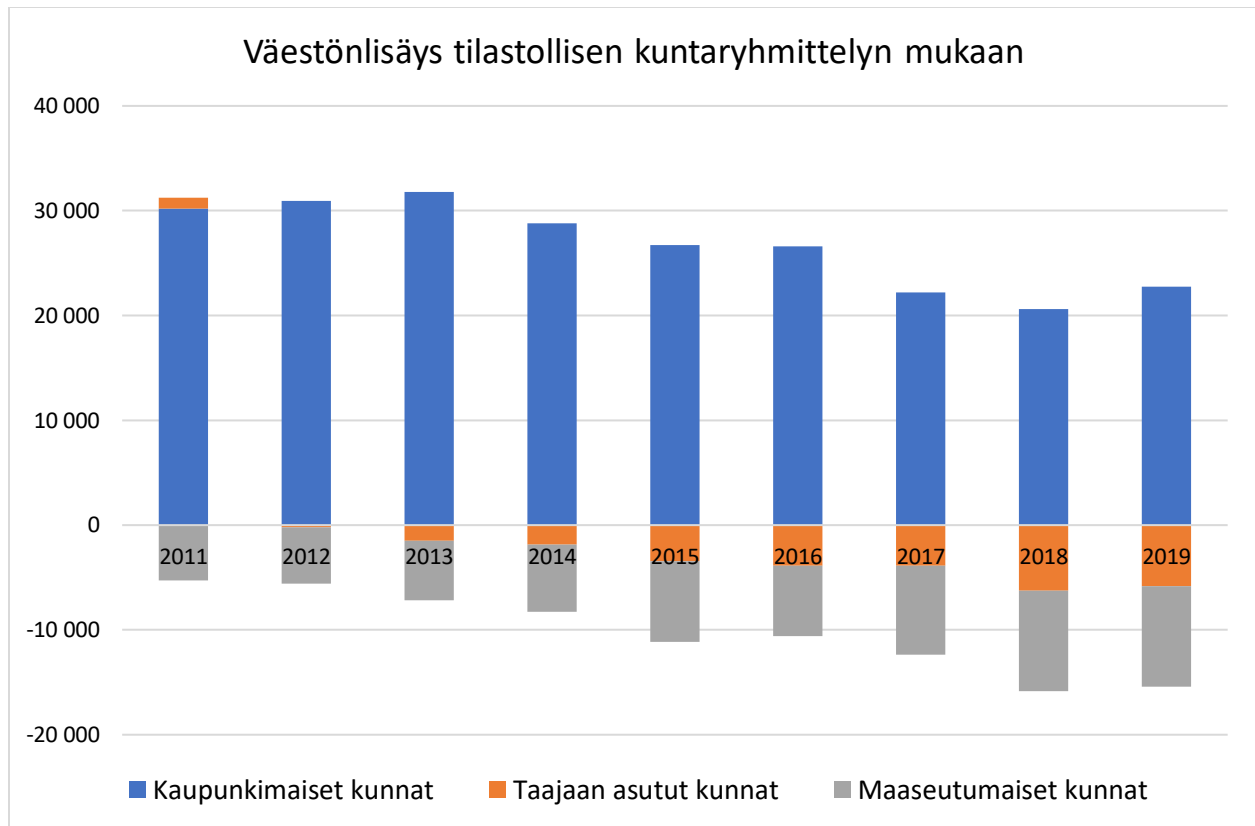
väestönkasvu on suurinta kasvukeskuksissa ja niiden ympäristössä, joihin suuntautuu myös voimakkain muuttoliike. Toisaalta viimeaikainen syntyvyyden aleneminen on laskenut luonnollista väestönlisäystä Suomessa merkittävästi. Toisten alueiden kehittyessä ja kasvaessa toisille muodostuu alueellisia, sosiaalisia ja taloudellisia ongelmia väestön ikääntyessä ja alueellisten erojen kasvaessa vertailtaessa niitä kasvukeskuksiin. Alueiden eriytyessä kunnat jakautuvat ”voittajiin ja häviäjiin”. Suomen muuttoliike on ollut poikkeuksellisen voimakasta viime vuosikymmeninä, ja se on suuntautunut karkeasti maakuntien keskuskaupunkeihin, mutta viime aikoina erityisesti muutamiin yliopistokaupunkeihin, kuten Jyväskylään ja Ouluun sekä isommin Turkuun, Tampereelle ja pääkaupunkiseudulle. Tulevaisuudessa muuttoliike Suomessa tulee keskittymään vielä entistä voimakkaammin muutamaan kasvukeskukseen (MDI 2019).

Edellä kuvailtu prosessi alkoi maassamme vasta verrattain myöhään, ja ”suurena muuttona” tunnettu massamuutto suuntautui maamme suuriin kaupunkeihin 1960-1970-luvuilla, jolloin muuttoliikettä ajoi rakennemuutos, jossa teollisuuden työpaikat ja maaseudun koneellistuminen vetivät työvoimaa kaupunkeihin (Parikka 2017). 1960- ja 70-lukujen nopeaa kaupunkien kasvua leimasivat lähiöiden rakentaminen, etenkin suurempiin kaupunkeihin mutta yksittäisiä kerrostalolähiöitä löytyy myös maakuntien pienemmistä keskuskaupungeista (Vaattovaara 2011). Vielä 1960-luvuilla julkiset investoinnit ja hyvinvointivaltion rakentaminen kasvattivat kaupunkeja ja houkuttelivat ihmisiä parempien palvelujen piiriin. Sittenkin kaupunkialueiden laajeneminen ja ”urbaani levittäytyminen” (urban sprawl) ovat leimanneet kaupunkialuekehitystä, kun keskuskaupunkien ympäryskunnat ovat houkuttelleen erityisesti lapsiperheitä suurista kaupungeista ja entiselle maaseudulle on syntynyt tiheästi rakennettuja omakotitaloalueita (Parikka 2017).

2000-luvulle tultaessa muuttoliike Suomessa on keskittynyt erityisesti niin sanotun kasvukolmion, Helsinki-Tampere-Turku sisäpuolelle, muutamaan kasvukolmion ulkopuoliseen suureen maakunnan keskuskaupunkiin sekä suurten kaupunkien ympäryskuntiin. Muuttoliikkeen keskittymisen lisäksi sille on ollut tunnusomaista sen lisääntynyt valikoivuus, jossa erityisesti korkeakoulutetut ja hyvin toimeentulevat ihmiset keskittyvät kaupunkeihin ja sillä alkaa olla kauaskantoisia seurauksia Suomen yhdyskuntarakenteeseen ja kuntatalouteen (Kytö 2010). Alueet eriytyvät ja maahan muodostuu sosioekonomisilla mittareilla paremmin ja huonommin pärjääviä alueita. Vaikka jotkin Pohjois- ja Itä-Suomen maakunnat pärjäävät kokonaisuutena huonommin,

niiden suuret keskuskaupungit, erityisesti sellaiset, joissa on yliopisto, ovat menestyneet ja saaneet muuttovoittoa muista kunnista. Tällaisia kaupunkeja ovat esimerkiksi Oulu ja Kuopio (Parikka 2017).

Kuvassa 3 on esitettyä suomalaisten kuntien väestönlisäys vuosien 2010-2019 välisenä aikana. Tilastokeskuksen vuodelta 1989 peräisin olevasta kuntien tilastollisessa jaottelussa Suomen kunnat on jaettu taajamaväestön osuuden ja suurimman taajaman asukasmäärän mukaisesti kolmeen luokkaan, jotka ovat kaupunkimaiset kunnat, taajaan asutut kunnat ja maaseutumaiset kunnat. Kaupunkimaisia kuntia ovat kunnat, joiden väestöstä vähintään 90 prosenttia asuu taajamissa tai suurimman taajaman väkiluku on vähintään 15 000 asukasta. Taajaan asuttuja kuntia ovat kunnat, joiden väestöstä 60-90 prosenttia asuu taajamissa ja suurimman taajaman väkiluku on vähintään 4 000 mutta alle 15 000. Maaseutumaisiin kuntiin kuuluvat ne kunnat, joiden väestöstä alle 60 prosenttia asuu taajamissa ja suurimman taajaman väkiluku on alle 15 000 sekä ne kunnat, joiden väestöstä 60-90 prosenttia asuu taajamissa ja suurimman taajaman väkiluku on alle 4 000 (Tilastokeskus 2020c).



Kuva 3. Väestönlisäys tilastollisen kuntaryhmittelyn mukaan vuosina 2011-2019. (Tilastokeskus 2020c).

Suomen muuttoliike painottuu 2010-luvulla pääasiassa kaupunkimaisiin kuntiin. Vuosien 2010-2019 välillä kaupunkimaiset kunnat saivat väestönlisäystä noin 271 000 henkeä, taajaan asuttujen kuntien väestö väheni noin 26 000 henkeä ja maaseutumaisien kuntien väestö väheni noin 70 000 henkeä. Kuvan 3 perusteella voidaan sanoa, että muuttoliike Suomen kaupunkimaisiin kuntiin on ollut viime vuosina erittäin voimakasta. Samalla muiden kuin kaupunkimaisten kuntien väestö Suomessa vähenee voimakkaasti. Erityisesti maaseutumaiset kunnat menettävät väestöä erittäin nopeasti sekä luonnollisen väestömenetyksen että muuttoliikkeen vuoksi. Tämän tutkimuksen kohde, Uusikaupunki, kuuluu jaotellussa taajaan asuttuihin kuntiin, jonka verrokkiluokassa väestö pääasiassa vähenee.

## 3.2 Asumispreferenssit

Ihmisten valitessa asuinpaikkaansa valintaprosessi on erittäin monisyinen (Mendoza & Moren-Alegret 2013). Aihetta on tutkittu monipuolisesti, mutta usein tutkimuksessa on korostettu yhtä valintaperustetta ylitse muiden (Mulder 1996). Vasasen (2012) mukaan tutkimuksissa on painotettu taloudellisia syitä, toisissa puolestaan elämäntilannetta ja perheen tärkeyttä asuinpaikan valinnassa ja osassa elämäntavan tärkeyttä. Muuttopäätös syntyy siis usein monen tekijän yhteisvaikutuksesta, joita yksilöt arvottavat eri tavoin. Yksilöstä riippuvaiset tekijät, kuten elämäntilanne ja tyytyväisyys nykyiseen asuntoon vaikuttavat päätökseen ulkoisten tekijöiden, kuten asuntomarkkinoiden tilanteen ja asunnonvaihtobudjetin kanssa. Myös esimerkiksi parisuhde, lasten saanti, lasten poismuutto tai eläkkeelle jääminen vaikuttavat asumispreferensseihin merkittävästi (Hasu 2018: 839).

Hasun (2018: 839) mukaan asumispreferensseihin vaikuttavat asunnonetsijän omat vaatimukset ja tosiasiat. Omat vaatimukset ovat nähtävillä asumisessa, jollaista asukas haluaa, mutta johon hänellä ei välttämättä ole mahdollisuuksia taloudellisen tilanteen, tai esimerkiksi työpaikan sijainnin, rajoittaessa asumisvaihtoehtoja. Hasun mukaan monet muuttoa harkitsevat listaavat asumispreferensseihin sellaisia toiveita, joita heillä ei ole käytännössä mahdollista toteuttaa. Floor & van Kempen (1997: 38-40) listaavat artikkelissaan kolme erilaista asumispreferenssien kriteeriä:

1. Absoluuttiset preferenssit, joista ei olla valmiita tinkimään. Asunto hylätään, jos jokin haluttu asunnon piirre puuttuu tai ei ole tyydyttävällä tasolla.
2. Tingittävät preferenssit, joista voidaan tinkiä. Esimerkiksi jokin asunnon ominaisuus ei ole halutulla tasolla, mutta asunto hyväksytään, jos jokin muu piirre asunnon vaihtajaa miellyttää.
3. Suhteelliset preferenssit, joissa asunto hyväksytään, vaikka jokin haluttu ominaisuus puuttuu asunnosta kokonaan.

Potentiaalinen asunnonvaihtaja tekee asunnonvaihtopäätöksen usein näiden preferenssien mukaan. Asunnonvaihto on Hasun (2018: 840) mukaan erittäin työläs prosessi, ja asunnonvaihtoon ei ryhdytä, jos absoluuttiset preferenssit eivät toteudu. Floor & van Kempen (1997) tutkimuksessa havaittiin, että mikäli absoluuttiset preferenssit eivät toteudu, muuttaja jää mieluummin asumaan

nykyiseen asuntoonsa kuin muuttaa uuteen asuntoon, joka ei tyydytä hänen absoluuttisia preferenssejään.

Asumispreferenssejä voidaan tarkastella myös stressitekijöiden näkökulmasta. Muuttopäätös syntyy, jos tietty stressiraja ylittyy. Stressirajan ylittymiseen vaikuttavat muun muassa nykyisen asunnon laadulliset tekijät, esimerkiksi jos asunto on liian suuri tai pieni, se sijaitsee väärässä naapurustossa tai vääränlaisessa ympäristössä tai asukkaan työmatka on liian pitkä (Hansen & Gottshcalc 2006). Hasun (2018: 840) mukaan stressitekijöiden ylittyessä asunnonvaihtaja vertailee nykyistä asuntoaan potentiaaliseen uuteen asuntoon, ja mikäli stressitekijät ovat uudessa asunnossa pienemmät kuin vanhassa asunnossa, muuttopäätös voi syntyä.

Hasun (2018) ja Hansenin & Gottshcalcin (2006) näkemykset perustuvat lähinnä asuntojen erilaisiin laatuvaatimuksiin ja elämäntilanteisiin, eivätkä huomioi muuttajien erilaisia elämäkokemuksia, jotka myös vaikuttavat asumispreferensseihin. Blunt & Sheringham (2019) lähestyvät asumispreferenssejä kodin tunteen kautta ja korostavat sen tärkeyttä ihmisten kotouttamisessa kaupunkiin. Siihen vaikuttaa erityisesti tavat, joilla ihminen käyttää kaupunkitilaa sekä liikkumisen muoto. Jos liikkuminen uuteen kaupunkiin on pakotettua, esimerkiksi työn perässä tai se on pakolaisuuden seurausta, on suhtautuinen ja kodin tunteen muodostuminen kaupunkiin myös erilaista kuin sellaisella, joka muuttaa uuteen kaupunkiin omasta tahdostaan. Kodin tunteessa ihmisten aikaisemmat kokemukset ovat myös tärkeässä roolissa. Esimerkiksi maalta kaupunkiin muuttaneet voivat kokea kodin tunnetta maaseutumaisessa ympäristössä ja hakeutuvat kaupungeissa esimerkiksi lähiöalueille kauemmas kaupunkien keskustasta. Sama mekanismi toimii myös toisin päin, kaupunkilaisen taustan omaavat hakeutuvat uudessa kaupungissa alueelle, jotka ovat kaupunkimaisia (Mendoza & Moren-Alegret 2013, Blunt & Sheringham 2019).

Parikka (2017) määrittelee asunnonvaihdon kahteen eri vaiheeseen. Ensimmäisenä on vaihe, jossa tietyt tekijät vaikuttavat päätökseen etsiä uutta asuntoa, toisena uuden asunnon etsimis- ja arviointivaihe. Edellä mainitut muuttopäätöstä edistävät tekijät ovat usein Kytön (1998) mukaan työhön tai ammattiuran edistämiseen liittyvät syyt, asumiseen liittyvät syyt, elämäntilanteen muutokseen liittyvät syyt tai pakkomuutot. Asumispreferenssejä tutkittaessa on myös hyvä muistaa, että muuttajalla ei ole juuri koskaan tietoa kaikesta muuttoon liittyvistä asioista, eikä

myöskään muuttokohteen taloudellisista, kulttuurisista tai sosiaalisista ominaisuuksista (Kytö 1998).

Toisaalta asumisympäristöllä on myös monille muuttajille merkitystä. Hannu Kytö (2010) esittelee artikkelissaan sosiaalisen kiinnittymisen käsitteen. Sosiaalisella kiinnittymisellä tarkoitetaan ilmiötä, jossa yksilö sitoutuu pitkäaikaiseen asuinympäristöönsä tuntien asumistyytyväisyyttä hänelle aikaisempien kokemusten myötä tutussa ympäristössä. Laakson (2013: 37) mukaan monet omakotitalossa kasvaneet hakeutuvat myös tulevaisuudessa omakotialueelle. Samoin kaupungissa kasvaneet hakeutuvat kaupunkien keskusta ja maaseudulla kasvaneet maaseutumaiseen ympäristöön myös vanhempina.

Blunt & Sheringhamin (2019) sekä Myrskylän (2008) mukaan asumispreferenssit ovat muuttuneet viime vuosikymmeninä. Kaupunkien keskustat houkuttelevat uudella tavalla ihmisiä, ja kaupunkirakenne tiivistyy. Trendi on muuttunut erityisesti viime vuosikymmenen aikana, jossa kaupunkirakenne tiivistyy aikaisemman hajaantumisen sijaan. Vielä 2000-luvun alussa ihmiset muuttavat kauemmas kaupunkikeskustoista esimerkiksi omakotilähiöihin suurten kaupunkien ympäriskuntiin (Yle uutiset 2011). Bluntin & Sheringhamin (2019) mukaan muutoksen tärkeitä taustavaikuttajia ovat perinteinen media sekä sosiaalinen media, jotka täytyvät kaupunkilaisuutta ihannoivista kuvista sekä tarinoista uusista, kuluttavista ja koulutetuista urbaaneista kaupunkilaisista.

Muutokseen asumispreferensseissä on osaltaan vaikuttanut myös paikkamarkkinointi. Kaupungit markkinoivat itseään, ja pyrkivät houkuttelemaan lisää asukkaita ja turisteja (Argent 2019). Monet kaupungit haluavat olla trendikkäitä, tapahtumarikkaita kulttuurikeskuksia, joka nähdään 2010-luvun ja 2020-luvun kaupunki-ihanteina. Toisaalta myös maaseutua pyritään markkinoimaan, ja pienemmän kaupungit yrittävät pysyä kilpailussa mukana omilla vahvuuksillaan, toimivilla palveluilla sekä maaseudun rauhalla. Argentin (2019) mukaan erityisesti alueellisen identiteetin ja omaleimaisuuden korostus on tärkeässä roolissa pienempien kaupunkien markkinoinnissa. Argent (2019) korostaa lisäksi paikallisten asukkaiden roolia paikkamarkkinoinnissa. Tyytyväiset kaupunkilaiset, jotka käyttävät kaupungin palveluita, ovat merkittävä voimavara kaupungille ja ovat usein kaupungin parasta paikkabrändiä.

### 3.3 Pendelöinti

Pendelöinnillä tarkoitetaan työn perässä liikkumista kunnasta toiseen, jossa työntekijä asuu toisen kunnan puolella, ja käy toisessa kunnassa töissä (Mayhew 2009). Rouwendal (2014: 76) mukaan pendelöinnin taustalla vaikuttaa yhteiskuntien nopea kehittyminen. Aikaisemmin ihmiset asuivat lähellä työpaikkojaan ja yhteiskuntarakenne oli tiivis. Sittemmin liikkumisen helppouden ja siitä seuranneen työpaikka- ja asuinalueiden eriytymisen vuoksi työssäkäyntikunnat ja asumiskunnat ovat alkaneet kehittyä nopeasti erilleen toisistaan. Matka työpaikan ja kodin välillä nähdään usein yksilön näkökulmasta taakkana. Toisaalta työn perässä liikkumisen helppous on laajentanut työssäkäyntialueita, eikä työn perässä ole aina tarvetta muuttaa. Rouwendalin (2014:77) mukaan työssäkävijä voi pitää pendelöintiä taakkana, mutta samalla arvostaa työmahdollisuuksia, joita laajentuneet työssäkäyntialueet esimerkiksi suurella metropolialueella tarjoavat. Nykyisen uusliberalistisen talousaateen mukaisesti kaupunkien kilpailuasemaa on haluttu parantaa rakentamalla parempaa infrastruktuuria eri alueille, kuten parantamalla teitä ja rakentamalla uusia nopeita raideyhteyksiä (Schwanen 2016). Pendelöintiä ja ihmisten liikkumista on tehty entistä helpommaksi, joten ilmiö on helpottanut entisestään työn perässä liikkumista.

Pendelöintialttiuteen on havaittu vaikuttavan erilaiset yksilön mikrotason ominaisuudet, kuten ikä, sukupuoli, koulutustaso, tulotaso, työmarkkina-asema. Myös makrotason ominaisuuksilla, kuten asumisen hinnalla, kaupunkiseudun koolla ja saavutettavuudella on havaittu olevan vaikutuksia pendelöintialttiuteen (Aro ym. 2019).

Ikä vaikuttaa muuttoalttiuden tavoin myös pendelöintialttiuteen. Pendelöintialttius vaikuttaa pysyvän yhtä suurena tiettyyn ikään asti, kunnes se alkaa laskea henkilön vanhetessa (Aro ym. 2019). On myös osoitettu, että alle 25- vuotiaiden pendelöintialttius on matala. Nuoret myös pendelöivät lyhyempiä matkoja verrattuna vanhempiin ikäluokkiin (Maoh & Tang 2012). Syyksi on esitetty nuorten matalampaa tulotaso, jolloin pendelöintiin ei ole varaa, sekä asuinpaikkaan liittyviä preferenssejä. Nuoret valitsevat asuinpaikakseen useammin hyvin saavutettavia alueita läheltä keskuskaupunkia (Kim ym. 2003). Sukupuolen vaikutus pendelöintialttiuteen on selvä. Miehet pendelöivät todennäköisemmin kuin naiset. Naiset pendelöivät myös keskimäärin lyhyempiä matkoja kuin miehet. Syyksi on esitetty muun muassa sukupuolittuneita

työmarkkinoita, naisvaltaisten alojen työhön liittyvän matkustamisen vähäisyyttä tai sukupuolirooleja (Gustafson 2006).

Koulutuksen vaikutus pendelöintiin on voimakasta. Korkeammin koulutetut pendelöivät herkemmin kuin matalasti koulutetut. Van Hamin & Hooimeijerin (2008) tutkimuksessa on havaittu, että korkeasti koulutetut ovat yliedustettuja pidemmissä, yli 75 minuuttia kestävässä työmatkoissa. Myös Tuominen (2008) havaitsi, että Suomessa pääkaupunkiseudulle muilta suurilta kaupunkiseuduilta pendelöivät ovat usein korkeakoulutettuja, jolloin korkeakoulutetut tekevät yli 2 tunnin kestäviä, usein päivittäisiä pendelöintimatkoja ainakin pääkaupunkiseudulle. Tulojen merkitys pendelöintialttiuteen on myös selvä. Korkeatuloiset pendelöivät useammin kuin matalatuloiset (Aro ym. 2019). Syyksi esitetään muun muassa korkeasti palkattujen työpaikkojen keskittyneisyyttä suurille kaupunkiseuduille. Matalapalkkaiset työt ovat usein levittäytyneet maantieteellisesti laajemmalle alueelle, jolloin niiden saavutettavuus eri puolilta on parempi ja työmatkapendelöinnin tarve pienenee (Axisa ym. 2012).

Työmarkkina-asema vaikuttaa pendelöintialttiuteen. Löytääkseen työtä työttömät ovat usein valmiita pendelöimään, jolloin vasta työt aloittaneiden joukossa pendelöinti on yleistä (Paci ym. 2007). Samalla työsuhteen laatu vaikuttaa pendelöintialttiuteen. Kokopäivätyötä tekevä työntekijä pendelöi selvästi todennäköisemmin kuin osa-aikatyötä tekevä työntekijä. Syynä pidetään kokopäivätyötä tekevien korkeampia tuloja. Osa-aikatyöllä itseään elättävillä ei ole samalla tavalla varaa pendelöidä verrattuna kokopäivätyöläisiin (Axisa ym. 2012).

Matka-aikojen lyhentämisellä on havaittu olevan pendelöintiä lisäävä vaikutus. Marvakovin & Mathän (2007) tutkimuksessa havaittiin, että matkan yhden prosentin pidentyminen vähentää pendelöintivirtoja 1,5-1,6 prosenttia. Samalla on havaittu, että pendelöintiajan pidentyminen lisää muuttovirtoja pendelöinnin kohdealueelle (Shuai 2012). Parantuneella infrastruktuurilla onkin havaittu olevan merkittävä vaikutus pendelöinnin lisääntymiseen (Kytö & Väliniemi 2009). Kaupunkialueen koolla oli myös selvä vaikutus pendelöintiin. Pendelöinti suurilla kaupunkialueilla, johon kuuluu useita kuntia, on mieluisampi ratkaisu monille kuin muuttaminen lähemmäs työpaikkaa (Aro ym. 2019). Asuminen suuressa kaupungissa tai kaupunkialueella vähentää selvästi työmatkapendelöintiä kaupunkialueen ulkopuolelle, sillä suurella kaupunkialueella asuvat etsivät töitä pääasiassa kaupunkialueen sisältä (Aro ym. 2019).



Maaseutumaisessa kunnassa asumisen on puolestaan havaittu kasvattavan pendelöintialttiutta selvästi (Limtanakool ym. 2005).

Suomen työllisistä nykyisin yli kolmannes käy töissä asuinpaikkakuntansa ulkopuolella, kun vielä 1960-luvulla toiselle paikkakunnalle työn perässä pendelöi vain joka kymmenes. Nykyisin määrällisesti suurin osa pendelöinnistä tapahtuu suuriin kaupunkeihin niiden ympäryskunnista. Ympäryskuntia usein leimaava piirre on, että niistä löytyy vain vähän työpaikkoja. Väestön ja työpaikkojen keskittyessä tulevaisuudessa entistä selvemmin kasvukeskuksiin työmatkapedelöinti tulee olemaan merkittävä osa työmatkaliikennettä. (Aro ym. 2019).

Kytö (2010) esittelee artikkelissaan pendelöinnin perustuvan asumis- ja matkakustannusten välillä tehtyjen valintojen summaan, jossa kalliimpia asumismenoja kaupunkien keskustoissa vältellään muuttamalla kauemmas keskustasta maaseudulle, jossa hinnat ovat usein alhaisemmat. Rouwendalin (2014: 77) mukaan liikenneyhteyksien paraneminen ovat myöhemmin vähentäneet työpaikan sijainnin merkitystä etenkin paikallismuutossa jatkuvasti, joka on näkynyt pendelöinnin jatkuvana lisääntymisenä myös 2010-luvulla. Usein pitkää, kallista työmatkaa yritetään kompensoida muilla kustannuksilla. Kauempana työpaikkakeskittymistä asuntojen ja maan hinta on usein halvempaa, joten korkeammat työmatkakustannukset ja työmatkoihin käytetty aika hyväksytään helpommin.

Lisääntyneen pendelöinnin tuloksena hyvien liikenneyhteyksien kaupungit ovat menestyneet entistä paremmin kilpailussa asukkaista. Lisäksi lisääntynyt pendelöinti ja parantuneet liikenneyhteydet ovat korostaneet alueellisia vetovoimatekijöitä asuinpaikan valinnassa. Asuinpaikaksi valitaan viihtyisämpi ja palveluiltaan sopivampi asuinpaikka työmatkoihin käytetyn ajan kustannuksella. Samalla asuinpaikan valinnassa toteutetaan eräänlaista kaupankäynnin tilannetta, jossa asuinpaikaksi valitaan asumiskustannusten, asumisviihtyvyyden ja työpaikan läheisyyden kannalta sopivin kohde (Kytö 2010, Rouwendal 2014: 81). Pendelöinnin lisääntyessä myös alueiden talouden erikoistuminen on ollut 2010-luvulla voimakasta. Osaavaa työvoimaa voidaan hakea kauempaa, mikäli sitä ei ole omalla välittömällä talousalueella saatavilla lisäten tietyille alalle erikoistuneen työvoiman liikkuvuutta (Schwanen 2017).

## 4. Aineistot ja menetelmät

### 4.1 Kyselyaineisto Valmet Automotiven työntekijöille

Graduaineistona on kyselyaineisto, joka kerättiin sähköisenä Webropol-muotoisena kyselynä sekä autotehtaalle kulkevissa linja-autoissa jaettuna paperikyselynä. Kysely tavoitti autotehtaan koko henkilöstön. Kyselyä jaettiin autotehtaan sähköpostilistoilla, siitä oli tietoa autotehtaan sähköisillä ilmoitustauluilla ja lisäksi se meni jakoon Valmet Automotiven vapaa-aika Facebook ryhmässä. Tarkkoja tietoja siitä, mitä kautta työntekijät kyselystä tiedon saivat ja päättivät ryhtyä vastaamaan ei ole tiedossa. Graduntekijä toteutti yhteistyössä Uudenkaupungin kaupungin kanssa toukokuussa 2019 kyselyn, johon vastasi yhteensä 271 vastaajaa. Vastausprosentti jäi alhaiseksi, autotehtaan työntekijöistä vain noin kuusi prosenttia vastasi kyselyyn. Linja-autoissa jaetut paperikyselyt olivat aineiston keruun kannalta pettymys. Graduntekijä tulosti paperisia kyselyitä yhteensä 200 kappaletta, joita jaettiin Turun ja Porin suunnista kulkevilla Vainion liikenteen ja Satakunnan auton järjestämällä työmatkavuoroilla neljän päivän ajan 27.5.-30.5.2019 välisenä aikana. Lopulta täytettyjä paperisia vastauslomakkeita kertyi yhteensä vain 21, jotka graduntekijä syötti sähköiseen muotoon Webropol-kyselyyn vastausajan päätyttyä.

Alun perin kysely lähetettiin autotehtaalle jo marraskuussa 2018, mutta sitä ei saatu sillä kerralla onnistuneesti jakoon ja se toteutettiin uudelleen pienin muutoksin toukokuussa 2019. Kyselyssä kartoitettiin Uudenkaupungin autotehtaan työntekijöiden nykyistä asumistilannetta, työmatkaa, muuttohalukkuutta ja sitoutumista Uuteenkaupunkiin, tulevaisuuden suunnitelmia työskennellä Valmet Automotiven autotehtaalla, asunnon löytämistä, palvelujen käyttöä ja tarvetta Uudessakaupungissa sekä annettiin mahdollisuus avoimeen palautteeseen (Liite 1). Kyselyn aikana vastanneet jaettiin asuinkunnan mukaan kahteen ryhmään siten, että Uudessakaupungissa asuville Valmet Automotiven työntekijöille tuli taustoittavien kysymysten jälkeen omat kysymyksensä koskien asumista ja palveluita Uudessakaupungissa. Muista kunnista Uuteenkaupunkiin pendelöivät Valmet Automotiven työntekijät vastasivat niin ikään omiin kysymyksiinsä mahdollisesta muuttohalukkuudesta ja palveluiden käytöstä Uudessakaupungissa.

Jaossa pyrittiin erottamaan selkeästi kaksi eri tutkimusryhmää. Ulkopaikkakuntalaisilta kerättiin tietoja erityisesti muuttohalukkuudesta Uuteenkaupunkiin sekä tehtiin selvitystä siitä, mitä asioita

mahdollisesti muuttoa harkitsevat pitävät tärkeinä, jotta muutto kaupunkiin voisi olla mahdollista. Uusikaupunkilaisilta kerättiin tietoa sitoutumisesta Uuteenkaupunkiin, palvelujen käytöstä sekä asumisen tarpeista. Jakamalla työntekijät asuinpaikan mukaan kahteen ryhmään saatiin mielenkiintoista tietoa esimerkiksi palvelujen käytöstä Uudessakaupungissa ja pystytään erottamaan mahdollisia tarpeissa olevia eroja kahden eri ryhmän välillä.

Kyselyn yhteydessä vastanneiden ja yhteystietonsa jättäneiden kesken arvottiin kaksi kahden lipun sarjaa vuoden 2019 Karjurock-musiikkifestivaaleille Uudessakaupungissa pienenä kannustimena, jolla saatiin innostettua ihmisiä vastaamaan. Palkinto toimi hyvin kyselyn yhteydessä. Kun tieto palkinnosta julkaistiin 30.5.2019, kyselyyn saatiin 200 uutta vastausta viikon sisällä aikaisemmin tulleiden noin 70 vastauksen lisäksi. Kyselyn vastaukset kerättiin 13.5.2019-7.6.2019 välisenä aikana.

#### 4.1.1 Kyselyaineiston tausta ja puutteellisuus

Kyselyn toteutuksen ja tulosten saamisen jälkeen graduntekijä kysyi autotehtaalta perusjoukkoa, eli tietoa koko autotehtaan työntekijöiden iästä, asuinpaikoista, sukupuolijakaumasta ja työssäoloajasta autotehtaalla. Graduntekijälle luovutettiin tieto työntekijöiden asuinpaikoista sekä Telia Insight- aineisto, jonka perusteella tiedetään, miltä postinumeroalueelta autotehtaan työntekijät tehtaalle töihin tulevat. Kyselyn tuloksiin suhteutettuna (Kuva 17) kyselyyn vastanneiden työntekijöiden asuinpaikat vastaavat erittäin hyvin koko autotehtaan työntekijöiden asuinpaikkoja. Tiedot autotehtaan työntekijöiden asuinpaikoista ovat kuitenkin salassa pidettäviä, joten niitä ei tässä tutkimuksessa tarkemmin esitetä, eikä niitä vertailla kyselyssä esitettyihin asuinpaikkoihin sen tarkemmin. Autotehtaalta ei luovutettu gradun tekijän käyttöön kuitenkaan tarkempia tietoja työntekijöiden iästä, sukupuolijakaumasta tai työssäoloajasta, sillä tehtaan rekrytoinnit ja 2019 alkaneet lomautukset eli niin sanottu ”oven käyminen” ovat tehneet tiedon ylläpitämisen erittäin vaikeaksi.

Vastausprosentin jäädessä alhaiseksi kyselyn antamiin tuloksiin tulee suhtautua varauksella. Ilman tarkkoja taustatietoja siitä, miten hyvin otos vastaa koko autotehtaan henkilöstöä, aineisto voi painottua ja tulokset tästä syystä vääristyä. Vastausprosentin jäädessä vain kuuteen aineistonkeruuta voidaan pitää graduntekijän mielestä pettymyksenä. Siksi aineiston perusteella

voi olla vaikea ottaa kantaa esimerkiksi muuttohalukkuuteen ja todeta yksiselitteisesti, kuinka monta autotehtaan työntekijää kaikista työntekijöistä voisi olla kiinnostuneita muutosta Uuteenkaupunkiin. Aineiston pienuudesta johtuen kyselyn tulosten perusteella tehtävät johtopäätökset kappaleessa seitsemän ovat varovaisia.

## 4.2 Tilastomenetelmät

Kyselyn tuloksia analysoidaan tilasto-ohjelmilla, joista tässä tutkielmassa käytetään Microsoft Exceliä sekä IBM SPSS-tilasto-ohjelmaa. Kyselyn aineisto on pääasiassa kvantitatiivista eli määrällistä aineistoa. Tilastomenetelmät ovat selkeä valinta määrällisen datan käsittelyyn (Prokop ym. 2020). Aineistosta tuotetaan lähinnä suoria jakaumia käyttämällä SPSS-ohjelmiston Descriptive Statistics- toimintoa, sekä erilaisia versioita kuvaajista perustuen siihen, mikä kulloinkin soveltuu parhaiten kuvaamaan kyseistä muuttujaa. Pääasiassa kuvaajat ovat tässä tutkimuksessa pylväs- tai piirakkakuviota.

Kyselyssä Uuteenkaupunkiin muutosta kiinnostuneet ovat yksi keskeisimmistä ryhmistä, joiden tarpeita pyritään tutkimuksessa selvittämään. Heidän taustojaan selvitettiin valitsemalla aineistosta vain muutosta kiinnostuneet SPSS:n Select Cases-toiminnolla, jossa ehtolauseksi muodostettiin KiinnostaakosinuamuttoUuteenkaupunkiinJatkokysymyksetmääräyt = 4, joka kyselyssä vastaa muuttohalukkuutta, jos tietyt ehdot täyttyvät. Muutosta kiinnostuneet ovat mukana jakoryhmänä koko tutkimuksen ajan, ja ehtolause pysyy monessa testissä voimassa. Esimerkiksi kappaleessa 5.5 Uudenkaupungin vahvuudet muuttajan näkökulmasta tutkitaan, millaiset mielikuvat muutosta kiinnostuneilla on jo valmiiksi Uudestakaupungista, ja missä maantieteellisesti muutosta kiinnostuneet tällä hetkellä asuvat, josta on tehty kartta kappaleeseen 5.6.1 Pendelöijästä asukkaaksi.

Lisäksi tuloksissa etsitään tilastollisia merkitsevyyksiä esimerkiksi tutkimalla, vaikuttaako autotehtaalla työssäoloaika tai työntekijän ikä muuttoaikaisiin Uuteenkaupunkiin. Tilastollisen merkitsevyyden testiksi valikoitui Kruskal-Wallis Independent Samples- testi, joka ottaa kaksi toisistaan riippumatonta muuttujaa ja pyrkii löytämään niiden kahden väliltä yhteyttä vertailemalla otosta perusjoukkoon (SPSS Inc. 2004). Tilastollisen merkitsevyyden raja-arvona on tässä tutkimuksessa 0,05.

Select Cases-toimintoa käytettiin lisäksi tutustuttaessa tietyn tyyppisiä asuntoja haluavien taustoihin. Esimerkiksi kuvat 9-15 ja 18-21 on tehty käyttäen kulloiseenkin tarkasteluun sopivaa otosta esimerkiksi henkilöistä, jotka etsivät rivitaloa, ovat kiinnostuneita muutosta Uuteenkaupunkiin ja selvitetään, mikä on heidän perhetaustansa. Samaan tapaan selvitettiin myös esimerkiksi puolison kanssa asuvien taustoja, asuvatko he tällä hetkellä omakotitalossa vai rivitalossa, ja millaista asumista he tulevaisuudessa toivovat.

### 4.3 Sisällönanalyysi

Kyselyssä olleita avoimen tekstikentän laadullisia avokysymyksiä analysoidaan sisällönanalyysillä, esimerkiksi avoimen palautteen kysymystä 22 (Liite 1). Sisällönanalyysin avulla tutkimuskohteesta saadaan luotua analyysi systemaattisesti ja objektiivisesti ilman tulkinnanvaraa. Samalla tutkittava asia on helppo esittää tiivistetysti ja yleisessä muodossa (Tuomi & Sarajarvi 2018: 117). Sisällönanalyysimenetelmänä on teemoittelu. Avoimen palautteen vastaukset teemoiteltiin aineistolähtöisesti yhdeksään eri kategoriaan perustuen aihepiiriin, jota ne käsittelivät. Aihepiirit olivat asuminen, kaupan palvelut, liikuntapalvelut, harrasteet, tapahtumat, ravintolat, päivähoido, terveydenhuolto ja infrastruktuuri. Luokittelun jälkeen laskin maininnat, kuinka monta mainintaa kukin aihepiiri kyselyyn avoimissa vastauksissa keräsi. Sisällönanalyysi on sopiva tutkimusmenetelmä analysoimaan kyselyn sanallisia, kvalitatiivisia kysymyksiä ja saada niistä tutkimukseen käyttökelpoisia, helposti esitettäviä tuloksia. Aineisto on pääasiassa kvantitatiivinen, mutta joitakin kvalitatiivisia kysymyksiä on myös mukana. Tutkimuksen kannalta on erittäin tärkeää analysoida myös kvalitatiiviset, sanalliset kysymykset, sillä ilman niitä kaikkiin tutkimuskysymyksiin voisi olla vaikeaa vastata.

### 4.4 Paikkatietomenetelmät, Paavo-postinumeroaineisto ja kuntien avainluvut – aineisto

Analysoinnissa käytetään apuna paikkatieto-ohjelma QGIS:iä, jonka avulla kyselyyn vastanneiden työntekijöiden asuinpaikat sijoitetaan kartalle postinumeroalueittain (Kuvat 17 ja 49). Paikkatietomenetelmät ovat olleet keskeisimpiä maantieteellisiä tutkimusmenetelmiä jo pitkään.

GIS (Geographical Information System) on Wangin (2006: 1) mukaan tietokonepohjainen järjestelmä, jonka avulla pystytään analysoimaan, tallentamaan ja esittämään maantieteellistä tietoa paikkaan sidotussa muodossa. Spatiaalisuuden osuus paikkatietoon perustuvasta analyysistä on merkittävä. Sijaintiin perustuvat analyysit erottavat paikkatietomenetelmät muista informaatiojärjestelmistä (Batty 2013: 1). Spatiaalisuus on erityisen vahvaa muuttoliiketutkimuksessa, jossa selvitetään ihmisten liikkumista alueelta toiselle. Tutkittaessa fyysisiä virtauksia, kuten ihmisten liikkumista, spatiaalisuus on siinä mukana. Muuttoliiketutkimus on myös ollut aktiivinen paikkatietomenetelmien käyttäjä, jossa ilmiöt kuten segregatio, gentrifikaatio ja kaupungistuminen saadaan kuvattua fyysiseen muotoon (Hiller 2010). Samalla kohteiden sijainnin ja alueellisten erojen tutkimisessa paikkatietomenetelmät ovat erinomaisia (Heywood ym. 2011: 3). Näin ollen paikkatietomenetelmät ovat oleellinen osa tätäkin tutkimusta. Erityisesti autotehtaan työntekijöiden asuinpaikkoja postinumeroalueittain on selkein kuvata kartalla.

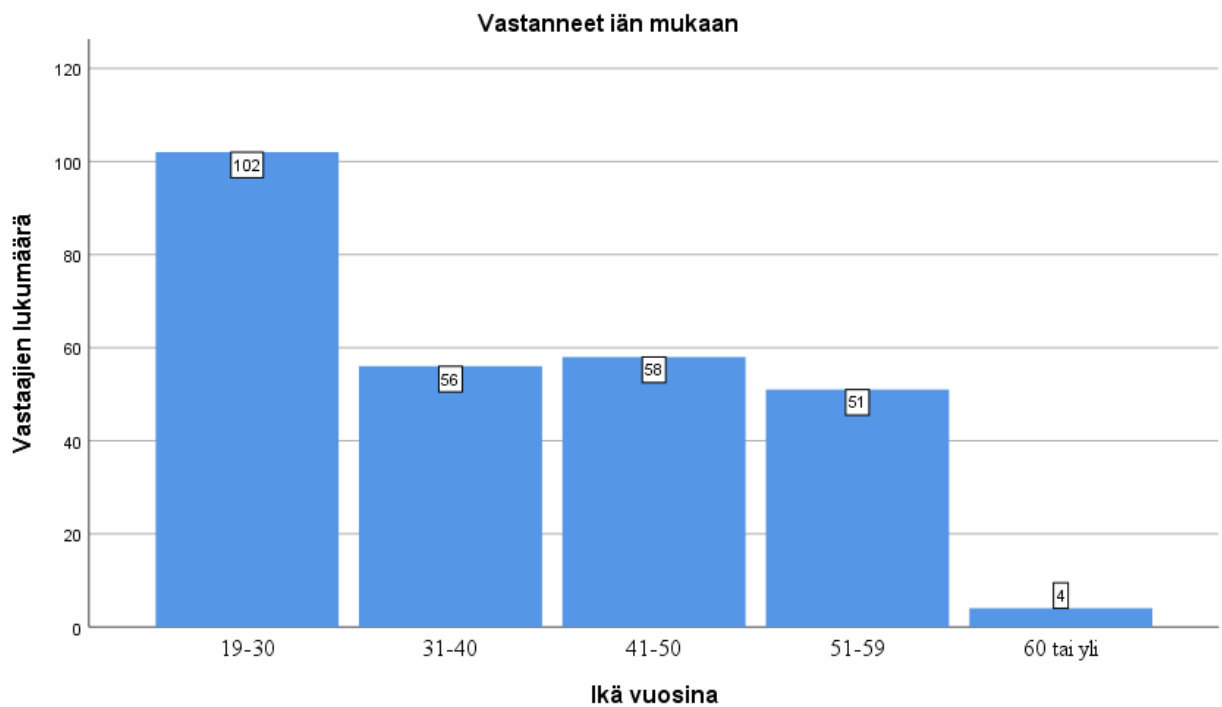
Paikkatietomenetelmillä kuvataan autotehtaan työntekijöiden sijoittumista postinumeroalueittain. Toisessa kartassa kuvataan autotehtaan muuttoaikeisten työntekijöiden sijoittumista postinumeroalueittain. Pohjana käytetään Paavo-postinumeroaineistoa sekä kuntien avainluvutaineistoa, jonka graduntekijä latasi Paituli-paikkatietopalvelusta, josta aineistoja saa ladata ilmaiseksi tutkimuskäyttöä varten. Aineistot ladattiin tätä tutkimusta varten Paitulista 30.7.2020. Paavo-postinumeroaineistosta sekä kuntien avainlukuista ladattiin uusin, vuoden 2019 versio (Tilastokeskus 2020c & 2020d).

## 5. Tulokset

### 5.1 Valmet Automotiven työntekijät taustamuuttujien ja asumisen näkökulmista

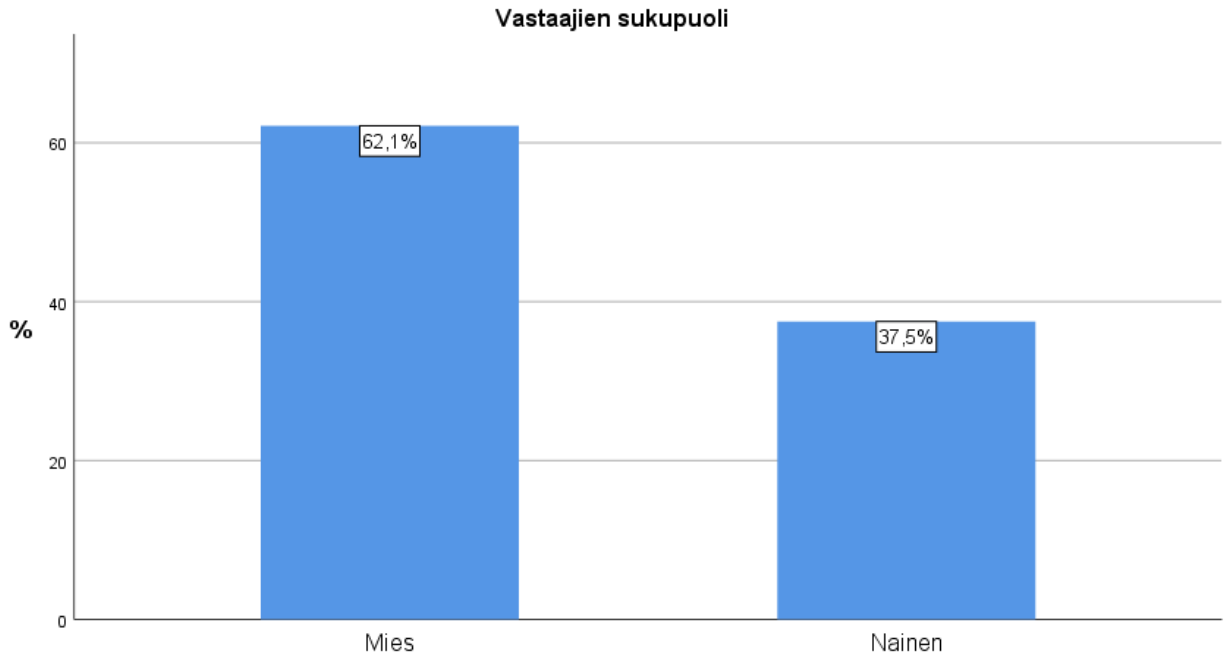
Kyselyyn vastasi iältään 19-62 vuotiaita Valmet Automotiven työntekijöitä. Ikäjakauma painottuu nuoriin ikäluokkiin. Eniten kyselyyn vastasi nuoria, iältään alle 30-vuotiaita autotehtaan työntekijöitä, ikäryhmästä tuli yhteensä 102 vastausta (Kuva 4). Ikäluokasta 31-40 vastauksia tuli 56, 41-50 vuotiaista 58, 51-59 vuotiaista 51 ja 60 tai yli ikäluokasta 4. Suurin ikäluokka on siis

selkeästi nuoret, alle 30-vuotiaat vastaajat. Se on kyselyn kannalta erityisen tärkeä ryhmä, sillä useat heistä ovat olleet autotehtaalla töissä suhteellisen vähän aikaa, maksimissaan noin 5 vuotta. Monet heistä ovat uusia tulokkaita autotehtaalle (Kuva 6), erityisesti viimeisimpien rekrytointien, vuosina 2016-2018 rekrytoituja, joiden tarpeisiin tutkimuksessa olisi erityisen tärkeää kyetä vastaamaan. Prosentteina 19-30 vuotiaita aineistossa on 37,6 prosenttia, 31-40 vuotiaita 20,7 prosenttia, 41-50 vuotiaita 21,4 prosenttia, 51-59 vuotiaita 18,8 prosenttia ja yli 60-vuotiaita 1,4 prosenttia.



Kuva 4. Vastanneiden työntekijöiden ikä. N = 271.

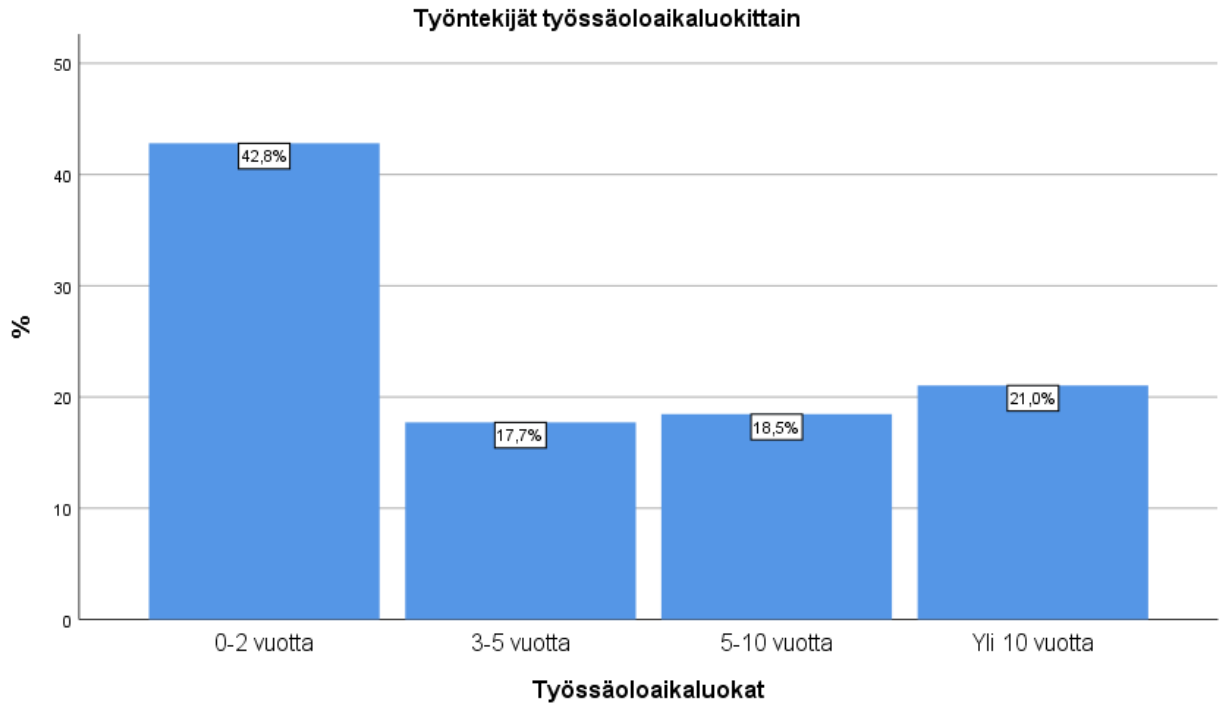
Kyselyyn vastanneista 62,1 prosenttia oli miehiä ja 37,5 prosenttia naisia (Kuva 5). 1 vastaaja ei ilmoittanut sukupuoltaan. Jakauma noudattaa ennako-oletusta, jossa autotehtaalla työskentelee enemmän miehiä kuin naisia (Arvela- Hellén 2018b).



Kuva 5. Vastaajien sukupuoli. N = 271.

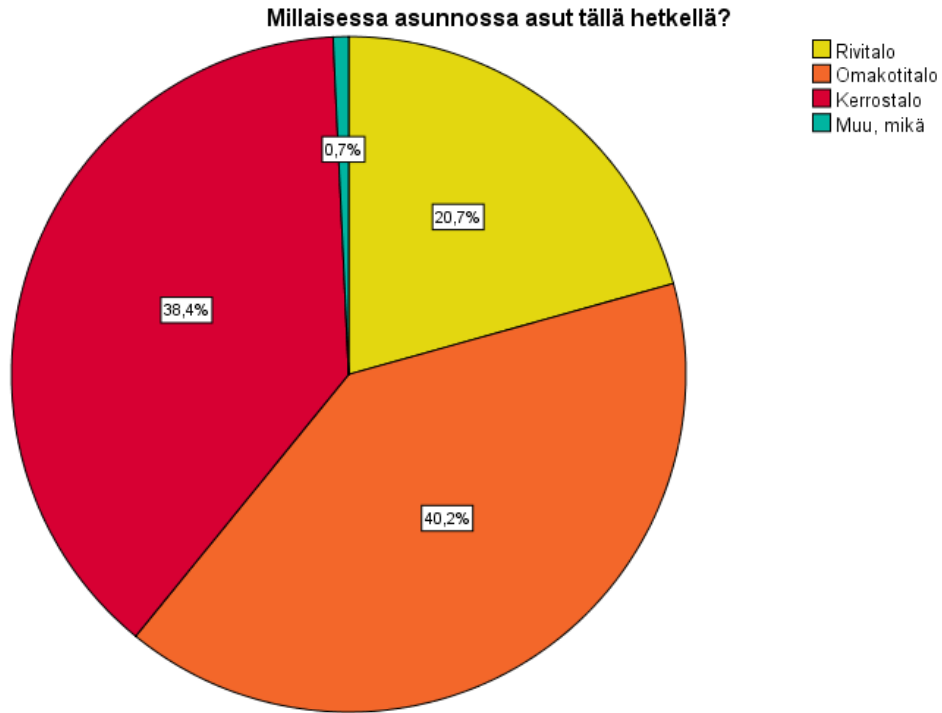
Suurin osa kyselyyn vastanneista oli 0-2 vuotta tehtaalla työskennelleitä, eli he ovat aloittaneet tehtaalla työskentelyn suurten rekrytointien aikaan vuosina 2017-2019. Heitä oli yhteensä 116, 42,8 prosenttia vastaajista. Toiseksi suurin ryhmä on yli 10 vuotta tehtaalla työskennelleet, heitä oli 57, 21 prosenttia vastaajista. Kolmanneksi suurin on 5-10 vuotta tehtaalla työskennelleet, yhteensä heitä oli kyselyyn vastanneista 50, 18,5 prosenttia. Pienin ryhmä oli 3-5 vuotta tehtaalla työskennelleet, yhteensä 48, 17,7 prosenttia. Myös osa heistä on aloittanut työskentelyn tehtaalla suurten rekrytointien aikaan, jotka alkoivat vuonna 2016 kun sopimus Mercedes-Benzin kanssa julkaistiin. Kuvaajasta erottuu hyvin Valmet Automotiven viimeaikaisten, vuosina 2016-2019 tapahtuneiden, rekrytointien vaikutus työvoimaan. Rekrytoinnit ovat olleet erittäin merkittäviä, sillä vuodesta 2013 alkaen tehtaan henkilöstömäärä on viisinkertaistunut. Suurin osa kyselyyn vastanneista on siis viimeisen 5 vuoden aikana tehtaalle töihin tulleita uusia työntekijöitä (Kuva 6).



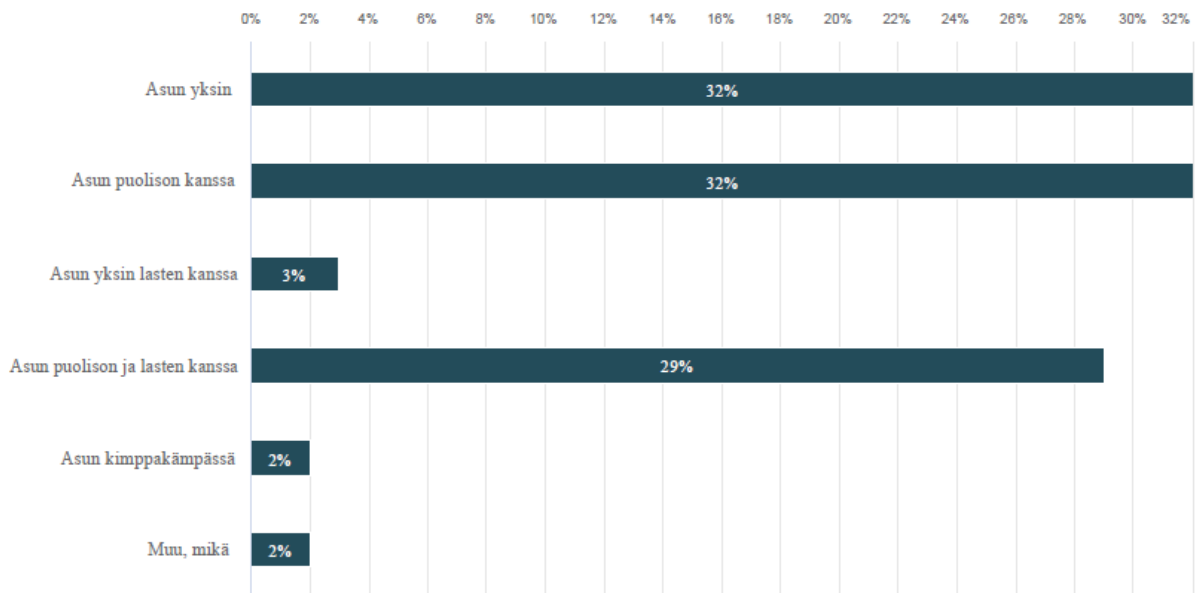


Kuva 6. Vastaajien työssäoloaika Valmetilla. N = 271.

Pääosa kyselyyn vastanneista asuu omakotitalossa, 40,2 prosenttia vastanneista. Kuitenkin lähes yhtä suuri osuus asuu kerrostalossa, 38,4 prosenttia. 20,7 prosenttia asuu rivitalossa, ja muita asumismuotoja on 0,7 prosenttia. Omakotitaloasujien suuri osuus on kyselyyn vastanneiden osalta merkillepantavaa. Yli 40 prosenttia heistä asuu omakotitaloissa, vaikka monet ovat aloittaneet työskentelyn autotehtaalla hiljattain ja vastanneet ovat suhteellisen nuoria (Kuva 7).

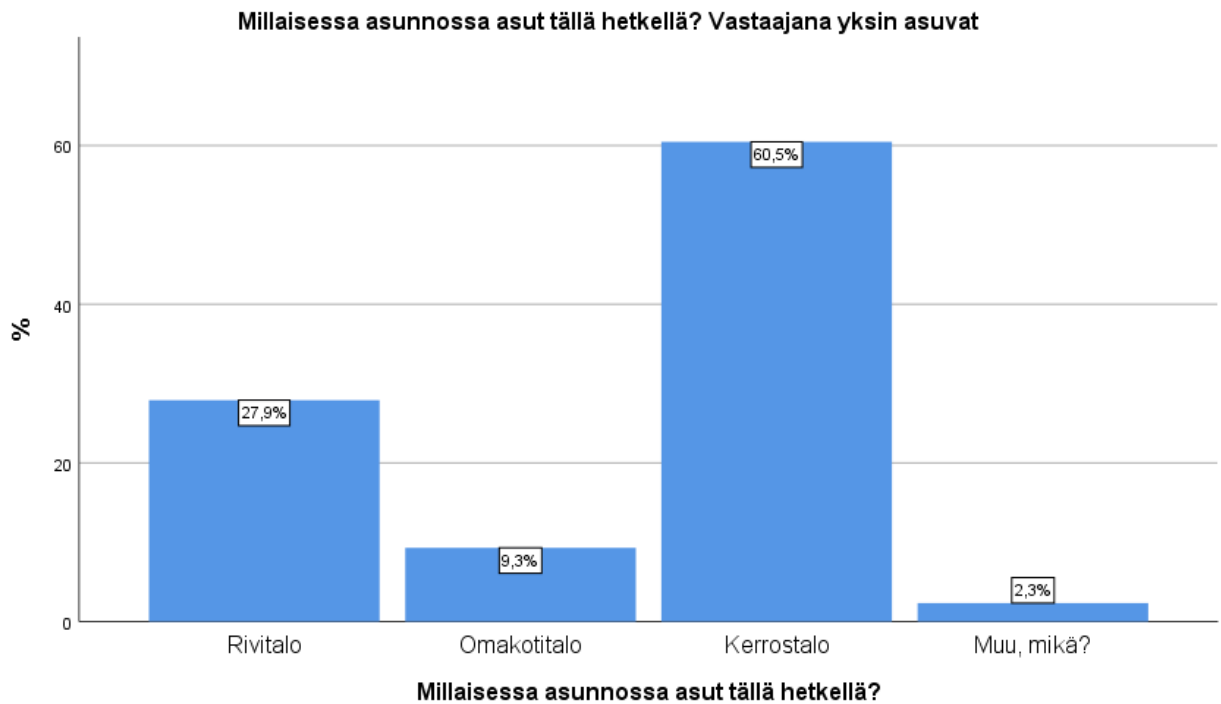


Kuva 7. Vastaajien asumismuoto. N = 270.



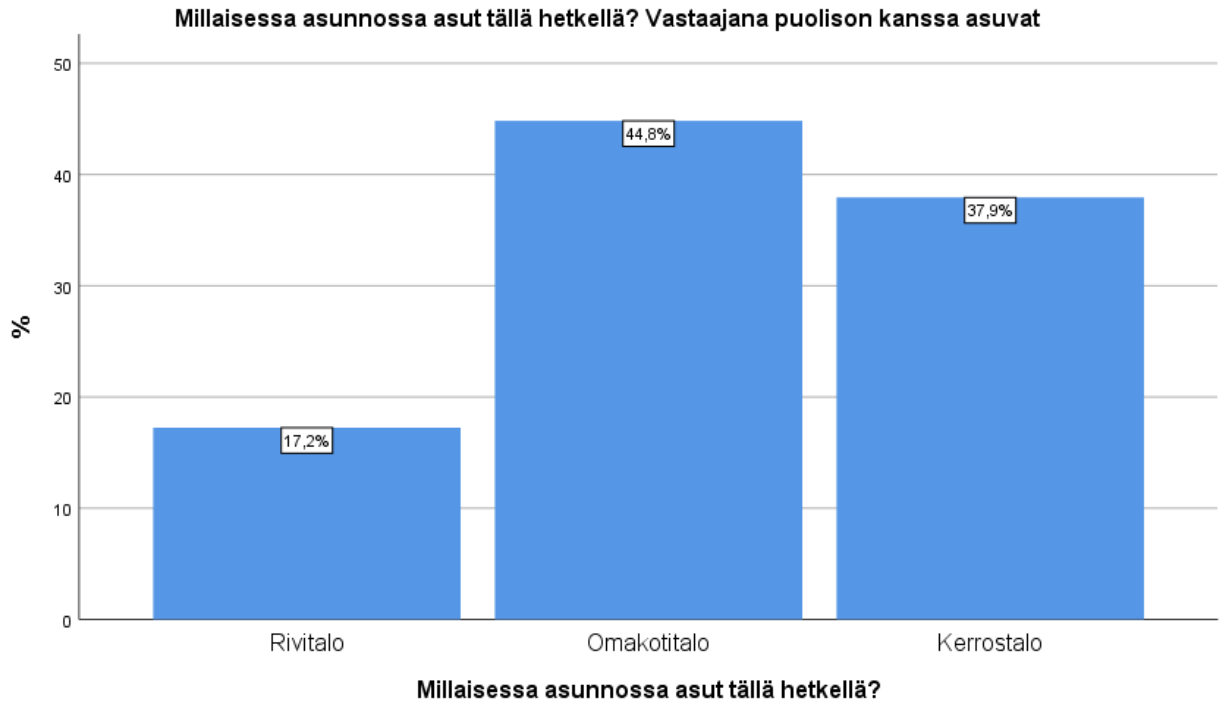
Kuva 8. Kotitalouden muoto. N = 271.

Vastaajista 32 prosenttia asuu yksin, 32 prosenttia asuu puolison kanssa, 3 prosenttia asuu yksin lasten kanssa, 29 prosenttia asuu puolison ja lasten kanssa, 2 prosenttia asuu kimppakämpässä ja 2 prosenttia ilmoittaa asumismuodokseen muun asumisen (Kuva 8).



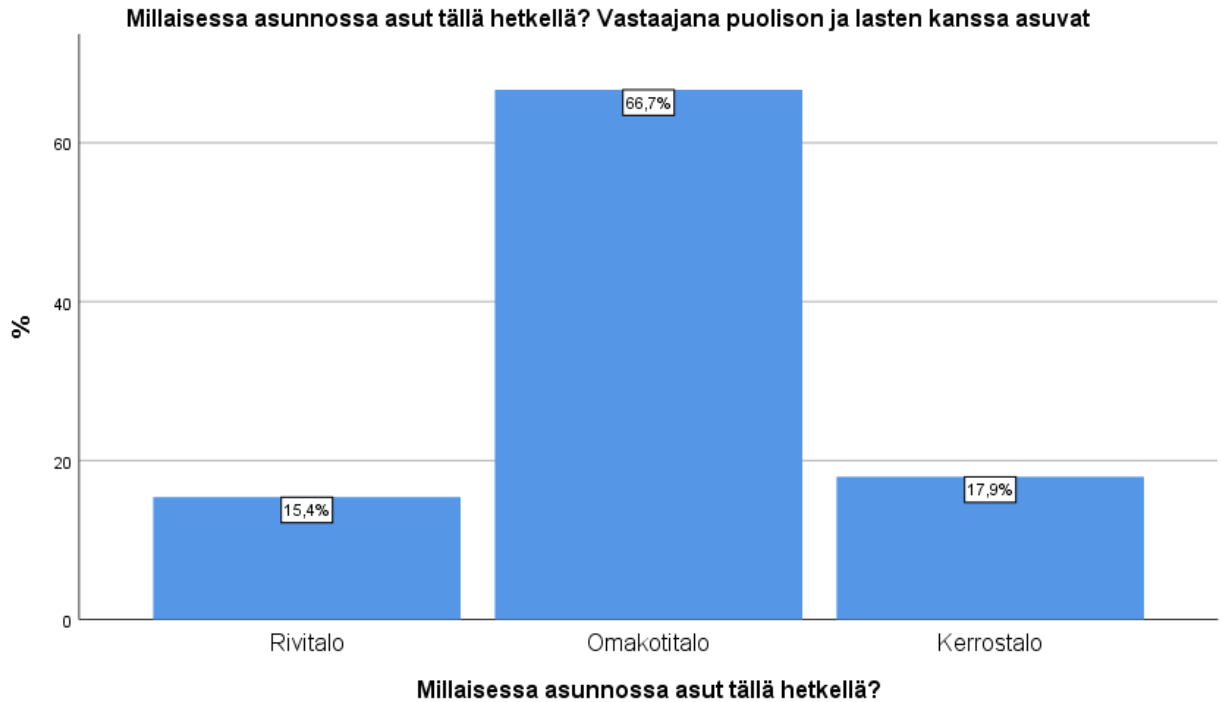
Kuva 9. Millaisessa asunnossa asut tällä hetkellä. Vastaajana yksin asuvat. N = 86

Yksin asujien kohdalla asumismuotona painottuu erityisesti kerrostaloasuminen (Kuva 9). Heistä 60,5 prosenttia asuu kerrostaloissa, 27,9 prosenttia rivitaloissa, 9,3 prosenttia omakotitaloissa ja muita asumismuotoja on 2,3 prosenttia. Tulos on odotettu, sillä usein kerrostaloissa on pienempiä, yksin asuville soveltuvia yksiöitä tai kaksioita. On huomattava, että aineisto painottuu nuoriin sekä suurten rekrytointien aikaan aloittaneisiin, 0-2 vuotta tehtaalla työskennelleisiin työntekijöihin. Vasta työnsä aloittaneilla ja mahdollisesti työn perässä uudelle paikkakunnalle muuttaneilla nuorilla ja yksin asuvilla työntekijöillä kerrostaloasuminen suosio yleisimpänä asumismuotona on erittäin odotettu tulos.



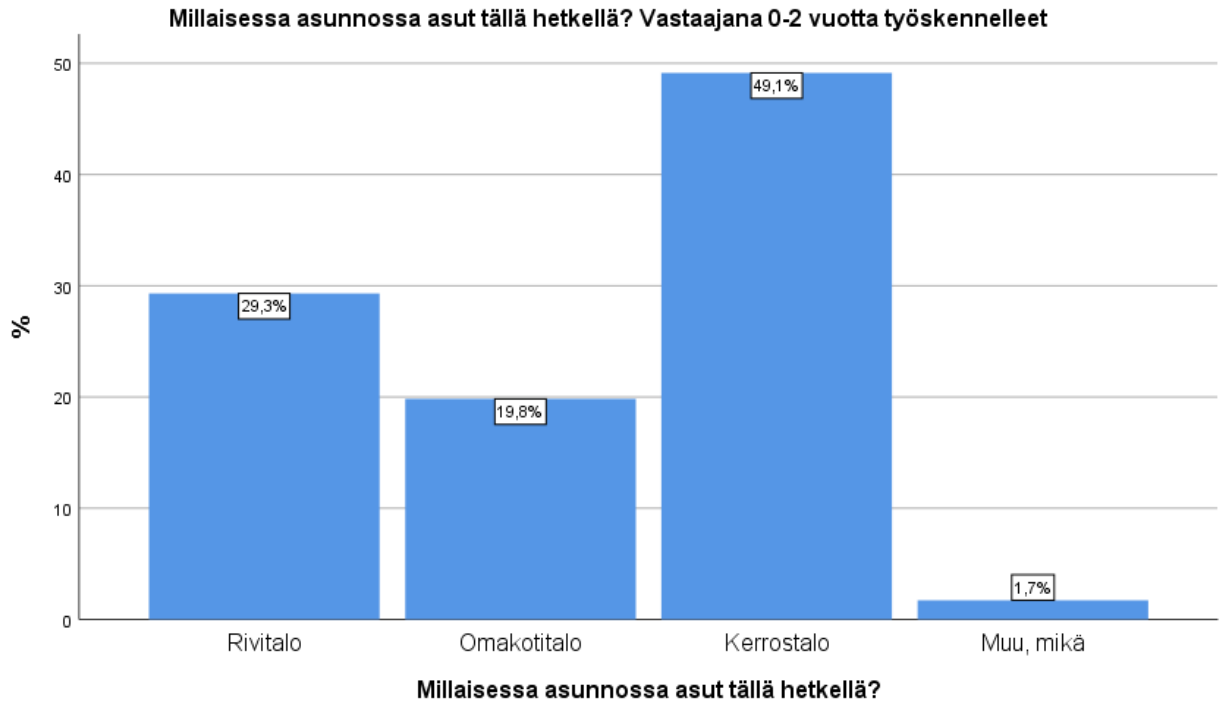
Kuva 10. Millaisessa asunnossa asut tällä hetkellä. Vastaajana puolison kanssa asuvat. N = 87

Puolison kanssa asuvilla autotehtaan työntekijöillä painottuu omakotiasuminen suosituimpana asumismuotona (Kuva 10). Puolison kanssa asutaan myös runsaasti kerrostaloissa, rivitaloasuminen on vähiten suosittu muoto. Puolison kanssa asuvia on aineistossa varmasti sekä nuorissa että vanhoissa. Tutkimuksen perusteella voidaan sanoa, että iältään vanhemmat työntekijät painottuvat omakotiasujiin ja nuoremmat, puolison kanssa tai yksin asuvat painottuvat kerrostalo- sekä rivitaloasujiin.



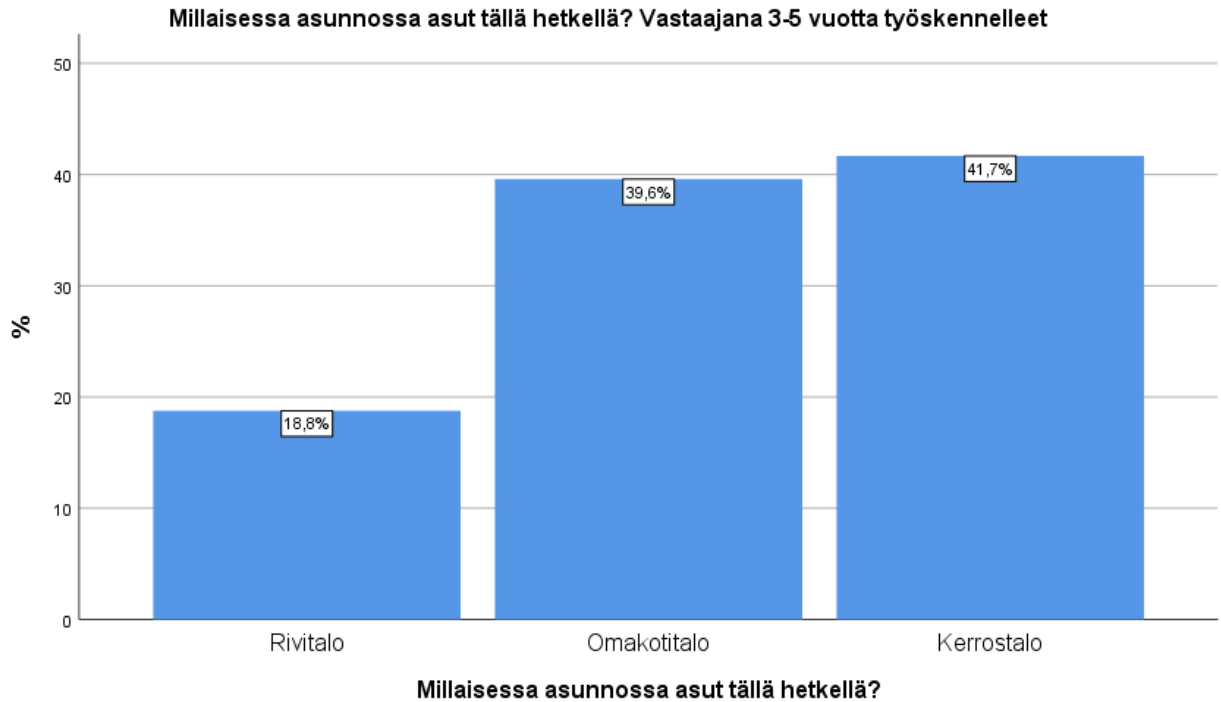
Kuva 11. Millaisessa asunnossa asut tällä hetkellä. Vastaajana puolison ja lasten kanssa asuvat. N = 78

Puolison ja lasten kanssa asuvat painottuvat erittäin selkeästi omakotitalossa asuviin (Kuva 11). Kaksi kolmasosaa lasten ja puolison kanssa asuvista työntekijöistä on omakotiasujia ja vain noin 15 prosenttia asuu kussakin kahdessa muussa asumismuodossa. Tulos on erittäin odotettu.



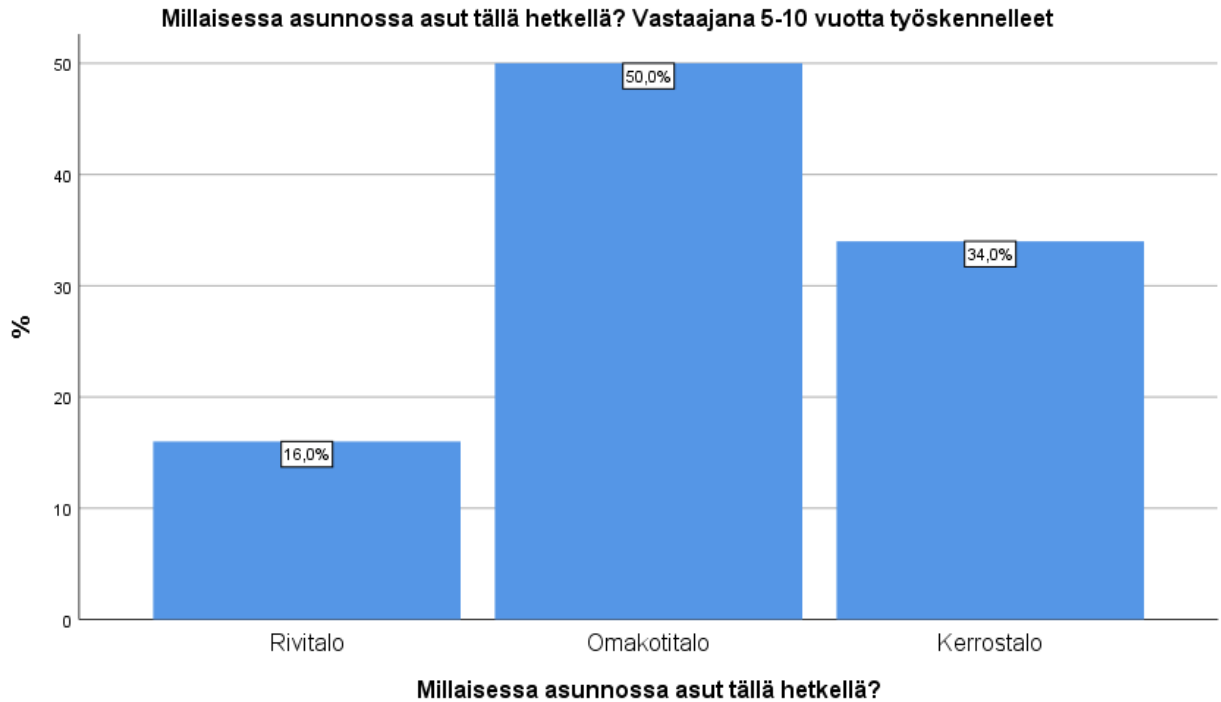
Kuva 12. Asumismuoto. Vastaajana 0-2 vuotta tehtaalla työskennelleet. N = 116

Vasta työnsä autotehtaalla aloittaneet työntekijät asuvat pääasiassa kerrostaloissa (Kuva 12). Heistä noin puolet, 49,1 prosenttia ilmoitti asumismuodokseen kerrostaloasumisen, 29,3 prosenttia rivitaloasumisen, 19,8 prosenttia omakotiasumisen ja 1,7 prosenttia muun asumismuodon.



Kuva 13. Asumismuoto. Vastaajana 3-5 vuotta työskennelleet. N = 82

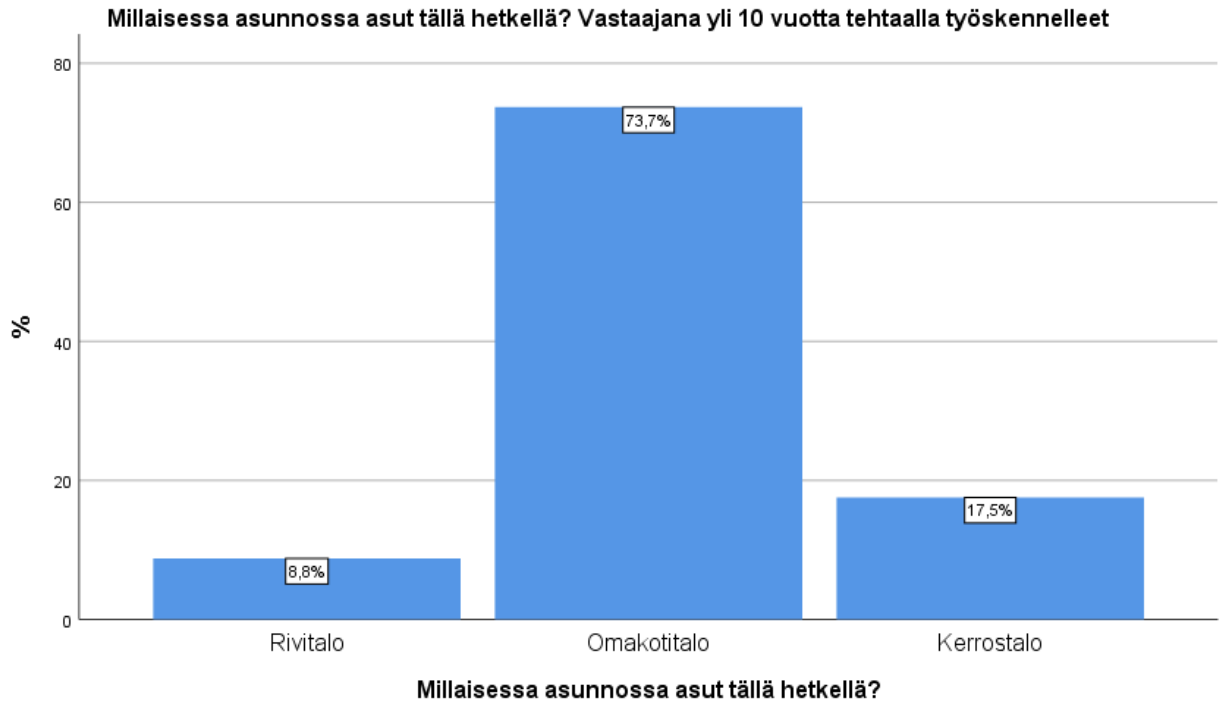
3-5 vuotta työskennelleissä näkyy jo selvää siirtymistä omakotiasumiseen kerrostaloista, joka on jo lähes yhtä suosittua kerrostaloasumisen kanssa (Kuva 13). On huomattava, että myös rivitaloasumisen osuus asumismuotona on pienentynyt lähes 10 prosenttiyksikköä 0-2 vuotta tehtaalla työskennelleiden lukemasta. Omakotiasumisen osuus on puolestaan kasvanut kahdellakymmenellä prosenttiyksiköllä ja kerrostaloasumisen suosio vähentynyt noin kahdeksalla prosenttiyksiköllä.



Kuva 14. Asumismuoto. Vastaajana 5-10 vuotta työskennelleet. N = 20

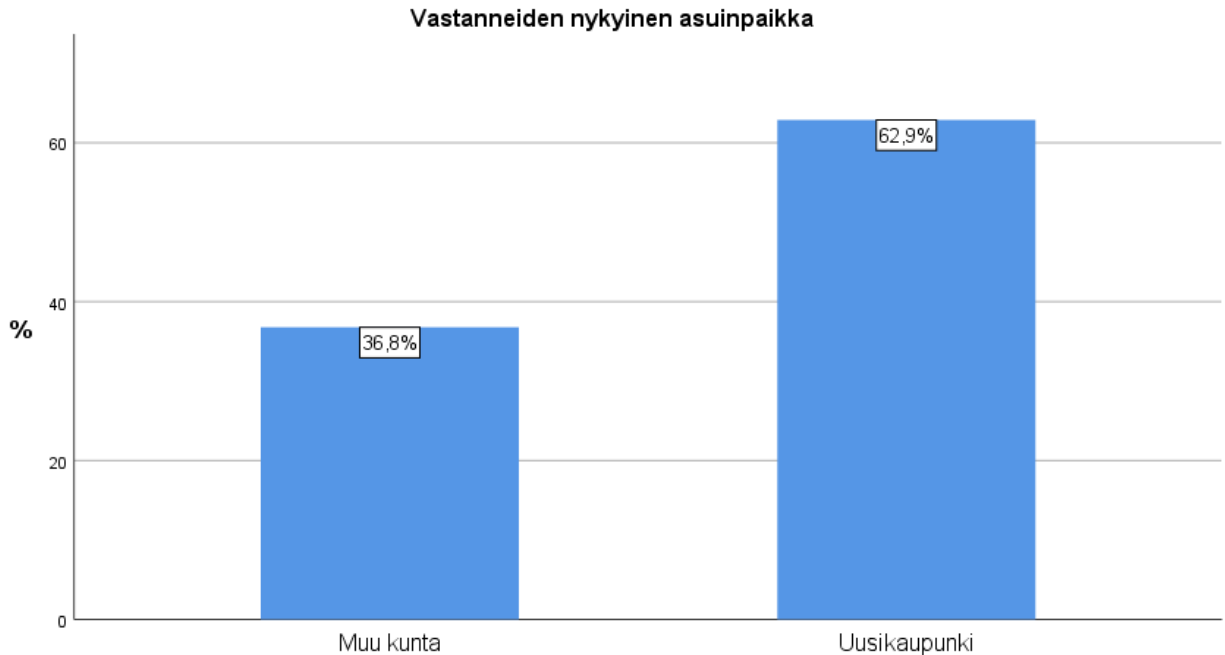
5-10 vuotta tehtaalla työskennelleissä toistuu sama trendi, jossa työskentelyvuosien lisääntyessä omakotiasumisen suosio kasvaa, ja rivitaloasumisen sekä kerrostaloasumisen suosio vähenee (Kuva 14). Kuitenkin kerrostaloissa asuu edelleen 5-10 vuotta tehtaalla työskennelleistä noin kolmasosa, joka on osuutena suuri. Puolet työntekijöistä asuvat omakotitaloissa ja 16 prosenttia rivitaloissa.





Kuva 15. Asumismuoto. Vastaajana yli 10 vuotta tehtaalla työskennelleet. N = 53

Verrattaessa 0-2 vuotta tehtaalla työskennelleiden asumismuotoja yli 10 vuotta tehtaalla työskennelleisiin nähdään selkeitä eroja (Kuvat 12 ja 15). yli 10 vuotta työskennelleistä lähes kolme neljäsosaa asuu omakotitaloissa, jotka ovat selvästi suosituin asumismuoto, kerrostaloasumisen suosio on romahtanut. 0-2 vuotta työskennelleillä se on selvästi suosituin, mutta yli 10 vuotta työskennelleillä sen suosio on laskenut noin seitsemäätoista prosenttiin. Rivitaloasuminen on myös erittäin epäsuosittua yli 10 vuotta työskennelleiden keskuudessa, joista vain noin 9 prosenttia asuu rivitalossa. Kuvien 12, 13, 14 ja 15 perusteella voidaan sanoa, että työskentelyajan pidentyessä autotehtaalla asumismuodoissa tapahtuu siirtymää omakotitaloihin, jotka kasvattavat selvästi suosiotaan muiden asumismuotojen suosion laskiessa. Erityisesti kerrostaloasumisen suosion lasku suosituimmasta asumismuodosta lähes 50 prosenttiyksikön osuudella noin 18 prosenttiin on erittäin merkittävä.



Kuva 16. Vastanneiden nykyinen asuinkunta. N = 271.

Vastanneista 62,9 prosenttia ilmoittaa kotikunnakseen Uudenkaupungin, ja 36,8 prosenttia työntekijöistä tulee autotehtaalle töihin muista kunnista. Autotehtaan työllistävyysvaikutus on siis suurin Uudessakaupungissa (Kuva 16). Muista kunnista työmatkapedelöijä tulee eniten autotehtaalle töihin Uudenkaupungin lähikunnista, kuten Laitilasta. Merkittäviä muita työmatkapedelöijien asuinkuntia ovat Turku ja Turun seutu sekä Rauma (Taulukko 1 & Kuva 17). Aineiston mukaan Porista autotehtaalle tulee selvästi vähemmän työntekijöitä töihin kuin kahdesta muusta lähialueen suuresta kaupungista, Turusta ja Raumalta. Autotehtaan työllistävyysvaikutus näyttää ulottuvan merkittävimmin Vakka-Suomen alueelle Uudenkaupungin, Kustavin, Laitilan, Mynämäen, Pyhärannan, Taivassalon sekä Vehmaan postinumeroalueille. Poikkeuksen tähän tekevät edellä mainitut suuret kaupungit, joista järjestetään bussikytejä suoraan autotehtaalle. Autotehtaan työntekijöiden sijoittuminen kunnittain vastaa kyselyssä hyvin koko autotehtaan työntekijöiden sijoittumista kunnittain, joka on nähtävillä graduntekijälle luovutetusta kotipaikkatietoaineistosta. Autotehtaan pyynnöstä ja yksityisyydensuojan vuoksi kaikkien autotehtaan työntekijöiden sijoittumista ei esitetä.

Kuvan 17 perusteella Turun postinnumeroalueilta autotehtaalle tulee töihin yhteensä 16 henkilöä, eli 16 prosenttia ulkopaikkakuntalaisista, joka on heti Laitilan postinnumeroalueen jälkeen kolmanneksi suurin osuus kaikista alueen kunnista. Laitilasta autotehtaalle tulee tämän tutkimuksen perusteella 23 prosenttia ulkopaikkakuntalaisista työntekijöistä. Myös Turun lähikunnista, Raisiosta, Naantalista ja Kaarinasta on suhteellisesti runsaasti tulijoita autotehtaalle, yhteensä 10 prosenttia kaikista ulkopaikkakuntalaisista. Autotehtaalle järjestetyillä bussikuljetuksilla on varmasti suuri vaikutus siihen, että Valmet Automotiven autotehdas työllistää myös paljon turkulaisia.

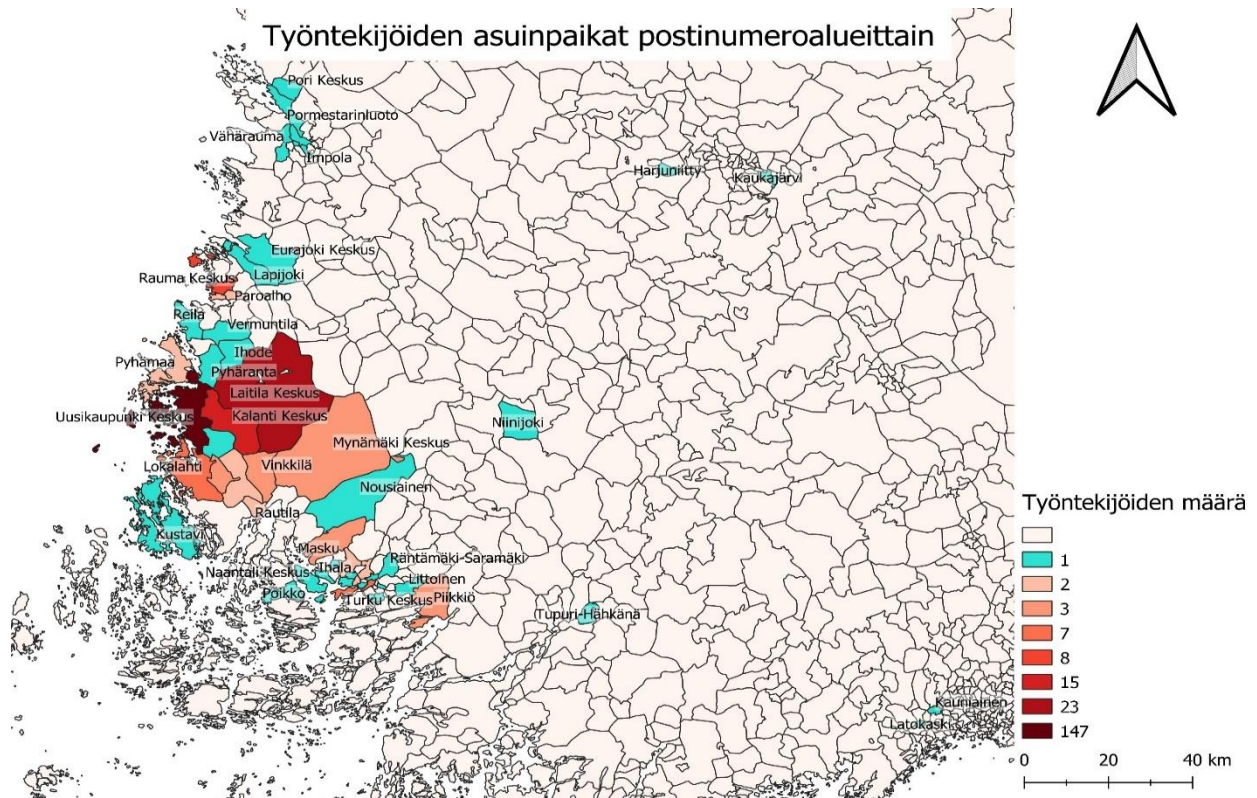
On kuitenkin merkille pantavaa, että vaikka Porista järjestetään bussikyötejä autotehtaalle samaan tapaan kuin Turun seudulta, sen työllistävä vaikutus Poriin ja sen lähikuntiin on suhteellisesti pienempi kuin Turkuun. Porin postinnumeroalueilta autotehtaalle tulee kyselyyn vastaajista 5 henkilöä, eli 5 prosenttia työntekijöistä, joka on alueen toiseksi suurimalle, vajaan 84 000 asukkaan kaupungille, suhteellisen pieni määrä. Esimerkiksi Raumalta, joka on vajaan 40 000 asukkaan kaupunki, kyselyyn vastasi 13 henkilöä eli 13 prosenttia ulkopaikkakuntalaisista. Ehkä syy selittyy pidemmällä työmatkalla. Porista matkaa autotehtaalle on noin 100 km, kun Turusta matka on kohtuullisempi, noin 70 km. Pitkä työmatka voi osaltaan selittää kaupunkien välistä eroa autotehtaan työllistävyysvaikutuksessa, vaikka bussikyöti autotehtaan ja kaupunkien välillä järjestetäänkin.

### Vastanneet kunnittain, kuntien postinnumeroalueet yhdistetty

	Määrät aineistossa	% kaikista vastaajista	Kumulatiivinen prosentti
Ei vastausta	30	10,5	10,5
Espoo	1	0,4	10,9
Eurajoki	2	0,7	11,6
Kaarina	4	1,4	13,0
Kalanti	15	5,3	18,2
Kauniainen	1	0,4	18,6
Kustavi	1	0,4	18,9
Laitila	23	8,1	27,0
Loimaa	1	0,4	27,4
Lokalahti	7	2,5	29,8
Masku	3	1,1	30,9

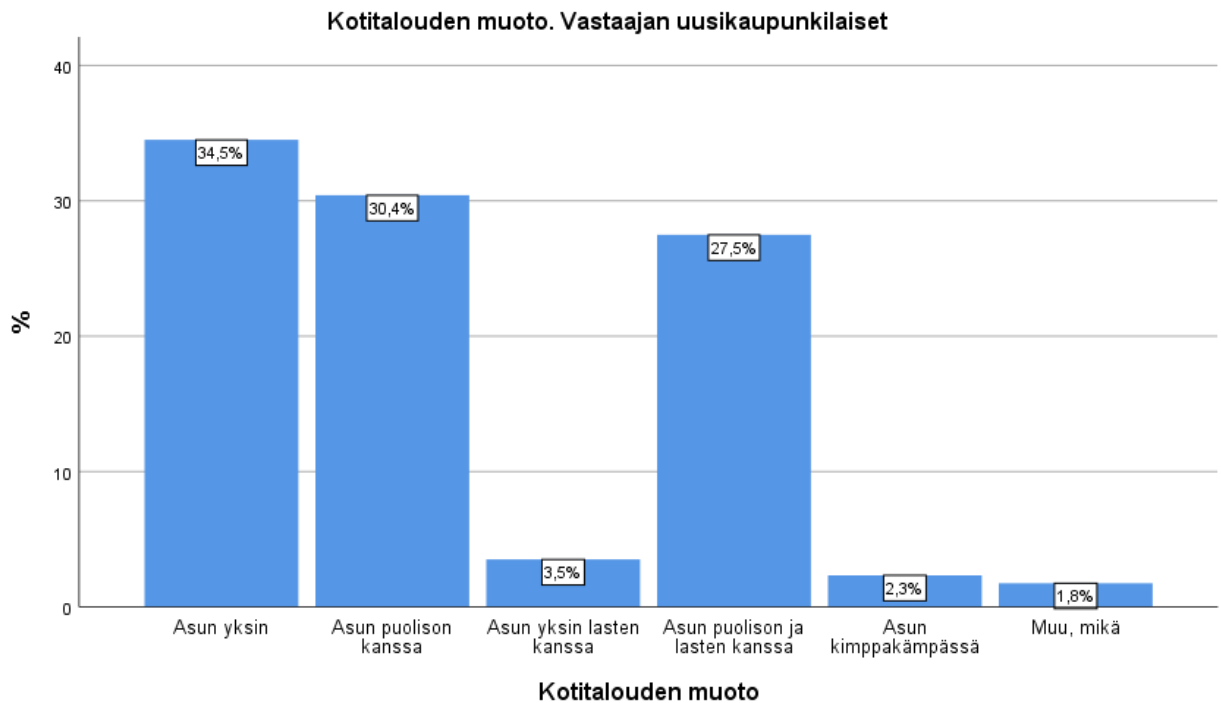
Mynämäki	3	1,1	31,9
Naantali	2	0,7	32,6
Nokia	1	0,4	33,0
Nousiainen	1	0,4	33,3
Pori	5	1,8	35,1
Pyhämaa	2	0,7	35,8
Pyhäranta	3	1,1	36,8
Raisio	4	1,4	38,2
Rauma	13	4,6	42,8
Salo	1	0,4	43,2
Tampere	1	0,4	43,5
Turku	16	5,6	49,1
Uusikaupunki	138	48,4	97,5
Vehmaa	7	2,5	100,0
Total	271	100,0	

Taulukko 1. Autotehtaan työntekijöiden asuinpaikat kunnittain. N = 271



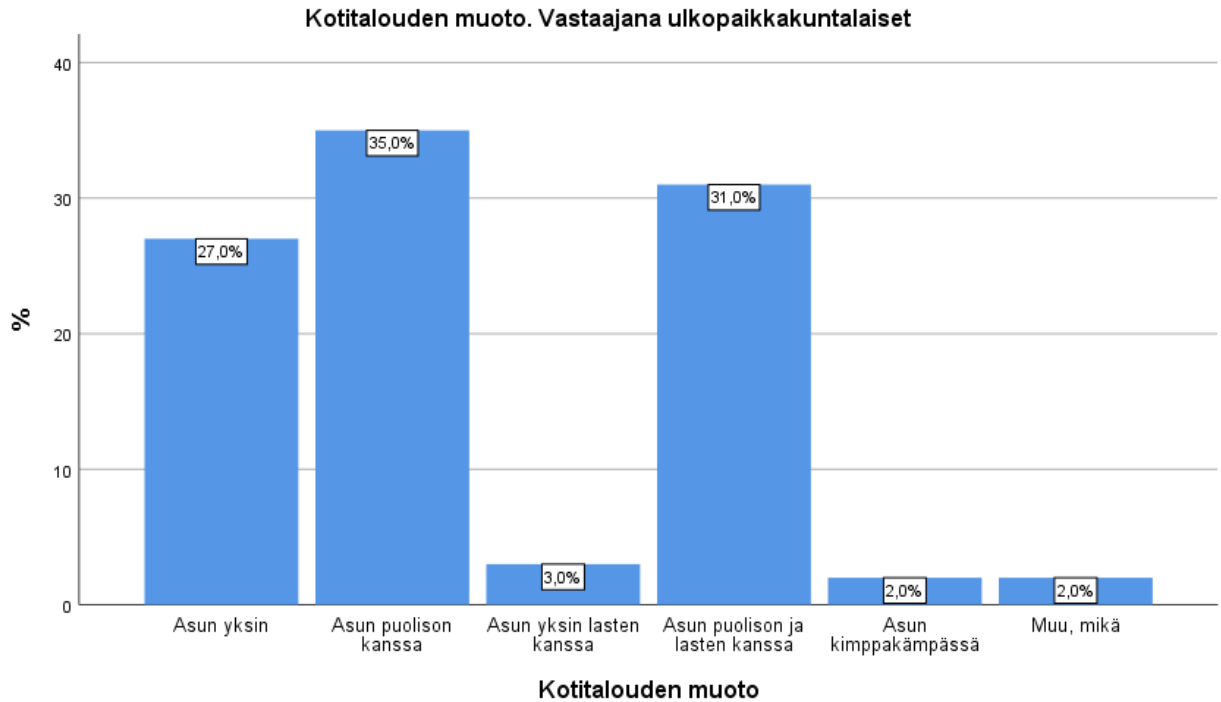
Kuva 17. Työntekijöiden asuinpaikat postinumeroalueittain. N = 271

Kaukaisimmat tulijat tulevat Tampereelta, Nokialta, Espoosta sekä Kauniaisista (Kuva 17). Kysely ei kuitenkaan kerro, kulkevatko kaikki työntekijät työmatkansa päivittäin. On tässä tapauksessa järkevämpi ajatella, että yli 200 km työmatka esimerkiksi Espoosta on liian pitkä päivittäin kuljettavaksi. He siis asuvat mahdollisesti kotipaikkakunnallaan osa-aikaisesti, ja käyvät esimerkiksi viikot töissä Uudessakaupungissa yöpyen jossain lähempänä. Näin ollen muutama arvo kaukana Uudestakaupungista selittyisi järkevämmiin.



Kuva 18. Uusikaupunkilaisten työntekijöiden kotitalouden muoto. N = 171

Uusikaupunkilaiset autotehtaan työntekijät ovat pääasiassa yksinasuvia (Kuva 18). Heistä yli kolmasosa, 34,5 prosenttia ilmoittaa asuvansa yksin. Toiseksi eniten asutaan puolison kanssa, ja kolmanneksi eniten puolison ja lasten kanssa. Vain muutama prosentti ilmoittaa kotitalouden muodokseen yksin lasten kanssa asumisen, kimppakämpäasumisen tai muun asumismuodon.



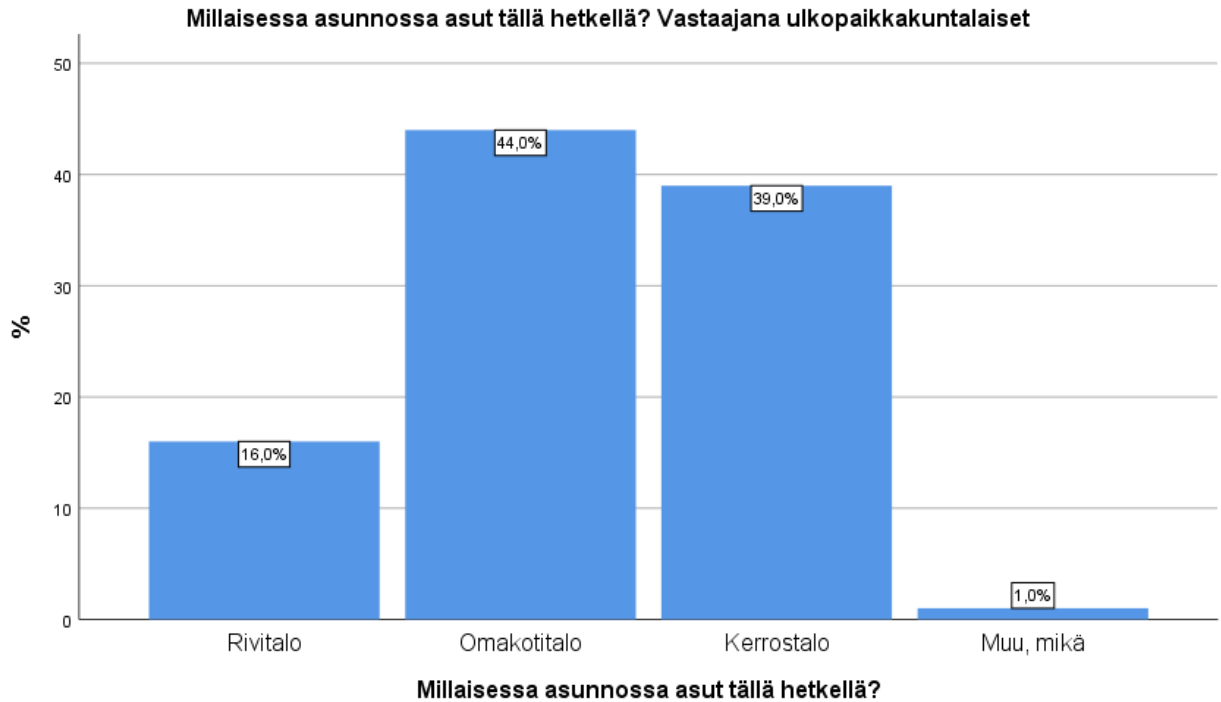
Kuva 19. Ulkopaikkakuntalaisten kotitalouden muoto. N = 100

Ulkopaikkakuntalaisten kotitalouden muodot eroavat määriltään vertailtaessa niitä Uudessakaupungissa asuvien työntekijöiden kotitalouden muotoihin (Kuvat 18 ja 19). Kotitalouden muodoista yleisin on puolison kanssa asuminen 35 prosentin osuudella. Myös puolison ja lasten kanssa asuminen on yleisempää kuin Uudenkaupungin yleisin muoto yksin asuminen 31 prosentin osuudella. Yksin asuminen on vasta kolmantena 27 prosentin osuudella. Yksin lasten kanssa, kimppakämpässä tai muussa asumismuodossa asuminen on suunnilleen yhtä suosittua muissa kunnissa kuin Uudessakaupungissa. Syitä tähän voi olla monia. Uusikaupunki on onnistunut houkuttelemaan työn perässä muuttavia nuoria, yksin asuvia kaupunkiin asukkaiksi, mutta puolison kanssa muuttaneita tai lapsiperheitä ei mahdollisesti ole onnistuttu houkuttelemaan yhtä tehokkaasti. On kuitenkin muistettava, että puolison tai puolison ja lasten kanssa muuttaminen uudelle paikkakunnalle on suurempi prosessi, jossa on otettava huomioon myös muiden ihmisten tarpeita. Pendelöinti autotehtaalle muista kunnista on tämän tutkimuksen mukaan suositumpaa talouksissa, joihin kuuluu enemmän kuin yksi ihminen.



Kuva 20. Uusikaupunkilaisten työntekijöiden asumismuodot. N = 171

Uusikaupunkilaisilla asumismuotona yhtä suosittuja ovat omakotiasuminen sekä kerrostaloasuminen 38 prosentin osuuksillaan. Rivitaloasuminen on noin 15 prosenttiyksikköä harvinaisempaa noin 23 prosentin osuudella. Muita asumismuotoja on vajaa prosenttiyksikkö (Kuva 20).



Kuva 21. Ulkopaikkakuntalaisten asumismuodot. N = 100.

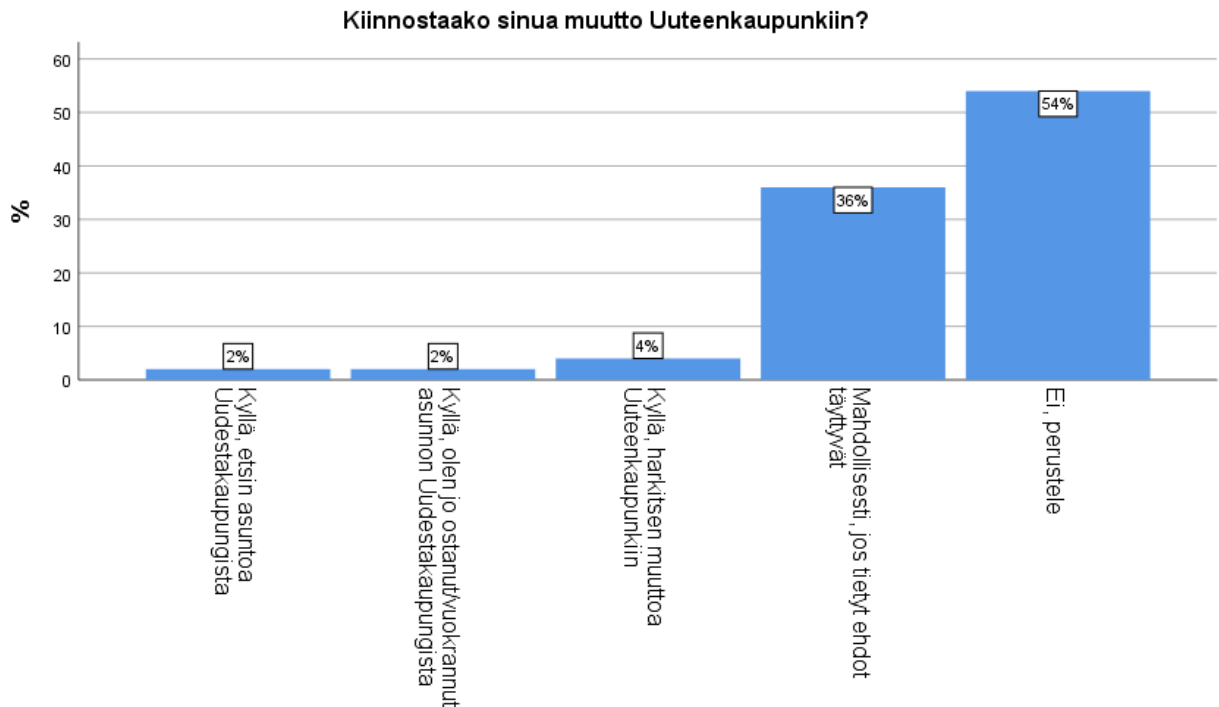
Ulkopaikkakuntalaisten työntekijöiden asumismuodot poikkeavat hieman uusikaupunkilaisten työntekijöiden asumismuodoista. Omakotitaloasuminen sekä kerrostaloasuminen ovat hieman suositumpaa, rivitaloasuminen on puolestaan epäsuositumpaa (Kuva 21). Ero voi johtua monesta seikasta. Esimerkiksi suurista kaupungeista pendelöivät voivat asua useammin kerrostaloissa, joissa asuminen isommissa kaupungeissa on muutenkin suositumpaa. Omakotiasumisen suosio ulkopaikkakunnilla johtuu varmasti myös ulkopaikkakuntalaisten erilaisista kotitalouden muodoista suhteessa uusikaupunkilaisiin, jossa perheeseen kuuluu useammin useampia kuin yksi henkilö sekä usein myös lapsia, ja näin ollen asumisen tarpeet ovat erilaiset.

## 5.2 Muutosta kiinnostuneet ulkopaikkakuntalaiset työntekijät

Kuvassa 22 on kuvattuna niiden 36,8 prosentin vastaukset, joiden asuinpaikka on jokin muu kunta kuin Uusikaupunki. Heistä yhteensä 44 prosentilla olisi kiinnostusta muuttaa Uuteenkaupunkiin. Heistä 2 prosenttia etsii paraikaa asuntoa Uudestakaupungista, 2 prosenttia on jo ostanut/vuokrannut asunnon Uudestakaupungista, 4 prosenttia harkitsee muuttoa



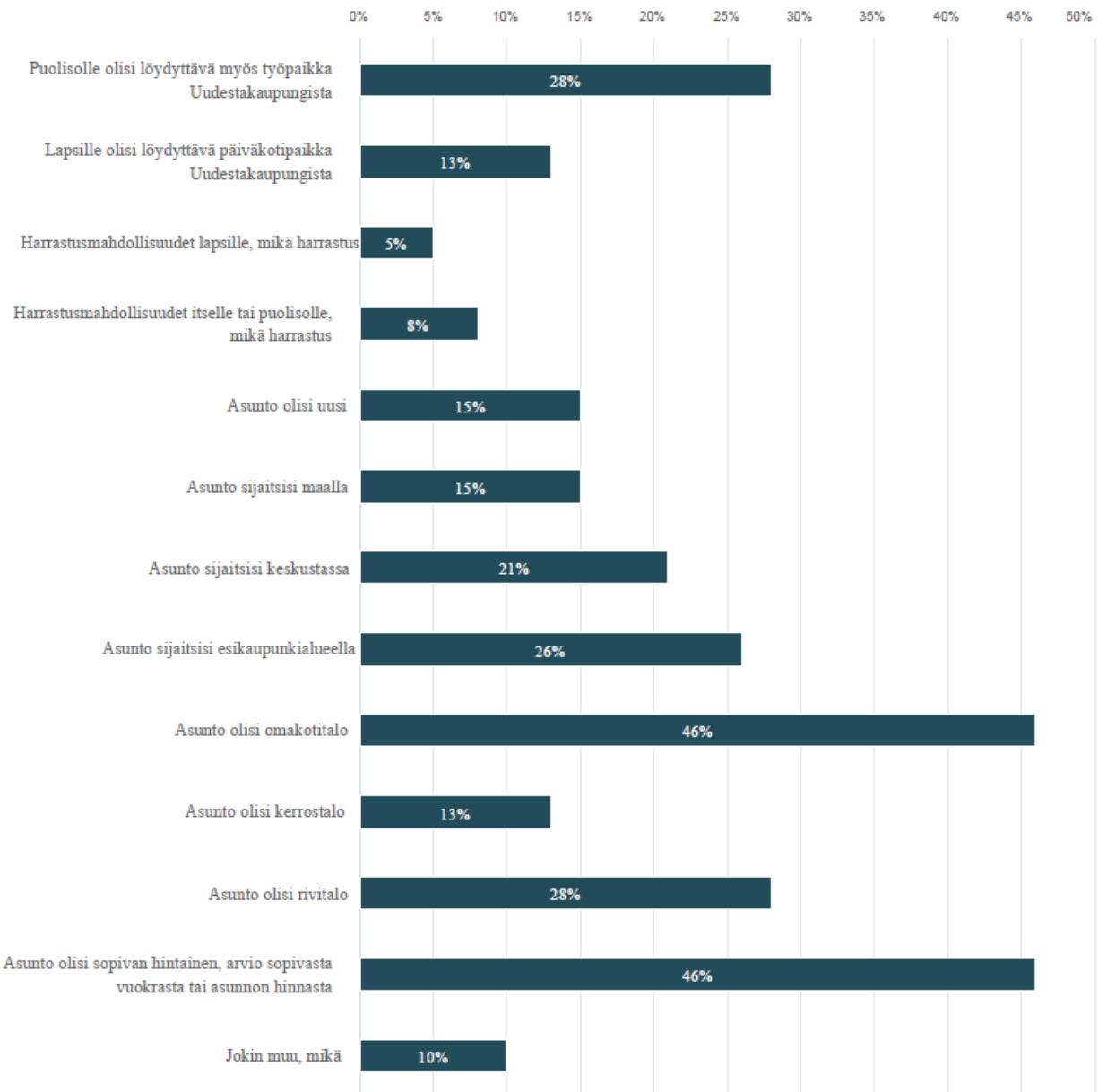
Uuteenkaupunkiin ja 36 prosenttia olisi mahdollisesti kiinnostuneita muuttamaan, mikäli tietyt ehdot täyttyvät. Kuitenkin yli puolet vastaajista, 54 prosenttia muista kunnista Valmet Automotivelle töihin tulevista, ei ole kiinnostuneita muuttamaan Uuteenkaupunkiin. Tässä kappaleessa keskitytään muuttoa harkitsevien asumisen toiveisiin Uudessakaupungissa ja minkä asioiden tulisi muuttua, jotta heitä mahdollisesti muutto Uuteenkaupunkiin kiinnostaisi.



Kuva 22. Kiinnostaisiko sinua muutto Uuteenkaupunkiin. Vastanneet ulkopaikkakuntalaisia. N = 100.

Muuttoa harkitsevien tai jo muuttaneiden osuus, yhteensä 44 prosenttia on suuri määrä. Tehtaalla työskenteli vuoden 2019 lopussa noin 4500 työntekijää, joista 62,1 prosenttia on uusikaupunkilaisia ja 36,8 prosenttia muista kunnista pendelöiviä. Kyselyssä mahdollisesta muuttamisesta Uuteenkaupunkiin kiinnostuneita oli yhteensä 44 prosenttia. Se tarkoittaa yhteensä 729 ulkopaikkakuntalaista tehtaan työntekijää, jotka voisivat olla mahdollisesti kiinnostuneita muuttamaan Uuteenkaupunkiin. Näin ollen Valmet Automotiven ulkopaikkakuntalaiset työntekijät luovat suuren määrän muuttopotentialisia ihmisiä, jotka tiettyjen ehtojen täytyessä voisivat mahdollisesti muuttaa Uuteenkaupunkiin. On myös muistettava, että näillä 729

työntekijällä on useilla perheessään useampia henkilöitä, joten muuttajien määrä olisi moninkertainen, mikäli heitä saataisiin houkuteltua muuttamaan kaupunkiin.



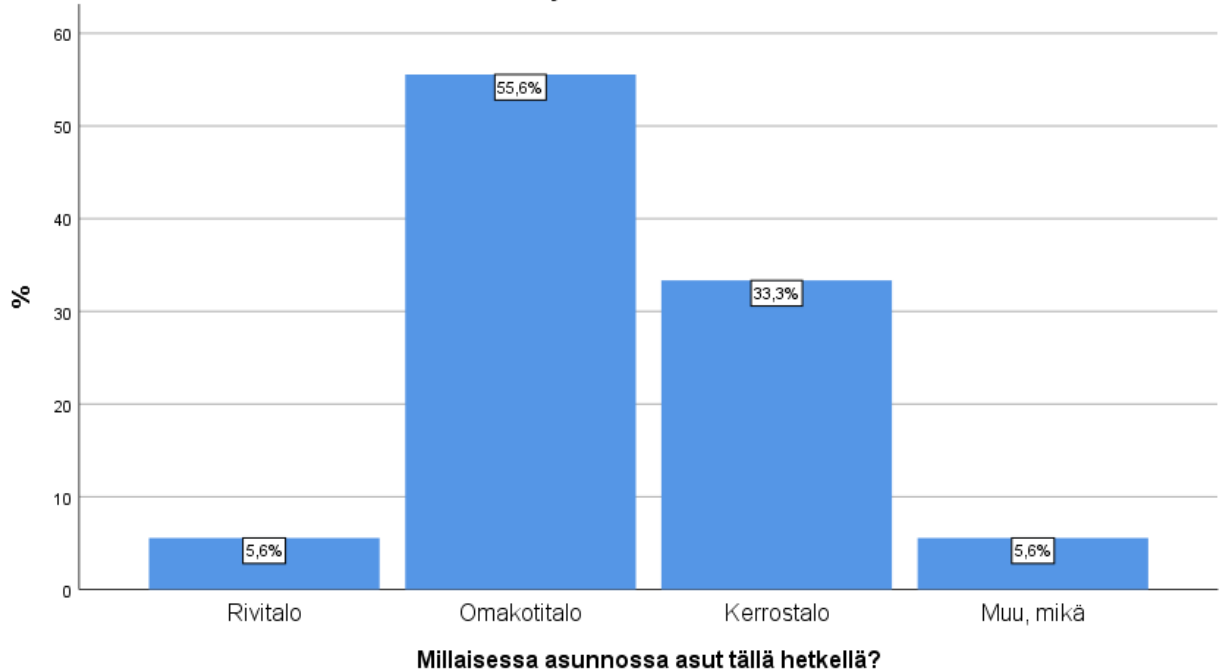
Kuva 23. Mikä seuraavista tekijöistä olisivat välttämättömiä, jotta muutto Uuteenkaupunkiin toteutuisi. Voit valita useamman vaihtoehdon. N = 109, vastaajia 39.

Mahdollisesti muuttoon harkitsevat listasivat toiveitaan kuvan 23 osoittamalla tavalla. Eniten muuttoon harkitsevat arvostavat omakotitaloasumista, heistä melkein puolet, 46 prosenttia, listasivat sen yhdeksi tärkeäksi kriteeriksi, jos muutto Uuteenkaupunkiin voisi toteutua. Kerrostaloasumisesta kiinnostuneita mahdollisia muuttajia oli vain 13 prosenttia, ja

rivitaloasumisesta kiinnostuneita 28 prosenttia. Kuvasta 23 selviää, että selvästi suurin kysyntä muuttoa harkitsevilla olisi omakotiasumiselle. Asunnon sijainniksi toivottiin eniten esikaupunkialueella sijaitsevaa asuntoa. Toiseksi eniten kysyntää oli keskusta-asumiselle ja kolmanneksi maaseutumaiselle asumiselle. Uuden asunnon listasi kriteeriksi 15 prosenttia vastaajista.

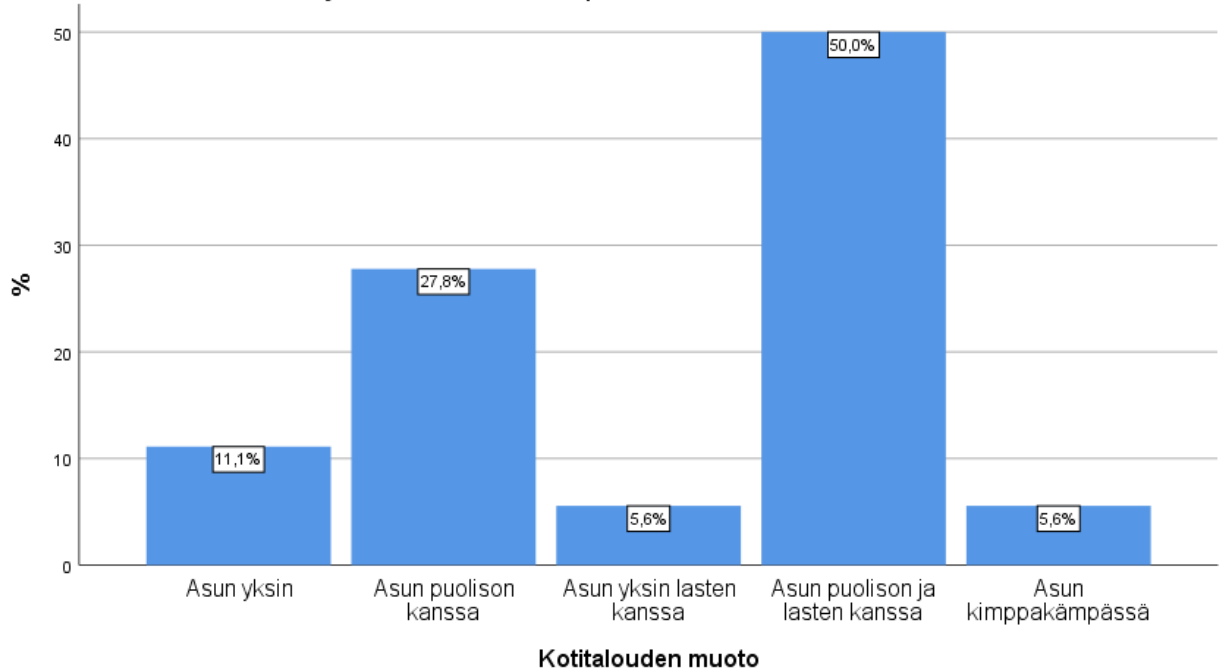
Kuvasta 23 selviää myös, että 28 prosenttia vastaajista myös puolisolle olisi löydyttävä työpaikka Uudestakaupungista, eli vain noin joka neljäs arvotti puolisolle työpaikan löytymisen tärkeäksi tekemäksi asuinpaikkaa valitessa. Muualta Valmet Automotivelle töihin tulevat ovat näin ollen valmiita pendelöimään myös Uudestakaupungista muualle töiden perässä mahdollisen muuton jälkeen. Monet eivät siis koe pendelöintiä toiseen kuntaan ongelmana. Havainto tukee Aron ym. (2019) ja Kytön & Väliniemen (2009) teoriassa esittämiä havaintoja, jossa ihmiset asuvat ja työskentelevät usein eri kunnassa eikä pendelöintiä nähdä enää haasteena. Myös havainto, jossa 54 prosenttia muualta tulevista työntekijöistä ei edes harkitse muuttamista Uuteenkaupunkiin, tukee teoriassa Aron ym. (2019) näkemyksiä. Heille pendelöinti työn perässä on luontaista, eikä sitä nähdä suurena arkea rasittavana ongelmana, jossa olisi pakko muuttaa työn perässä toiselle paikkakunnalle lyhyemmän työmatkan perässä. Toisaalta on myös huomioitava, että osa mahdollisista muuttajista eivät edes halua tällä hetkellä töihin. Esimerkiksi jos he hoitavat pieniä lapsia kotona.

Millaisessa asunnossa asut tällä hetkellä? Vastaajana omakotiasumisesta kiinnostuneet muuttoja harkitsevat



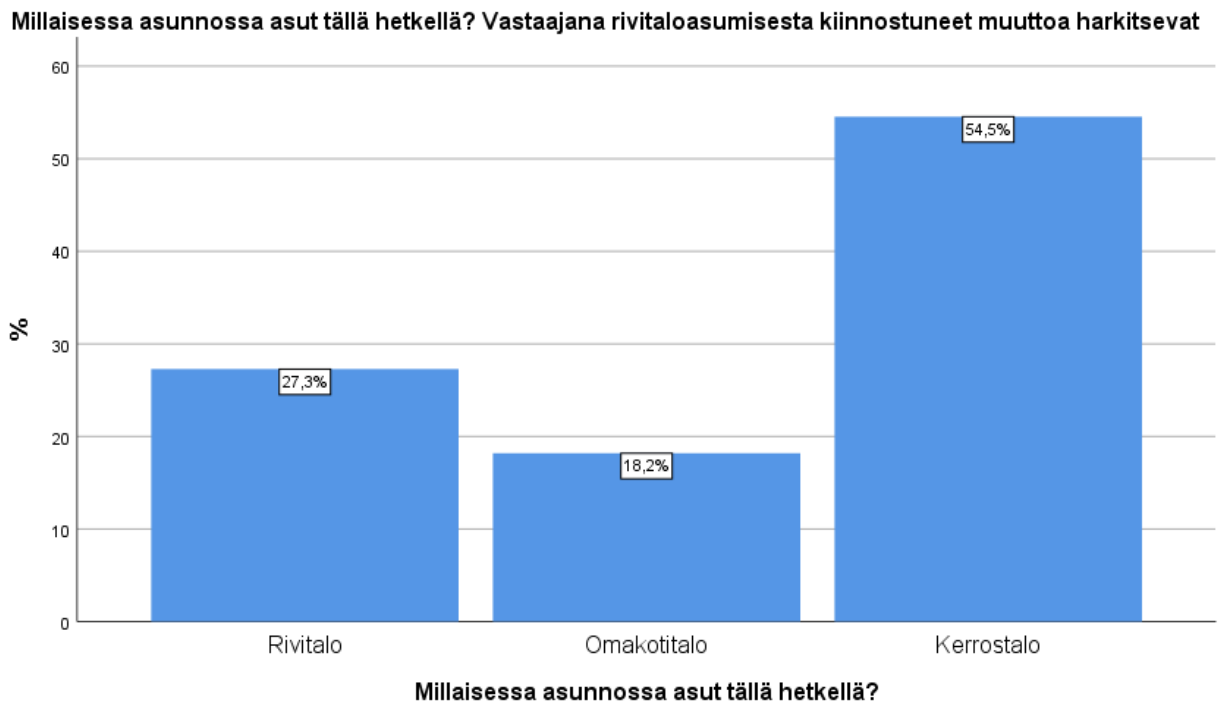
Kuva 24. Millaisessa asunnossa asut tällä hetkellä. Vastaajana omakotiasumisesta Uudessakaupungissa kiinnostuneet. N = 18

Omakotitaloasumisesta ja muutosta Uuteenkaupunkiin kiinnostuneet kotitalouden muodon mukaan

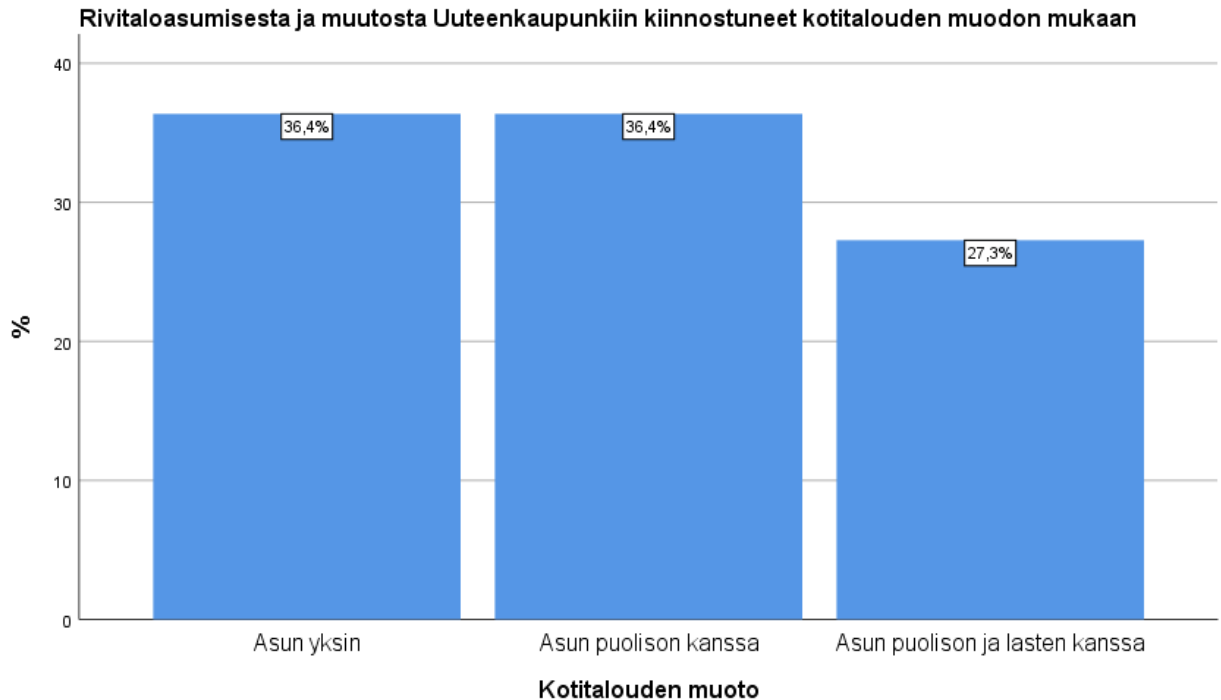


Kuva 25. Omakotiasumisesta ja muutosta Uuteenkaupunkiin kiinnostuneet ulkopaikkakuntalaiset kotitalouden muodon mukaan. N = 18.

Suosituin asumismuoto Uudessakaupungissa on muuttoa harkitsevien mielestä omakotiasuminen (Kuva 23). Kuviin 24 ja 25 on tiivistetty omakotitaloasumisesta Uudessakaupungissa kiinnostuneiden nykyinen asumistilanne sekä kotitalouden muoto. Omakotiasuminen Uudessakaupungissa kiinnostaa eniten jo tällä hetkellä omakotitalossa asuvia, heistä yli puolet asuvat jo tällä hetkellä omakotitalossa. Toiseksi suosituinta se on kerrostaloasujien keskuudessa. Rivitaloasuminen sekä muu asumismuoto jäävät muutamaankuusi prosenttiin. Puolet omakotiasumisesta Uudessakaupungissa kiinnostuneista asuu puolison ja lasten kanssa, ja noin neljäsosa, 27,8 prosenttia vastaajista puolison kanssa. Tämän perusteella voidaan sanoa, että omakotiasuminen Uudessakaupungissa kiinnostaa siis lähinnä perheellisiä, jo nyt omakotitalossa asuvia ulkopaikkakuntalaisia. Ulkopaikkakunnilla kerrostaloissa asuvien suuri osuus voisi selittyä mahdollisella muutoshalukkuudella. Monet kerrostaloasujat pendelöivät Uuteenkaupunkiin suuremmista kaupungeista, joten pienemmälle paikkakunnalle muuttoa harkitessaan muutoskriteerinä vaikuttaa selvästi olevan nykyistä asuntoa suurempi omakotitalo.



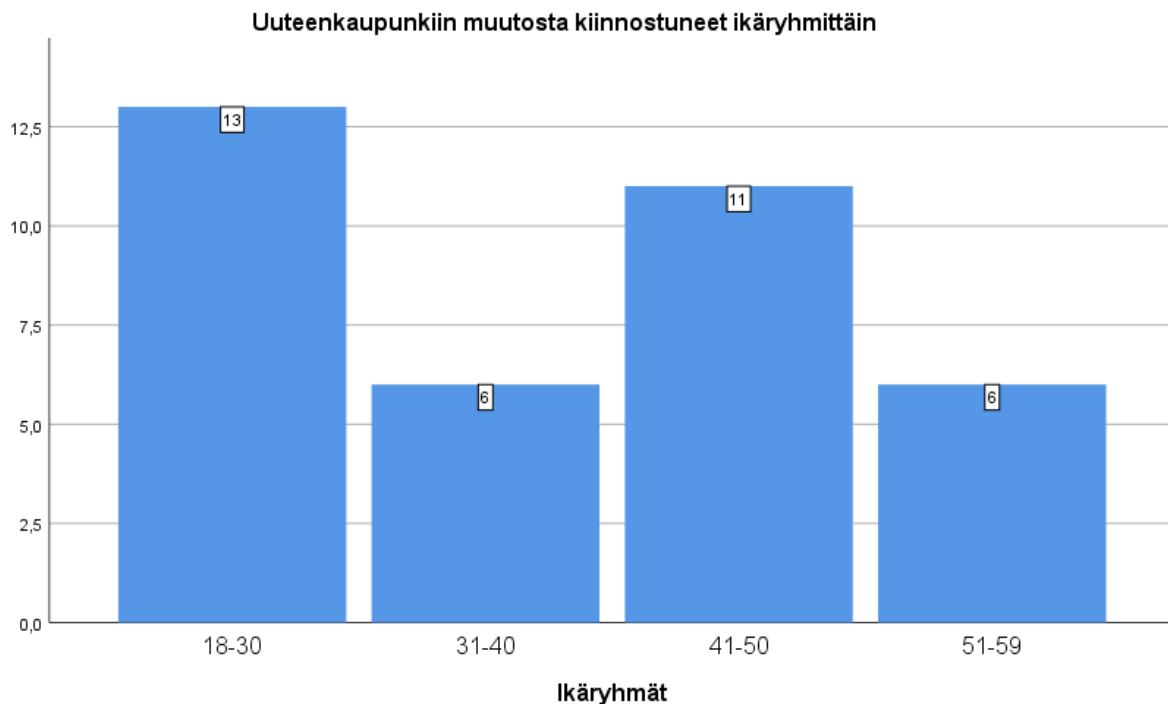
Kuva 26. Millaisessa asunnossa asut tällä hetkellä. Vastaajana rivitaloasumisesta Uudessakaupungissa kiinnostuneet. N = 11



Kuva 27. Rivitaloasumisesta ja muutosta Uuteenkaupunkiin kiinnostuneet ulkopaikkakuntalaiset kotitalouden muodon mukaan. N = 11.

Toiseksi suosituin asumismuoto Uudessakaupungissa muutosta kiinnostuneiden mielestä on rivitaloasuminen (Kuva 23). Kuviin 26 ja 27 on kerätty taustamuuttujatietoa rivitaloasumisesta ja muutosta Uuteenkaupunkiin kiinnostuneista ulkopaikkakuntalaisista. Tällä hetkellä eniten rivitaloasumisesta kiinnostuneita asuu kerrostaloissa, joissa asuu yli puolet, 54,5 prosenttia vastaajista. 27,3 prosenttia asuu jo nyt rivitalossa ja 18,2 prosenttia omakotitaloissa. Kotitalouden muoto rivitaloasumisesta kiinnostuneista on jakautunut suhteellisen tasan. Kiinnostuneissa on yhtä paljon puolison kanssa asuvia kuin yksin asuvia, vähiten rivitaloasuminen kiinnostaa puolison ja lasten kanssa asuvia perheellisiä. Rivitaloasuminen eroaa selvästi omakotiasumisesta Uudessakaupungissa. Ne houkuttelevat erityisesti yksin asuvia sekä puolison kanssa kerrostalossa asuvia ulkopaikkakuntalaisia. Verrattuna omakotitaloista kiinnostuviin, jotka olivat pääasiassa perheellisiä puolison ja lasten kanssa jo nyt omakotitalossa asuvia työntekijöitä. Kerrostaloasumisesta kiinnostuneita oli vain viisi, joten heitä ei tässä yhteydessä tarkemmin tarkastella pienen otoskoon vuoksi.

Kuvassa 28 on selvitetty, minkä ikäisiä ovat ulkopaikkakuntalaiset, jotka ovat kiinnostuneita muuttamaan Uuteenkaupunkiin. Muuttoaikeiset työntekijät painottuvat aineiston tapaan nuoriin, 18-30 vuotiaiden ikäluokkiin, joita on muuttohalukkaista 36 prosenttia. 31-40 vuotiaita on 17 prosenttia, 41-50 vuotiaita 31 prosenttia ja 51-60 vuotiaita 17 prosenttia muutosta kiinnostuneista. Huomiolle pantavaa on 41-50 vuotiaiden ulkopaikkakuntalaisten suuri osuus, vaikka heitä ei itse aineistossa ollut esimerkiksi 31-40 vuotiaita enemmän. Vaikka 31-40 vuotiaiden määrä poikkeaa aineistosta, ei muutos ole kuitenkaan niin merkittävä, että sillä olisi tilastollista merkitystä testatessa hypoteesia Kruskal-Wallis testillä, jossa hypoteesina on, että iällä olisi merkitystä muuttoaikeisiin Uuteenkaupunkiin. Kruskal-Wallis testillä p:n arvoksi tulee 0,076. Ikä ei siis muodosta tilastollista merkitsevyyttä, vaikka p:n arvo on erittäin lähellä merkitsevyyden 0,05, rajaa.



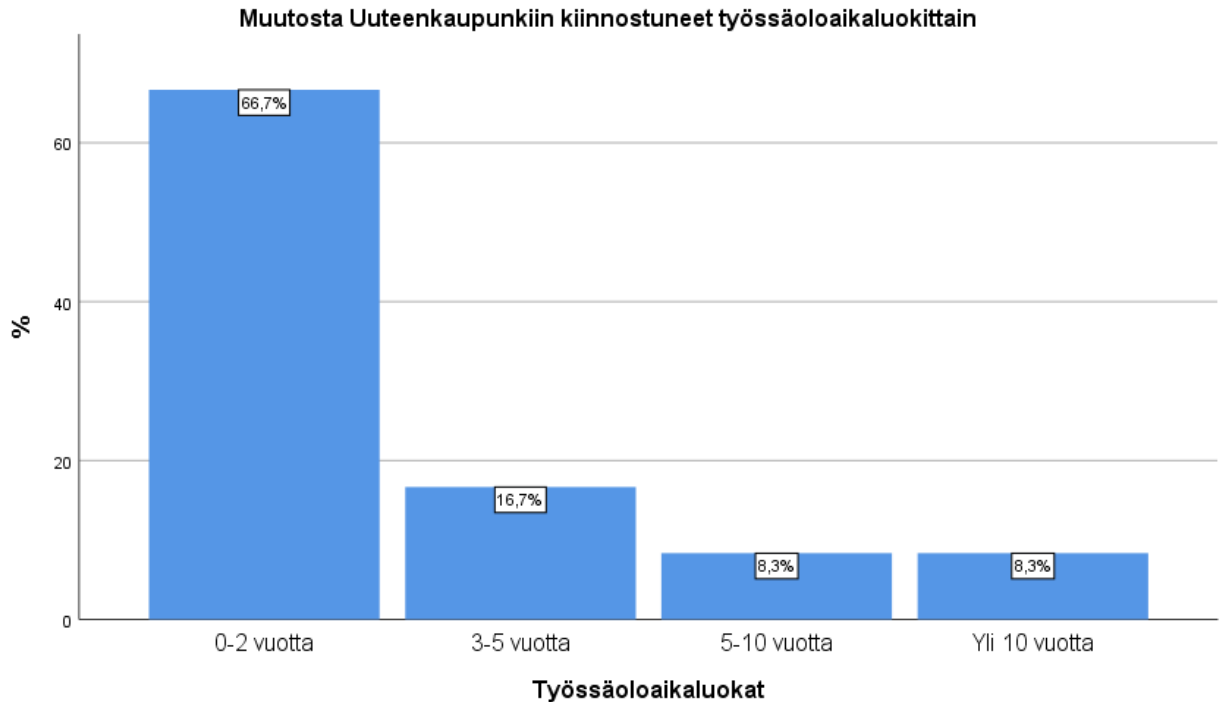
Kuva 28. Uuteenkaupunkiin muutosta kiinnostuneet ulkopaikkakuntalaiset ikäryhmittäin. N = 36

Suurin osa Uuteenkaupunkiin muutosta kiinnostuneista on nuoria ja vähän aikaa työssä autotehtaalla olleita (Kuvat 27 ja 29). Erityisesti työssäoloaikaluokista korostuu 0-2 vuotta autotehtaalla työskennelleet. Mahdollisesti heidän elämäntilanteensa ei ole yhtä vakiintunut kuin pidemmän aikaa tehtaalla työskennelleillä, ja siksi muutto toiseen kuntaan voi olla helpompaa.

Teoriassa esitettiin, että iällä on selkeitä vaikutuksia muuttohalukkuuteen, jossa muuttohalukkuus laskee 25 ikävuoden jälkeen sitä mukaa, mitä vanhempi henkilö on kyseessä (Aro ym. 2019). Tässä tutkimuksessa iällä ei näytä olevan kirjallisuuden ehdottamaa selkeää muuttohalukkuuden asteittaista laskemista iän mukana, vaan muuttohalukkuus Uuteenkaupunkiin jopa nousee työntekijöillä 40. ikävuoden jälkeen. Lisäksi monilla, esimerkiksi työn perässä lähikuntiin muuttaneilla, ei ole välttämättä kirjallisuudessa Bluntin & Sheringhamin (2019) mukaan yhtä tiivistä sidettä muuttokuntaansa, ja siksi edelleen muuttamiseen voi olla matalampi kynnyks. Erityisesti pakotetussa, esimerkiksi juuri työn perässä tapahtuneessa muutossa, sitoutuminen muuttokuntaan ei ole yhtä vahvaa verrattuna vapaaehtoisesti tapahtuneeseen muuttoon, joka tapahtuu esimerkiksi perhesyiden vuoksi. Tilastollista merkitsevyyttä selvitetessä Kruskal-Wallis testillä voidaan kuitenkin todeta, ettei työssäoloajalla ole tilastollista merkitsevyyttä muuttamishalukkuuteen Uuteenkaupunkiin, vaikka  $p=0,077$  on lähellä merkitsevyyden 0,05 rajaa.

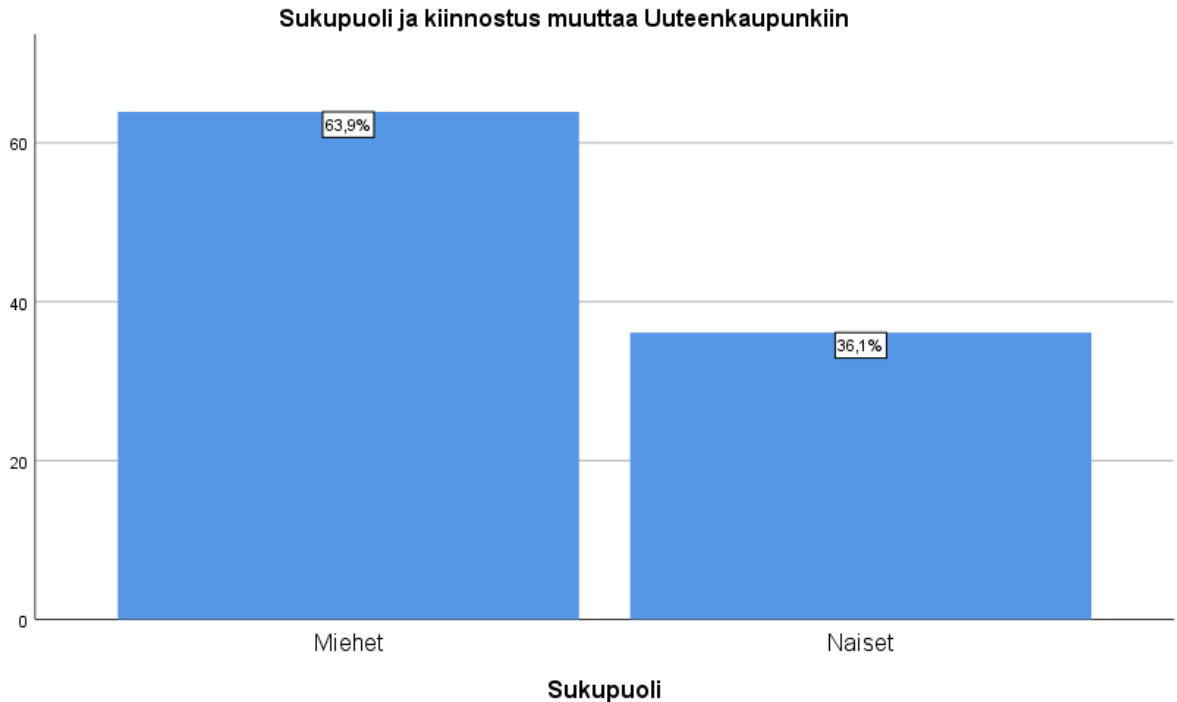
Verrattaessa kuvaa 29 koko aineiston työssäoloaikaluokkiin (Kuva 6) muutosta kiinnostuneet painottuvat erityisesti vähän aikaa tehtaalla, 0-2 vuotta, työskennelleisiin. Vaikka Kruskal-Wallis testin tilastollisen merkitsevyyden testi antoi tuloksen, joka ylittää 0,05 merkitsevyyssarvon ja pitää nollahypoteesin voimassa, voidaan olettaa, että vähän aikaa tehtaalla työskennelleet ovat selkeästi kiinnostuneempia muuttamaan Uuteenkaupunkiin kuin tehtaalla pidempään työskennelleet. Lisäksi kyselyyn vastanneista yli 10 vuotta tehtaalla työskennelleet ovat yhdessä 5-10 vuotta työskennelleiden kanssa muutosta vähiten kiinnostuneiden luokka, vaikka yli 10 vuotta työskennelleitä oli aineistosta yhteensä 53, kun 0-2 vuotta työskennelleitä oli 116. Palkkien osuuksia vertailtaessa voidaan olettaa, että muuttohalukkuus on aineistossa suhteellisesti yleisintä 0-2 vuotta tehtaalla työskennelleissä, sillä vaikka heidän määränsä on suurin myös alkuperäisessä aineistossa (Kuva 6), on heidän suhteellinen osuutensa muuttohalukkaista selvästi suurempi, kuin mitä se on alkuperäisessä aineistossa.





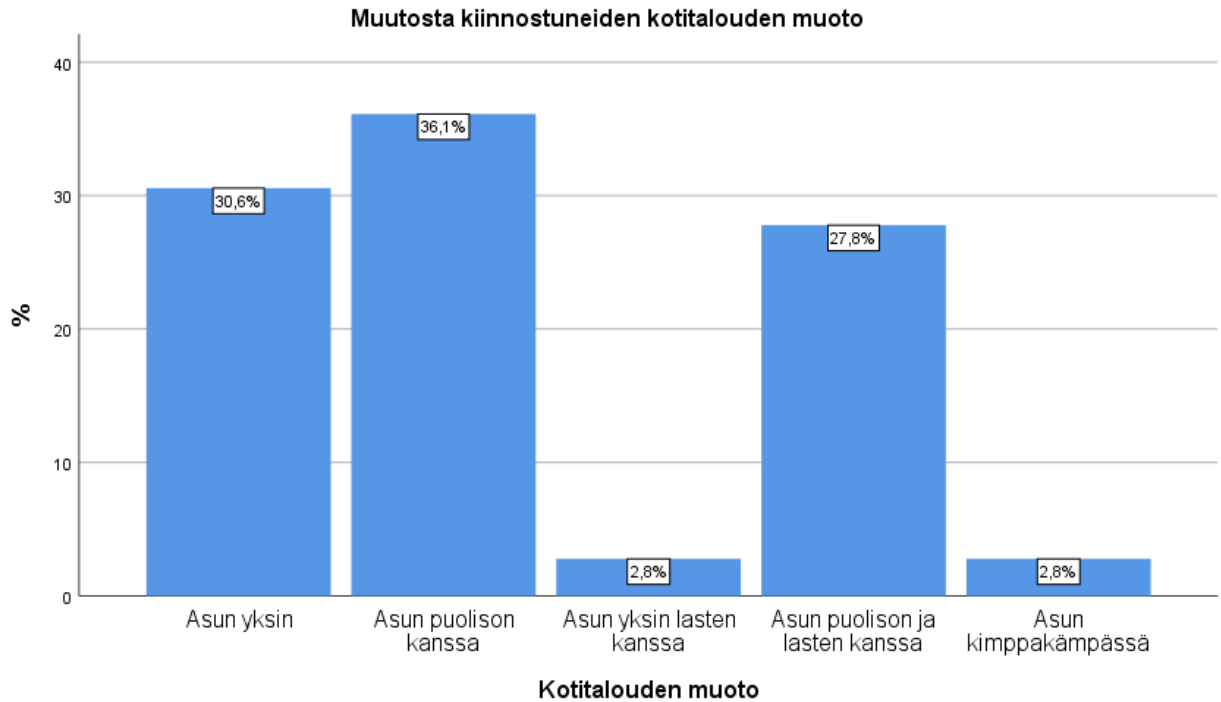
Kuva 29. Uuteenkaupunkiin muutosta kiinnostuneet työssäoloaikalukittain. N = 36

Suurin osa Uuteenkaupunkiin muutosta kiinnostuneista on miehiä (Kuva 30). Muutosta kiinnostuneista 63,9 prosenttia on miehiä, naisia muutosta kiinnostuneista on 36,1 prosenttia. Sukupuolten jakautuminen muuttoaikeisiin noudattelee todella hyvin aineiston sukupuolijakaumaa (Kuva 5). Koko aineistossa miehiä on 62,1 prosenttia ja naisia 37,5 prosenttia vastaajista. Miesten osuus muuttoaikeisista on tähän tietoon suhteutettuna yhtä suuri kuin naisilla, sillä miesten osuus on myös aineistossa naisia suurempi. Miesten muuttoaikeet ovat 1,8 prosenttiyksikköä yleisempää kuin mitä heidän määränsä on aineistossa, naisten muuttoaikeet ovat 1,4 prosenttiyksikköä harvinaisempia suhteutettuna aineistoon. Testattaessa tilastollista merkitsevyyttä, nollahypoteesi pysyy voimassa eikä sukupuolella ole tilastollista merkitsevyyttä muuttohalukkuuteen Uuteenkaupunkiin. Kruskal-Wallisin testi antaa arvoksi  $p=0,341$ , eli tilastollinen merkitsevyys on kaukana merkitsevyysrajasta 0,05, ja sukupuoli ei siis ole sellainen laadullinen arvo, jota tulisi pitää silmällä muuttoaikeisia etsittäessä. Voidaan väittää, että autotehtaan työntekijöistä naisia ja miehiä kiinnostaa muutto yhtä paljon. Tässä tutkimuksessa ei näy sukupuolen vaikutusta muuttoaikeisiin Aron ym. (2019) ehdottamalla tavalla, jossa muuttoalttiita olisivat erityisesti naiset.

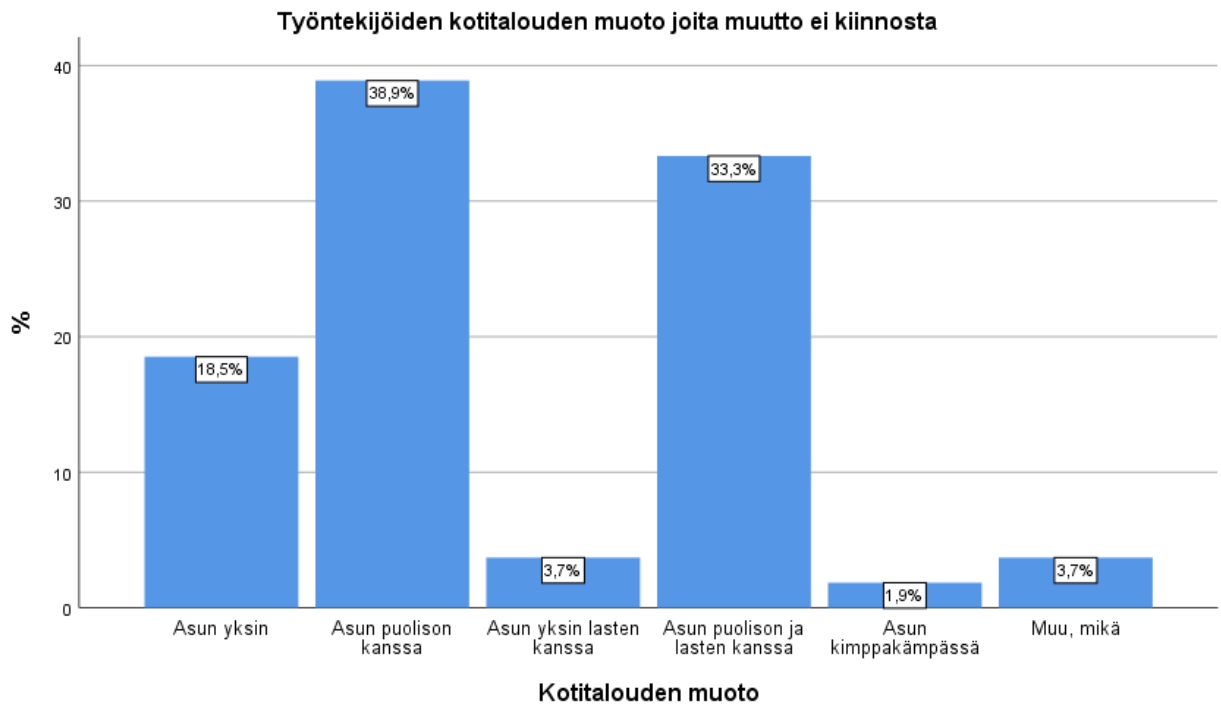


Kuva 30. Muutosta kiinnostuneet sukupuolittain. N = 36

Muuttoaikeisten kotitalouden muoto on kuvattu kuvassa 31. Heistä 30,6 prosenttia asuu yksin, 36,1 prosenttia asuu puolison kanssa, 2,8 prosenttia asuu joko yksin lasten kanssa tai kimppekämpässä ja 27,8 prosenttia asuu puolison ja lasten kanssa. Muuttoaikeiden ja kotitalouden muodon välillä ei näy olevan tilastollista merkitsevyyttä, kun Kruskal-Wallis testi antaa tulokseksi  $p=0,278$ , eli nollahypoteesi pysyy voimassa. Kotitalouden muodot jakautuvat siis tasaisesti muutosta kiinnostuneiden joukossa, eikä sillä näy olevat merkitystä muuttoaikeille Uuteenkaupunkiin. Lisäksi kaavio 31 noudattelee koko aineiston kotitalouden muotoja (Kuva 8). Kuvan 31 erot kuvaan 8 on muutamia prosentteja useimmissa kotitalouden muodon luokissa, mutta muuttoaikeisten yleisjakauma noudattelee koko aineiston kotitalouden muodon luokkia.

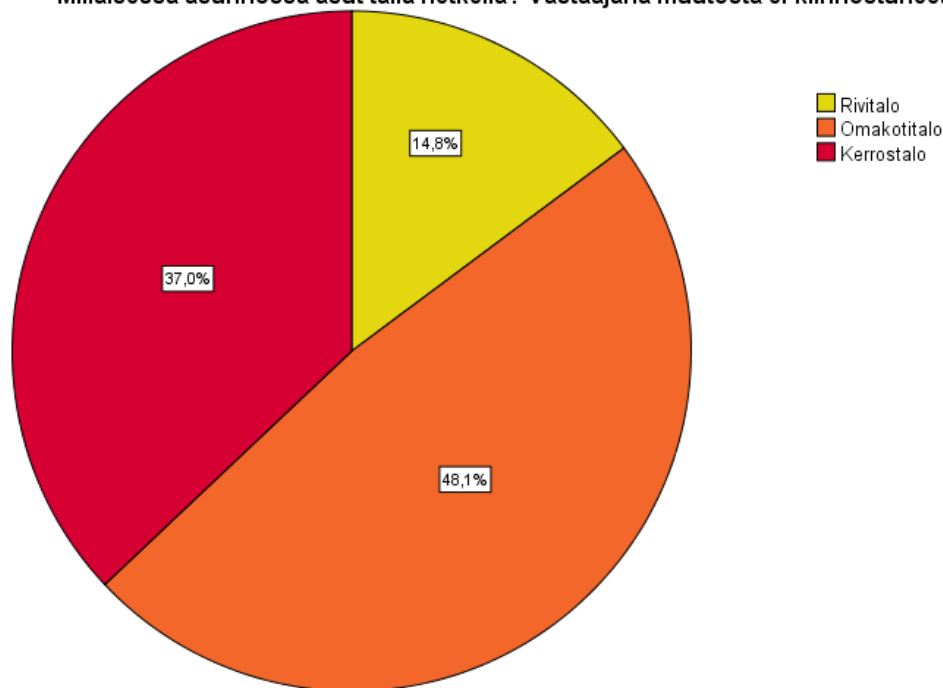


Kuva 31. Muutosta kiinnostuneet kotitalouden muodon mukaan. N = 36.



Kuva 32. Ulkopaikkakuntalaisten työntekijöiden kotitalouden muoto, joita muutto ei kiinnosta. N = 56.

Millaisessa asunnossa asut tällä hetkellä? Vastaajana muutosta ei-kiinnostuneet



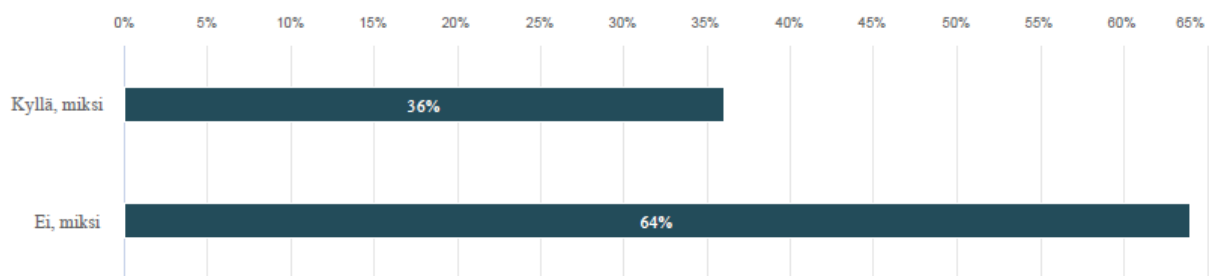
Kuva 33. Asumismuoto, vastaajana ulkopaikkakuntalaiset muutosta ei-kiinnostuneet työntekijät. N = 56.

Ulkopaikkakuntalaiset, joita muutto Uuteenkaupunkiin ei kiinnosta, on esitetty keskeisin taustamuuttujin kuvissa 32 ja 33. Erityisesti perheelliset, puolison kanssa tai puolison ja lasten kanssa asuvat eivät ole kiinnostuneita muutosta Uuteenkaupunkiin. Perheellisyydellä näyttää siis olevan selvä vaikutus muuttohalukkuuteen. Mikäli työntekijällä on perhettä, muuttohalukkuus työn perässä Uuteenkaupunkiin vaikuttaa tämän tutkimuksen perusteella laskevan. Lähes puolet muutosta ei-kiinnostuneista asuu omakotitalossa. Kun huomioidaan, että monet muutosta ei-kiinnostuneet ovat perheellisiä, havainto tukee myös aikaisemmin tuloksissa havaittua kaavaa, jossa perheelliset, puolison tai puolison ja lasten kanssa asuvat, painottuvat asumismuodoltaan omakotitaloihin. Kerrostaloissa asuu 37 prosenttia vastaajista ja noin 15 prosenttia asuu rivitaloissa.

Kyselyssä kerättiin lisäksi avoimia vastauksia sopivasta asuntojen vuokra- ja hintatasosta. Sopiva vuokrataso Uudessakaupungissa olisi vastaajien mielestä keskimäärin 575€/kk vaihteluvälillä 500€-800€/kk. Sopiva asuntojen hinta Uudessakaupungissa on kyselyn tulosten perusteella keskimäärin 158 200€ vaihteluvälillä 125 000€-250 000€. Asuntojen muita laatuvaatimuksia,

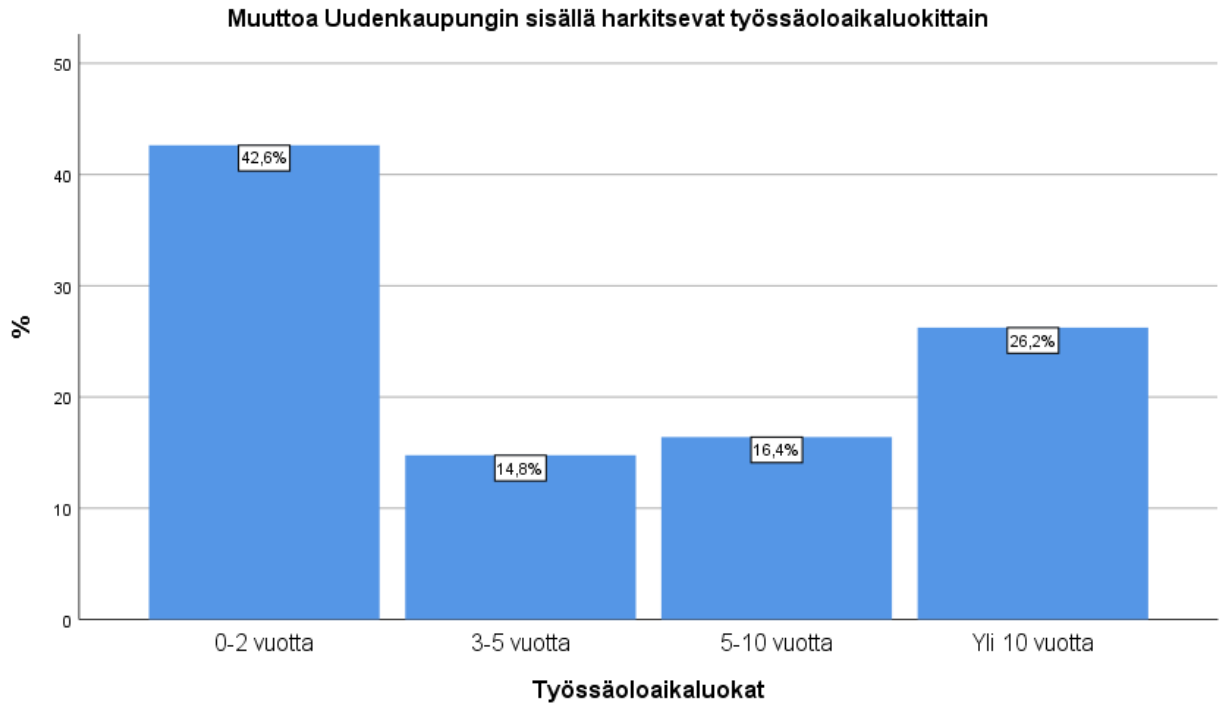
esimerkiksi sopivaa kokoa, ei kyselyssä muissa kunnissa asuvien osalta kartoitettu. Toivottua vuokrien hintatasoa voidaan pitää suhteellisen maltillisena, verrattuna Uudenkaupungin nykyiseen hintatasoon. Omistusasunnoissa keskimääräinen neliöhinta noudattelee omistusasuntojen vuoden 2019 keskineliöhinta, joka oli Uudessakaupungissa 1233€/neliö, mikäli ostaja tavoittelee esimerkiksi yli 100 neliön omakotitaloa (Kiinteistöväälitysalan keskusliitto 2019). Mikäli tavoitteena oleva asunto on pienempi, muista kunnista muutto Uuteenkaupunkiin harkitsevat ovat kyselyn tulosten perusteella valmiita maksamaan asunnoistaan enemmän, kuin mitä keskimääräinen neliöhinta Uudessakaupungissa vuonna 2019 oli.

### 5.3 Valmet Automotiven uusikaupunkilaisten työntekijöiden asumisen toiveet



Kuva 34. Oletko aikeissa muuttaa Uudenkaupungin sisällä. Vastaajana Uusikaupunkilaiset. N = 170.

Kuvassa 34 esitetään uusikaupunkilaisten muuttoaiheet kaupungin sisällä. Heistä 36 prosenttia on aikeissa muuttaa kaupungin sisällä. Määrä on suhteellisen suuri. Kuvaan 34 on esitetty muutto Uudenkaupungin sisällä harkitsevat työssäoloajan mukaan. Muuttohalukkuus Uudenkaupungin sisällä painottuu uusiin työntekijöihin sekä ehkä hieman yllättäen yli 10 vuotta tehtaalla työskennelleisiin. Vähän aikaa työskennelleiden asunnonvaihdon tavoittelu on odotettua. Yli 10 vuotta tehtaalla työskennelleiden muuton suunnittelu on hieman yllättävää, jonka syitä pohditaan tulosten tarkastelu- kappaleessa (Kuva 35).

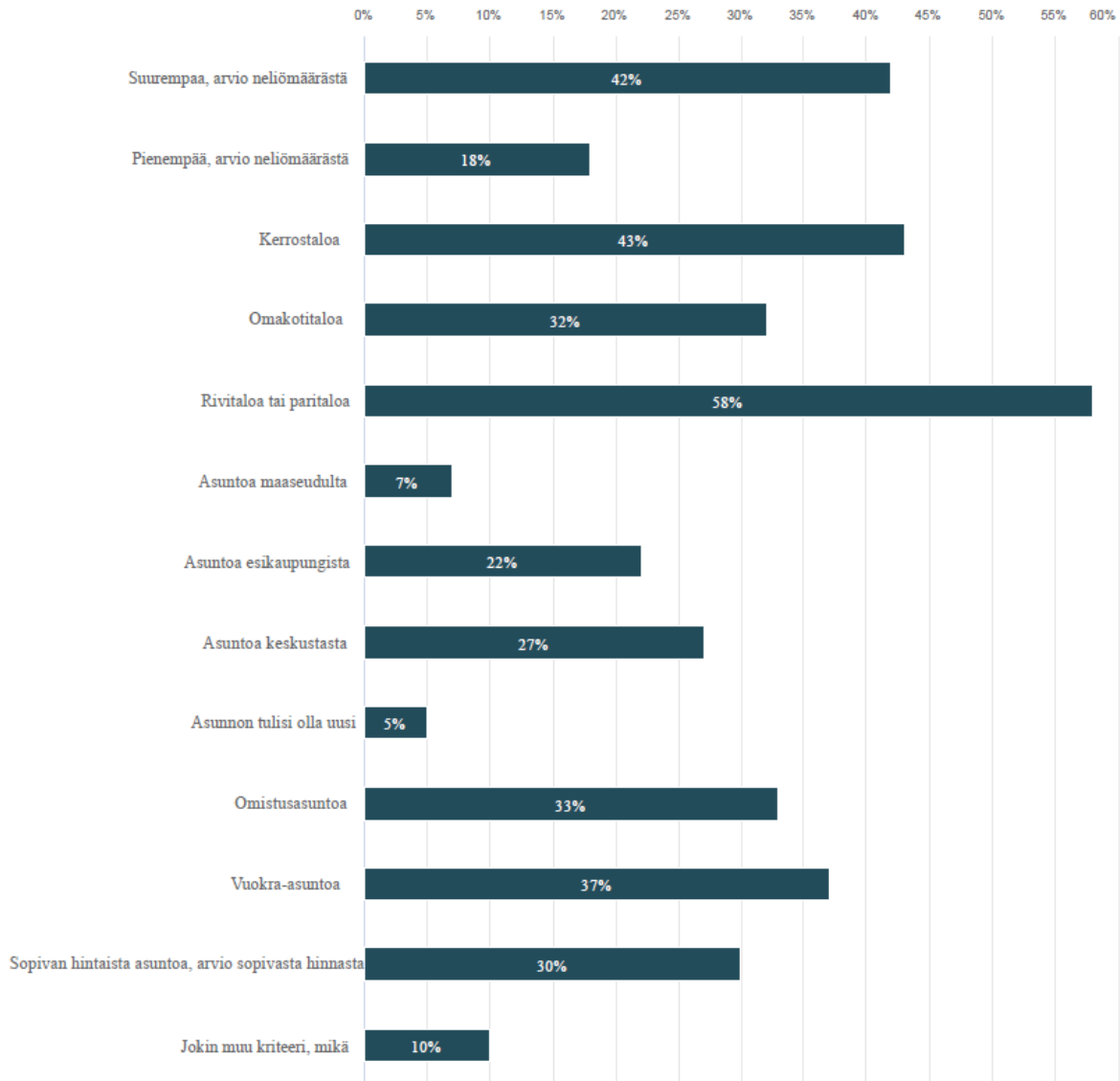


Kuva 35. Muuttoa Uudenkaupungin sisällä harkitsevat työssäoloaikalukittain. N = 61

Oletko aikeissa muuttaa Uudenkaupungin sisällä, mainintoja miksi muuttoa harkitaan
Oma asunto kiinnostaa
talon korjaus liian kallista
Omaan asuntoon.
Lähemmäs keskustaa
Tilan puute
Pienempään
Nykyisen asunnon huono kunto ja huoneilman laatu
omakotitalo
Turhaa tilaa siivouspäivänä
Oman asunnon osto
joskus jos tulee lapsia
Nykyaikaisempi asunto
Suunnittelen eroa puolisostani
Vuokralta omistusasuntoon
Current residence is a rental and shitty.

Taulukko 2. Mainintoja siitä, miksi muuttoa Uudenkaupungin sisällä harkitaan.

Taulukkoon 2 on kerätty mainintoja siitä, miksi muuttoa Uudenkaupungin sisällä harkitaan. Muuton syistä korostuvat erilaiset perhesyyt, oman asunnon ostaminen, kulkuyhteydet sekä erilaiset asunnon laatua koskevat syyt, esimerkiksi asunnon liian suuri / pieni koko. Tarkasteltaessa, kiinnostaako uusikaupunkilaisia erityisesti vuokra- vai omistusasumien saadaan tulokseksi, että molemmat kiinnostavat, mutta vuokra-asumisen on listannut useampi asunnon kriteeriksi kuin omistusasunnon (Kuva 35). On kuitenkin huomattava, että kysymyksenasettelu saattaa olla kuvassa 35 hieman harhaanjohtava, eivätkä kaikki omistusasuntoa etsivät ole välttämättä linjanneet etsivänsä nimenomaan omistusasuntoa, vaan keskittyneet vain asunnon laatuvaatimukseen, kuten siihen onko etsittävä asunto kerros- vai omakotitalo. Siksi tämän tutkimuksen tulokseen, jossa omistus- ja vuokra-asumiselle on uusikaupunkilaisten keskuudessa lähes yhtä suuri kysyntä, tulee suhtautua varauksella.

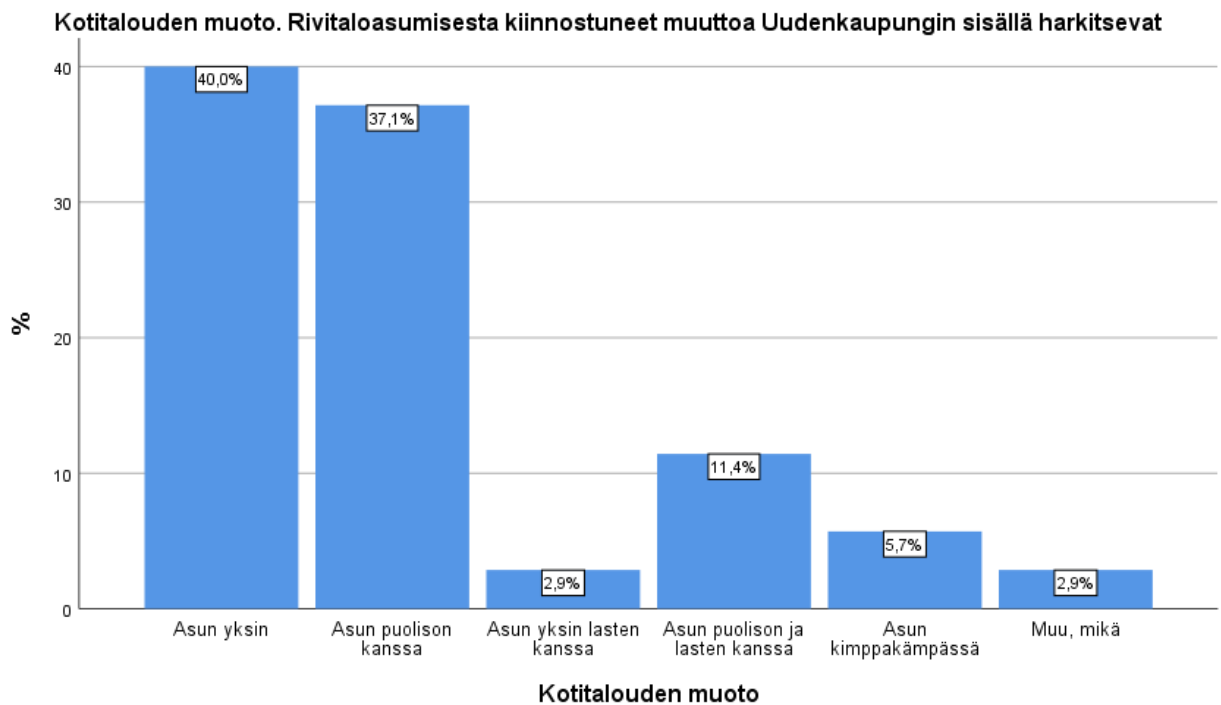


Kuva 36. Millaista asumista etsit Uudestakaupungista. Vastaajana uusikaupunkilaiset muutttoa asunnosta toiseen harkitsevat. N = 216, vastaajia 60.

Kuvaan 36 on kuvattu myös muita uusikaupunkilaisten asunnonetsijöiden tarpeita. Heistä 58 prosenttia mainitsee rivi- tai paritaloasumisen kiinnostavan. Omakotitalo kiinnostaa 32 prosenttia ja kerrostalo 43 prosenttia vastaajista. Havainto on mielenkiintoinen, sillä tarpeissa on selkeä ero muista kunnista pendelöiviin ja Uuteenkaupunkiin muutttoa harkitseviin työntekijöihin. Heistä suurinta osaa kiinnosti omakotiasuminen, pari- ja rivitalot tulivat vasta toisena ja pienintä kiinnostus oli kerrostaloasumisesta kohtaan. Suurempi asunto kiinnosti 42 prosenttia vastaajista, pienempää asuntoa etsii 18 prosenttia asunnon etsijöistä. Asumisen tarpeet kohdistuvat siis selvästi



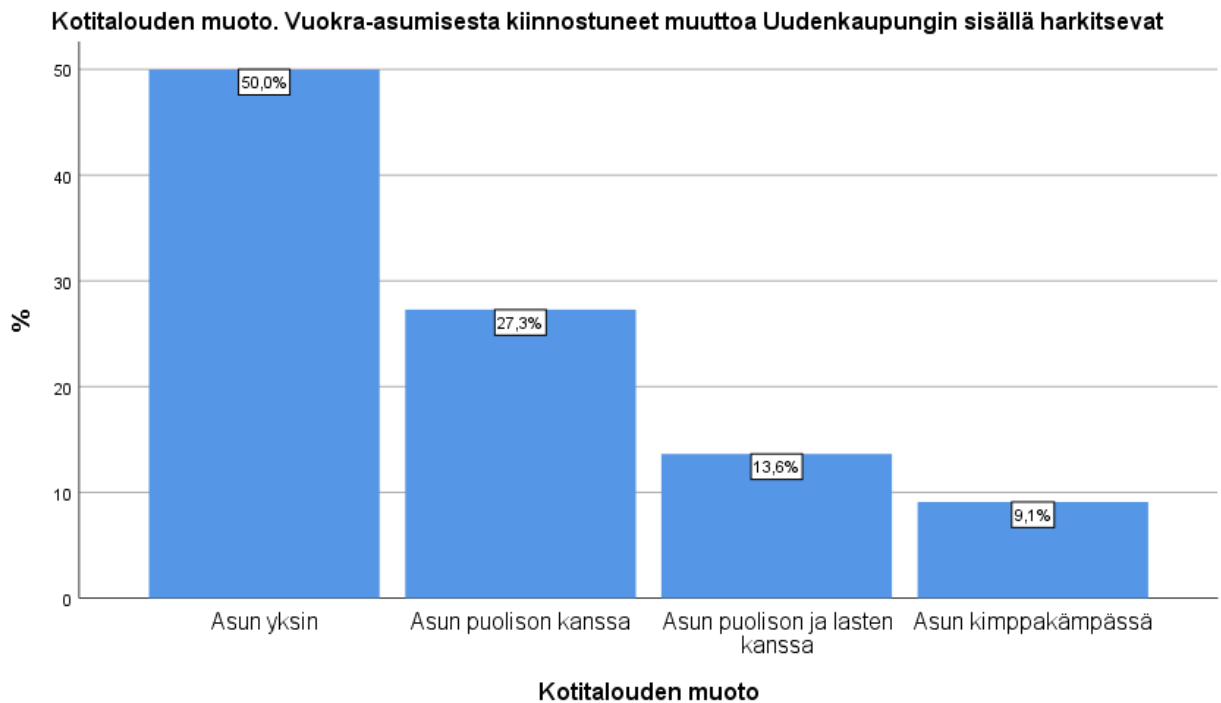
suurempiin asuntoihin. Keskusta-asuminen kiinnosti 27 prosenttia vastaajista, esikaupunki 22 prosenttia ja maaseutu vain 7 prosenttia vastaajista. Vertailtaessa tuloksia muista kunnista pendelöiviin muuttoa harkitseviin, uusikaupunkilaiset ovat urbaanimpia, joita kiinnostaa enemmän keskustamainen asuminen verrattuna muualta autotehtaalle pendelöiviin. Muualta tulevat työntekijät kiinnostuvat erityisesti esikaupunkiasumisesta, mutta myös maaseutu kiinnostaa 15 prosentin osuudella verrattuna uusikaupunkilaisten seitsemään prosenttiin. Huomionarvoista uusikaupunkilaisten tarpeissa oli myös, että vuokra-asunnoilla oli suurempi kysyntä uusikaupunkilaisten keskuudessa kuin omistusasumisella. Kuviin 37, 38 ja 39 on esitetty muutamia huomioita merkittävimmistä luokista, jotka kuvasta 36 erottuvat selkeimmin.



Kuva 37. Uudenkaupungin sisällä muuttoa suunnittelevat ja rivitaloasumisesta kiinnostuneiden kotitalouden muoto. N = 35

Asunnoista suurina kysyntää uusikaupunkilaisten keskuudessa oli rivitaloasumiselle. Kuvassa 37 esitetään rivitaloasuntoon muutosta kiinnostuneiden kotitalouden muoto. Eniten rivitaloasumisesta kiinnostuneita on yksin asuvien luokassa, joita on 40 prosenttia rivitaloasumisesta kiinnostuneista. Toiseksi suurinta kiinnostus on puolison kanssa asuvien keskuudessa noin 37 prosentin osuudella.

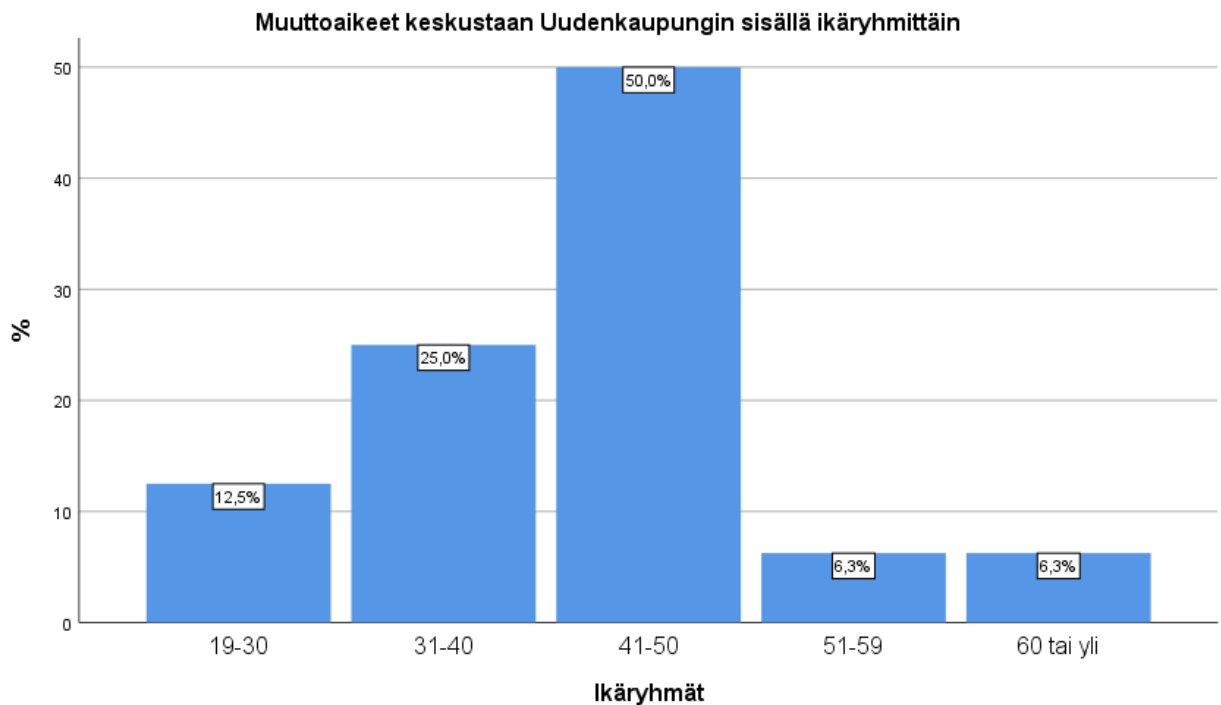
Noin kymmenen prosenttia rivitaloasumisesta kiinnostuneista on puolison ja lasten kanssa asuvia ja noin kuusi prosenttia asuu kimppakämpässä. Rivitaloasumisesta harkitsevat siis pääasiassa yksin asuvat sekä puolison kanssa asuvat. Rivitaloasunnot näyttäytyvät tutkimuksen eri kulmista tarkasteltuna erityisesti olevan pariskuntien ja yksinasuvien suosiossa. Rivitaloasuminen kiinnostaa myös lapsiperheitä, mutta suurin kiinnostus heillä on omakotiasumista kohtaan (Kuvat 25 ja 37).



Kuva 38. Uudenkaupungin sisällä muuttoja suunnittelevat ja vuokra-asumisesta kiinnostuneet kotitalouden muodon mukaan. N = 22

Kuvaan 38 on esitetty vuokra-asumisesta Uudessakaupungissa kiinnostuneet kaupungissa asuvat. Vuokra-asuminen kiinnostaa erityisesti yksin asuvia. Myös puolison kanssa asuvat sekä yksittäiset lapsiperheet ovat kiinnostuneita, mutta jopa puolet kiinnostuneista on yksinasuvia. Vuokra-asumista kiinnostuneita on siis pääasiassa yksin asuvien työntekijöiden porukassa. Tulos on odotettu. Tämä on hyvä pitää silmällä uusia asuntoja suunniteltaessa, jotta juuri tälle kohderyhmälle löytyy sopivan kokoisia asuntoja. On kuitenkin muistettava, että yksin asuvat erityisesti tässä aineistossa, joka painottuu nuoriin, ovat pääasiassa nuoria, jotka etsivät

kumppania. Mikäli kumppani löytyy, voivat asumisen tarpeet myös muuttua. Vuokra-asuminen saattaa siis olla monille väliaikaisratkaisu pysyvämpää asumismuotoa etsiessä.



Kuva 39. Uudenkaupungin sisällä keskustaan muuttoa suunnittelevat ikäryhmittäin. N = 16

Kuvassa 39 on esitettyä keskustaan muutosta kiinnostuneet ikäryhmittäin. Tämän tutkimuksen perusteella keskustaan muutto kiinnostaa erityisesti hieman iäkkäämpiä, 41-50 vuotiaita tehtaantöntyöntekijöitä, joita on 50 prosenttia keskustaan muutosta kiinnostuneista työntekijöistä. Syitä tähän voi olla monia. Mahdollisesti hieman varttuneemmat työntekijät arvostavat keskustan historiallista puutalomiljöötä, lyhyempiä kulkuetäisyyksiä palveluiden ja kodin välillä tai etsivät sopivaa, pienempää kaupunkiasuntoa lasten muutettua pois kotoa.

Kysyttäessä uusikaupunkilaisilta sopivaa asunnon kokoa saatiin suurempaan asuntoon muuttamista harkitsevilta tulokseksi keskimäärin 71 neliötä. Kuvaajaa tästä ei ole esitetty, vaan tulokset on poimittu suoraan kyselyn avoimista vastauksista. Vastaajia tähän kysymykseen oli yhteensä 26. Pienempään asuntoon muuttajat haluavat keskimäärin 60 neliöisen asunnon, vastaajia oli 13. Käytännössä 60- ja 70-neliöiset asunnot ovat kolmioita, suuria kaksioita tai pieniä neliöitä. Kysyntä näyttää tämän tutkimuksen perusteella asunnon vaihtamista harkitsevilla uusikaupunkilaisilla kohdistuvan niihin. Keskimääräinen neliömäärä on noin 66 neliötä, kun

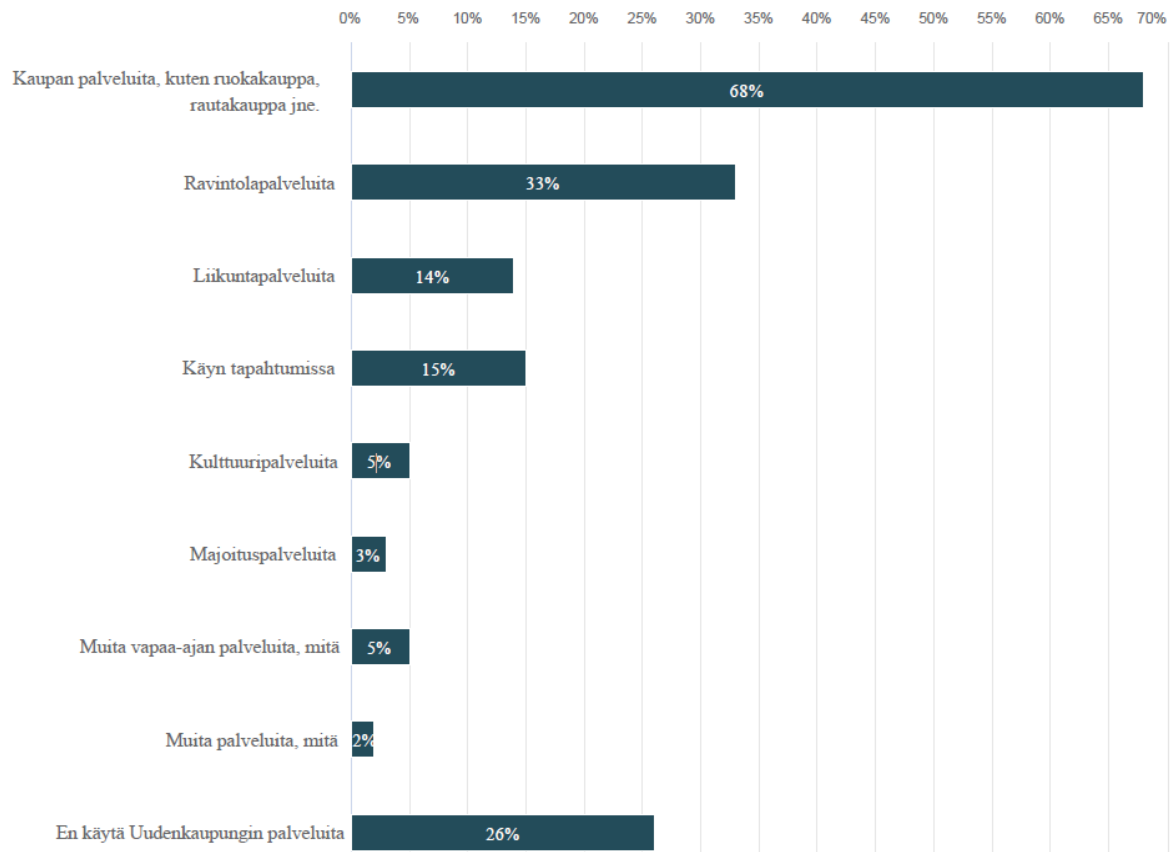
molemmat ryhmät otetaan huomioon. Tulokset tukevat havaintoa, jossa suosituimpia uusikaupunkialisten muuttajien keskuudessa olisivat rivi- ja paritalot sekä kerrostalot. Niiden neliömäärät ovat lähellä keskimääräistä haluttua 66 neliötä, jonka vastaajat keskimäärin ilmoittivat.

Asunnon toivotut vuokra- ja hintatasot poikkeavat jonkin verran muualta autotehtaalle pendelöivien työntekijöiden toiveista. Keksimääräinen toivottu vuokra uusikaupunkilaisilla on 602,5€/kk, kun se on muualta tulevilla muuttoja harkitsevilla 575€/kk. Eroa ei ole paljon, joten se voi myös johtua satunnaisvaihtelusta näin pienellä otoskoolla. Toivottu asunnon hinta uusikaupunkilaisilla on 100 000€, kun se on muualta tulevilla 158 200€, eli merkittävästi korkeampi. Tähän eroon voi vaikuttaa työntekijöiden erilaiset taustamuuttajat. Uusikaupunkilaisilla on selkeästi suurempi toive vuokra-asumiselle Uudessakaupungissa kuin muualta tulijoilla. Heidän asuinpaikkatoiveensa ovat myös lähempänä kaupungin keskustaa ja kerrostaloasuminen on myös suositumpaa heidän keskuudessaan kuin ulkopaikkakuntalaisten. Näin ollen alhaisemmat hinnat voivat johtua myös alhaisemmasta vaatimustasosta, uusikaupunkilaiset kelpuuttavat asunnokseen myös pienemmän ja halvemmän keskusta-asunnon, eikä heillä ole tämän tutkimuksen tulosten nojalla yhtä suurta kiinnostusta omakotitaloon maaseudun tai esikaupungin rauhassa. Toisaalta aineiston pieni otoskoko voi vaikuttaa tuloksiin, ja yleistyksiä voi olla vaikea tehdä.

#### 5.4 Valmet Automotiven työntekijöiden palvelujen toiveet Uudessakaupungissa

Kyselyssä kartoitettiin muuttohalukkuuden ja asumisen tarpeiden lisäksi palvelujen käyttöä ja erilaisia tarpeita Uudessakaupungissa. Erityisesti ulkopaikkakuntalaisten palvelujen käyttö kiinnostaa, sillä he tuovat palveluita käyttämällä rahaa kaupunkiin. Kuvassa 40 on listattuna eri palvelujen käyttö ulkopaikkakuntalaisten työntekijöiden keskuudessa. Heistä jopa 68 prosenttia kertoi käyttävänsä kaupan palveluita, esimerkiksi ruokakauppaa tai rautakauppaa vähintään kerran kuukaudessa. Ravintolapalvelut olivat toiseksi suosituin palvelumuoto, joita kertoi käyttävänsä 33 prosenttia vastaajista eli kolmannes. Liikuntapalveluita käytti 14 ja tapahtumissa kävi 15 prosenttia vastaajista. Kulttuuripalveluita ja muita vapaa-ajanpalveluita käytti 5 prosenttia, ja majoituspalveluita käytti 3 prosenttia vastaajista. Vain noin neljännes, 26 prosenttia, pendelöivistä

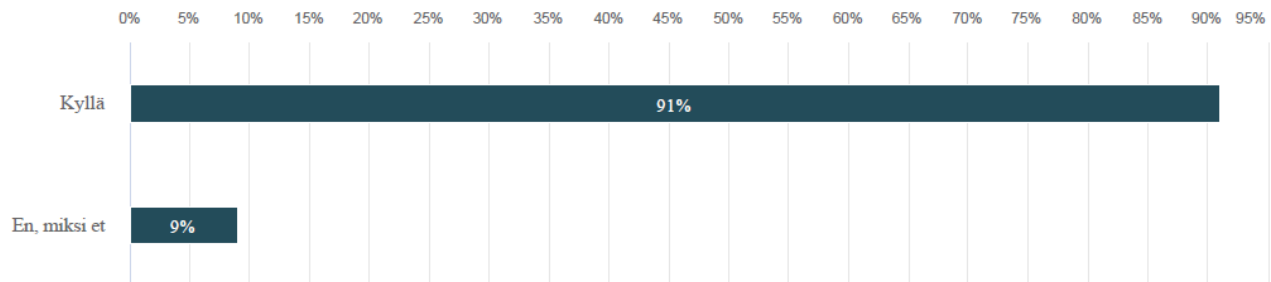
työntekijöistä kertoi, ettei käytä ollenkaan Uudenkaupungin palveluita. Kun aineistoa laajennetaan koskemaan koko autotehtaan muilta paikkakunnilta tulevia työntekijöitä, joita on 36,8 prosenttia, ja heistä neljännes ei käytä Uudenkaupungin palveluita saadaan tulokseksi absoluuttisina lukuina 414 henkeä, jotka eivät käytä lainkaan Uudenkaupungin palveluita. Yhteensä Uudenkaupungin palveluita käyttää tämän tutkimuksen perusteella 1 242 ulkopaikkakunnilta tulevaa autotehtaan työntekijää vuoden 2019 lopun työntekijämäärillä.



Kuva 40. Mitä palveluita käytät Uudessakaupungissa vähintään kerran kuukaudessa. Vastaajana ulkopaikkakuntalaiset. N = 167, vastaajia 97.

Esimerkiksi ulkopaikkauntalaisista kaupan palveluita käyttää noin 800 henkilöä, ravintolapalveluita 410 henkilöä, liikuntapalveluita 174 henkilöä ja, tapahtumissa käy 186 henkilöä vähintään kerran kuukaudessa. Tulosten perusteella on kuitenkin vaikea sanoa, kuinka suuri merkitys pendelöinnillä on lopulta Uudenkaupungin palveluiden käyttöön. Kyselyssä ei

kysytty kuinka monta kertaa käytät palveluita kuukauden aikana, vaan keskityttiin lähinnä siihen mitä palveluita pendelöivät autotehtaan työntekijät ylipäättään käyttävät.



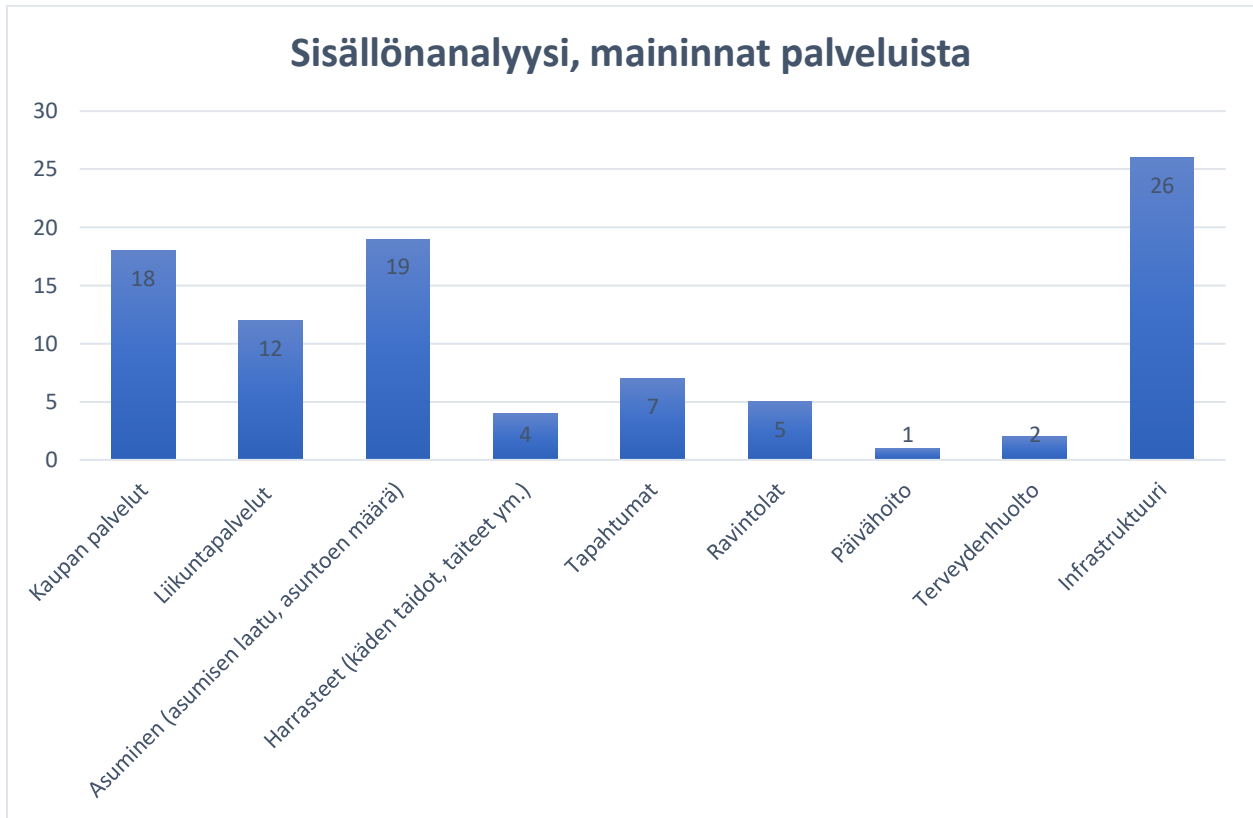
Kuva 41. Oletko käynyt Uudessakaupungissa muualla kuin autotehtaalla? N = 100

Kysyttäessä autotehtaan ulkopaikkakuntalaisilta työntekijöiltä, ovatko he käyneet Uudessakaupungissa muualla kuin autotehtaalla, heistä 91 prosenttia kertoi vierailleensa Uudessakaupungissa muualla kuin autotehtaalla, eli ulkopaikkakuntalaisista vain noin joka kymmenes työntekijä ei ollut käynyt tutustumassa Uuteenkaupunkiin työajan ulkopuolella (Kuva 41). Yhdeksän kymmenestä työntekijästä on siis käynyt Uudessakaupungissa myös muualla kuin autotehtaalla.

Muuttoaikeiden toteutumista kartoittavassa kuvassa 23 13 prosenttia vastaajista listasi lapsen päivähoidon olevan merkittävä tekijä sille, jos muutto voisi toteutua. Lasten harrastusmahdollisuutta korosti 5 prosenttia ja omaa tai puolison harrastusta korosti 8 prosenttia vastaajista. Joillekin muuttajille harrastukset voivat olla keskeinen osa elämää, joten harrastusmahdollisuuksien olemassaolo kaupungissa on myös tärkeää. Ne mahdollistavat tietyille ihmisryhmille mahdollisuuden toteuttaa itseään ja voivat muodostaa myös selkeän muuttointressin alueelta toiselle, jota esimerkiksi Argent (2019) teoriaosiossa korosti.

Tutkittaessa kyselyssä avoimia vastauksia kehitysehdotuksista Uuteenkaupunkiin saatiin tulokseksi eniten mainintoja infrastruktuurista (Kuva 42). Infrastruktuuria koskevia parannusehdotuksia tuli yhteensä 26, asumista koskevia 19, kaupan palveluita 18 ja liikuntapalveluita 12. Tapahtumat harrasteet ja ravintolapalvelut keräsivät alle kymmenen

mainintaa kukin. Päivähoitopalveluita sekä terveydenhuoltopalveluita käsitteli vain yhdestä kahteen kommenttia.



Kuva 42. Sisällönanalyysin maininnat mitä palveluita Uuteenkaupunkiin tarvitaan tai mitä voitaisiin parantaa. n = 94.

Kaupan palveluista erityisesti 24h auki oleva kauppa keräsi useita mainintoja. Kauppa palvelisi erityisesti autotehtaan yövuorolaisten tarpeita. Kaupungin S-market pidensi aukioloaikojaan vuoden 2020 aikana, joten heidän tarpeisiinsa on tässä asiassa vastattu. Myös isoa kauppakeskusta sekä Prismaa toivottiin Uuteenkaupunkiin, jollaista ei kaupunkiin ole kuitenkaan suunnitteilla. Liikuntapalveluista toivottiin erityisesti ulkoilmasalia, jota voisi käyttää ympäri vuoden, mutta erityisesti kesäisin. Asumiseen toivottiin kohtuuhintaisia vuokra-asuntoja lähelle keskustaa. Kyselyssä korostuivat asuntojen kohdalla erityisesti kohtuuhintaisuus sekä keskustan läheisyys asuntojen sijaintipaikkana. Keskustan kerrostaloihin toivottiin lisäksi omia saunoja. Havainto on mielenkiintoinen, sillä asumisesta ihmisiä kiinnosti erityisesti omakotiasuminen Uudessakaupungissa, mutta kohtuuhintaisista tonteista tai uusista omakotitaloalueista ei kertynyt sisällönanalyysissä mainintoja. Lisäksi vuokra-asumiseen toivottiin myös tulorajattomia asuntoja.

Tällä hetkellä monet autotehtaan toimihenkilötason työntekijät eivät voi kilpailla vuokra-asunnoista, joissa on tulorajat, sillä heidän tulonsa ylittävät asuntoihin asetetun rajan.

Harrasteista toivottiin erityisesti monipuolisia käsityön harrastusmahdollisuuksia. Tapahtumiin toivottiin erityisesti ympärivuotisuutta. Tapahtumia kaivattiin erityisesti kesäajan lisäksi talviaikaan, jolloin kaupungissa on hiljaisempaa. Ravintolapalveluihin toivottiin monipuolisuutta, sekä kahvilaa, joka olisi auki myös viikonloppuisin. Päivähoitoon toivottiin halvempia maksuja. Terveystieteidenhuoltoon kaivattiin yöpöytäpalvelusta takaisin. Infrastruktuuri keräsi eniten mainintoja avoimessa palautteessa. Erityisesti tienpintojen huono kunto huoletti monia, teiden kunnossapito keräsi yhteensä 8 mainintaa. Lisäksi autotehtaan kohdalle Autotehtaankadun ja Kurjenpolun risteyksiin toivottiin liikenneympyrää sujuvoittamaan vuorojen vaihdon aikana autotehtaan läheisyydessä olevaa runsasta henkilöautoliikennettä. Myös henkilöjunaliikenteen aloittaminen Uudestakaupungista Turkuun keräsi neljä mainintaa. Erityisesti ratainfrastruktuurin parantamisella voisi olla merkittävää vaikutusta, ja sillä voitaisiin houkuttaa kaupunkiin uusia työntekijöitä, mahdollisesti myös asukkaita (Schwanen 2016, Aro ym. 2019).

## 5.5 Uudenkaupungin vahvuudet ja heikkoudet muuttajan näkökulmasta

Uudellakaupungilla näyttää aineiston perusteella olevan hyvin selkeät vahvuudet ja heikkoudet, jotka ovat osittain limittäin riippuen vastaajan preferensseistä. Esimerkiksi jotkin vastaajat voivat arvostaa pikkukaupungin tunnelmaa, kun toiset kokevat sen negatiivisena, ei muuttoon innostavana asiana. Taulukkoon 3 on koottu ihmisten vastauksia siitä, miksi muutto Uuteenkaupunkiin ei kiinnosta. Mainintoja keräävät erityisesti suuremmat kaupungit, miten monet arvostavat niiden laajempaa palvelu- ja asuntotarjontaa. Myös henkilökohtaiset syyt, kuten perhesyyt, korostuvat. Julkisten yhteyksien puute ja huonot kulkuyhteydet suurempiin kaupunkeihin koetaan myös yleisesti Uudenkaupungin heikkoudeksi. Uudestakaupungista on matkaa lähimpiin suuriin kaupunkeihin useita kymmeniä kilometrejä, joten liikenneyhteydet korostuvat erityisesti suurempien asutuskeskusten, kuten Turun ja Rauman välillä. Samalla monien työntekijöiden asettuminen toiseen kuntaan hankaloittaa mahdollista muuttoa. Esimerkiksi vasta toisesta kunnasta omakotitalon ostanut autotehtaan työntekijä ei ole todennäköinen muuttaja Uuteenkaupunkiin. Samalla Uudenkaupungin palvelut saivat sekä kiitosta että negatiivista



palautetta. Pienen kaupungin puutteet, kuten palvelujen vähäinen määrä, nähdään monissa kommentteissa muuttoa hankaloittavana tekijänä. Merkille pantavaa muutosta ei-kiinnostuneiden työntekijöiden vastauksissa on se, että moniin on vaikea vaikuttaa millään tavalla. Työntekijöiden henkilökohtaiset syyt, kuten perhesyyt, kotiseurakkaus, kiintyminen tiettyyn asuinalueeseen tai esimerkiksi johonkin lähiseudun kaupunkiin ovat sellaisia asioita, joita ei esimerkiksi parantamalla palvelu- tai asuntotarjontaa voida saada kiinnostumaan muutosta Uuteenkaupunkiin. Havaintoja tukee kirjallisuudessa muun muassa Kytö (2010) ja Laakso (2013).

Mainintoja miksi muutto Uuteenkaupunkiin ei kiinnosta
Ei tarpeeksi tekemistä/palveluita/huonot julkiset yhteydet
Vuokrat liian korkeat
Asuin Ukissa 8v ja kaupunki kävi ahtaaksi ja harrasteita oli liian vähän. Ihmiset olivat liian uteliaita eivätkä halunneet tutustua.
Laitilasta sopivan lyhyt työmatka. Ei tarvetta muuttaa.
Rauma rules!
Liian kallista
Työmatka on lyhyt
Mynämäki sijaitsee kummankin työmatkan keskipisteessä
Lapset, vaimon työ ja elämä ovat toisaalla
Käpykylä
Opiskelen samaan aikaan Porissa
Vaimo haluaa asua Turussa tai Raisiossa

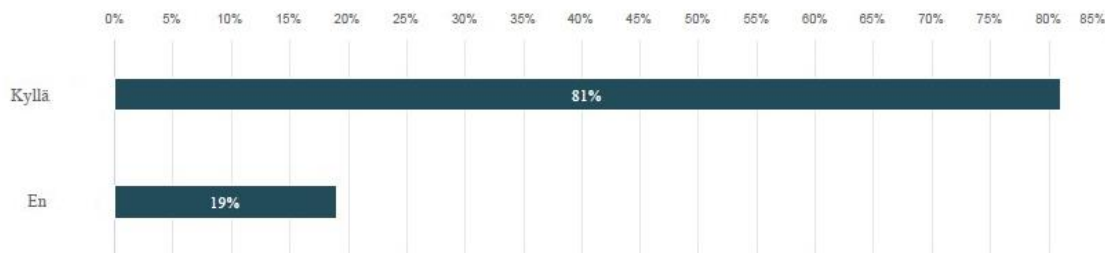
Taulukko 3. Miksi muutto Uuteenkaupunkiin ei kiinnosta. Ulkopaikkakuntalaisten kokemuksia.

Taulukkoon 4 on koottu muutosta kiinnostuneiden mainintoja siitä, millainen tunnelma käynnin jälkeen kaupungista jäi. Huomionarvoista on, että tunnelmissa korostuvat positiiviset mielikuvat, Uuttakaupunkia kehuaan hienoksi, kauniiksi, kesäkaupungiksi, mukavaksi ja mereiseksi. Kuvailut yhdistetään positiivisiin mielikuviiin. Muuttoa Uuteenkaupunkiin harkitsevilla on siis selvästi jo valmiiksi hyvin positiiviset mielikuvat Uudestakaupungista, eikä kaupunkia koeta vain työpaikkakuntana, vaan sinne muuttoa harkitaan myös positiivisten mielikuvien tukemana. Toisaalta on pantava merkille, että taulukossa 3, johon on koottuna syitä miksi muutto Uuteenkaupunkiin ei kiinnosta, on mainittuna samoja asioita kuin taulukossa 4. Taulukossa 4 ne nähdään positiivisena asiana. Pikkukaupungin tunnelma, sekä pieni mutta toimiva palveluvalikoima voivat olla toisille positiivinen asia, kun taas toisille ne ovat negatiivisia. Myös

esimerkiksi kaupungin hiljaisuus ja rauhallisuus voi myös olla toisille positiivinen, toisille negatiivinen asia riippuen henkilön omista mieltymyksistä.

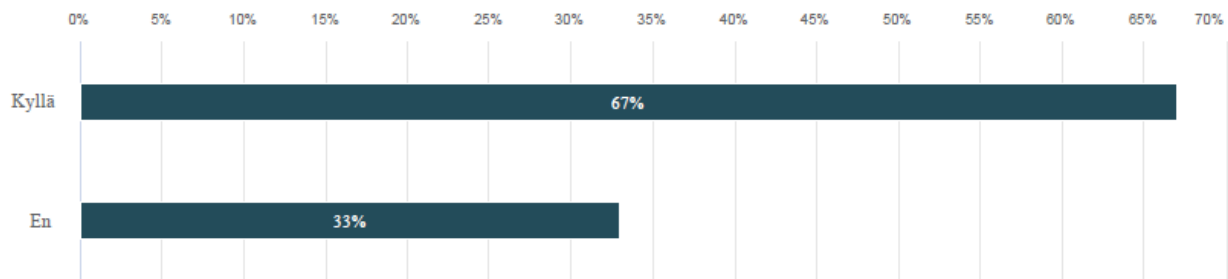
Millainen tunnelma kaupungista jäi, vastaajana muutosta kiinnostuneet
Hieno pieni kaupunki
Hiljainen
Hyvin samankaltainen kuin Naantalissa.
hyvä
hyvä tunnelma.
Idyllinen
IHA OK
ihan jees
Ihan kiva kesäkaupunki
ihan kiva, hiljainen
Kaunis kesällä
Meri
Miljöö meren rannalla on mukava.
Mukava ja kaunis pieni kaupunki
Mukava ja rentouttava
Mukava ja tapahtumarikas kaupunki
mukava, voisi asua, autoio paitsi kauppojen ympärillä

Taulukko 4. Mainintoja siitä millainen tunnelma Uudestakaupungista jäi, vastaajana muutosta kiinnostuneet.



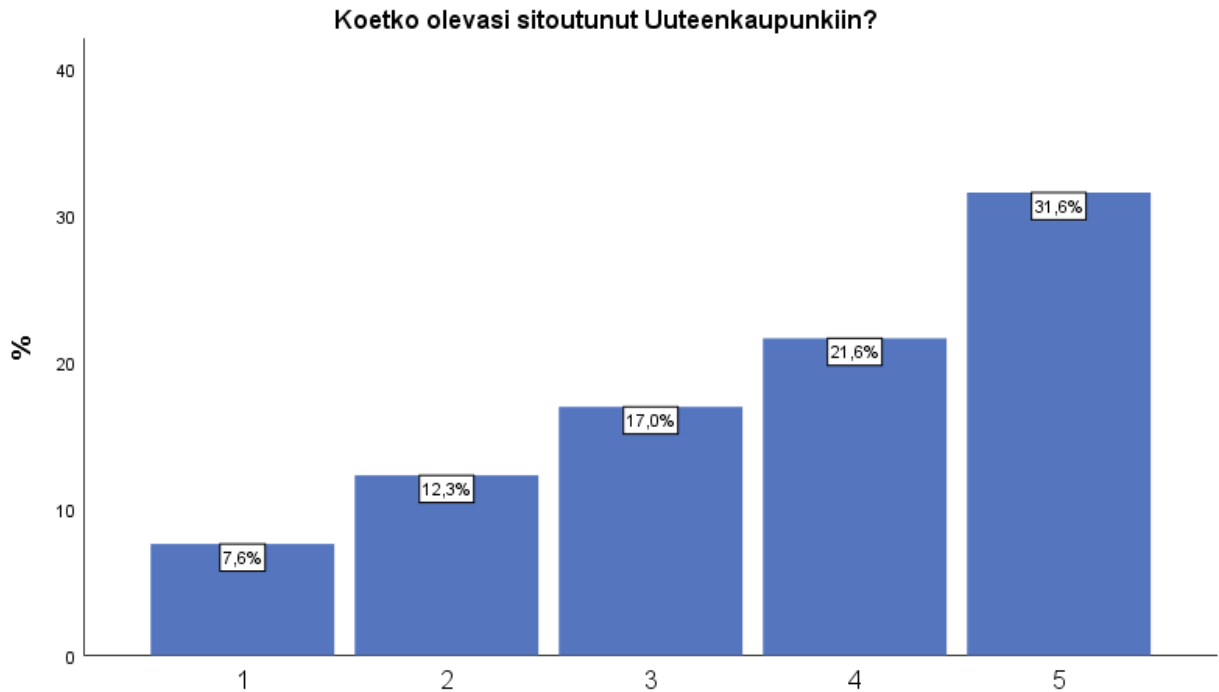
Kuva 43. Suositteisitko Uuttakaupunkia asuinpaikkana. Vastaajana Uudessakaupungissa asuvat. N = 171.

Kuvaan 43 on kuvattu uusikaupunkilaisten vastaukset kysymykseen: Suositteletko Uuttakaupunkia asuinpaikkana. 81 prosenttia vastaajista kertoo suosittlevansa Uuttakaupunkia asuinpaikkana muualta tuleville. Tulos on merkittävä. Kirjallisuudessa Argent (2019) korostaa juuri kaupunkilaisten merkitystä kaupungin brändille. Asuinpaikkaansa tyytyväiset kaupunkilaiset ovat parasta kaupunkibrändiä kaupungille. Neljä viidestä uusikaupunkilaisesta autotehtaan työntekijästä kertoo siis suosittlevansa asuinkuntaansa ulkopaikkakuntalaisille. Heidän mielipiteensä Uudestakaupungista voi myös mahdollisesti lisätä muuttohalukkuutta Uuteenkaupunkiin niin autotehtaan sisällä kuin sen ulkopuolella. Usein juuri tuttavalta kuultu positiivinen mielipide asuinpaikasta voi vaikuttaa asuinpaikan valintaan esimerkiksi perinteistä markkinointia enemmän (Argent 2019).



Kuva 44. Koetko olevasi uusikaupunkilainen? Vastaajana Uudessakaupungissa asuvat. N = 170.

Autotehtaan työntekijöistä 67 prosenttia kokee olevansa uusikaupunkilaisia, vastaajana ovat Uudessakaupungissa asuvat (Kuva 44). Tämän tilaston rinnalle olisi ollut hyvä saada tietoa siitä, kuinka moni Uudessakaupungissa asuvista autotehtaan työntekijöistä on alun perin uusikaupunkilaisia. Kuitenkin kaksi kolmesta autotehtaalla työskentelevästä uusikaupunkilaisesta kokee jonkinlaista uusikaupunkilaista identiteettiä, joka on suhteellisen suuri osuus.



Kuva 45. Koetko olevasi sitoutunut Uuteenkaupunkiin. Vastaajana uusikaupunkilaiset. N = 155.

Uuteenkaupunkiin eniten sitoutuneita, jotka ovat vastanneet kysymykseen 27 4 tai 5, on yhteensä 53,2 prosenttia vastaajista. 17 prosenttia kokee olevansa keskitasoa, ja 19,9 prosenttia kokee olevansa vähän tai erittäin vähän sitoutuneita Uuteenkaupunkiin. Kuten kuvissa 43 ja 44, Uudenkaupungin kannalta positiivisimmat arvot, kuten uusikaupunkilainen identiteetti tai Uudenkaupungin suosittelu asuinpaikkana, korostuvat niin ikään kuvassa 45. Erittäin paljon tai paljon Uuteenkaupunkiin sitoutuneita uusikaupunkilaisia autotehtaan työntekijöitä oli yli puolet uusikaupunkilaisista vastaajista.

Kuvista 43, 44 ja 45 voidaan päätellä, että Uudessakaupungissa on vahva paikallinen identiteetti. Monet ovat ylpeitä kotikaupungistaan, ovat valmiina suosittelemaan asuinpaikkaansa muille, kokevat olevansa uusikaupunkilaisia ja ovat sitoutuneet Uuteenkaupunkiin. Vahvalla paikallisidentiteetillä on yhteyksiä esimerkiksi muuttoaikeiden kanssa. Mendoza & Moren-Alegretin (2013) mukaan ne, joilla on vahva paikallisidentiteetti, eivät muuta yhtä helposti pois asuinpaikkakunnaltaan. Jos autotehtaan työntekijöitä voidaan soveltaa koko Uudenkaupungin väestöön, voidaan väittää, että Uudessakaupungissa asuu suuri joukko ihmisiä, joilla on vahva paikallinen identiteetti ja jotka ovat myös vaikuttavat sitoutuneita kaupunkiinsa.

## 5.6 Pendelöinti ja sen merkitys kaupungille

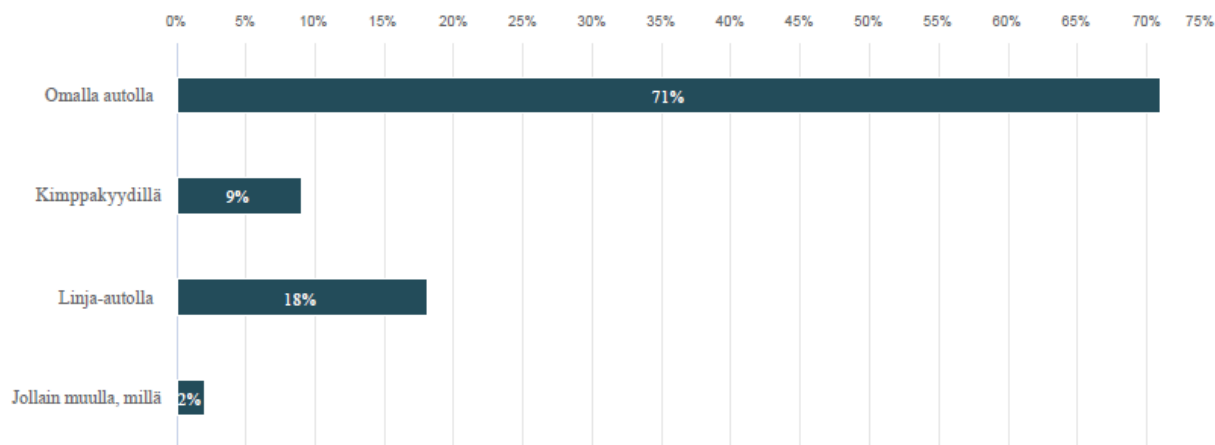
Pendelöinti autotehtaalle on tämän tutkimuksen aineiston perusteella erittäin yleistä. Vastaajista 36,8 prosenttia ilmoitti asuvansa jonkin muun kunnan kuin Uudenkaupungin postinumeroalueella (Kuva 16). Kuvaan 40 on merkittynä, mitä palveluita pendelöijät erityisesti Uudessakaupungissa käyttävät. Palveluiden käyttömäärät jäävät kuitenkin selvästi pienemmiksi verrattuna kaupungin vakituiseen asukkaaseen. Esimerkiksi Raumalla asuva työntekijä saattaa satunnaisesti käydä Uudessakaupungissa esimerkiksi ruokakaupassa tai apteekissa työvuoron päättymisen jälkeen. Tuntuu loogiselta ajatella, että suuremmat ostokset pendelöivä työntekijä hoitaa kuitenkin omassa kunnassaan, erityisesti Rauman kokoisessa suuremmassa kaupungissa, josta löytyy myös monipuolisemmat palvelut kuin Uudestakaupungista.

Vakituinen asukas käyttää kaupungin eri palveluita keskimäärin useita kertoja päivissä. Pendelöinnin merkitys kaupungin palveluille vaikuttaa tämän tutkimuksen perusteella olevan vähäistä. Ajatellaan, että Uudessakaupungissa asuvat vajaa 16 000 asukasta käyttävät esimerkiksi kaupan palveluita kuukauden aikana noin 80 000 kertaa, mukaan lukien ruokakauppa, ja ehkä noin 25 000 käyntiä muissa palveluissa, kuten liikuntapalveluissa ja tapahtumissa. Mikäli ajatellaan, että 74 prosenttia, noin 1 200 henkilöä, autotehtaan pendelöivistä työntekijöistä käyttää Uudenkaupungin palveluita ja tekee niin satunnaisesti esimerkiksi noin neljä kertaa kuukaudessa, se tarkoittaa, että palvelut saisivat 4 800 käyntikertaa pendelöiviltä autotehtaan työntekijöiltä. Näillä luvuilla autotehtaan pendelöivät työntekijät vastaavat noin neljää prosenttia Uudenkaupungin palvelujen käytöstä. Ulkopaikkakuntalaisilla, autotehtaalle pendelöivillä työntekijöillä näyttäisi näiden tulosten perusteella olevan vähäinen rooli palvelujen käyttäjinä Uudessakaupungissa ja heidän rahallista panostaan voidaan pitää pienenä paikalliselle elinkeinoelämälle, mikäli edellä mainitut luvut ovat lähellä totuutta.

On kuitenkin muistettava, että pendelöivistä työntekijöistä ei koidu kaupungille juuri kuluja. He eivät tarvitse muita kaupungin palveluita, kuten terveydenhuoltoa, päiväkotipalveluita tai koulun palveluita. Pendelöitsijät eivät siis käytä kaupungin resursseja samaan tapaan kuin kaupungissa asuvat. On hyvä muistaa, että pendelöijät käyttävät myös eri suhteessa kaupungin palveluita kuin kaupungissa asuvat. He tuovat rahaa erityisesti ravintolapalveluihin sekä käyvät Uudessakaupungissa järjestettävissä tapahtumissa (Kuva 40). Heidän käyttämänsä rahan osuus

esimerkiksi ravintolapalveluissa ja tapahtumissa käytetystä rahasta voi olla suhteessa selvästi suurempi kuin uusikaupunkilaisella työntekijällä. Siksi ravintolapalveluiden tuottamasta liikevaihdosta suurempi osuus kuin viisi prosenttia voi mahdollisesti olla peräisin pendelöiviltä työntekijöiltä. Tarkkoja määriä ja suurempia johtopäätöksiä tämän tutkimuksen perusteella on kuitenkin mahdotonta tehdä.

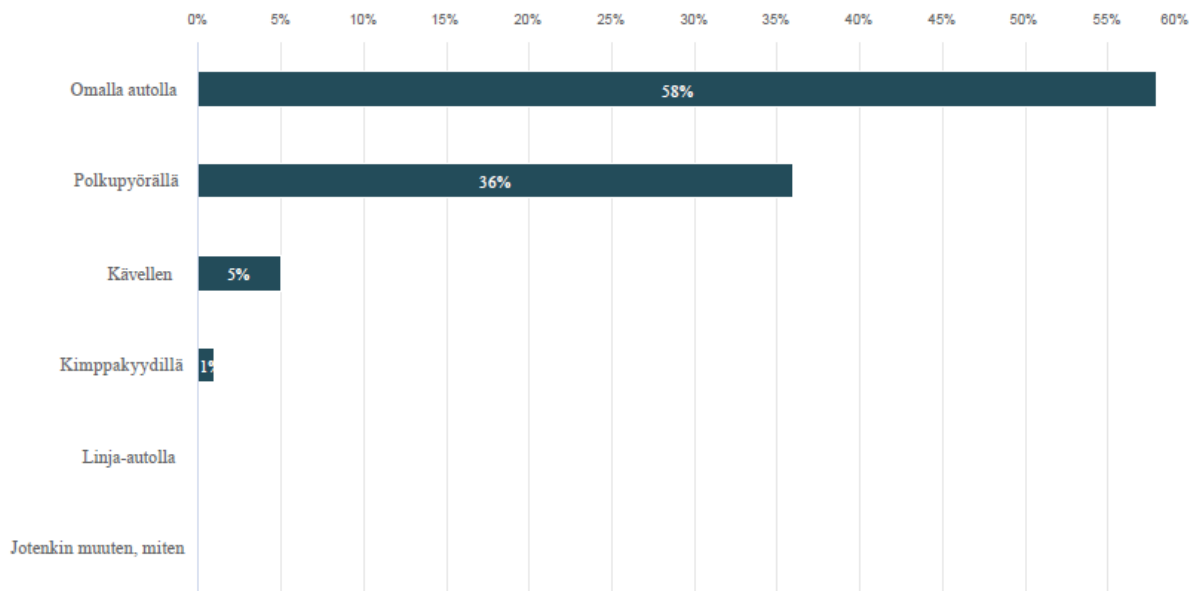
Mikäli tutkimustuloksia sovelletaan koko autotehtaan työntekijämäärään, Uudenkaupungin palveluita käyttävien työntekijöiden panos on pieni, mutta mahdollisesti alakohtaisesti merkittävä. Heistä ei myöskään koidu kuluja kaupungin järjestämiin palveluihin samaan tapaan kuin kaupungista asuvista. pendelöijistä koituu pieniä kuluja, kun he käyttävät työmatkoillaan muun muassa kaupungin ylläpitämää infrastruktuuria. Tämän tutkimuksen perusteella pendelöijien palvelujen tarve ja tapa käyttää kaupungin palveluita kaupungissa eroaa siis merkittävästi kaupungista asuvista. Näiden kahden ryhmän rahallista arvoa kaupungille ei kuitenkaan tässä tutkimuksessa selvitetty. Jatkotutkimusta ajatellen työnmatkailijoiden ja kaupungissa asuvien merkitystä kaupungin taloudelle ja palveluille olisi mielenkiintoista selvittää.



Kuva 46. Miten kuljet työmatkasi. Vastaajana ulkopaikkakuntalaiset. N = 99.

Suurin osa muista kunnista tulevista kulkee työmatkansa omalla autolla (Kuva 46). Heistä 71 prosenttia ilmoitti kulkuneuvokseen oman auton, 9 prosenttia käyttää muiden työntekijöiden kanssa järjestettyjä kimppakyytejä, 18 prosenttia linja-autoa ja 2 prosenttia ilmoitti kulkutavakseen jonkin muun kulkumuodon. Tuloksien paikkaansa pitävyys voi kuitenkin olla perusjoukon vääristämää. Kyselyyn kerättiin vastauksia erikseen netissä mutta myös paperikyselymuodossa

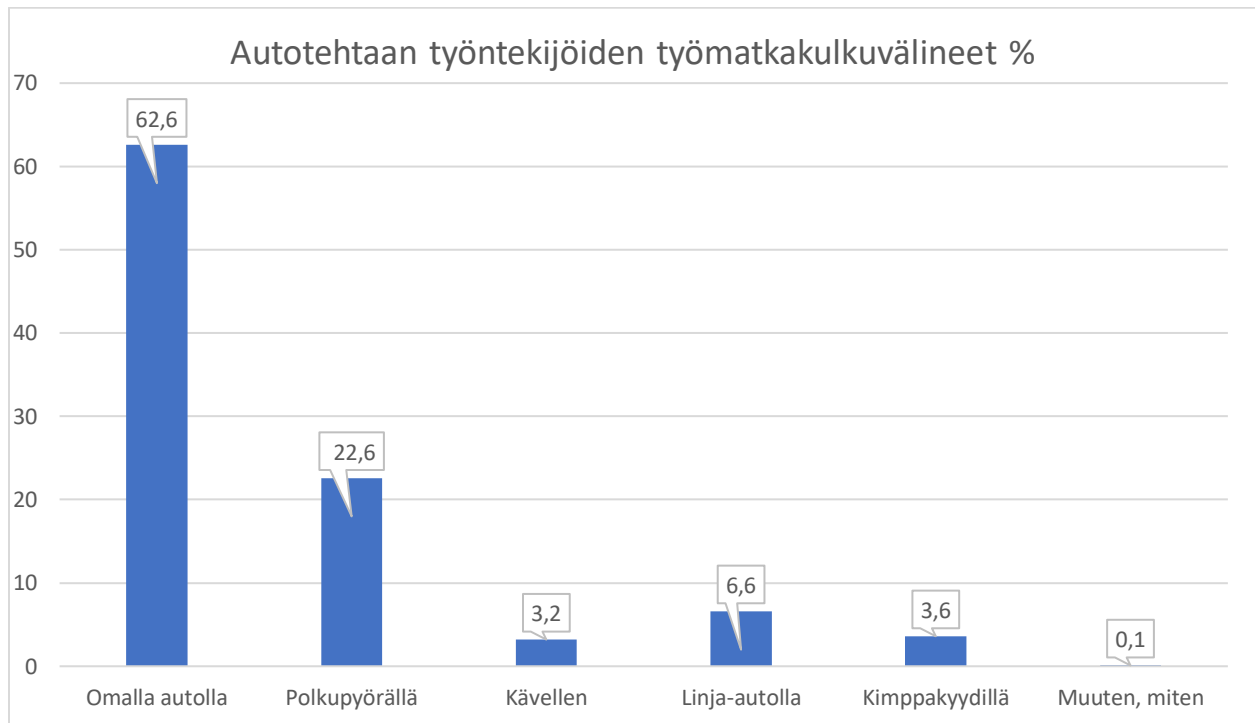
Porin sekä Turun suunnista järjestetyissä bussikuljetuksissa suoraan autotehtaalle. Paperikyselyt tavoittivat useita satoja bussilla töihin kulkevia työntekijöitä, mutta täytettyjä paperisia vastauslomakkeita saatiin vain parikymmentä. Bussia työmatkakulkuneuvonaan käyttäviä saattoi tulla kyselyyn pienempi määrä suhteessa todelliseen bussinkäyttäjien määrään.



Kuva 47. Miten kuljet työmatkasi. Vastaajana Uudessakaupungissa asuvat. N = 170.

Uusikaupunkilaisista työmatkansa kulki omalla autolla vajaa 60 prosenttia, polkupyörällä 36 prosenttia, kävelen 5 prosenttia ja kimppakyydillä 1 prosentti vastaajista. Linja-autoa tai jotain muuta kulkuvälinettä ei kertonut käyttävänsä kukaan tähän kyselyyn vastanneista Uudessakaupungissa asuvista työntekijöistä (Kuva 47). Erityisesti omaa autoa työmatkoihin käyttävien osuus on suhteellisen suuri, vaikka työpaikka sijaitsee omassa kotikaupungissa, Verrattuna ulkopaikkakuntalaisiin oman auton käyttö tämän tutkimuksen perusteella on uusikaupunkilaisten keskuudessa vain 13 prosenttia vähäisempää, kuin muista kunnista pendelöivien työntekijöiden keskuudessa. On kuitenkin muistettava, että Uusikaupunki on laajalle levinnyt kaupunki, jossa on paljon maaseutua ja etäisyydet ovat pitkiä, eikä julkista liikennettä ole. Silloin oma auto voi olla erityisesti talvisaikaan ainoa järkevä työmatkakulkuneuvo. Uusikaupunkilaisten työntekijöiden pyöräilynto on kuvassa 27 myös merkittävää. Siihen vaikuttaa varmasti kyselyn toteutusajankohta. Aineisto kerättiin 13.5.2019-7.6.2019 välisenä

aikana, jolloin on hyvät pyöräilyolosuhteet. Jos kysely olisi toteutettu talvella, pyöräilyn suosio olisi saattanut olla selvästi alhaisempi ja puolestaan yksityisautoilun suurempi.



Kuva 48. Koko autotehtaan henkilöstöön suhteutettu työmatkakulkuvälineiden käytön osuus.

Kuvassa 48 on esitettyä autotehtaan koko henkilöstön työmatkakulkuvälineiden käyttö. Oma auto oli edelleen selvästi suosituin, polkupyörällä työmatkansa kulki 22,6 prosenttia työntekijöistä, kävellessä noin 3 prosenttia, linja-autolla noin 7 prosenttia, kimppakyydeillä 4 prosenttia ja muilla keinoilla muutama työntekijä. Tämän tutkimuksen mukaan absoluuttisina lukuina omalla autolla työmatkansa kulkee 2817 työntekijää, polkupyörällä 1017 työntekijää, kävellessä 144 työntekijää, linja-autolla 297 työntekijää ja kimppakyydeillä 162 työntekijää. Luvut voivat poiketa todellisuudesta.

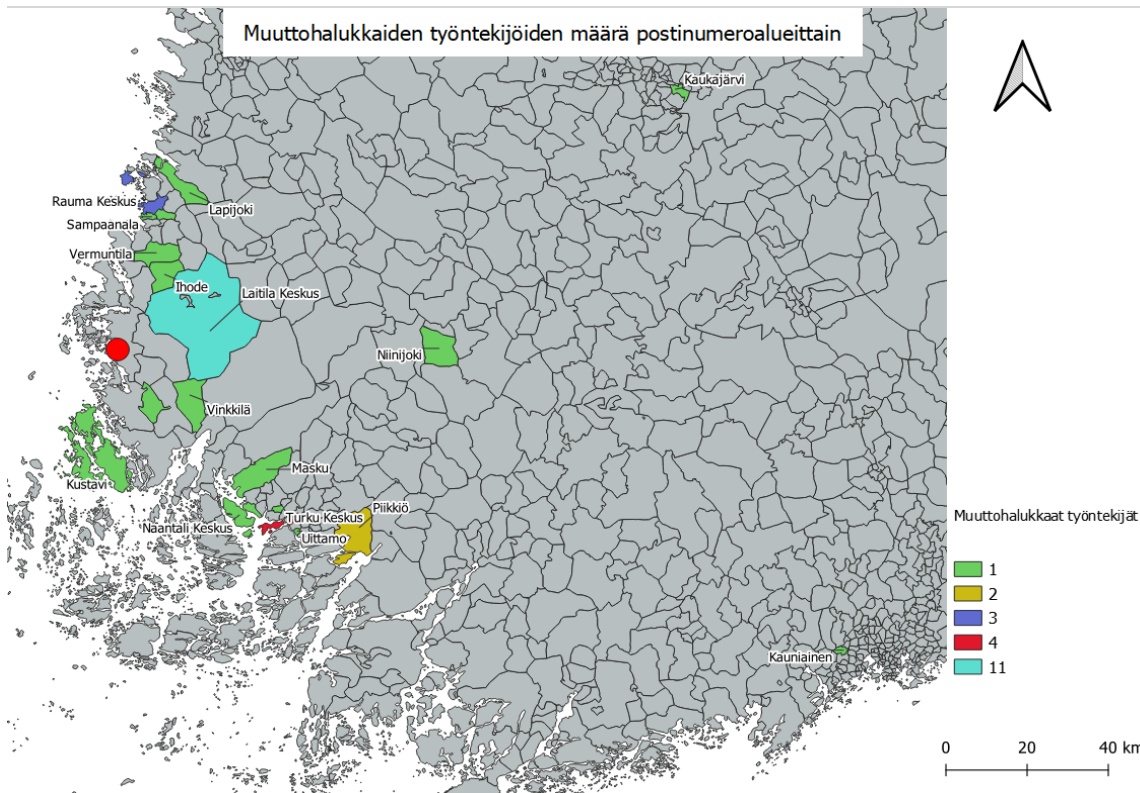
### 5.6.1 Pendelöijästä asukkaaksi?

Kuvassa 49 on esitettyä muutosta kiinnostuneet autotehtaan työntekijät postinumeroalueittain. Eniten muutosta kiinnostuneita on Uudenkaupungin naapurikunnassa Laitilassa, 11. Turun keskustan postinumeroalueella heitä on 4 ja Rauman keskustan alueella 3. Kaksi muuttohalukasta



löytyy Piikkiön postinumeroalueelta Kaarinasta ja muut muutosta kiinnostuneet ovat jakautuneet yksittäisinä pisteinä ympäri autotehtaan työllistävyysaluetta. Kaksi pistettä löytyy myös Kaukajärven sekä Kauniaisten postinumeroalueilta yli 200 kilometrin päästä autotehtaasta. Kartan perusteella voidaan sanoa, että muutto Uuteenkaupunkiin kiinnostaa eniten Laitilassa sekä suurissa kaupungeissa Turussa ja Raumalla.

Mikäli aineistoa sovelletaan vastaamaan koko autotehtaan työntekijämäärää, saadaan Laitilan keskustan postinumeroalueelta muuttohalukkaiden yhteismääräksi 182 työntekijää, Turun seudulta (Turku, Raisio, Kaarina, Lieto, Naantali) 133 muutosta kiinnostunutta työntekijää ja Rauman seudulta 100 muutosta kiinnostunutta työntekijää. Sovellettaessa aineistoa vastaamaan koko autotehtaan henkilöstöä, saadaan tulokseksi 729 työntekijää, joita muutto Uuteenkaupunkiin kiinnostaa. Prosentteina se tarkoittaa noin 16 prosenttia koko autotehtaan henkilöstöstä, ja 44 prosenttia Uuteenkaupunkiin pendelöivästä työntekijämäärästä. Merkille pantavaa on se, ettei esimerkiksi Porissa asuvia ei muutto Uuteenkaupunkiin tämän tutkimuksen perusteella kiinnosta. Alueista suurin muuttokiinnostus on Vakka-Suomen seutukunnassa, Turun seudulla sekä Rauman seudulla. Mikäli muuttohalukkaita halutaan houkuttaa Uuteenkaupunkiin, esimerkiksi Uudenkaupungin paikkamarkkinointia ja mainontaa kannattaisi mahdollisesti suunnata näille alueille. Tässä kappaleessa esitettyihin lukuihin tulee kuitenkin suhtautua varauksella aineiston pienestä otoskoosta johtuen.



Kuva 49. Muutosta kiinnostuneet autotehtaan työntekijät postinumeroalueittain. Uusikaupunki merkitty punaisella pisteellä. N = 44.

Uuteenkaupunkiin muuttajista olisi monella tapaa hyötyä Uudellekaupungille. Kasvavat verotulot, kaupungin elävöittäminen sekä kasvu olisivat erittäin toivottuja kaupunkikehityksen piirteitä, joista monet kaupungit kamppailevat (Blunt & Sheringham 2019, Aro ym. 2019). Lisäksi muuttajat sitoutuvat usein kotikuntaansa. Erityisesti silloin, kun muutto tapahtuu omasta tahdosta eikä pakotettuna. Uudenkaupungin tapauksessa tarkoitetaan omasta tahdosta tapahtuvaa muuttoa. On vaikea arvioida työmatkapendelöijän ja vakituisen asukkaan vaikutuksia kaupungille rahallisesti. Pendelöijät tuovat pieniä hyötyjä, kuten nostavat hieman palvelujen käyttöastetta ja tuovat kaupungin yritysalamalle alakohtaisesti vaihtelevan summan rahaa, mutta kaupunkiin muuttajat tuovat rahaa pendelöijää selvästi suurempia määriä. Samalla monet muuttajat kasvattavat kaupunkiin uutta sukupolvea, joka pitää kaupunkia elävänä myös tulevaisuudessa. Olisi Uudenkaupungin kannalta erittäin tärkeää saada houkuteltua muista kunnista pendelöiviä työntekijöitä asukkaiksi Uuteenkaupunkiin. On myös muistettava, että todellinen muuttopotentiali kaupunkiin on mahdollisesti suurempi kuin 729 henkilöä, sillä useilla

työntekijöillä on perheissään useita henkilöitä, jotka muuttaisivat mahdollisesti työntekijän mukana Uuteenkaupunkiin. Arviona todellinen muuttopotentiali voisi varmasti olla yli kaksinkertainen, noin 1500 henkeä. Tarkkoihin lukuihin tässä kappaleessa tulee kuitenkin suhtautua varauksella, sillä aineiston otoskoko on pieni, eikä sen perusteella voida tehdä varmasti paikkaansa pitäviä yleistyksiä autotehtaan henkilöstöstä tai muuttopotentialista.

## 6. Tuloksien tarkastelu

### 6.1 Muuttohalukkaat työntekijät ja palvelujen toiveet Uudessakaupungissa

Muuttohalukkaat työntekijät ovat pääasiassa nuoria tai 41-50-vuotiaita työntekijöitä, jotka ovat vasta aloittaneet työskentelynsä autotehtaalla. 0-2 vuotta autotehtaalla työskennelleiden keskuudessa muuttohalukkuus Uuteenkaupunkiin on selvästi korkeinta kaikista työntekijäluokista. Kirjallisuudessa Aron ym. (2019) mukaan nuoret ovat kaikkein muuttoalttiimpia. Kuitenkaan tässä tutkimuksessa nuoret eivät erottuneet selvästi muutosta eniten kiinnostuneena ryhmänä, eikä muuttohalukkuus laskenut tasaisesti iän mukana. Muuttohalukkaita oli runsaasti 41-50 vuotiaiden ryhmässä. Heidä kiinnosti erityisesti omakoti- tai rivitaloasuminen. Monet iäkkäämmistä työntekijöistä saattavat myös olla sitoutuneempia autotehdastyöskentelyyn kuin nuoret työntekijät. Heidän elämäkokemuksensa huomioon ottaen monille autotehdastyö ei välttämättä ole samalla tapaa vain pysähdyspaikka, kuin vaikkapa parikymppiselle nuorelle miehelle, joka mahdollisesti etsii sitä omaa ”juttuaan”. Siksi vanhemmat kaupunkiin muuttavat työntekijät voivatkin olla pysyvämpiä muuttajia verrattaessa heitä nuorempiin muuttajiin.

Muuttohalukkuus laskee selvästi, mitä kauemmin työntekijä työskentelee autotehtaalla. Kaikista pisimpään autotehtaalla työskennelleet olivat haluttomampia muuttamaan Uuteenkaupunkiin. Taustamuuttujilla voi kuitenkin tässä tutkimuksessa olla selvä vaikutus siihen, miksi työskentelyaika korostui muuttohalukkuutta selittävänä muuttujana. Voidaan olettaa, että useilla pitkän aikaa tehtaalla työskennelleillä elämäntilanteet ovat vakiintuneita. Heillä on mahdollisesti perhe, omistusasunto ja usein myös asuinpaikka on tyydyttävä. Siksi taustamuuttujilla, kuten iällä, perhetaustalla ja omistusasumisella on varmasti suurempi vaikutus muuttohalukkuuteen kuin

työskentelyajalla, vaikka tutkittaessa työskentelyaikaa riippumattomana muuttujana sen vaikutus korostuu selvästi (Kuva 29).

Perhetaustalla näyttää myös olevan vaikutusta muuttohalukkuuteen. Eniten muuttohalukkaita oli yksin asuvien ryhmässä. Skeldonin (2008), Aron ym. (2019) ja Eliassonin ym. (2012) mukaan perhe on yksi keskeisistä muuttoliikettä rajoittavista tekijöistä. Tulokset tukevat tältä osin teoriaa, sillä tutkimuksen mukaan useamman perheenjäsenen perheissä muuttohalukkuus Uuteenkaupunkiin on pienempää kuin yksinasuvilla. Erityisesti lapsiperheet ovat haluttomia muuttamaan Uuteenkaupunkiin.

Muuttohalukkaat työntekijät toivovat kaupunkiin erityisesti esikaupungissa sijaitsevaa omakotitaloasumista. On mahdollista, että potentiaaliset muuttajat ovat listanneet asuintoiveisiin Floorin & van Kempenin (1997) mukaisesti myös suhteellisia tai tingittäviä preferenssejään, eikä todellisuudessa omakotitalo ole monille absoluuttinen asumispreferenssi. Se voi olla pidemmän aikavälin tavoite esimerkiksi nykyisin kerrostalossa asuville, mikäli muutto Uuteenkaupunkiin toteutuu. Kuitenkin jo nyt omakotitalossa asuvat olivat erittäin kiinnostuneita omakotiasumisesta myös Uudessakaupungissa. Omakotiasumista voidaan pitää tämän tutkimuksen perusteella halutuimpana asumismuotona, josta monet muissa asumismuodoissa asuvat haaveilevat. Samalla jo nyt omakotitalossa asuvat eivät ole halukkaita muuttamaan muunlaisiin asumismuotoihin.

Muuttoa tehtäessä kerrostaloasunnot näyttävät tämän tutkimuksen perusteella olevat ennen kaikkea ponnahduslauta monille asettua kaupunkiin, jonka jälkeen aletaan etsimään suurempaa rivi- tai omakotitaloa keskustasta tai esikaupungista. Avoimessa palautteessa korostui asuntomarkkinoiden pienuus Uudessakaupungissa (Kuva 42). Monille ei ollut tarjolla laatuvaatimukset täyttävää asuntoa. Floor & van Kempen (1997) esittelemät eri tasoiset asumispreferenssit näyttävät monilla olevan esteenä asunnon vaihdolle ja mahdolliselle muutolle Uuteenkaupunkiin. Palautteessa oli nähtävillä erityisesti absoluuttisia preferenssejä, kuten uusien asuntojen puutetta, jota monet pitivät tärkeänä asunnon piirteenä. Absoluuttiset preferenssit estävät muuton, jos sopivaa asuntoa ei ole saatavilla.

On myös muistettava, että asumispreferenssit muuttuvat ajan ja iän myötä (Aro ym. 2019). Asumispreferenssien muutos on nähtävillä myös aikasarjasta kuvissa 12-15, jossa omakotiasuminen kasvattaa suosiotaan. Asuntoja suunniteltaessa myös muuttuvat perhetilanteet on hyvä ottaa huomioon. Ajan myötä monet uudet työntekijät löytävät puolison sekä voivat

hankkia myös lapsia, joten heidän asumisentarpeensa myös muuttuvat. Muutos on kuvattuna kuvissa 9-11, jossa nuoret yksin asuvat painottuvat kerrostaloihin ja pariskunnat sekä puolison ja lasten kanssa asuvat rivi- ja omakotitaloihin. Ensimmäisessä vaiheessa tulisikin tämän tutkimuksen perusteella kiinnittää huomiota kohtuuhintaisten vuokrakerrostalojen riittävyyteen, jonka jälkeen panostaa omakotitaloihin sekä rivitaloihin esikaupunki- tai keskusta-alueella muuttuvien perhetilanteiden ja asumispreferenssien mukaan (Aro ym. 2019, Hasu 2018).

68 prosenttia autotehtaan työntekijöistä käyttää Uudessakaupungissa kaupan palveluita. Jos kaupungissa olisi suuri houkutteleva kauppa ja/tai kauppakeskus, osuus saattaisi nousta entisestään. 68 prosenttia muualta tulevista autotehtaan työntekijöistä tarkoittaa vuoden 2019 lopun työntekijämäärillä noin 800 muualta pendelöivää autotehtaan työntekijöitä, jotka jo nyt käyttävät Uudenkaupungin kaupan palveluita.

Kaupunkien viihtyvyyttä korostettiin myös kirjallisuudessa. Nykyisin kaupungilta odotetaan muutakin kuin vain palveluita. Bluntin & Sheringhamin (2019) havainto siitä, että kodin tuntu syntyy sellaiseen kaupunkiin, joka tarjoaa asukkaalle tuttua ja miellyttävää asuinympäristöä tulisi ottaa suunnittelussa huomioon. Kodin tuntu yleensä takaa myös kaupungissa viihtymisen. Kaupungissa kodin tunteen saavuttanut, kaupunkiin kiintynyt asukas on myös parasta mainosta kaupungille, ja saattaa autotehtaan kaltaisessa työympäristössä tiedostamatta myös vaikuttaa muiden työntekijöiden mielipiteisiin kaupungista.

Uudenkaupungin radan sähköistys avaa kaupungille uusia mahdollisuuksia. Tavaraliikenteen lisäksi radalla voitaisiin mahdollisesti alkaa liikennöimään henkilöliikennettä, joka voisi houkuttaa kaupunkiin työntekijöitä erityisesti Turun suunnalta. Juna työmatkavälineenä arvostetaan myös autotehtaan työntekijöiden keskuudessa. Monet pitivät junaa bussia parempana vaihtoehtona työmatkapendelöintiin sen mukavuuden ja hiljaisuuden vuoksi. Parantunut infrastruktuuri vaikuttaa kirjallisuuden mukaan myös pendelöintialttiuteen (Kytö & Välimäki 2009, Paci ym. 2007). Jos Turku-Uusikaupunki välillä on tarjolla mukava ja nopea kulkuväline, muuttohalukkuus Turusta Uuteenkaupunkiin voi vähentyä ja pendelöinti lisääntyä. Lisäksi Turku voisi houkuttaa myös muita pendelöiviä työntekijöitä kaupunkiin asukkaiksi markkinoimalla hyvää pendelöintiyhteyttä.

## 6.2 Uusikaupunkilaisten asumisen ja palvelujen toiveet

Uusikaupunkilaiset muuttoa asunnosta toiseen harkitsevat toivovat erityisesti rivi- tai paritaloa keskustasta tai sen tuntumasta. Uudenkaupungin tapauksessa rivi- tai paritalot keskustassa tarkoittavat kaupungin puutalokeskustaa, joka tuntuu olevan uusikaupunkilaisten keskuudessa arvostettua asuinalueita. Uusikaupunkilaisilla korostuu siis selvästi palveluiden läheisyys keskusta-asumisen myötä sekä työmatkan lyhyys. Autotehtaalta kaupungin keskustaan on vain muutaman kilometrin työmatka. Monet esimerkiksi Turusta tai Raumalta pendelöivät työntekijät vaikuttavat olevan valmiita kulkemaan pitkää työmatkaa. Samaa ilmiötä ei ole Uudessakaupungissa asuvilla työntekijöillä nähtävillä, vaan heidän vastauksissaan korostuu arjen helppous. Jo nyt Uudessakaupungissa asuvan työntekijän asumisen toiveissa korostuu saavutettavuus Axisan ym. (2012) mukaisesti. Autotehdastyö on suhteellisen matalapalkkaista, joten Axisan ym. (2012) näkemys siitä, että matalapalkkaisilla työntekijöillä työmatkan lyhyys korostuu, pitää paikkansa uusikaupunkilaisten työntekijöiden osalta. Ulkopaikkakuntalaisten osalta Axisan ym. (2012) näkemystä ei voida tässä tutkimuksessa todentaa. Toisaalta autotehtaalle kulkevat työmatkakyydit suurempien asutuskeskittymien, Porin, Rauman ja Turun suunnilla, tuntuvat helpottavan monien työmatkapendelöijien arkea. Hyvä autotehtaan saavutettavuus on selkeä vetävä tekijä suurille kaupungeille, joille se tuo pitovoimaa pitää autotehtaan työntekijöitä kaupungeissa (Kytö & Väliniemi 2009).

Uudenkaupungin sisällä muutosta kiinnostuneet ovat työskentelyajaltaan lähinnä 0-2 vuotta sekä yli 10 vuotta tehtaalla työskennelleitä. Vähän aikaa työskennelleet eivät ole ”asettuneet” eivätkä ehkä löytäneet itselleen sopivaa asuntoa ja asuinalueita kirjallisuudessa muun muassa Bluntin & Sheringhamin (2019) ja Aron ym. (2019) osoittamalla tavalla. Kaupunkiin on muutettu työn perässä nopealla aikataululla ja on otettu vastaan mikä tahansa asunto. Kun kaupunkiin on päästy asettumaan, alkaa asuinolosuhteiden parantaminen ja miellyttävämmän asunnon ja asuinympäristön etsintä.

Yli 10 vuotta työskennelleiden suuri määrä asunnonetsijöistä yllättää. Vaikka kyselyn perusteella emme voikaan tietää miksi näin on, voisi yksi mahdollinen selitys löytyä asunnonhankinnan lykkäämisestä. Töiden ollessa hieman epävarmoja monet saattavat olla lykänneet asunnonvaihtopäätöstä, esimerkiksi vuokralta omistusasuntoon siirtymistä. Lisäksi

muuttohalukkuuden alhainen osuus 3-10 vuotta tehtaalla työskennelleiden keskuudessa voisi selittyä töiden epävarmuustekijällä, mutta yli 10 vuotta työskennelleet ovat vakuuttuneet töiden jatkuvuudesta ja valmiita etsimään asuntoa. Samalla taustalla voi vaikuttaa muuttuneet perhetilanteet (Eliasson ym. 2012, Aro ym. 2019). Monilla pitkään työskennelleillä perhetilanne voi olla hiljattain muuttunut esimerkiksi lasten muutettua pois kotoa. Samalla asumisen tarpeet ovat muuttuneet, ja etsitään esimerkiksi pienempää asuntoa läheltä keskustaa. Monet pidemmän aikaa tehtaalla työskennelleet tulevat etsimään asuntoa tulevien vuosien aikana, mikäli työt autotehtaalla tulevat jatkumaan. Keskusta-asumisen, rivitaloasumisen ja omistusasuntojen kysyntä voi tulevaisuudessa kasvaa.

Keskusta-asumisesta eniten kiinnostuneita ovat 41-50 vuotiaat uusikaupunkilaiset. Vähiten keskusta-asuminen kiinnosti yli 50- vuotiaita työntekijöitä sekä nuoria 19-30 vuotiaita. Vaikka aineiston perusteella suoria johtopäätöksiä ei voida tehdä miksi näin on, voisi mahdollisena syynä olla esimerkiksi erilaiset asumisen toiveet. Monet nuoret haaveilevat väljemmästä asumisesta, ja monilla vanhemmilla asumisen toiveet on jo toteutettu, eikä muuttoa nykyisestä asunnosta enää harkita. Uusikaupunki ei noudata Myrskylän (2008) tai Aron ym. (2019) näkemystä, joissa keskusta-asuminen kiinnostaisi erityisesti nuoria.

### 6.3 Muuttajien houkuttelu

Kirjallisuudessa esimerkiksi Woodsin (1985) Greenwoodin (2014) näkemyksien piirteitä on nähtävissä Uudessakaupungissa. Monet autotehtaalle töihin tulleet ovat muuttaneet kaupunkiin tai sen lähialueille työn perässä, maksimoidakseen taloudellisen hyvinvointinsa. Alueen hyvä työllisyystilanne näyttää olevan suurin vetävin tekijä, joka houkuttelee muuttajia Uuteenkaupunkiin. Mikäli työllisyystilanne huononee, tilanne muuttuu päinvastaiseksi. Kaupunki menettää tärkeimmän vetävän tekijänsä, joka pitää ihmisiä kaupungissa ja näin tapahtuessa huonontuneesta työllisyystilanteesta muodostuu työntävä tekijä, joka tukee Greenwoodia (2014). Siksi Uudenkaupungin kannalta tärkeintä olisi varmistaa autotehdastyön jatkuvuus kaupungissa keinolla millä hyvänsä. Toisaalta kaupunki voi olla aseeton haasteen edessä, ja vaikuttamisen keinot tilanteeseen ovat erittäin rajalliset (Kuçi ym. 2016).

Autotehtaan työntekijät kaipasivat kaupunkiin runsaasti lisää asumisvaihtoehtoja. Tästä voidaan päätellä, että kaupungissa on joko määrällinen tai laadullinen asuntopula. Kaupungin asuntomarkkinat eivät riitä toteuttamaan kaikkien vaatimuksia, jotka ovat mahdollisesti suurissa kaupungeissa asuessaan tottuneet suurempaan valikoiman määrään asuntoa valittaessa. Floor & van Kempen (1997) esittelemien asumispreferenssitason mukaan monilla saattaa olla liikaa absoluuttisia asumisvaihtoehtoja, joihin Uudenkaupungin pienet asuntomarkkinat eivät kykene vastaamaan. Lisäksi Aro ym. (2019) esittelee makrotason asuntomarkkinoiden ongelman, jollaista on Uudessakaupungissa havaittavissa. Parantamalla asuntojen tarjontaa voitaisiin houkutella kaupunkiin uusia asukkaita. Toisaalta asian ratkaiseminen voi olla Uudenkaupungin kokoisessa pikkukaupungissa erittäin vaikeaa.

Blunt & Sheringhamin (2019) sekä Argentin (2019) artikkeleissa mainittu kaupunkilainen, trendikäs ja tapahtumarikas elämäntapa eivät yhdisty Uuteenkaupunkiin. Palautteessa toistuvat Uudenkaupungin vahvuuksina mukava ja rauhallinen, muttei esimerkiksi trendikäs tai tapahtumarikas. Tässä mielessä Uusikaupunki ei ole kirjallisuudessa Aron ym. (2019) kaupunkipreferenssien mukainen, vaan kaupunki nähdään autotehtaan työntekijöiden mukaan perinteisempänä, maaseutumaisena ja rauhallisena pikkukaupunkina. On kuitenkin hyvä muistaa, että toisille uudet asumistrendit, kuten tapahtumarikkaus tai trendikkyys, eivät ole asioita, joita asuinpaikalta haetaan. Myös rauhalliselle asuinpaikalle on kysyntää.

Työvoiman runsas vaihtuvuus on asettanut tälle tutkimukselle omia haasteitaan. Työvoima aineiston keräyshetkestä, touko-kesäkuusta 2019, on tutkimuksen valmistumiseen mennessä varmasti muuttunut jonkin verran, ja tehtaan työntekijät tuskin pysyvät samanlaisina vaan esimerkiksi ulkopaikkakuntalaisten ja uusikaupunkilaisten suhteet, etnisyys tai tehtaan työntekijöiden ikärakenne voivat ajan myötä muuttua. Myös tämän tutkimuksen keskeinen piirre, muuttoaiheet, muuttuvat ajan myötä, joten tutkimuksen tulosten käyttökelpoisuus heikkenee ajan myötä. Tuloksia tulisikin käyttää kuvastamaan autotehtaan työntekijöiden nykyistä tilannetta, ei soveltaa niitä sellaisenaan esimerkiksi viiden vuoden päästä käytäntöön.



## 7. Johtopäätökset

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, millaista asumista ja palveluita Valmet Automotiven autotehtaan työntekijät Uuteenkaupunkiin toivovat, keitä ovat mahdollisesta muutosta kiinnostuneet työntekijät ja pohtia mahdollisia keinoja mitä kaupunki voisi tehdä houkutellakseen pendelöiviä työntekijöitä asukkaiksi Uuteenkaupunkiin. Tutkimuksen perusteella havaittiin että:

- Ulkopaikkakuntalaisia muutosta kiinnostuneita työntekijöitä kiinnostaa erityisesti omakotiasuminen esikaupunkialueella.
- Uusikaupunkilaisia työntekijöitä kiinnostaa erityisesti rivitalo- sekä kerrostaloasuminen keskustassa. Myös vuokra-asumisen kysyntä on uusikaupunkilaisten keskuudessa suurta.
- Lapsiperheitä kiinnostaa erityisesti omakotiasuminen, pariskuntia rivitalo- sekä omakotiasuminen, yksin asuvia kerrostaloasuminen.
- Muuttohalukkuus Uuteenkaupunkiin on suurinta yksinasuvilla. Pariskuntia tai lapsiperheitä muutto Uuteenkaupunkiin kiinnostaa vähemmän. Tarkkaa muuttopotentiaalia Uuteenkaupunkiin on tämän tutkimuksen perusteella vaikea esittää.
- Työssäoloajan ja muuttohalukkuuden välillä on olemassa yhteys. Taustalla vaikuttavia syitä tähän voivat olla mahdollisesti henkilökohtaiset syyt, perhetilanne, ikä tai erilaiset asumisen tarpeet.
- Palveluista suurin kysyntä on suurelle hypermarketille. Pendelöivien työntekijöiden rahallinen panos Uudenkaupungin palveluille on tämän tutkimuksen mukaan vähäistä.
- Kaupunki voisi mahdollisesti houkuttaa uusia asukkaita varmistamalla riittävä asuntojen ja palvelujen saatavuus, kohdentamalla kaupungin markkinointia uusiin, Turun, Laitilan ja Rauman suunnista pendelöiviin työntekijöihin sekä korostamalla rauhallisuutta ja merellisyyttä markkinoinnissaan.

## Kiitokset

Valmiista työstä on sovittu graduntekijälle apuraha. Haluaisin kiittää Uudenkaupungin kaupungin kaupunkisuunnitteluosastolta Leena Arvela-Helléniä, Annakaarina Lamminpäättä, Johan Mikolaa sekä Sonja Stenmania, jotka ovat tukeneet graduprosessiani antamalla ohjeita, olleet kärsivällisiä, toimineet yhteyshenkilöinä sekä auttaneet aineiston keruussa Valmet Automotiven autotehtaalla.

Lisäksi haluaisin kiittää perhettäni ja ystäviäni korvaamattomasta tuesta graduprosessin aikana.

# Kirjallisuus

- Alexandros, P. & Metaxas, T. (2016). "Porter vs Krugman": History, Analysis and Critique of Regional Competitiveness. *Journal of Economics and Political Economy* 3: 1, 65–80.
- Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI (2019). Suomessa on 20 vuoden kuluttua vain kolme kasvavaa kaupunkiseutua. 3.11.2020. <<https://www.mdi.fi/ennuste2040/>>
- Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI (2020). Blogi: Onko maallemuuttobuumi totta vai tarua?. 3.11.2020. <<https://www.mdi.fi/blogi-onko-maallemuuttobuumi-totta-vai-tarua/>>
- Argent, N. (2019). Rural geography III: Marketing, mobilities, measurement and metanarratives. *Progress in Human Geography* 43: 4, 758–766.
- Aro, T. (2007). Julkinen valta ja maassamuuttoa edistävät ja rajoittavat tekijät Suomessa 1880-luvulta 2000-luvulle. Julkaistu väitöskirja. 324 s. Koulutussosiologian tutkimuskeskus. Turun yliopisto.
- Aro, T., R. Aro, J. Järnefelt, A. Horila, O. Keinänen & O. Myllymaa (2019). Alueliikkuvuus Suomen kasvukäytävällä: Alueliikkuvuus muuttoliikkeen, pendelöinnin ja työasialiikkuvuuden näkökulmasta. *Uudenmaanliiton julkaisuja* 5/2019.
- Arvela-Hellén, L. (2018a). Uudenkaupungin esittely Pohjanmaan liitolle. 21.6.2018.
- Arvela-Hellén, L. (2018b). Kaupunginarkkitehti, Tapaaminen Uudessakaupungissa Leena Arvela-Hellénin kanssa. 29.8.2018.
- Axisa, J., B. Newbold & Scott, D. (2012). Factors Influencing Commute Distance: A Case Study in Toronto's Commuter Shed. *Journal of Transport Geography* 24, 123–129.
- Batty, M. (2013). Defining Geodesign (= GIS + design?). *Environment and Planning B: Planning and Design* 4: 1, 1–2.
- Blunt, A. & O. Sheringham (2019). Home-city geographies: Urban dwelling and mobility. *Progress in Human Geography* 43: 4, 815-834.
- BMI Research (2017). Finland Autos Report Q1 2018. 20.8.2018. <<https://search-proquest-com.ezproxy.utu.fi/docview/1966224599/fulltextPDF/6B484BA611744FF9PQ/37?accountid=14774>>
- Eliasson, K., U. Lindgren & O. Westerlund (2003). Geographical Labour Mobility: Migration or Commuting?. *Regional Studies* 38: 8, 827–837.
- Eliasson, K., R. Nakosteen, O. Westerlund & M. Zimmer (2012). All in the Family: Self-selection and migration by couples. *Papers in Regional Science* 93: 1, 121–132.
- Fabritius, H., I. Kakko, P. Kenno & H. Tyrväinen (2003). *Lukion maantiede 2: yhteinen maailma*. 166 s. Otava, Helsinki.
- Floor, H. & R. van Kempen (1997). Analysing housing preferences with decision plan nets. *Scandinavian Housing and Planning Research*. 14: 1, 37–42.

- Greenwood, M. (2014). Migration and Labor Market Opportunities. *Handbook of Regional Science* 10, 3–16
- Gustafson, P. (2006). Work-related Travel, Gender and Family Obligations. *Work, Employment and Society* 2: 3, 513–530.
- Hansen, E. & G. Gottschalk (2006) What makes older people consider moving and what makes them move?, *Housing, Theory and Society* 23: 1, 34–54.
- Hasu, E. (2018). Housing decision-making process explained by third agers, Finland “we didn’t want this, but we chose it”. *Housing Studies* 33: 6, 837–854.
- Healey, P. (2007). *Urban Complexity and Spatial Strategies: Towards a Relational Planning for Our Times*. 319 s. Routledge, London.
- Heywood, I., S. Cornelius & S. Carver (2011). *An introduction to geographical information systems*. 446 s. Pearson Education, Harlow.
- Hiller, A. (2010). Invitation to Mapping: How GIS Can Facilitate New Discoveries in Urban and Planning History. *Journal of Planning History* 9: 2, 122–134.
- Jauhiainen S. (2010). Studies on Human Capital Flows and Spatial Labour Markets. Julkaistu väitöskirja. 98 s. Jyväskylä Studies in Business and Economics. Jyväskylän yliopisto.
- Jääskeläinen, J., J. Laurila, K. Lilja & R. Lovio (2006). Globalisaatio Suomen vanhojen teollisuuspaikkakuntien kehityksen muovaajana – tapaustutkimus Varkauden kaupungista. *ETLA Discussion papers* 1035, Helsinki.
- Karhu, M. (2010). Kyrönmaan muuttoliike ja sen syyt. Erityistarkastelussa Kyrönmaan sisäinen muuttoliike vuosina 2000-2008. Julkaisematon pro gradu- tutkielma. 96 s. Aluetiede, Vaasan yliopisto.
- Kim, A., M. Horner & Marans, R. (2005). Life Cycle and Environmental Factors in Selecting Residential and Job Locations. *Housing Studies* 20: 3, 457–473.
- Kuçi, F., A. Maliqari & F. Sallaku (2016). Planning, Why Bother?! Does Urban Planning Really Matter for Economic Development? – Case of the Municipality of Shkodra. *Albanian Journal of Agricultural Science*. 15: 2, 100–107.
- Kytö, H. (1998). Muuttajan muuttuvat motiivit eräissä suomalaisissa kaupungeissa 1980- ja 1990-luvuilla. Julkaistu väitöskirja. 310 s. Maantieteen laitos, Helsingin yliopisto.
- Kytö, H. (2010). Pääkaupunkiseudun muuttuvat muuttovirrat. Maassamuuton monet kasvot. 8. Muuttoliikesymposium, 30–47.
- Kytö, H. (2013). Asumisen uhkakuvat ja muutokset. *Tieteessä tapahtuu* 31: 6, 18–24.
- Kytö, H. & J. Väliniemi (2009). Pääkaupunkiseudun muuttovirrat muutoksessa. *Kuluttajatutkimuskeskus, julkaisuja* 3/2009.
- Laakso, S. (2013). Muuttoliikkeen vaikutuksista väestön tulotasoon Helsingissä ja Helsingin seudulla. 43. s. Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia.

- Lavonen, P. (2012). *Uusikaupunki: Uudenkaupungin historiaa sotien jälkeen ja kasvun vuosikymmeninä*. 294 s. Uudenkaupungin kaupunki.
- Limtanakool, N., M. Djist & T. Schwanen (2005). On the Participation in Medium- and Long-Distance Travel: A Decomposition Analysis for the UK and The Netherlands. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 97: 4, 389–404.
- Makower, H., J. Marschak & HW Robinson (1939). Studies in mobility of labor: Analysis for Great Britain, part I. *Oxford Economy Paper* 2, 70–93.
- Maoh, H. & Z. Tang (2012). Determinist of normal and extreme commute distance in a sprawled midsize Canadian citu: Evidence from Windsor, Canada. *Journal of Transport Geography* 26, 50–57.
- Marvakov, J. & T. Mathä (2007). An analysis on Regional Commuting Flows in the European Union. 43 s. Banque Centrale du Luxembourg.
- Mayhew, S. (2009). Commuting. *A Dictionary of Geography*. 560 s. Oxford University Press.
- Mendoza, C. & R. Morén-Alegret (2013). Exploring methods and techniques for the analysis of senses of place and migration. *Progress in Human Geography* 37, 762–785.
- Mulder, C. H. (1996). Housing choice: Assumptions and approaches. *Netherlands Journal of Housing and the Built Environment* 11: 3, 209–232.
- Mulder, C. H., & T. J. Cooke (2009). Family ties and residential locations. *Population, Space and Place*, 15: 4, 299–304.
- Myrskylä, P. (2008). Pendelöinti muokkaa kuntarakennetta ja asumista. *Tieto & trendit* 6/2008. Tilastokeskus.
- Paci, P., E. Tiongson, M. Walewski, J. Liwinski & M. Stoilkova (2007). Internal Labor Mobility in Central Europe and the Baltic Region. *World Bank Working Paper* 105, 1–79.
- Parikka, T. (2017). Sosiaalisen epäjärjestyksen vaikutus muuttohalukkuuteen Helsingissä. Julkaisematon pro gradu -tutkielma. 106 s. Sosiaalitieteiden laitos, Helsingin yliopisto.
- Pirvola, M. (2014). Katso tulevaisuuteen Salo! Mistä kasvun eväät Salon toimintaympäristölle. Julkaisematon opinnäytetyö. 57 s. Palveluliiketoiminnan YAMK. Haaga-Helia ammattikorkeakoulu.
- Portin, J. (2018). Kauhavan muuttoliike. Lähtö -ja tulomuuttoon vaikuttaneet tekijät. Julkaisematon pro gradu -tutkielma. 93 s. Aluetiede, Vaasan yliopisto.
- Power, A., J. Plöger & A. Winkler (2010). *Phoenix Cities: The Fall and Rise of Great Industrial Cities*. 432 s. London School of Economics and Political Science. The Charlesworth Group, Wakefield.
- Ristilä, J. & M. Ovaskainen (2001). Migration and Regional Centralization of Human Capital. *Applied Economics* 33: 3, 317–325
- Rouwendal, J. (2014). Commuting, Housing and Labor Markets. *Handbook of Regional Science* 75–91. Springer-Verlag Berlin Heidelberg.
- Schwanen, T. (2016). Geographies of transport I. *Progress in Human Geography* 40, 126–137.

- Schwanen, T. (2017). Geographies of transport II. *Progress in Human Geography* 41, 355–364.
- Shuai, X. (2012). Does Commuting Lead to Migration?. *Journal of Regional Analysis & Policy* 42, 237–250.
- Skeldon, R. (2008). Migrations. *The Oxford Companion to Global Change*. 661 s. Oxford University Press.
- Smet, K. (2016). Housing prices in urban areas. *Progress in Human Geography*. 40, 495–510.
- SPSS Inc, (2004). *SPSS base 13.0 user's guide*. 712 s. Chicago, Illinois.
- Stutz, C. (2006). Migration. *Encyclopedia of Human Geography*. 648 s. Thousand Oaks, California.
- Tilastokeskus (2020a). Kuntien avainluvut, väestö Uusikaupunki. Lataus 10.11.2020. <<https://www.stat.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html#?year=2020&active1=895>>
- Tilastokeskus (2020b). Kuntien avainluvut, työttömyysaste Uusikaupunki. Lataus 31.7.2020. <<https://www.stat.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html#?year=2020&active1=895>>
- Tilastokeskus (2020c). Väestö asuinpaikan kaupunki-maaseutu -luokituksen sekä sukupuolen ja iän mukaan. Aineistokuvaus. Lataus 10.11.2020. <[http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_vrm\\_\\_vaerak/statfin\\_vaerak\\_pxt\\_11s3.px/](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__vrm__vaerak/statfin_vaerak_pxt_11s3.px/)>
- Tilastokeskus (2020d). Paavo -postinumeroalueittainen avoin tieto. Lataus. 31.7.2020. <<https://avaa.tdata.fi/web/paituli/latauspalvelu>>
- Tuomi, J. & A. Sarajärvi (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. 205 s. Tammi, Helsinki.
- Tuominen, P. (2008). Keitä metropolialueen pendelöijät ovat. *Kvartti* 1/2008, 56–65. Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Vaattovaara, M. (2011). Change of Urban Structure in the Helsinki Region. *Helsinki Quarterly* 3/2011, 32–38. Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Valmet Automotive (2020). Perustietoja yrityksestä. 5.8.2018, 10.6.2020. <<https://www.valmet-automotive.com/fi/yritys/perustietoja-yrityksesta/>>
- Van Ham, M. & P. Hooimeijer (2008). Regional Differences in Spatial Flexibility: Long Commutes and Job-Related Migration Intentions in the Netherlands. *Applied Spatial Analysis and Policy* 2, 129–146.
- Van Ham, M., C. Mulder & P. Hooimeijer (2001). Spatial flexibility in job mobility: Macrolevel opportunities and microlevel restrictions. *Environment and Planning* 33: 5, 921–940.
- Vasanen, A. (2012). Beyond stated and revealed preferences: the relationship between residential preferences and housing choices in the urban region of Turku, Finland. *Journal of Housing and the Built Environment* 27: 3, 301–315.
- Wang, F. (2006). *Qualitative Methods and Applications in GIS*. 304 s. CRC Press, Boca Raton.
- Woods, R. (1985). Towards a general Theory of Migration?. *Contemporary Studies of Migration* 1–5.

Yle Uutiset (2011). Lapset palaavat Helsingin kantakaupunkiin. 19.5.2011. < <https://yle.fi/uutiset/3-5362539>>

## Liitteet

### Kysely 3.5.2019

#### Jatkokysely asumisesta ja muuttamisesta Uuteenkaupunkiin

Uusikaupunki on muutosten edessä. Työvoiman, palvelujen ja asuntojen tarve on kasvanut kaupungissa viime vuosina merkittävästi ja asuntopula vaivaa kaupunkia. Kyselyssä kartoitetaan asumisen laadullisia tarpeita, millainen asuminen Uudessakaupungissa erityisesti kiinnostaisi sinua sekä mitä palveluita Uuteenkaupunkiin sinun mielestäsi kaivataan. Kysely on jatkoa viime heinäkuussa tehdylle kyselylle, jota on hyödynnetty kyselyn suunnittelussa. Tässä kyselyssä kysytään hieman tarkemmin asumisesta ja palveluista Uudessakaupungissa. Kysely toteutetaan yhteistyössä Uudenkaupungin kaupunkisuunnitteluosaston ja Turun yliopiston kanssa.

Kyselyaineistoa käytetään Uudenkaupungin uuden yleiskaavan pohjatyön osaselvityksenä, jossa selvitetään uusia asumisen tonttivarauksia Uudenkaupungin keskustan läheisyyteen. Lisäksi kysymme muutaman kysymyksen robottien kanssa työskentelystä Turun yliopistossa tehtävää tutkimusta varten. Noin 10-15 minuuttia vievästä vastaamisesta on iso apu suunniteltaessa uuden Uudenkaupungin kaupunkistrategian mukaisesti, mitä tulevaisuuden Uusikaupunki voisi olla. Kaikkien vastanneiden ja yhteystietonsa jättäneiden kesken arvotaan kaksi kahden elokuvalipun pakettia

Kiitos vastaamisesta jo etukäteen!

Lisätietoja,

Olli Nevalainen

[olli.nevalainen@uusikaupunki.fi](mailto:olli.nevalainen@uusikaupunki.fi)

Robottikysymyksistä,

Akatemiatutkija Johanna Hautala, Turun yliopisto

[johanna.hautala@utu.fi](mailto:johanna.hautala@utu.fi)

### Taustamuuttajat ja kaikille yhteiset kysymykset:

1. Ikä?
2. Sukupuoli?
3. Kauanko olet ollut töissä autotehtaalla \_\_\_\_\_ vuotta \_\_\_\_\_ kk
4. Nykyinen asuinpaikka?
  - Postinumero \_\_\_\_\_
  - Kunta \_\_\_\_\_
5. Kotitalouden muoto:
  - Asun yksin
  - Asun puolison kanssa
  - Asun yksin lasten kanssa
  - Asun puolison ja lasten kanssa
  - Muu \_\_\_\_\_
6. Paljonko matkaa kotoasi on kilometreinä työpaikalle? \_\_\_\_\_ km
7. Millaisessa asunnossa asutte tällä hetkellä
  - Rivitalo tai paritalo
  - Omakotitalo
  - Kerrostalo
  - Muu, mikä

### Ulkopaikkakuntalainen: (Jako 4. kysymyksen mukaan)

8. Miten kuljet työmatkasi?
  - Omalla autolla
  - Kimppakyydillä
  - Linja-autolla
  - Jollain muulla, millä
9. Kiinnostaisiko sinua muutto Uuteenkaupunkiin?
  - Kyllä, etsin asuntoa parhaillaan
  - Kyllä, olen jo ostanut/vuokrannut asunnon
  - Kyllä, harkitsen muuttoa parhaillaan
  - Mahdollisesti, jos tietyt reunaehdot toteutuvat
  - Ei, perustelee
10. Mikäli kyllä, ohjataan tähän: Miksi aiot muuttaa Uuteenkaupunkiin? Avo
11. Mikäli harkitsee, minkä hintainen asunto voisi korkeintaan olla?



12. Mikäli 9. kysymyksessä vastattu mahdollisesti, ohjataan tähän: Mikä seuraavista tekijöistä olisi välttämätöntä toteuttaa, jotta muuttaisit Uuteenkaupunkiin?

- Myös puolisolle olisi löydyttävä työpaikka Uudestakaupungista
- Lapsille olisi löydyttävä päiväkotipaikka Uudestakaupungista
- Harrastusmahdollisuudet lapselle olisi pysyttävä samana
  - o Mikä harrastus
- Harrastusmahdollisuudet itselle tai puolisolle olisi pysyttävä samana,
  - o Mikä harrastus
- Asunto olisi uusi
- Asunto sijaitsisi maalla
- Asunto sijaitsisi keskustassa
- Asunto olisi omakotitalo
- Asunto olisi kerrostalo
- Asunto olisi rivitalo

13. Jos pendelöit toisesta kunnasta töihin Uuteenkaupunkiin, käytätkö palveluita Uudessakaupungissa?

- Kaupan palveluita, ruokakauppa, rautakauppa jne.
- Kunnan sosiaali- ja terveydenhuollon palveluita,
- Vapaa-ajan palveluita, ravintoloita, kahviloita jne.
- Liikunnan palvelut
- Tapahtumat
- Kulttuuripalvelut
- Majoituspalveluita
- En käytä palveluita Uudessakaupungissa

15. Mikäli 13. vastattu ei, millaisia palveluita Uusikaupunki voisi kehittää, jotta mahdollisesti käyttäisit niitä?

14. Oletko tutustunut Uuteenkaupunkiin kaupunkina?

- Kyllä, jos kyllä miten eri vaihtoehtoja:
  - o Tapahtumat
  - o Shoppailu
  - o Matkakohteet
  - o Luontopolut
  - o Kaupunki sight seeing

- Ravintolat
- Muuten, miten
- En

15. Jos olet käynyt kaupungissa muuallakin kuin autotehtaalla, millainen tunnelma kaupungista jäi?

**Uusikaupunkilainen:**

16. Miten kuljet työmatkasi?

- Omalla autolla
- Kimppakyydillä
- Polkupyörällä tai kävellen
- Jollain muulla, millä

17. Kuinka sitoutunut olet nykyiseen asuinpaikkaan?

- Asteikko 1-5

18. Oletko tyytyväinen nykyiseen asuntoosi Uudessakaupungissa?

- Kyllä, perustelut
- Ei, perustelut

19. Millaisessa asunnossa haluaisit asua Uudessakaupungissa?

- Olen tyytyväinen nykyiseen asuntooni
- Haluaisin...

20. Suositteletko Uuttakaupunkia asuinpaikkana läheisillesi?

- Kyllä
- En