

"On jo korkea aika ajantasaistaa kirjastoautokonseptia!"  
Kirjastoautotoiminnan kehittämisen tarpeet ja mahdollisuudet

Ville-Pekka Nummi

Tampereen yliopisto  
Informaatiotieteiden yksikkö  
Informaatiotutkimus ja  
interaktiivinen media  
Pro gradu -tutkielma  
Kesäkuu 2013

TAMPEREEN YLIOPISTO, Informaatitieteiden yksikkö

Informaatitutkimus ja interaktiivinen media

NUMMI, VILLE-PEKKA: ”On jo korkea aika ajantasaistaa kirjastoautokonseptia!”.

Kirjastoautotoiminnan kehittämisen tarpeet ja mahdollisuudet

Pro gradu -tutkielma, 113 s. + 6 liites.

Kesäkuu 2013

---

Kirjastoautot ovat perinteinen ja määrällisesti merkittävä ilmiö suomalaisen yleisen kirjaston historiassa. Kirjastoautopalvelu on ollut tehokas ja taloudellinen tapa järjestää haja-asutusalueiden kirjastopalvelut ja kirjastoautot ovat monissa tapauksissa korvanneet sivukirjastot niin harvaan asutulla maaseudulla kuin taajamissakin. Suurissa kaupungeissa kirjastoautotoiminta kehittyi vastaamaan muuttoliikkeen myötä kasvavien esikaupunkialueiden kirjastotarpeisiin. Kirjastoautot ovat monissa tapauksissa lainauspalveluiden osalta korvanneet kokonaan koulukirjastot. Kirjastoautojen lukumäärä on kuitenkin laskenut huomattavasti viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana. Maalaiskunnissa kirjastoautotoiminta on menettänyt asiakkaitaan väestön muuttoliikkeen suuntautuessa asutuskeskuksiin.

Kirjastoautotoimintaa on tutkittu verrattain vähän. Jonkin verran asiaa on käsitelty opinnäytetöissä, joiden tavoitteet ovat määräytyneet paikallisista tarpeista lähtien. Katja Leino on tutkinut kirjastoautotoimintaa laajemmin Pro gradu -tutkielmassaan, jossa hän pyrki tunnistamaan kirjastoautojen vahvuuksia ja heikkouksia, sekä mahdollisuuksia ja uhkia. Tämän tutkimuksen kohteena on kotimainen kirjastoautotoiminta ja keskeiset kirjastoautotoimijat eli kirjastoautojen työntekijät ja kirjastoautokuntien kirjastotoimenjohtajat. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää kirjastoautotoimijoiden näkemyksiä siitä, millainen on kirjastoautotoiminnan nykytila maaseudulla ja kaupungeissa ja millaisia kehittämisen tarpeita ja mahdollisuuksia nykymuotoisella kirjastoautotoiminnalla on. Tutkimusaineisto kerättiin e-lomakekyselyä. Tutkimustulosten perusteella voidaan todeta, että kirjastoautotoiminnan luonne sekä toiminnan kehittämisen mahdollisuudet ja tarpeet riippuvat jossain määrin kuntatyyppistä. Kirjastoautotoimijoiden mukaan kirjastoautotoiminnan kehittämisen tarpeet ovat ensisijaisesti kirjastoautojen perustoiminnan turvaamisessa ja toimintaedellytysten parantamisessa. Kirjastoautotoiminnan kehittämisen mahdollisuuksia rajoittaa etenkin se, ettei henkilökunnan määrä kaikkialla riitä edes perustoiminnan tehokkaaseen järjestämiseen.

Espoossa toteutettiin lastenkirjastoautohanke, jonka pyrkimyksenä oli uudistaa kirjastoautokonseptia. Konseptin keskeisiä ideoita ovat modernin teknologian soveltaminen, auton tilojen muunneltavuus ja monikäyttöisyys, sekä koulujen palveluihin, lapsiasiakkaisiin ja tapahtumatuotantoon keskittyvä toimintamuoto. Tutkimuksen toisena tavoitteena oli selvittää kirjastoautotoimijoiden näkemyksiä siitä, soveltuuko Espoon kirjastoautokonsepti alan kehittämisen suunnaksi. Kirjastoautotoimijoiden mukaan radikaalit kokeilut avaavat mahdollisuuksia tarkastella kirjastoautotoimintaa uudesta näkökulmasta, mutta Espoon konseptin katsotaan soveltuvan lähinnä suuriin kaupunkeihin. Yleinen näkemys kirjastoautotoimijoiden keskuudessa on myös se, että perinteinen ja lainauskeskeinen kirjastoautopalvelu on yhä toivottua, eikä uudistusten haluta heikentävän mahdollisuuksia lainauspalveluiden tarjoamiseen.

Avainsanat: yleiset kirjastot, kirjastopalvelut, kirjastoautotoiminta, kehittäminen, tulevaisuus

# SISÄLLYSLUETTELO

1 Johdanto .....	1
2 Kirjastoautotoiminta .....	3
2.1 Kirjastoautotoiminnan historia Suomessa .....	4
2.2 Kirjastoautotoiminnan kriisiytyminen ja nykypäivä .....	7
2.3 Kirjastoautotoiminnan järjestäminen.....	8
2.4 Kirjastoautotoiminta maaseutukunnissa .....	10
2.5 Kirjastoautotoiminta kaupungeissa.....	11
2.6 Kirjastoautotoiminnan erityispiirteet.....	13
2.6.1 Kirjastoauto ajoneuvona ja tilana .....	14
2.6.2 Erikoiskirjastoautot.....	15
2.6.3 Henkilökunta .....	17
2.6.4 Kirjastoauton asiakkaat ja kohderyhmät .....	19
2.6.4.1 Ikäihmiset .....	20
2.6.4.2 Koulut.....	21
2.6.4.3 Päiväkodit.....	22
2.6.4.4 Kohderyhmille tarkoitetut kirjastoautot .....	22
2.7 Kirjastoautotoiminnan tulevaisuus .....	23
2.7.1 Heikkoudet ja uhkakuvat.....	23
2.7.2 Vahvuudet ja mahdollisuudet.....	24
2.8 Yhteenveto: tutkimuksen lähtökohdat.....	27
3 Tutkimusasetelma, -menetelmät ja -aineistot.....	30
3.1 Tutkimuskohde ja tutkimuskysymykset .....	30
3.2 Tutkimusaineistot .....	31
3.2.1 Kysely kuntien kirjastoautojen työntekijöille ja kirjastotoimen johtajille .....	31
3.2.2 Selvitys Espoon kirjastoautokonseptista.....	32
3.3 Aineiston analyysi.....	33
3.4 Aineiston perustiedot.....	34
3.4.1 Vastausten tilastollinen kuntaryhmitys .....	34
3.4.2 Vastaajat.....	35
4 Kyselytutkimuksen tulokset.....	37
4.1 Kirjastoautojen palveluvertailu kuntatyypeittäin.....	37

4.1.1 Haja-asutusalueiden ja kaupunkilähiöiden lainauspalvelut .....	37
4.1.2 Koulujen, päiväkotien ja ikäihmisten lainauspalvelut .....	39
4.1.3 Tietopalvelu ja asiakaspääteiden käyttö .....	41
4.1.4 Tapahtumatoiminta ja oheispalvelut .....	42
4.1.5 Kirjastoautopalvelun käyttäjät .....	43
4.1.6 Koulujen kirjastoautopalvelut .....	45
4.1.7 Kirjastoautojen oheispalvelut ja toiminnan erityispiirteet.....	47
4.2 Kirjastoautotoiminnan nykytila ja tulevaisuudennäkymät.....	49
4.2.1 Kirjastoautotoiminnan vahvuudet.....	49
4.2.2 Kirjastoautopalveluiden tarve.....	51
4.2.3 Kirjastoautotoiminnan ongelmat.....	53
4.2.4 Kirjastoautotoiminnan uhat .....	55
4.2.5 Kirjastoautotoiminnan elinvoimaisuus.....	59
4.2.6 Kirjastoautotoiminnan jatkuvuus .....	60
4.3 Kirjastoautotoiminnan kehittäminen.....	62
4.3.1 Kehittämisen kohteet .....	62
4.3.2 Kehittämistyön tavoitteet.....	66
4.3.3 Kehittämistyön esteet ja haasteet .....	71
4.4 Uusi kirjastoautokonsepti .....	76
4.4.1 Espoon lastenkirjastoautohanke .....	76
4.4.2 Kohderyhmäajattelu ja lastenkirjastoauto .....	77
4.4.3 Kirjastoauto koulutyön ja oppimisen tukena.....	80
4.4.4 Uusi teknologia, uudet mediat ja verkkosisällöt .....	84
4.4.5 Muuttuva ja mukautuva kirjastoautotila.....	88
4.4.6 Tapahtumatoiminta ja elämykset .....	91
4.4.8 Espoon kirjastoautokonseptin soveltuvuus kyselytulosten valossa.....	93
4.4.7 Ajatuksia Espoon kirjastoautokonseptista.....	94
4.5 Yhteenveto: kyselyn keskeiset tulokset .....	99
5. Tulosten tarkastelu .....	103
5.1 Tulokset SWOT-tarkastelukehikossa .....	103
5.2. Kirjastoautotoiminnan kehittämisen mahdollisuudet.....	106
5.3 Uusi kirjastoautokonsepti kehittämisen suuntana.....	107
5.4 Pohdinta .....	108

Lähteet..... 112

Liite 1: taustakysely

Liite 2: kysely kirjastoautojen henkilökunnalle ja kirjastotoimenjohtajille

# 1 Johdanto

Kotimaista kirjastoautotoimintaa on tutkittu verrattain vähän, vaikka kirjastoautojen suhteellisen määrän ja käyttöasteen puolesta kyseessä on maailmanlaajuisestikin merkittävä ilmiö. Kirjastoautojen määrällisestä vähentymisestä huolimatta Suomi on kirjastoautotoiminnassa yhä ainakin Euroopan ykkönen.

Suomalaisen kirjastoautotoiminnan historiaa ja kehitystä on ansiokkaasti tarkastellut Tampereen kirjastoautopalveluiden entinen osastonjohtaja Antero Kyöstiö, joka kirjoitti vuonna 2011 valmistuneen kirjastoautohistoriikin *Kirjastoautotoiminnan 50 vuotta - Turun ykkösestä Konstaan*. Teos ei ole ainoastaan historiikki vaan runsaista ja monipuolisista lähteistä koottu ja yksityiskohtia rönsyilevä kuvaus kotimaisesta kirjastoautokulttuurista ja sen tekijöistä. Tapasin Antero Kyöstiön kesällä 2011 Turussa, jossa juhlittiin suomalaisen kirjastoautotoiminnan 50-vuotista taivalta. Aurajoen rannalle oli kokoontunut kaikkiaan yli 40 kirjastoautoa. Olin aiemmin samana kesänä tullut valituksi Anteron työn jatkajaksi. Tapaamisemme jälkeen tunsin että minun tulisi sekä huolehtia kirjastoautojen toimintaedellytyksistä Tampereella että kehittää kirjastoautotoimintaa ja varmistaa sen jatkuvuus tulevaisuudessa. Tästä lähtökohdasta halusin lähteä tekemään tutkielmaani.

Kirjastoautot ovat olleet tarkastelun kohteena monissa opinnäytetöissä ja selvityksissä, joten mitenkään olematonta tutkimus ei ole ollut. Aihetta on lähestytty vaihtelevista näkökulmista. Tutkimuskohteina ovat olleet esimerkiksi kirjastoautojen henkilökunta, kokoelmat ja asiakastyytyväisyys sekä kirjastoautotoiminnan seutuyhteistyö ja monipalveluautohankkeet. Muutamia Pro gradu -tutkielmia on myös tehty kirjastoautotoiminnasta. Katja Leino (2004) on tutkielmassaan eritellyt kirjastoautotoiminnan vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia. Tämä on todennäköisesti viimeisin alan tulevaisuutta kokonaisvaltaisesti tarkastellut tutkielma.

Käsitys kirjastoautoista maaseutujen palveluna on vahva ja periaatteessa aivan oikea. Kirjastoautopalvelu on ollut tehokas ja taloudellinen tapa ratkaista haja-asutusalueiden kirjastopalvelut ja kirjastoautot ovat monissa tapauksissa korvanneet sivukirjastot niin harvaan asutulla maaseudulla kuin taajamissakin. Maalaiskunnissa kirjastoautotoiminta on

kuitenkin menettänyt asiakkaitaan väestön muuttoliikkeen suuntautuessa yhä edelleen asutuskeskuksiin. Suurissa kaupungeissa kirjastoautotoiminta kehittyi vastaamaan muuttoliikkeen myötä kasvavien esikaupunkialueiden kirjastotarpeisiin. Kaupungeissa kirjastoautot kuitenkin kilpailevat ihmisten ajankäytöstä ja ehkä jossain määrin myös lähikirjastoverkon kanssa. Kirjastoautojen lukumäärä on laskenut merkittävästi Suomessa viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana niin kaupungeissa kuin maalaiskunnissa. Syitä ovat palvelun kannattamattomuus ja niukentuneet resurssit.

Yksi keskeinen osa-alue kirjastoautopalveluilla kaupungeissa ja maalaiskunnissa on ollut koulu yhteistyö. Kirjastoautot ovat monissa tapauksissa lainauspalveluiden osalta korvanneet kokonaan koulukirjastot. Kouluilla palvelut keskittyvät alakoululaisille. Päiväkodit ovat myös tyypillisiä kirjastoautojen asiakkaita ja iltapysäkeillä lapsiperheet muodostavat keskeisen asiakasryhmän. Tuskin olen kovinkaan väärässä väittäessäni, että kirjastoauto on monelle ensimmäinen askel kirjaston käyttäjäksi ja koululaisille kirjastoautokäynti voi olla ensimmäinen itsenäinen lainauskokemus kirjastossa. Tässä mielessä kirjastoautoja ei tulisi väheksyä osana kirjaston peruspalveluja. Joillakin paikkakunnilla kirjastoautoja on muutettu lastenkirjastoautoiksi ja lähtökohtaisesti lastenkirjastoautoiksi suunniteltuja autoja on otettu käyttöön suurissa kaupungeissa. Kirjastoautopalveluiden jatkuvuutta ajatellen lapsissa on todennäköisesti kirjastoautojen tulevaisuus. Ei pidä kuitenkaan unohtaa että ikääntyvä väestönosa muodostaa myös haasteen tulevaisuuden kirjastoautotoiminnalle.

Tässä tutkielmassa tavoitteena on selvittää keskeisten kirjastoautotoimijoiden käsityksiä kirjastoautojen nykytilasta ja tulevaisuudesta. Tarkoitus on selvittää miten ja mihin suuntaan nykymuotoista kirjastoautotoimintaa on mahdollista kehittää. Keskeinen tekijä aihevalintaan on Espoon kaupunginkirjaston lastenkirjastoautohanke, joka käynnistyi vuoden 2012 alussa. Kyseessä on tietävästi ensimmäinen kirjastoautohanke, joka on tarkoitus toteuttaa aivan uudentyyppisellä konseptilla. Hanke tarjoaa hyvin konkreettisen lähtökohdan tutkimukselleni. Espoon kirjastoautokonseptin rooli tässä tutkielmassa on tarjota yksi vaihtoehto ja mahdollisuus kirjastoautotoiminnan tulevaisuuden suunnaksi.

## 2 Kirjastoautotoiminta

IFLA:n (International Federation of Library Associations and Institutions) kirjastoautopalveluiden ohjesäännöissä kirjastoauto määritellään kirjastomateriaalia kuljettavaksi moottoroiduksi ajoneuvoksi. Määritelmä nojaa englanninkieliseen käsitteeseen *Mobile library*, jonka merkitys on vakiintunut ainakin Iso-Britanniassa ja Australiassa. *Mobile library* käsitteen lisäksi maailmalla esiintyy myös muita kirjastoautoa tarkoittavia käsitteitä, kuten *bookmobile*, *bookbus* ja *bibliobus*. *Mobile library* voidaan käsitteenä ymmärtää laajasti liikkuvana kirjastopalveluna. Liikkuva kirjastopalvelu ei rajoitu vain autoihin (*bus*) kuljetusvälineinä tai kirjoihin (*book*) kuljetettavana materiaalina. (Mobile Library Guidelines 2010, 5.)

Suomessa kirjastoauto on käsitteenä varsin yksiselitteinen. Kirjastoauton määritelmässä korostuu yhteys kiinteisiin kirjastoihin ja niiden palveluihin. Fyysisen kokonsa puolesta ja kirjastoautotoiminnan lähelle hakeutuvan luonteen vuoksi lähikirjastot ovat tyypillinen vertailukohta kirjastoautoille. Kirjastoautoa on luonnehdittu lähikirjaston kaltaiseksi liikkuvaksi kirjastoksi, joka pyrkii tarjoamaan mahdollisimman kattavasti kiinteiden kirjastojen tarjoamat palvelut (Kyöstiö 2011, 23). Kirjastoautojen tulee olla rakennettu, varustettu ja johdettu siten, että niiden palvelut olisivat mahdollisimman samanlaiset kuin pienen lähikirjaston (Lysebäck & Norrström; tässä Kyöstiö 2011, 22). Kirjastoauto voidaan määritellä myös pääkirjaston liikkuvaksi yksiköksi (Määttänen; tässä Kyöstiö, 23).

Kirjastoauton on täytettävä edellytykset tarjota kirjastopalveluita asiakkailleen. Pelkkä kirjastomateriaalin kuljettaminen ei tee palvelusta kirjastoautopalvelua tai kuljetusajoneuvosta kirjastoautoa. Kirjastoautotoiminta ei ole yksinomaan kuljettamista, vaan kirjastopalveluiden tarjoamista liikuteltavassa kirjastotilassa. Kuljetuspalvelut ovat osa yleisten kirjastojen toimintaa, mutta kirjastojen välinen kuljetusliikenne, asiakkaiden kuljettaminen kirjastoihin tai kirjastoaineiston toimittaminen laitoksiin ja kotipalveluasiakkaille eivät ole kirjastoautotoimintaa. (Kyöstiö 2011, 23).

Kirjastoautotoiminnassa on siis kyse yleisten kirjastojen peruspalveluiden tarjoamisesta kiinteään kirjaston kaltaisessa ympäristössä. Kirjastoautolla tarkoitetaan kirjastopalveluita tarjoavaa ja kirjastoksi sisustettua moottoriajoneuvoa, joka määrätyn reitin ja aikataulun



puitteissa harjoittaa kirjastoaineiston lainausta suoraan asiakkaille, sekä tarjoaa mahdollisuuksien mukaan myös muuta kirjastotoiminnalle ominaista kirjastopalvelua. (Sarkola 5, 1975).

Sellaiset kirjastoautoissakin tarjottavat kirjastopalveluiden erityisosa-alueet, kuten tietotekniikan opetus ja Internetin käytön opastus, eivät välttämättä riitä määrittelemään palvelua kirjastoautopalveluksi. Kirjastoauton määritelmän ulkopuolelle suljetaan tyypillisesti erikoisautot, jotka keskittyvät yksinomaan näihin mainittuihin osa-alueisiin (Kyöstiö 2011, 23). Tunnetuin kotimainen esimerkki opetuskäyttöön tarkoitettu erikoisautosta on Tampereella toimiva Netti-Nysse. Oma lukunsa ovat erilaiset monitoimiautot, joissa tarjotaan kirjastoautopalveluiden ohella myös muita palveluita. Nettiautoja ja monitoimiautoja käsittelem erikseen tuonnempana.

Kirjastoautotoiminta on keskeinen osa yleisten kirjastojen palveluja. Kirjastoautot ovat elinkelpoinen ja kustannustehokas keino järjestää yleiset kirjastopalvelut erityisesti niille, joilla ei ole mahdollisuutta käyttää kiinteitä kirjastoja. Kirjastoautopalveluiden päätavoitteena on edistää tasa-arvoista kirjastopalveluiden saatavuutta. Kirjastoauto on joustava palvelumuoto, jota ei ole sidottu mihinkään asutuskeskukseen ja se pystyy vastaamaan tehokkaasti väestönmuutosten mukanaan tuomiin tarpeisiin. (Mobile Library Guidelines 2010, 5)

## **2.1 Kirjastoautotoiminnan historia Suomessa**

Liikkuva kirjastopalvelu otti ensimmäiset kavionskeleet amerikkalaisen kirjastonhoitajan Mary Lemist Titcombin toimesta Marylandin osavaltiossa vuonna 1905. Suomessa vastaava toiminta käynnistyi 1910-luvun alkupuolella nykyisen Vantaan kaupungin alueella. Tuolloin toiminta perustui vielä kirjalaatikoihin, joita kiertävä kirjastonhoitaja kuljetti hevosen vetämillä rattailta tai reellä. Vuonna 1912 Yhdysvalloissa hevosvetoinen kirjastovaunuaika tuli päätökseensä ja ensimmäinen kirjastoauto aloitti toimintansa. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen kirjastoautotoiminta alkoi leviää maailmalle ja toisen maailmansodan jälkeen se oli saavuttanut kaikki maanosat. Kirjastoautotoiminnan kehittymistä seurattiin aktiivisesti myös Suomessa, mutta ratkaisevat toimet kirjastoautotoiminnan aloittamiseksi aloitettiin vasta 1950-luvulla. (Kyöstiö 2011, 32–37.)

1950-luvulla kirjastotoiminta vilkastui Suomessa ja kotilainojen määrä kasvoi voimakkaasti. Taustalla olivat sodan jälkeinen kasvu ja kehitys sekä elintason nousu ja lukuharrastuksen leviäminen. Tärkein taustatekijä kirjaston käytön kasvun taustalla oli oppikoululaitoksen kehitys. Vuoden 1950 kirjastokomitean mietinnössä korostettiin ensimmäisen kerran sitä, että yleiset kirjastot ovat myös lapsia varten. Kirjastontarkastajat ryhtyivät tuolloin systemaattisesti parantamaan lasten ja nuorten kirjastopalveluita erityisesti maaseuduilla. (Mäkinen; tässä Kyöstiö 2011, 40.)

Ensimmäiset moottoroidun kirjastoautot lähtivät kiertämään Suomessa 1950-luvulla. Ensimmäinen aloite kirjastoautojen hankkimiseen osoitettavasta määrärahasta hylättiin, mutta vuoden 1950 kirjastokomitean mietinnössä kannustettiin aloittamaan kirjastoautokokeilut. Mietinnössä kehoitettiin harkitsemaan tarkkaan kustannuksia, sillä tieverkostojen laatu, pitkät välimatkat ja sääolot rajoittivat kirjastoautotoimintaa. Lisäksi kokeiluja suositeltiin jo tuolloin toteutettavaksi lähinnä kuntien yhteishankkeina tai osana maakuntakirjastojen toimintaa. Kokeiluja toteutettiin lopulta kaikkiaan viiden kunnan alueella ja kokeiluautoina toimivat kunnan omistamat pakettiautot tai vuokratut farmariautot. Kaikki kokeilut olivat onnistuneita. Ne myös osoittivat että kantakirjastojen kirjakokoelmat olivat riittämättömät kirjastoautotoiminnalle ja reittien ajopäiviä toivottiin lisää. Kirjastoauton todettiin tavoittavan uusia lukijoita ja kantakirjaston lainausmäärät kasvoivat ainakin jossain määrin kirjastoautotoiminnan myötä. (Kyöstiö 2011, 37–57.)

Ensimmäinen kirjastoautoksi rakennettu auto hankittiin Turun kaupunginkirjastolle vuonna 1961. Syitä kirjastoautotoiminnan aloittamiselle Turussa oli useita: kaupungin laajeneminen, sivukirjastojen pieni lukumäärä ja epäedullinen sijainti sekä pelko lainaustoiminnan keskittymisestä pääkirjastoon. Lisäksi päätökseen vaikutti maailmalta kantautuneet myönteiset kokemukset, sekä toimintamuodon taloudellisuus ja joustavuus. Kirjastoauto osoittautui menestykseksi sekä lainausmäärien että näkyvyytensä puolesta. Kirjastoauto toimi kirjaston liikkuvana mainoksena ja kasvatti myös pääkirjaston lainausmääriä. Kaupungissa havaittiin nopeasti yhden auton riittämättömyys ja toinen auto hankittiin Turkuun vain kolme vuotta myöhemmin. (Kyöstiö 2011, 58–61.)

Turun esimerkkiä seuraten kirjastoautot yleistyivät hitaasti, mutta varmasti. 1960-luvun kolmesta suuresta kaupungista Tampere ja Helsinki hankkivat ensimmäiset

kirjastoautonsa vuonna 1966. Vuonna 1965 kirjastoautoja oli Suomessa vasta 8, mutta viisi vuotta myöhemmin niitä oli jo 89. Kirjastoautoverkko luotiin pääasiassa 1960- ja 1970-luvulla, jolloin kuntien toiminnassa korostui halu viedä palveluita kuntalaisille riippumatta heidän asuinpaikastaan. Kirjastoautot nähtiin myös suhteellisen edullisena ratkaisuna kasvavien esikaupunkialueiden kirjastopalveluiden järjestämiseen. Kirjastoautoja eivät pääsääntöisesti hankkineet pinta-alaltaan pienet kaupungit ja pienet maalaiskunnat. 6000 asukasta oli kunnan kirjastoauton hankinnan epävirallinen alaraja. (Kyöstiö 2011, 61–62, 86-87.)

Kirjastoautotoiminnan yleistymiselle Suomessa voidaan eritellä muutamia taustatekijöitä. 1950-luvulla alkanut voimakas väestön muuttoliike ja elinkeinorakenteen muutos olivat keskeisiä tekijöitä kirjastoverkon ja kirjastoautotoiminnan kehittymiselle Suomessa. Muuttoliike tyhjensi sivukyliä ja johti koulujen lakkauttamisiin, kun taas toisaalla se johti kaupunkien väestömäärän kasvuun ja uusien asuinlähiöiden syntyyn. Väestö keskittyi yhä kasvavassa määrin suuriin kaupunkeihin ja niiden lähikuntiin. (Kyöstiö 2011, 54, 64, 391.)

Maaseutukunnissa toimivien koulujen lakkauttaminen johti sivukirjastojen kurjistumiseen ja tilaongelmiin. Vuonna 1961 voimaan astunut uusi kirjastolaki edellytti kirjastoilta valtionavun ehtoina tiettyjä tila- ja välinevaatimuksia sekä kelpoisuuspätevyyden täyttävää kirjastonhoitajaa. Monilla kunnilla oli vaikeuksia täyttää nämä ehdot. Uusi kirjastolaki kuitenkin mahdollisti huonokuntoisten sivukirjastojen korvaamisen kirjastoautopysäkillä, mikä osaltaan ratkaisi tilaongelman monessa kunnassa. Valtion kirjastontarkastajat vaikuttivat myös omalla aktiivisuudellaan kirjastoautojen yleistymiseen. Tarkastajat osoittivat kuntien kirjastoverkon tehottomuuden ja suuret kustannukset, sekä kannustivat kirjastoauton hankintaan. Kirjastoautojen tulo helpotti tarkastajien työtä, sillä sivukirjastojen lakkauttamisten myötä katosivat myös kelpoisuutta vailla olevat sivutoimiset kirjastonhoitajat. (Kyöstiö 2011, 64–67.)

Syrjäseutujen kasvavat tarpeet olivat avainasemassa kun vuoden 1961 kirjastolakiin ja sitä seuranneeseen kirjastoasetukseen otettiin mukaan myös kirjastoautot. Uusi kirjastolaki oli tärkeä askel kirjastoautotoiminnan kehittymisessä, sillä kirjastojen menoista valtionapuun oikeuttaviksi katsottiin nyt myös kirjastoautojen hankinta- ja korjauskustannukset. Maaseutukunnille valtionavun osuus oli 2/3 ja kaupungeissa 1/3. Lailla määriteltiin myös se, että kirjastoautojen tulee olla kunnallisia. Kirjastoautotoiminta asettui lähtökohtaisesti

samanarvoiseen asemaan kunnallisten kirjaston muiden toimintojen, hankintojen ja henkilöstömenojen kanssa. (Kyöstiö 2011, 57–58.)

Yksi kirjastoautojen yleistymisen taustatekijä oli yleinen rationalisointipyrkimys, mikä tarkoitti tehottomien lainausasemien korvaamista joustavalla palvelumuodolla. Rationalisointi johti osaltaan myös sivukirjastojen täydelliseen lakkauttamiseen kirjastoauton hankinnan yhteydessä. Näin toimittiin kaikkiaan 83 kunnassa vuoteen 1975 mennessä. Kirjastoautot katsottiin taloudellisesti kannattavammiksi kuin kiinteät sivukirjastot. Kirjastoautotoiminnan yleistymistä selittävät näiden käytännöllisten syiden ohella myös yleinen yhteiskunnallinen rakennemuutos, kansalaisten omien tavoitteiden ja vaatimusten muutokset sekä korostunut pyrkimys yhteiskunnalliseen tasa-arvoisuuteen. Kehitykseen vastaaminen edellytti kirjastolaitokselta uusia taloudellisia ja teknisiä voimavaroja. (Kyöstiö 2011, 65.)

## **2.2 Kirjastoautotoiminnan kriisiytyminen ja nykypäivä**

1970-luku merkitsi kirjastoautojen lukumäärän voimakasta kasvua ja kirjastoautotoiminnan laajenemista kaikkialle Suomeen. Vuonna 1980 kirjastoautojen lukumäärä oli 224. Autojen määrän kasvu hidastui kuitenkin voimakkaasti jo 1980-luvulle tultaessa. Autojen kokonaismäärä saavutti lakipisteensä vuonna 1992, jolloin autoja oli kaikkiaan 234. Tämä jälkeen autojen lukumäärä kääntyi laskuun ja se laskee yhä. (Kyöstiö 2011, 86)

Kirjastoautotoiminta kriisiytyi jo 1970- ja 1980-luvun taitteessa. Ongelmat johtuivat valtion huonontuneesta rahatilanteesta ja kuntien omista talousvaikeuksista. Samalla kirjastoautokanta vanheni ja autojen taloudellinen käyttöikä tuli monissa kunnissa ja kaupungeissa täyteen. 10–12 vuoden käyttöiässä kirjastoautojen korjauskustannusten katsottiin nousevan liian suuriksi. Autojen uusimisruuhkaa purettiin pitkälle 1980-luvulle. (Kyöstiö 2011, 90–91).

Väestön siirtyminen haja-asutusalueilta taajamiin jatkui vuosikymmenten ajan ja sisäinen muuttoliike jatkuu yhä. Muuttotappiosta kärsivissä maaseutukunnissa kirjastoautot ovat menettäneet ja menettävät yhä asiakkaitaan. Kirjastoautojen käyttö on paikoittain tullut

kannattamattomaksi. Opetusministeriön suosittelema kirjastoautokunnan asukasmäärä kohotettiin 6000 asukkaasta 10 000 asukkaaseen. (Kyöstiö 2011, 348)

Laman koittaessa 1990-luvulla kunnat ryhtyivät etsimään säästökohteita ja vanhanaikaiseksi koettu kirjastoauto toiminta osoittautui helpoksi kohteeksi. Kirjastoauton kaltaisen lähipalvelun ei katsottu sopivan modernin kunnan imagoon. Samalla kirjastoauton hankintaan käytettävien varojen valtionosuusprosentteja ja ylärajaa supistettiin. Kirjastoautojen vähentäminen käynnistyi useamman kirjastoauton kaupungeissa ja yleistyi hiljalleen myös pienemmissä kunnissa. Toiminnan lopettamispäätös ajoitettiin usein kuljettajan eläköitymiseen ja kirjastoauton arvioidun käyttöiän täyttymiseen. (Kyöstiö 2011, 348–349, 356)

Opetusministeriö huolestui 1990-luvun lopulla uudehkojen kirjastoautojen toiminnan lopettamispäätöksistä. Ministeriö kehotti kunnanhallituksia tarkastelemaan autotoimintaa kokonaisuuden kannalta ja arvioimaan autotoiminnan lakkauttamisen vaikutuksia pitkällä aikavälillä. Huoli kohdistui ennen kaikkea siihen että kirjastopalvelujen saavutettavuus on tärkeä arviointikohde kirjastopalvelun laatua tarkasteltaessa. Lisäksi ministeriö huomautti että valtionosuudella rahoitettuja ja käytöstä poistettuja autoja pitäisi ensisijaisesti sijoittaa kunnalliseen kirjastokäyttöön toisaalla. (Kyöstiö 2011, 360.)

Kirjastoautojen määrän lasku ei ole sittemmin taittunut. 1990-luvun lopussa kirjastoautoja oli 203 ja vuonna 2011 kirjastoautokanta oli enää 153 autoa (Suomen yleisten kirjastojen tilastot 2011). Laskevista luvuista huolimatta valtio myöntää vuosittain avustusta 4-8 kirjastoauton uusimiseen, mikä asettaa kirjastoautotoiminnan kohtalaisen vakaalle pohjalle. Opetusministeriön investointisuunnitelman mukaan vuosina 2012–2015 Suomeen hankitaan yhteensä 18 kirjastoautoa (Yleisten kirjastojen perustamishankkeiden rahoitussuunnitelma 2012-2015).

## **2.3 Kirjastoautotoiminnan järjestäminen**

Kirjastoautopalveluiden järjestäminen voidaan hoitaa pääasiassa kolmella tavalla. Yleisin tapa on kunnan oma kirjastoauto, mutta erilaiset kuntien väliset yhteistyömuodot ovat yleistyneet. Kuntien välinen kirjastoautoyhteistyö katsottiin mahdolliseksi kirjaston

valtionosuuksia koskevan uuden lain myötä vuonna 1978. Yhteistyö kirjastoautopalveluiden ostamiseksi käynnistyi hitaasti lakimuutoksen jälkeen, mutta kiinnostus on lisääntynyt vähitellen. Opetusministeriön vuonna 2007 tekemän kyselyn mukaan 65 %:lla kunnista oli oma kirjastoauto, 14%:lla kunnista kirjastoauto oli yhteinen ja 21%:ssa tapauksista kirjastoautopalveluita ostettiin naapurikunnalta (Kyöstiö 326, 336.)

Oman auton sijaan monet kunnat ostavat kirjastoautopalveluita naapurikunnilta. Vuonna 2009 vajaa 50 kuntaa osti naapurikunnalta kirjastoautopalveluita, mutta tilanne on jossain määrin altis muuttumaan mahdollisten kuntaliitosten myötä. Toinen mahdollisuus kuntien välisessä kirjastoautoyhteistyössä on kuntien yhteinen kirjastoauto. Ensimmäiset yhteisautot Suomessa olivat yhteispohjoismaisia ja ne kulkivat maan rajojen ulkopuolella Ruotsissa ja Norjassa. Ensimmäinen maan rajojen sisäpuolella toiminut yhteisauto aloitti vuonna 1991. Yhteishankkeisiin on kannustettu valtion taholta ja rahanjaossa kuntien yhteisten autojen on arvioitu menevän yksittäisen hankkeiden edelle. Kuntien yhteisomistuksessa olevat kirjastoautot ovat kuitenkin yleistyneet vasta 2000-luvulla. (Kyöstiö 326–327, Mäkinen 732–733.) Esimerkiksi Pirkanmaan maakunnassa toimii kaksi kahden kunnan yhteisomistuksessa olevaa kirjastoautoa, jotka aloittivat toimintansa vuosina 2004 ja 2007.

Yleisin taustatekijä kahden tai useamman kunnan omistamiin autoihin on autokannan vanheneminen. Kunnan kirjastoauton saavuttaessa käyttöikänsä, uuden auton hankkiminen on katsottu tarkoituksenmukaiseksi ja taloudelliseksi toteuttaa kuntien yhteistyönä. Kuntayhteistyö on toiminut myös ratkaisuna kirjastoautonkuljettajan puuttumiseen yhdessä kunnassa. Pääsääntöisesti kuntayhteistyö on ollut hedelmällistä, mutta joissain tapauksissa kuntaliitosaikheet ja kuntapolitiikka ovat estäneet yhteistyön kirjastoautopalveluiden järjestämisessä. (Kyöstiö 327–339.)

Yksi kuntien välisen kirjastoautoyhteistyön muoto on seutukirjasto, jossa kuntien kirjastojen johto on yhdistetty yhteen paikkaan kuntien säilyttäessä itsenäisyytensä. Vuonna 2007 aloittanut Joensuun seutukirjasto yhdistää seitsemän kunnan kirjastot ja alueella toimii Joensuun alaisuudessa neljä kirjastoautoa. Etuna seutujärjestelyssä on se, ettei tämä edellytä erillisiä yhteistyösopimuksia ja kirjastoautojen reittisuunnittelua voidaan tehdä kuntarajoista riippumatta. (Kyöstiö 2011, 337.)

## 2.4 Kirjastoautotoiminta maaseutukunnissa

Kirjastoautotoiminnan säilyminen maaseudulla on tämän vuosikymmenen huoli. Sisäinen muuttoliike maaseudulta asutuskeskuksiin johti osaltaan kirjastoautojen yleistymiseen, mutta on hiljalleen johtamassa myös palvelun katoamiseen. Sisäinen muuttoliike jatkuu yhä ja suurin osa maamme kunnista on muuttotappiokuntia. Väestö liikkuu töiden perässä pois haja-asutusalueilta, kouluja lakkautetaan ja maaseudulta siirrytään kuntien keskustaajamiin. Kuntien väkilukujen laskiessa kirjastoautot ovat menettäneet asiakkaitaan ja palvelun riittävä käyttö on tullut uhanalaiseksi. (Mäkinen 2009, 723–724.)

Maaseutumaisissa kunnissa välimatkat ovat pitkiä, asutus on hajanaista ja supistuva joukkoliikenne vaikeuttaa etenkin lasten ja ikäihmisten kirjastoon pääsyä. Kirjastoautotoiminnan jatkuvuuden takaaminen on ensisijaisen tärkeää maaseudun kirjastopalvelujen säilyttämiseksi. Kirjastoautojen tulon myötä maaseudun sivukirjastoja lakkautettiin ja monissa kunnissa kirjastopalvelut ovat kirjastoauton varassa. Maaseutukunnissa kirjastoautotoiminta korvaa usein kokonaan lakkautetut lähikirjastot ja pitkien välimatkojen vuoksi etenkin Itä- ja Pohjois-Suomessa kirjastoautopalvelut ovat välttämättömiä. Kirjastoauto on elinehto myös kyläkoulujen palvelujen turvaamiseksi. (Kiviluoto 2006, 6-7, Kekki 2006, 21.)

Opetusministeriön kirjastopoliittisessa ohjelmassa asetetaan suositus kirjastopalveluiden saatavuudelle taajamien ulkopuolella. Harvaan asutuilla seuduilla ei ole mahdollista järjestää kirjastopalveluita kaupunkien tapaan kattavalla kiinteiden kirjastojen verkolla, jolloin mittarina voitaisiin käyttää etäisyyttä kirjaston palvelupisteisiin. Kirjastopalveluiden saatavuuden mittarina voidaan kuitenkin käyttää esimerkiksi aikaa. Suosituksen mukaan kirjastopalveluiden tulisi olla enintään 30 minuutin tai tunnin matkan päässä (OPM 2001,133). Käytännössä tämä tavoite on toteutettavissa vain kohtalaiset tiheällä kirjastoautopysäkkien verkolla.

Kirjastoautojen lainojen osuus maaseutumaisissa kunnissa voi olla korkea suhteessa kunnan kokonaislainamääriin. Vuonna 2011 suhteellinen osuus oli korkein Padasjoen kunnassa, jossa kirjastoauton lainat muodostivat noin 52 % kokonaislainamäärästä

(Suomen yleisten kirjastojen tilasto 2011.) Lainojen korkea osuus selittyy sillä, että pienissä kunnissa ei ole välttämättä lainkaan sivukirjastoja, jolloin lainat jakautuvat yhden kiinteän toimipisteen ja kirjastoauton välillä.

Maaseudun autioituminen on johtanut kiinteiden kirjastojen lakkauttamisen ohella myös muiden peruspalveluiden kannattamattomuuteen, niiden lakkauttamiseen tai siirtymiseen etäämmälle maaseudun väestöstä. Kirjastoautoilla turvataan tasa-arvoiset kirjastopalvelut syrjäseuduilla, mutta tarvittaessa kirjastoautojen avulla voidaan tuoda myös muita palveluita maaseudun asukkaille. (Kyöstiö, 387.) Kirjastoautopalveluihin yhdistettävien oheispalveluiden avulla voidaan pyrkiä ylläpitämään maaseudulta katoavia peruspalveluita. Maaseudulla toimivilla monipalveluautoilla vastataan yhteiskunnan tarpeeseen pitää syrjäseudut asuttuina. (Kyöstiö, 393.) Monipalvelut nähdään lisäarvona kirjastoautotoiminnalle siellä, missä asiakkaat vähenevät ja on mietittävä uusia keinoja palveluiden säilyttämiseksi (Sarajärvi 2010, 78).

Väestön ikääntyminen näkyy maaseudulla kahdella tavalla. Vanheneva väestö muuttaa maaseudulta suurempiin asutuskeskuksiin lähemmäs palveluita. (Sarajärvi 2010, 16). Toisaalta ikääntymisen myötä asuinpaikan voi valita ilman työpaikkasidonnaisuutta. On arvioitu että 16 % asutuskeskusten eläkeläisistä muuttaa maaseudulle ja viidennes lisää asumistaan maaseudun kakkosasunnoissaan. (Kyöstiö, 380.) Vapaa-ajan asutuksen ja kaupunkilaisten osa-aikaisen asumisen lisäksi hyväkuntoisten ja hyvin toimeentulevien eläkeläisten ei-vuodenaikaisidonnaisen asumisen maaseudulla on havaittu lisääntyneen (Kekki 2006, 12, 21). Tämän trendin vuoksi ajantasaisilla ja monipuolisilla kirjastopalveluilla on paikkansa myös maaseudun elinvoimaisuuden ja houkuttelevuuden ylläpitämisessä (Kiviluoto 2006, 7).

## **2.5 Kirjastoautotoiminta kaupungeissa**

Kirjastopoliittisessa ohjelmassa annetun taajama-alueita koskevan suosituksen mukaan 80%:lle kunnan väestöstä kirjasto- ja tietopalvelupaikan tulee sijaita enintään kahden kilometrin matkan päässä, tai kirjastoautopysäkin enintään yhden kilometrin päässä. (Kirjastopoliittinen ohjelma 2001–2004, 133.) Suurten asutuskeskusten kasvaessa ja kaupunkien laajentuessa on suositusten mukainen kirjastopalveluiden saatavuus



tavoitettavissa vain riittävän kattavalla kirjastoautopalvelulla. Suurissa kaupungeissa riittävän kattava kirjastopalvelu turvataan tyypillisesti ainakin kahdella kirjastoautolla.

Käsitys kirjastoautosta nimenomaan maaseudun palveluna on voimakas, vaikka kirjastoautot palvelevat myös suurissa asutuskeskuksissa. Kirjastoautojen katsottiin sopivan hakeutuvan luonteensa vuoksi erityisesti maaseutukuntien palvelumuodoksi. Kirjastoautotoiminta yleistyi kuitenkin alkujaan voimakkaimmin Etelä-Suomen alueella ja kaupunkikunnissa (Kyöstiö 2011, 73). Sisäisen muuttoliikkeen seurauksena kaupungit kasvoivat ja kirjastoautoja tarvittiin paikkaamaan kaupunkien kirjastoverkkoa. Kaupungeissa kirjastoauto palvelee kasvavia ja pieniä esikaupunkialueita, joissa ei ole kiinteää kirjastoa (Kyöstiö 2011, 394).

Toisin kuin maaseudulla, kirjastoautojen tulo kaupunkiin ei vähentänyt merkittävästi lähikirjastojen määrää. Suuren väestöpohjan ja monipuolisena säilyneen kirjastoverkon vuoksi kaupungeissa toimivien kirjastoautojen lainojen osuus kokonaislainausmäärästä on pieni. (Kyöstiö 2011, 279.) Esimerkiksi Helsingissä vuoden 2011 kokonaislainamäärästä kirjastoautojen osuus oli vain n. 2,6 %. Tampereella kirjastoautolainojen osuus oli noin 4,6 % kokonaislainamäärästä. (Suomen yleisten kirjastojen tilastot 2011.) Kirjastoautojen absoluuttiset lainamäärät ovat kuitenkin kaupungeissa korkeita. Suurissa kaupungeissa reittiajossa on kaksi kirjastoautoa, mikä näkyy myös korkeissa lainausluvissa. Prosenttiosuudet osoittavat että mitä suurempi kunta, sitä pienempi on kirjastoauton lainauksen osuus. Vuonna 2008 yli puolessa 100 000 asukkaan kunnista auton osuus koko kirjaston lainauksista jäi alle 5 %. (Kyöstiö 2011, 281–282.) Vuonna 2011 kaupunkimaisten kuntien kirjastoautojen lainojen osuus kokonaislainamäärästä oli koko maassa noin 6,4 % (Suomen yleisten kirjastojen tilastot 2011).

Kirjastoautot palvelevat kaupunkien reuna-alueilla asuvia sekä alueilla, joilla on paljon asutusta, mutta ei lainkaan lähikirjastoa. Tällaisia ovat paitsi suuret lähiöt, myös vasta rakentumassa olevat uudet asuinalueet. (Kiviluoto 2006, 6-7.) Kirjastoautoilla on myös välineellistä arvoa, sillä ne kartoittavat uusien asumalähiöiden kirjastotarvetta. Kirjastoauton lainauksien kasvu tietyllä asuinalueella on saattanut johtaa kiinteän toimipisteen perustamiseen (Sarkola 1975, 12). Lähikirjastojen perustaminen tai laajentaminen on kuitenkin nykyisessä taloustilanteessa hankalaa. (Antikainen; tässä

Kyöstiö 2011, 385.) Tässä mielessä kirjastoautolla on yhä tärkeä ja todennäköisesti pysyvä rooli kasvavien kaupunkien kirjastotoiminnassa ja kirjastoverkon ylläpidossa.

Kaupungeissa kirjastoautotoiminnalla korvataan usein puutteelliset tai olemattomat koulukirjastopalvelut. Kattavasta kiinteiden kirjastojen verkosta ja koulujen yhteydessä sijaitsevista kirjastoista huolimatta kirjastoautoilla on keskeinen rooli koulujen kirjastopalveluiden järjestämisessä. Esimerkiksi Tampereella kirjastoautot huolehtivat viikoittain 25 koulun lainauspalveluista ja kirjastoautojen kokonaislainamäärästä noin puolet muodostuu koulupysäkeillä tehdyistä lainoista. Toinen keskeinen käyttäjäryhmä kaupungeissa ovat päiväkodit. Tampereella päivähoitopaikkojen määrä on kasvanut voimakkaasti ja uudet päiväkodit on saatu nopeasti kirjastopalveluiden piiriin kirjastoautojen avulla.

Väestörakenteen muutoksen myötä ikääntyneiden määrä kasvaa erityisesti asutuskeskuksissa. Kaupungeissa ikäihmisten kirjastopalveluista huolehditaan koti- ja laitospalveluiden lisäksi sijoittamalla kirjastoautopysäkkejä palvelutalojen yhteyteen ja asuinalueille, joissa iäkkäiden osuus on suuri. Kirjastoautotoiminnan ja koti- ja laitospalveluiden sisällöllinen läheneminen on yksi näkyvissä oleva suunta kaupunkioiloissa (Kyöstiö 2006, 112). Kaupungeissa myös paikalliset ikärakenteen muutokset heijastuvat voimakkaasti kirjastoauton käyttöön ja saattavat johtaa pysäkkien lakkauttamisiin. Kirjastoautopysäkit ovat suosittuja lapsiperheiden asuttamilla esikaupunkialueilla, mutta lasten varttuessa kirjastoautopalvelun tarve vähenee ja pysäkki lakkautetaan. Vapaa-ajanviettomahdollisuuksien lisääntyessä kirjastoautot ovat myös joutuneet kilpailutilanteeseen ihmisten ajankäytöstä. (Kyöstiö 2011, 349.) Tämä näkyy väistämättä etenkin kaupungeissa, jossa vapaa-ajan mahdollisuuksia on enemmän kuin maaseudulla.

## **2.6 Kirjastoautotoiminnan erityispiirteet**

Käsittelen tässä osiossa kirjastoautoon liittyviä erityispiirteitä aiemman tutkimuksen ja kokemuksieni valossa. Keskeisin ominaispiirre kirjastoautotoiminnassa on itse väline eli kirjastoauto. Kyseessä on ajoneuvo ja sen muuntaminen kirjastopalvelun välineeksi ja toimivaksi palvelutilaksi ei ole yksinkertainen prosessi. Tilana kirjastoauto asettaa

rajoitteita tarjottavalle palvelulle. Kirjastoautotoiminta edellyttää myös osaavaa henkilökuntaa. Tehtävät poikkeavat merkittävästi kiinteiden kirjastojen tehtävistä etenkin niillä, jotka toimivat myös kuljettajina. Se millaisella kokoonpanolla ja osaamistaustalla kirjastoautot liikennöivät ja palvelevat on keskeinen merkitys kirjastoautotoiminnan kehittämisessä. Kuljettajapula saattaa myös muodostua yhä merkittävämmäksi ongelmaksi tulevaisuudessa. Kirjastoautolla on myös oma asiakaskuntansa, jota on syytä eritellä toiminnan kehittämisen ja palvelun kohdentamisen näkökulmasta. Kirjastoautopalvelulla voidaan nähdä olevan tiettyjä erityiskohderyhmiä, joiden tarpeita kirjastoauto erityisesti palvelee.

### **2.6.1 Kirjastoauto ajoneuvona ja tilana**

Alusta- ja koritekniikan kehittymiselle on ollut oma tärkeä vaikutuksensa kirjastoauton kehittämisessä kirjastoksi. Autotekniikan ja kirjastoauton kirjastollinen kehittyminen ovat kulkeneet rinta rinnan ja kirjastohenkilökunnalla on ollut oma osansa korirakenteen ja sisustuksen kehittämisessä sellaiseksi kuin se tänä päivänä on. (Kyöstiö 2011, 97.) Kirjastoauto muodostuu alustasta ja korista. Alusta on se, jonka avulla auto liikkuu ja kori muodostaa itse kirjaston. Alustavaihtoehtoja ovat linja-auto, kuorma-auto, paketti-auto tai puoliperävaunuyhdistelmä (Mobile Library Guidelines 2010, 16). Linja-autoalusta on ylivoimaisesti yleisin Suomessa. Kirkkonummella ja Mäntsälässä otettiin käyttöön Suomen ensimmäiset kuorma-autoalustalle rakennetut kirjastoautot vuoden 2012 alussa.

Alusta- ja koritekniikan kehittyminen on pidentänyt kirjastoautojen käyttöikä. 1960-luvulla taloudellisen käyttöiän arvioitiin olevan noin 10 vuotta, mutta arvio nousi vähitellen 15 vuoteen. Nykyään asianmukaisesti huolletun auton käyttöikä on ainakin 20 vuotta. (Kyöstiö 2011, 127). Edellä mainittujen kuorma-autoalustalle rakennettujen kirjastoautojen etu on siinä, että kirjastotila on erillinen yksikkö, joka voidaan siirtää uuden alustan päälle kun edellinen on ajettu loppuun. Kirjastoauton käyttöikä on sikäli merkillepantava asia, että se muodostaa eräänlaisen elinkaaren tai syklin kunnan kirjastoautotoiminnalle. Auton käyttöiän lähestyessä takarajaansa toiminnan kannattavuus ja taloudellisuus joutuu vääjäämättä arvioinnin kohteeksi.

Kirjastoauton sisustus on ollut periaatteessa vapaasti suunniteltavissa, mutta se on pysynyt pääpiirteiltään hyvin samanlaisena aina viime vuosiin asti. Koritehtaalla on omia vakiosisustuksiaan ja -varustelujaan, mutta näistä poikkeavia ratkaisuja on myös tehty. Sisustuksensa puolesta suomalaisia kirjastoautoja on luonnehdittu liikkuviksi kirjavarastoiksi. (Kyöstiö, 120.) Tämä ilmenee etenkin hyllymäärän maksimointina ja muiden sisustuksellisten elementtien puuttumisena. Koreissa ei ainakaan toistaiseksi ole ollut havaittavissa sellaista kehityssuuntaa, jossa suunnittelua ohjaisivat muut tekijät kuin hyllymetrit ja autoon mahtuvien niteiden määrä. Koritekniikan kehittyminen on ilmentynyt käytännöllisinä asioina kuten työolosuhteiden parantumisena. Toiminnallisia parannuksia ovat esimerkiksi siirrettävät moduulihyllyt, jotka helpottavat aineiston vaihtamista. Viihtyvyyteen ja esteettisyyteen panostaminen on nähtävissä hyllymateriaaleissa, väreissä ja valoisuuden lisääntymisessä. Istuimia asennetaan jonkin verran asiakastiloihin, mutta näiden katsotaan usein vievän tilaa kirjoilta.

Lainaustoiminta ja aineiston määrä ovat määrääviä tekijöitä kirjastoautojen suunnittelussa. Pysähtymisajat ovat lyhyitä, jolloin sisustusta ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi tehdä viihtyvyyden ehdoilla. Perinteinen kirjastoauto soveltuu tilana huonosti myös opetukseen tai kulttuuriesityksiin. Monipalveluautoiksi suunniteltavissa autoissa mahdollinen oheistoiminta ja -palvelut on otettava huomioon. Todennäköisesti auton kirjastotilan ja sisustuksen muunneltavuus tulee korostumaan tulevaisuudessa.

## **2.6.2 Erikoiskirjastoautot**

Suomessa kirjastoauton malli on hyvin vakiintunut sekä alustan, korin kuin toimintojen ja palvelujen osalta. Tyypillinen kirjastoauto on bussimallinen ja 10–13 metriä pitkä. Ne vetävät noin 3000–4000 nidettä ja ovat perinteisesti keskittyneet toiminnoiltaan ja sisustukseltaan normaaliin lainaustoimintaan. Hyllymetrien määrä on pitkään ollut ratkaiseva ja keskeinen tekijä. Vakiintuneesta mallista rakenteeltaan poikkeavia autoja ovat nivelbussit, perävaunu- tai puoliperävaunutyyppiset ratkaisut sekä levitettäväseinäiset autot (duplico, multi-space, slide out). Rakenteellisesti poikkeavien autojen ohella erikoiskirjastoautoina voidaan pitää myös sellaisia autoja, jotka palvelevat tiettyjä erityisryhmiä. (Kyöstiö, 137–142.) Käsittelen näitä tarkemmin kirjastoautojen käyttäjäryhmiä tarkastelevassa osiossa.

Kirjastoautossa tarjottavien palveluiden luonne ja määrä ovat myös tekijöitä, joiden vuoksi autoja voidaan luonnehtia erikoiskirjastoautoiksi. Kirjastoauton perustehtävä on kirjastoaineiston lainaustoiminta ja tietopalvelu. *Monitoimikirjastoautosta* tarjotaan perustehtävän ohella myös muita kirjastotoimintaan liittyviä toimintoja, kuten satutunteja sekä elokuva-, teatteri- ja musiikkiesityksiä. Kulttuuripainotteisen oheistoiminnan vuoksi tällaista autoa voidaan kutsua myös *kulttuuribussiksi*. *Monipalvelukirjastoautosta* tarjotaan myös ei-kirjastonomaisia palveluja, kuten postipalveluita tai lääkkeiden ja elintarvikkeiden toimittamispalveluita. Kirjastoautoja on hyödynnetty myös äänestyspaikkoina. Ominaista tällaisille autoille on se, että niiden päätehtävä on toimia kirjastoautona, mutta tilat mahdollistavat myös muita palveluita. (Kyöstiö, 144–145, 160–161)

ATK:n tulo ja tietoliikenneyhteyksien kehittyminen toivat uusia mahdollisuuksia ja palveluja kirjastoautojen yhteyteen. Erityisesti syrjäseuduilla mahdollisuus internetin käyttöön ja tietokoneen käytön opastukseen on ollut hyödyllinen lisäpalvelu. Langattoman yhteystekniikan ongelmat ovat kuitenkin kirjastoautoissa yhä yleisiä. (Kyöstiö 152–160.) Teknologian mukanaan tuomat palvelumahdollisuudet ovat aina oman aikansa lapsia, sillä teknologia vanhenee ja kehittyy nopeasti. Esimerkiksi audiovisuaalisten laitteiden kehitys ja yleistyminen tekivät nopeasti näihin perustuvan oheistoiminnan tarpeettomaksi (Kyöstiö, 149). Kotitietokoneiden määrä asukasta kohden on Suomessa myös korkea, mikä tekee kirjastoautoissa tarjottavista asiakaspäätteistä helposti tarpeettomia. Ilmiö on havaittavissa varsinkin kaupungeissa.

Tampereella Netti-Nysse ja kiinteiden kirjastojen yhteydessä toimivat tietotorit keskittyvät tietoyhteiskuntavalmiuksien kehittämiseen tarjoamalla kuntalaisille työasemia ja opastusta niiden käyttöön. Netti-Nysse on esimerkki hallinnollisesti kirjaston alaisena toimivasta autosta, jossa ei ole lainkaan lainaustoimintoja. Netti-Nysse toimii pääasiassa opetustilana, jossa erilaisille ryhmille järjestetään tietokoneen ja internetin peruskäytön opetusta. Tyypillisesti palvelu kohdistuu iäkkäämmille kuntalaisille, mutta Netti-Nysse järjestää myös esikoululaisille tarkoitettuja opetuskäyntejä. Netti-Nyssen toiminnassa on piirteitä myös kulttuuribussista, sillä se järjestää esimerkiksi elokuvanäytöksiä ja on mukana erilaisissa kulttuuritapahtumissa.

Netti-Nysse ei ole erikoiskirjastoauto sikäli jos kirjastoauton ensisijaisena ehtona pidetään perinteisten lainauspalveluiden tarjoamista. Auton toiminta tapahtuu hallinnollisesti kirjastotoimen alaisuudessa, joten se on pikemminkin kirjaston auto kuin kirjastoauto (Kyöstiö, 24). Kirjaston palvelutehtävä on kuitenkin laajentunut jo siinä määrin, että myös opetus- ja opastustehtävät voidaan nähdä olennaisena osana nykyaikaista kirjastoautopalvelua. Tämän vuoksi nettiautojen toimintaa ei ole hedelmällistä tarkastella irrallaan kirjastoautojen toiminnasta. Netti-Nysse on tehnyt arvokasta työtä sellaisella kirjastopalvelujen osa-alueella, johon kirjastoautot eivät ole aikataulujen sekä puutteellisten tilojen ja osaamisen vuoksi soveltuneet.

### 2.6.3 Henkilökunta

Kirjastoautoissa työskentelee päätoimisesti kolmen ammattiryhmän edustajia: kirjastonhoitajia, kirjastovirkailijoita ja kuljettajia. Kuljettajat muodostavat yhä suurimman kirjastoautoissa työskentelevän ryhmän, mutta heidän tehtävänimikkeissä on kirjavuutta. Erilaisia kuljettajanimikkeitä on ollut enimmillään peräti toistakymmentä, mutta nimikevalikoima on todennäköisesti kaventunut. Vain suurimmissa kaupungeissa on kirjastoautonkuljettajan nimikkeellä olevia työntekijöitä. Monet kirjastoautoa ajavat työntekijät toimivat yhdistelmänimikkeillä, kuten kirjastovirkailija-kuljettaja. Toisaalta nimekkeenä voi olla vain kirjastovirkailija, vaikka virkailijan tehtäviin kuuluu myös kirjastoauton ajaminen. Varsinkin kaupunkien kirjastoautoissa työskentelee erikseen kirjastonhoitajia ja kirjastovirkailijoita, jotka kulkevat kuljettajan mukana reiteillä. Isoissa kaupungeissa on myös omat kirjastoauto-osastot ja osastonjohtajat. (Kyöstiö, 184–185, 206.) Joissakin kaupungeissa kirjastoautotoiminta on liitetty organisatorisesti koti- ja laitospalveluiden yhteyteen, jolloin kokonaisuudesta käytetään käsitettä *hakeutuvat kirjastopalvelut*.

Kirjastoasetus (1998/1078) määrittää puitteet sille, millaista koulutusta kunnat edellyttävät kirjastoautojen henkilökunnalta. Kunnan kirjaston henkilöstöstä 70 prosentilla tulee olla kirjastoalalle soveltuva korkeakoulututkinto tai ammatillinen tutkinto. 45 prosentilta edellytetään yliopisto- tai ammattikorkeakoulutasoista tutkintoa, johon sisältyy tai jonka lisäksi on suoritettu vähintään 60 opintopisteen laajuiset kirjasto- ja informaatioalan opinnot. Kirjastoautonkuljettajan nimikkeellä olevilta henkilöiltä ei edellytetä kirjastoalan

koulutusta. Kirjastoautoalalla työskennelläänkin kirjavien nimekkeiden lisäksi myös erilaisilla koulutustaustoilla. Kirjastoautoa saattaa kuljettaa yhtäläillä korkeakoulututkinnon suorittanut kuin kirjastoalalle kouluttamaton henkilö. Koulutus koetaan kirjastoautohenkilökunnan keskuudessa ongelmallisena asiana ja ratkaisuksi on toivottu koulutuksen yhtenäistämistä. Kirjastoammatillisen osaamisen lisäksi kirjastoauton henkilökunnalta toivotaan myös autoalan osaamista. (Sarajärvi 2002, 29–50)

Liikenneviranomaisten näkökulmasta kirjastoauto määritellään kuorma-autoksi ja sen ajamiseen riittää kuorma-auton ajamiseen oikeuttava BC-ajokortti. EU-maissa vuonna 2009 voimaan tulleet kuljetusalan säädökset edellyttävät kuitenkin uusilta kirjastoautonkuljettajilta kuorma-autokortin lisäksi kuljetusalan ammattitutkintoa. Ennen 9.9.1999 C-kortin suorittaneille riittää 35 tunnin laajuinen lisäkoulutus. Uudet kuljettajat joutuvat suorittamaan 140 tunnin laajuisen kuljettajien peruskoulutuksen ja kustannukset lankeavat kuljettajan itsensä maksettavaksi. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kirjastoautonkuljettajista tulee olemaan pulaa ja henkilökunnan rekrytoinnin yhteydessä tämä on jo nyt havaittavissa. Ratkaisuksi kirjastoautotyöryhmä on ajanut eteenpäin kirjastovirkailijan ja kuljetusalan ammattitutkinnon yhdistämistä. (Kyöstiö 2011, 97, 192–191)

Kirjastoauton henkilökunnan ammattikuvaa, työn erityispiirteitä, työoloja ja työn arvostusta opinnäytetyössään tarkastellut Vesa Sarajärvi (2002) toteaa että kirjastoautotyö on usein yksinäistä ja itsenäistä. Kolmasosassa kirjastoautoista on vain yksi vakituinen työntekijä ja yli puolet kuljettajista kiertää reiteillä yksin. Vain suurten kaupunkien kirjastoissa on oma kirjastoauto-osasto ja useita työntekijöitä. Kirjastoautojen henkilöstö on tyypillisesti kokenutta ja iäkästä. Tehtäväkuva kirjastoautoilla on myös kirjava. Erilaiset siivous- ja korjaustyöt katsotaan tehtäviin kuuluviksi ja tehtävästä riippuen autotekninen osaaminen korostuu jo rekrytointivaiheessa. Henkilökunta osallistuu aktiivisesti myös oman työn suunnitteluun, kuten reittien ja aikataulujen laatimiseen. (Sarajärvi 2002, 48, 50, 53.)

Tehtävän erityisluonteen ja reittituntemuksen vuoksi sijaisia on vaikea saada ja poissaolot aiheuttavat poikkeuksetta hankaluuksia. Varjopuolena työssä ovat myös työolosuhteiden aiheuttamat terveydelliset ongelmat, sekä ajo-olosuhteiden aiheuttama stressi. Tyytymättömyyttä autohenkilökunnan keskuudessa aiheuttaa eniten huono palkkaus, jonka ei katsota olevan suhteessa työn edellyttämään osaamiseen ja työhön liittyvään

vastuuseen. Lisäksi työajat ovat tyypillisesti toimistotyöaikaa pidemmät ja iltavuoroja kertyy enemmän kuin kirjastoalalla yleensä. Tyytymättömyys ei kuitenkaan ilmene haluna vaihtaa toiselle alalle. Ammatillinen identiteetti on kirjastoautoalalla vahva: työhön sitoutuminen, työmotivaatio ja työtyytyväisyys ovat korkealla. Kirjastoautotyö koetaan turvalliseksi ja asiakaspalvelutyö sosiaalisesti palkitsevaksi. (Sarajärvi 2002, 50–54.)

Kirjastoautohenkilöstö kokee usein työnsä vastuullisuuden aliarvioiduksi. Erityistä vastuuta kantavat kuljettajan tehtävissä toimivat henkilöt, jotka kirjastotyön ohella kantavat vastuun kirjastoautosta ja ajotehtävään liittyvän vastuun muita tielläliikkuja kohtaan. Vastuun laiminlyönnillä tai huolimattomuudella on usein kalliit materiaaliset ja taloudelliset seuraamukset. Sarajärven tutkimuksen mukaan kirjastoautonkuljettajat kokevat kuitenkin, että kirjaston johto tukee ja arvostaa kirjastoautotyötä. Kirjastoauto-osastoilla työskentelevät kirjastonhoitajat kärsivät sen sijaan enemmän arvostuksen puutteesta. (Sarajärvi 2002, 51.)

Resurssien niukkuus ja erilaiset leikkaukset palveluissa aiheuttavat epävarmuutta ja Sarajärven tutkimukseen vastanneista kirjastoautotyöntekijöistä vain puolet pitivät työnsä jatkuvuutta turvattuna. Vastanneista lähes kaikki olivat kuitenkin valmiita kehittämään työkäytäntöjään. Sarajärven johtopäätöksenä on, että kirjastoautojen henkilökunta ei kaihda työelämän muutoksia tai uusien asioiden omaksumista. Tämän voi tulkita siten, että työn jatkuvuus halutaan turvata kehittymällä ja sopeutumalla muutoksiin. (Sarajärvi 2002, 52–55.)

#### **2.6.4 Kirjastoauton asiakkaat ja kohderyhmät**

Kirjastoautojen asiakkaiden ikä- ja sukupuolijakaumista ei ole valtakunnallisia tilastoja. Paikallisesti toteutetut asiakaskyselyt ja selvitykset eivät välttämättä anna oikeaa kuvaa eri ikäryhmien osuuksista kirjastoauton käyttäjinä (Kyöstiö, 299–301). Pysäkkityypit (koulu, päiväkotit, palvelutalo) ja painotukset aineistonvalinnassa kertovat kuitenkin siitä, mille käyttäjäryhmille palvelua pääasiassa kohdennetaan. Kirjastoauton asiakkaiden ikä- ja sukupuolijakaumat vaihtelevat reiteillä, joilla pysäkit sijoittuvat tavallisille asuinalueille. Yleisen käsityksen mukaan keskeisen asiakaskunnan muodostavat pääasiassa lapsiperheet ja pienten lasten vanhemmat. Oletettavasti myös hieman iäkkäämpien osuus



asiakkaista on suuri. Nuoret ja nuoret aikuiset ovat käyttäjäryhmänä pienin, mikä on todennäköisesti havaittavissa kirjastopalveluiden käytössä myös yleisesti.

Käsittelen seuraavaksi tarkemmin keskeisille kohderyhmille tarkoitettuja kirjastoautopalveluita. Kohderyhmiä ovat ikäihmiset, koulut ja päiväkodit. Suomessa opitaan perinteisesti yleisen kirjaston käyttäjiksi jo varhaisesta lapsuudesta lähtien. Taustalla on yleisen kirjaston aktiivinen ja suunnitelmallinen panostus koulujen ja päiväkotien kirjastopalveluihin. Kirjastoautoilla on keskeinen rooli etenkin lainauspalveluiden tarjoamisessa kouluille ja päiväkodeille. Väestön ikääntymisen myötä vanhusten osuus kirjastoauton käyttäjinä tulee myös korostumaan. On kuitenkin hyvä muistaa, että kirjastoautopalvelut on tarkoitettu myös työssäkäyvälle väestönosalle. Kirjastoauto toiminta keskittyykin palvelemaan kaikkia ikäryhmiä, mutta kohderyhmäajattelu voi johtaa tietyille ikäryhmille kohdennettujen kirjastoautopalvelujen yleistymiseen.

#### **2.6.4.1 Ikäihmiset**

Ikäihmiset muodostavat yhä kasvavan kohderyhmän kirjastoautopalveluille. Ikäihmistien lukumäärän kasvu seuraavien 25 vuoden aikana on haaste kirjastoauto toiminnalle. Ikääntyminen näkyy niin kaupungeissa kuin maaseudulla. Asutuskeskuksiin ikäihmiset hakeutuvat parempien palvelujen äärelle, mutta samalla eläköityvän väestön ennustetaan kasvavassa määrin muuttavan maaseudulle. (Kyöstiö 2011, 320, 380.) Kirjastoauto ei välttämättä ole ainoa ja toimivin ratkaisu maaseudun ikäihmistien kirjastopalvelujen järjestämiseen. Riina Rinta-aho (2012) haastatteli pienten kuntien iäkkäitä kirjastonkäyttäjiä selvittäessään ikääntyneiden kirjastopalveluita maaseudulla. Tutkielman tulosten perusteella ikäihmiset käyttäisivät mieluiten kuljetuspalvelua kiinteään kirjastoon. (Rinta-aho 2012, 68.) Kirjastoauton vaihtoehtona tai jopa kirjastoautopalvelun lisäksi voi olla mielekästä harkita erilaisten asiointikuljetusmahdollisuuksien järjestämistä syrjäseutujen asukkaille (Kirjastopalvelut kaikilla mausteilla... 2004, 32).

Ikäihmisistä monet eivät pääse kirjaston kiinteisiin toimipisteisiin ja kirjastoauto saattaa olla heille ainoa mahdollinen kirjasto. Autojen ja aikataulujen suunnittelussa onkin otettava huomioon ikäihmistien määrän kasvu tulevien vuosien aikana. Uusien kirjastoautojen varustamista esimerkiksi invahissillä on harkittava. (Kyöstiö, 380.) Tyypillinen

kirjastoautojen palvelumuoto ikäihmisille on pysäkkien perustaminen palvelutaloille. Tietyvästi näin on toimittu Suomessa vuodesta 1964 lähtien. Vaihdeettävien siirtokokoelmien toimittaminen palvelutaloille ei yksinään ole vastannut ikäihmisten tarpeisiin, sillä monille kirjastoautoissa asioiminen on myös sosiaalinen tapahtuma. Kirjastoautot ovat myös osaltaan huolehtineen kirjaston kotipalvelusta toimittamalla huonokuntoisimmille kirjoja koteihin. (Kyöstiö 2011, 318–319.)

Joillakin paikkakunnilla kirjastoautotoiminta on yhdistetty hallinnollisesti kirjaston koti- ja laitospalveluihin. Käytännössä muutos on työnjohdollinen, mutta taustalla on epäilemättä myös synergiaetujen tavoittelua. Ikäihmisten korostuminen kirjastoautojen asiakasryhmänä ja kotipalveluasiakkaiden lisääntyminen voivat johtaa syvenevään yhteistyöhön. Molemmat palvelut perustuvat kirjastopalveluiden tuomiseen asiakkaita lähelle. Palvelusta käytetäänkin nimitystä *hakeutuvat kirjastopalvelut*.

#### **2.6.4.2 Koulut**

Peruskoulut ovat epäilemättä kirjastoautopalveluiden tärkein yksittäinen käyttäjäryhmä. Suomessa ei ole ollut taloudellisesti mahdollista rakentaa ja kehittää samaan aikaan yleisiä kirjastoja ja koulujen ja oppilaitosten kirjastoja, mutta yhteistyöllä tilannetta on pystytty parantamaan. Kuntien pääkirjastoista 40 % ja lähikirjastoista puolet sijaitsee koulurakennuksessa tai sellaisen välittömässä läheisyydessä. Vuonna 2001 Suomen kirjastoautoista 80 %:lla oli pysäkkejä kouluilla. (Kirjastopoliittinen ohjelma 2001–2004, 28).

Kirjastoautojen yhteistyö koulujen kanssa käynnistyi luontevasti. Pian kirjastoautojen tulon jälkeen perustettiin pysäkkejä kouluille, joilla ei ollut kiinteää kirjastoa lähellä. Kouluilla toimivien sivukirjastojen ja koulukirjastojen katoaminen toimivat yhteistyön käynnistäjinä. Kouluilla on ollut ja on yhä pienet määrärahat omien kirjojen hankkimiseen, mutta lainaustarvetta koulukirjastojen kokoelmat eivät ole tyydyttäneet. Kirjastoautojen koulukäyntien tarkoitus on tuon tarpeen tyydyttäminen. Kirjastoautot tarjoavat tukea opetukseen ja korvaavat koulukirjastot ainakin lainaustoiminnan osalta. (Kyöstiö 2011, 305, 309, Kyöstiö 2006, 68.)

Kirjastoauton koulupalvelun käyttäminen ei ole ollut itsestään selvyyttä. Koulun rehtorin ja opettajien asenteesta on usein kiinni se, miten paljon koulu hyödyntää kirjastoauton palveluja. Nämä asenteet heijastuvat puolestaan lasten kirjaston käyttöön. Pääsääntöisesti kouluilla suhtaudutaan kirjastoautokäynteihin myönteisesti. Koululaisten säännöllisellä ja itsenäisellä lainausmahdollisuudella katsotaan olevan positiivisia vaikutuksia lukutaidon kehittämisen ja lukemiseen innostamisen kannalta. Kirjastoauton kouluille tarjoama palvelu rajoittuu pääasiassa lainaustoimintaan. Jonkin verran järjestetään alaluokille kirjastonkäytön opetusta ja kirjaesittelyjä, mutta ahtaat tilat ja rajallinen aika estävät laajamittaisemman oheistoiminnan. (Kyöstiö 2011, 305–315.) Toisaalta ainakin isoissa kaupungeissa opettajat ymmärtävät tilojen ahtauden, eivätkä edellytä kirjastoautoilta laajennettua lastenkirjastotoimintaa. Lähikirjastokäyntejä voidaan tehdä tätä tarkoitusta varten. (Inkinen; tässä Kyöstiö 2011, 312.)

#### **2.6.4.3 Päiväkodit**

Lapsille lukeminen on tärkeä osa päiväkotien toimintaa. Päiväkotien omat kirjahankintamäärärahat ovat kuitenkin pienet, eivätkä välttämättä riitä monipuolisen kokoelman ylläpitämiseen. Kirjastoautot ovat tässä mielessä tarkoituksenmukainen palvelumuoto myös päiväkodeille. Päiväkodit yleistyivät yhtenä kirjastoauton käyttäjäryhmänä 1980-luvulla. Lähikirjastojen toimintasäteen ulkopuolella oleville päiväkodeille ryhdyttiin tarjoamaan kirjastoautopalveluita, mikäli tämä oli liikenteellisesti mahdollista. Kirjastoautokäynnillä päiväkodin henkilökunta voi lainata sopivaa kirjastoaineistoa päiväkodin käyttöön. Päiväkodin henkilöstöä on kannustettu valitsemaan kirjoja yhdessä lasten kanssa, jotta lapset tottuisivat jo varhain kirjaston palveluihin. Kirjastoauton tuovat yleensä päiväkotien toiveiden mukaan aineistoa esimerkiksi johonkin teemaan tai juhlapäivään liittyen. Kirjastoautojen yhteistyö päiväkotien, esikoulujen ja perhepäivähoidon kanssa on ollut melko näkymätöntä kouluyhteistyöhön verrattuna. (Kyöstiö 2011, 315–318, Kyöstiö 2006, 72–73)

#### **2.6.4.4 Kohderyhmille tarkoitettut kirjastoautot**

Lapset ovat korostumassa keskeisimpänä kirjastoautojen käyttäjäryhmänä. Espooseen, Helsinkiin, Joensuuhun ja Lahteen on perustettu yksinomaan lapsille tarkoitettuja lasten

kirjastoautoja (Kyöstiö, 311). Lahdessa ja Helsingissä tämä toteutettiin ensin muuntamalla vanha kirjastoauto lasten käyttöön sopivaksi. Espoo ja Helsinki hankkivat Suomen ensimmäiset lastenautoiksi suunnitellut kirjastoautot vuosina 1997–1998. Ensimmäinen suurten kaupunkien ulkopuolella liikennöivä lasten kirjastoauto aloitti toimintansa Joensuun seutukirjaston alueella vuonna 2009 (Kyöstiö, 142–143). Oulussa on lastenkirjastoauton sijaan ollut käytössä sittemmin jo uudella kirjastoautolla korvattu pienkirjastoauto, jonka palvelut pyrittiin kohdistamaan erilaisille asiakasryhmille tilauksesta ja ilman tiukkaa aikataulua. (Heikkilä 2002; tässä Leino 2004, 85).

## **2.7 Kirjastoautotoiminnan tulevaisuus**

Kirjastoautojen tulevaisuutta on tarkastelu yleensä paikallisista tarpeista lähtien. Kirjastoautotoiminnan kehittämistä koskevat selvitykset ovat olleet katsauksia alueelliseen kirjastoautotoiminnan tilaan tai esimerkiksi selvityksiä kirjastoautopalveluihin yhdistettävien oheispalveluiden tarpeesta. Katja Leino (2004) on tarkastellut laajemmin kirjastoautotoiminnan kehittämismahdollisuuksia erittelemällä kirjastoautotoiminnan vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia. Tarkastelen tässä osiossa kirjastoautotoiminnan tulevaisuutta Leinon esittämien näkemysten pohjalta.

### **2.7.1 Heikkoudet ja uhkakuvat**

Yksi ilmeinen uhkatekijä kirjastoautotoiminnalle on valtion ja kuntien taloudellinen tila. Taloudellisen niukkuuden aikana kulttuuripalvelut, mukaan lukien kirjasto- ja kirjastoautopalvelut, saattavat päätyä kunnan säästökohteiden listalle. Toinen kirjastoautotoimintaan vaikuttava taloudellinen uhka on elintason muutos. Elintason nousu helpottaa niin maaseutujen kuin kaupunkilaisten pääsyä palveluiden luokse. Riippuvaisuus lähelle tulevista palveluista vähenee ja täten muodostaa keskeisen uhkatekijän kirjastoautotoiminnan tulevaisuudelle. Lisäksi muuttovirtojen suuntautuminen kohti kasvukeskuksia johtaa syrjäseutujen autioitumiseen ja siellä toimivien kirjastoautopalveluiden tarpeettomuuteen. (Leino 2004, 88–89)

Heikkoutena Leino nostaa esiin kirjastoauton toiminnalliset lainalaisuudet, jotka rajoittavat palvelutoimintaa ja sen mahdollisuuksia. Tilana auto ei tarjoa ideaalisia puitteita lainaustoiminnalle, vaikka menetelmien kehittyminen on tehnyt lainaustoiminnasta sujuvaa. Kirjastoauton aikataulu on myös tyypillisesti kireä, jolloin neuvonta- ja opetustyölle ei jää riittävästi aikaa. Tilat ja käytettävissä oleva pysäkkiaika asettavat rajoitteita myös oheispalveluille, kuten asiakaspääteiden käytölle. Tietoteknisten yhteyksien toimivuus tuottaa myös jossain määrin ongelmia ja yhteydet ovat tyypillisesti hitaita. Tietoliikenneyhteyksien kehittyminen todennäköisesti parantaa tulevaisuudessa autoissa tarjottavien Internet-palvelujen laatua. (Leino 2004, 80)

Tietoyhteiskuntakehitys voi kuitenkin muodostua uhaksi kirjastoautotoiminnalle. Tietoyhteiskunnan toimintaedellytyksiä kehittäessään julkinen sektori ja kunnat joutuvat asettamaan asioita tärkeysjärjestykseen. (Leino 2004, 88.) Kirjastoautotoiminnan näkökulmasta tämä voi tarkoittaa sitä, ettei kirjastoautoja nähdä ajankohtaisina välineinä tietoyhteiskuntakehityksessä. Toisaalta kirjastoautotoiminnan kehittäminen voi kariutua haluttomuuteen ja epäluuloon uusia innovaatioita ja teknologioita kohtaan (Leino 2004, 88).

Leinon mukaan yksi merkittävä uhka kirjastoautotoiminnalle on ulkopuolinen suhtautuminen ja arvostuksen puute. Asenneilmastoon vaikuttaa luonnollisesti myös kirjastoautotoiminnan itsestään välittämä kuva. Kirjastoautotoiminnan keskeinen heikkous onkin alaa vaivaava yleinen vaatimattomuus. (Leino 2004, 80–81, 89.) Tämä voi osittain selittää myös sen, miksi kirjastoautoihin kohdistetaan herkästi lakkautuspaineita.

## **2.7.2 Vahvuudet ja mahdollisuudet**

Kirjastoautotoiminnan vahvuuksia ovat sen joustavuus ja mukautumiskyky. Pysäkki- ja aikataulusuunnittelu mahdollistaa asiakasryhmien huomioon ottamisen ja palvelun tehokkuuden. Kirjastoautotoiminta mukautuu helposti muuttuvien tarpeiden mukaan ja vastaa tehokkaasti etenkin uusien ja kasvavien asuinalueiden tarpeisiin. (Leino 2004, 79.) Kirjastoauton tärkein valtti kiinteään kirjastoon verrattuna on se, että se voi perustaa pysäkkinsä kohtalaiset vaivattomasti kun tarvetta ilmenee ja vastaavasti lopettaa pysäkkinsä, kun sille ei ole enää käyttöä. Kirjastoautot ovat avainasemassa varsinkin jos

kaupungit keskittävät kirjastopalveluitaan muutamiin suuriin kirjastoihin ja lakkauttavat lähikirjastoja. (Kyöstiö 2011, 393.)

Toinen keskeinen vahvuus on kirjastoautotoiminnan kustannustehokkuus ja taloudellisuus. Ne ovat olleet ilmeisiä tekijöitä kirjastoautojen menestyksessä, sillä kiinteiden kirjastojen rakentaminen ei ole ollut taloudellisesti kannattavaa varsinkaan haja-asutusalueille. (Leino 2004, 79.) On kuitenkin huomioitava, että kirjastoautojen hankinta ja ylläpito aiheuttavat merkittäviä kustannuksia. Tästä huolimatta kirjastoautoilla saadaan verrattain pienin kustannuksin ulotettua kirjaston peruspalvelut tehokkaasti sinne, missä niille on tarvetta.

Monet kirjastoautotoiminnan mahdollisuuksista liittyvät tekniikan ja teknologian kehittymiseen. Autotekniikan kehittyminen pidentää kirjastoautojen käyttöikä, mikä on kirjastoautotoiminnan jatkuvuuden, toimintavarmuuden ja taloudellisuuden kannalta hyvä asia. ATK on puolestaan parantanut jo monella tapaa kirjaston asiakaspalvelua ja helpottanut henkilökunnan työtä. Lainaustoiminnan ja tiedonhaun tehostuminen ovat vaikuttaneet positiivisesti myös kirjastoautotoimintaan. Linausautomaatit eivät ole mitenkään tyypillisiä kirjastoautoissa, mutta epäilemättä ne tulevat yleistymään. Itsepalvelulainauksen kehittäminen ja esimerkiksi etälukemiseen perustuvien RFID-sirutarrojen käyttöönotto saattaisivat edelleen helpottaa lainaustoimintaa. (Leino 2004, 82)

Leinon mukaan kirjastoautotoiminnan yksi vahvuus on se, että kirjastoauto palveluympäristönä tekee asiakaspalvelusta erityisen läheistä ja asiakkaan toiveet huomioon ottavaa. Leino arvioi, että itsepalvelulainauksen mahdollisuus kirjastoautossa antaisi jatkossa enemmän aikaa neuvonta- ja opetustyölle. Tämä voidaan nähdä mahdollisuutena yhä ihmisläheisemmälle palvelulle. (2004, 79, 82). Asiakkaan ja henkilökunnan vuorovaikutus on hiljalleen väistymässä peruspalveluiden automatisoinnin ja Internetin mahdollistamien etäpalveluiden myötä. Kirjastojen muuttuessa tietopalvelukeskuksiksi ja henkilökunnan jättäytyessä yhä enemmän neuvojan asemaan, ovat kirjastoautoissa asiakaskeskeiset toimintatavat pitäneet yhä pintansa. Henkilökohtainen asiakaspalvelu perinteisessä lainauspalveluissa on yhä keskeinen vahvuus kirjastoautotyössä. (Joosela; tässä Kyöstiö 2011, 24–25.)

Teknologinen kehitys ja tietoyhteiskuntakehitys voivat luoda mahdollisuuksia kirjastoautotoiminnan turvaamiseksi. Kirjastoautot ovat toimiva väline

tietoyhteiskuntakehitykseen liittyvän eriarvoistumisen torjumisessa. Internet-palvelujen tarjoaminen kirjastoautossa voidaan nähdä yhtenä eriarvoisuutta vähentävänä tekijänä. Autoissa käytettävissä olevien asiakaspäätteiden avulla kirjastoautot voivat toimia haja-asutusalueiden ja syrjäseutujen liikkuvana tietopalveluyksikkönä ja parantaa etenkin ikäihmisten tietoteknistä tasavertaisuutta. Tampereella Netti-Nysse on toteuttanut tätä konseptia jo pitkään. (Leino 2004, 81, 83–84.)

Yksi kirjastoautotoiminnan mahdollisuus on yhteistyön harjoittaminen ja laajentaminen. Kunnat voivat hankkia yhteisen kirjastoauton tai ostaa kirjastoautopalveluita naapurikunnalta. Kuntien välinen yhteistyö voi olla taloudellisesti kannattavaa ja yhteistyöllä voidaan torjua kirjastoautotoiminnan lakkauttamisaikeita. Toinen perinteinen yhteistyötaho on kunnallinen kouluverkko. Kouluille tarjottavien kirjastoautopalveluiden sisältöä voidaan laajentaa ja kehittää yhdessä koulujen henkilökunnan kanssa. Tietotekninen kehitys voi puolestaan kannustaa yhteistyöhön informaatioteknologiaan keskittyneiden palveluntarjoajien kanssa, jolloin kirjaston asiakkaille voidaan tarjota yhä paremmat mahdollisuudet käyttää informaatioteknologiaa. (Leino 2004, 84–85.)

Peruskirjastopalvelujen ja oheispalvelujen kehittäminen ovat myös mahdollisuus kirjastoautotoiminnalle. Kirjastoautossa tarjottavia oheispalveluita esiintyy jo jonkin verran varsinkin haja-asutusalueilla. Oheispalvelujen tarjoaminen voi taata kannattamattomana koetun kirjastoautopalvelun jatkuvuuden pienissä kunnissa. Yksi mahdollisuus oheispalveluiden kehittämisessä on yhteiskunnassa esiintyvien erityistarpeiden ja ongelmien tunnistaminen ja niihin vastaaminen. Erilaisten asiantuntijapalvelun tarjoaminen kirjastoautoissa on yksi oheispalvelumahdollisuus. (Leino 2004, 85–86.) Esimerkiksi Tampereella Netti-Nysseä hyödynnetään terveyspalveluiden tarjoamisessa. Kirjastoauton peruspalvelujen kehityksen tulisi nojata uuden teknologian ohella erilaisiin innovaatioihin ja niiden soveltamiseen kirjastoautotyössä (Leino 2004, 85) .

Kohderyhmäajattelun korostaminen on yksi mahdollisuus kirjastoautotyössä. Kirjastoautopalveluita voidaan kohdistaa paremmin tietyille asiakasryhmille, jolloin näiden erityisryhmien tarpeet otetaan paremmin huomioon. Kirjastoauton kohderyhmiä ovat perinteisesti olleet lapset, pienten lasten vanhemmat ja ikäihmiset. Kirjastoauton asiakkaat ovat yleensä niitä, jotka ovat riippuvaisempia lähelle tulevista palveluista. Tästä huolimatta liikkuvaa ja työssäkäyvää asiakaskuntaa ei tulisi unohtaa. Suomessa viikonloppuisin

liikennöivät autot ovat yhä harvinaisia. Mahdollisuutta kirjastoauton aukiolojen laajentamiseen tulisi harkita työssäkävien tavoittamiseksi ja kirjastoautotoiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi. (Leino 2004, 85–86).

Kirjastoautotoiminnan kehityshistoria Suomessa osoitti, että kirjastoautoilla oli merkittävää mainosarvoa kuntalaisten houkuttelemisessa kirjaston asiakkaisiksi. Leino korostaa yhtenä kirjastoautotoiminnan mahdollisuutena näkyvyyden ja trendikkyuden korostamista ja kirjastoauton mainosarvon korostamista. Leino esittää myös sponsorien ja lahjoitusten hankkimista yhtenä keinona tuoda toimintaa paremmin esille ja auttaa toimintaa myös taloudellisesti. Myös uusilla palvelumuodoilla ja välineillä on pr-arvoa. (Leino 2004, 85, 87)

## **2.8 Yhteenveto: tutkimuksen lähtökohdat**

Kirjastoautotoiminnan kehityshistoria osoittaa että Suomessa kirjastoautot valjastettiin tehokkaasti vastaamaan sekä haja-asutusalueiden että kasvavien kaupunkien kirjastotarpeisiin. Taustalla on ollut halu panostaa tasa-arvoon kirjastopalveluiden saatavuudessa. Kirjastoautot ovat kuitenkin käyneet eloonjäämistäistelua jo toistakymmentä vuotta. Kirjastoautojen katoamista selittänee merkittävilta osin maaseutujen autioituminen ja kirjastoautojen asiakaskato haja-asutusalueilla. Epäilemättä myös elintason nousu on vähentänyt tarvetta kirjastoauton kaltaiselle lähipalvelulle. Kaupungeissa kirjastoautot ovat säilyttäneet tarpeellisuutensa etenkin koulujen sekä kasvavien ja uusien asuinalueiden palveluna. Kirjastoautotoimintaa on onnistuttu elvyttämään myös kuntayhteistyöllä. Kuntien yhteisten kirjastoautojen ja kirjastoautopalveluiden ostamisen lisäksi laajempi seutuyhteistyö on virkistänyt kirjastoautojen toimintaa.

Kirjastoauto on hioutunut toimivaksi välineeksi nykyistä tarkoitustaan varten. Taustalla on pitkän kokemuksen kartuttamaa tietämystä siitä, millainen hyvän kirjastoauton tulisi olla. Kirjastoautoja on suunniteltu perinteisellä konseptilla ja perinteiseen kirjastokäyttöön. Merkittävimmät poikkeukset ovat olleet erilaiselle alustalle toteutetut hankkeet, kuten pienkirjastoauto ja kuorma-autoalustalle rakennetut autot. Voi olla että tulevaisuudessa kirjastoautojen tilallisiin ominaisuuksiin joudutaan myös miettimään uutta lähestymistapaa.



On otettava huomioon erilaiset asiakasryhmät, uudet palvelumuodot ja muutokset asiakkaiden tavoissa ja mieltymyksissä käyttää kirjastoa.

Käsittelin edellä myös kirjastoautojen henkilökuntaa. Kuljettajapula näyttäytyy merkittävänä uhkana kirjastoautotoiminnalle ja on ratkaistavissa vain alan koulutukseen kohdistuvilla kehittämistoimenpiteillä. Toinen keskeinen huomio kirjastoautotoiminnan tulevaisuuden kannalta on kirjastoautohenkilökunnan koulutus ja osaaminen. Vaikka lakisääteiset koulutusvaatimukset määrittävät henkilöstövalintaa, on kirjastoautohenkilöstöllä yhä hyvin kirjavat koulutustaustat.

Kirjastoautopalvelujen keskeisin kohderyhmä on perinteisesti ollut lapset. Merkittävän osan kirjastoautojen työstä muodostaa peruskouluille ja päiväkodeille tarjottavat lainauspalvelut. Koululaisille ja esikoululaisille kohdennettavat kirjastoautopalvelut ovat tärkeitä, sillä ne totuttavat lapset jo varhain kirjastopalveluiden käyttäjiksi. Ikäihmiset on kirjastoautotoiminnassa huomioitu esimerkiksi palvelutaloille sijoitettavilla pysäkeillä ja kirjastoautoihin asennettavilla invahisseillä. Kirjastoautot tekevät myös kotipalvelua ja autotoiminta on joissakin tapauksissa yhdistetty koti- ja laitospalveluihin.

Kirjastoautot tukevat kirjastopalveluiden tasavertaista saatavuutta viemällä palveluita sinne, missä kuntalaiset ovat kiinteiden kirjastopalveluiden ulottumattomissa. Kirjastoauto on joustava palvelumuoto, joka pystyy reagoimaan kohtalaisen nopeasti alueellisiin tarpeisiin. Ihmisten riippuvuus lähelle tulevista palveluista on kuitenkin vähentynyt. Talouden ongelmat voivat ohjata säästötoimenpiteitä kirjastoautojen kaltaisiin, hieman vanhanaikaisina pidettyihin peruspalveluihin. Pysyäkseen relevantteina, kirjastoautot voivat etsiä uusia tai syventää vanhoja yhteistyömuotoja, sekä kohdistaa palvelujaan voimakkaammin erilaisille käyttäjäryhmille. Lisäksi voidaan panostaa oheistoiminnan ja perustoimintojen kehittämiseen sekä uuden teknologian ja innovaatioiden soveltamiseen kirjastoautopalveluissa. Kirjastoautotoimintaa tulee tehdä myös näkyväksi, jotta sen merkitys osana kirjastopalveluita ei unohtuisi.

Kiinteät kirjastot tehostavat perustoimintaansa automaatiolla ja verkkopalveluilla, sekä valmistautuvat lukemisen tapojen muutoksiin ja uusiin medioihin ja formaatteihin, sekä panostavat viihtyvyyteen, ajanviettomahdollisuuksiin ja kirjastotilojen hyötykäyttöön. Kirjastoautot sen sijaan keskittyvät perinteiseen ja asiakasläheiseen lainaustoimintaan.

Kirjastoautoja kahlitsevat niiden toiminnalliset lainalaisuudet, kuten rajoitetut tilat ja tiukat aikataulut. Muun muassa näiden seikkojen vuoksi kirjastoautolla voi olla vaikeuksia sopeutua kirjaston käytön mahdollisiin muutoksiin. Näistä lähtökohdista on hyvä edetä tarkastelemaan kirjastoautotoiminnan kehittämisen mahdollisuuksia.

## 3 Tutkimusasetelma, -menetelmät ja -aineistot

### 3.1 Tutkimuskohde ja tutkimuskysymykset

Tutkimuksen kohteena ovat kotimainen kirjastoautotoiminta ja sen keskeiset toimijat. Valinta perustuu siihen, että tarkasteltaessa nykymuotoisen kirjastoautotoiminnan kehittämismahdollisuuksia, avainasemassa ovat toiminnasta vastaavat tahot. Heillä on ensikäden kokemus ja näkemys siitä, millaisia mahdollisuuksia nykymuotoisella kirjastoautotoiminnalla on. Tutkimuksen kohteena ovat siis kirjastoautotoimijat eli kirjastoautotoimintaa harjoittavien kuntien kirjastoautojen työntekijät ja kirjastoautokuntien kirjastotoimen johtajat.

Tutkimuksen tavoitteena on tarkastella kirjastoautotoimijoiden näkemyksiä nykymuotoisesta kirjastoautotoiminnasta ja sen tulevaisuudesta. Aihetta lähestytään tarkastelemalla kirjastoautotoiminnan nykytilaa eli kuntien kirjastoautojen palvelutoiminnan painotuksia, asiakaskuntia ja erityispiirteitä eri kunnissa. Tämän lisäksi tarkastellaan nykymuotoisen kirjastoautotoiminnan ongelmia ja uhkakuvia. Olennaista on myös selvittää miten kirjastoautotoimintaa on pyritty kehittämään. Apuna aineiston tarkastelussa hyödynnetään tilastollista kuntaryhmittelyä. Tutkimuksen johtoajatuksena on oletus, että kirjastoautojen alueellinen toimintaympäristö vaikuttaa sekä kirjastoautojen toimintaedellytyksiin että siihen, miten ja mihin suuntaan kunnan kirjastoautotoimintaa on mahdollista ja tarkoituksenmukaista kehittää.

Ensimmäiset tutkimuskysymykset on muotoiltu seuraavalla tavalla:

1. Millaisia ovat kirjastoautotoiminnan tämän hetkiset painotukset eri kuntatyypeissä?
2. Miten ja mihin suuntaan kirjastoautotoimijat näkevät mahdolliseksi kehittää alan palveluja?

Yhden mahdollisen kehityslinjan kirjastoautotoiminnalle tarjoaa Espoossa toteutettu lastenkirjastoautohanke. Tutkimuksen toisena tavoitteena on selvittää millainen on Espoon lastenkirjastoautohankkeen tarjoama uusi kirjastoautokonsepti ja miten se soveltuu

kirjastoautoalan ja kuntien kirjastoautotoiminnan kehittämiseen muissa kunnissa. Kolmas tutkimuskysymys on muotoiltu seuraavalla tavalla:

3. Miten Espoon kokeilema kirjastoautokonsepti soveltuu kirjastoautotoimijoiden mielestä alan kehittämisen suunnaksi?

## **3.2 Tutkimusaineistot**

### **3.2.1 Kysely kuntien kirjastoautojen työntekijöille ja kirjastotoimen johtajille**

Tutkimukset on ollut tapana sijoittaa kahteen metodologiseen traditioon, kvalitatiiviseen ja kvantitatiiviseen. Lomaketutkimuksen eli valmiiden lomakkeiden ja strukturoitujen vastausvaihtoehtojen käyttö liitetään yleisesti määrälliseen tutkimukseen kun taas haastattelututkimus laadulliseen tutkimukseen. Laadullisessa tutkimuksessa pyritään yleensä sellaisiin aineistonkeruun tapoihin, joissa tutkittavien näkökulma ja ääni tulevat kuuluviin. Tämä tutkimus on luonteeltaan laadullinen ja pyrkii niin ikään nostamaan esille kirjastoautoalan toimijoiden käsityksiä ja mielipiteitä. Aineistonkeruun menetelmäksi valikoitui kuitenkin lomaketutkimus, joka toteutettiin Eduix Oy:n E-lomake ohjelmalla. Valinnan taustalla oli pyrkimys mahdollisimman taloudelliseen keinoon kerätä vastauksia kohtalaisen suurelta ja maantieteellisesti hajanaiselta perusjoukolta.

Tutkimuksen perusjoukon muodostaa kaikki kirjastotoimintaa harjoittavien kuntien kirjastoautojen työntekijät sekä kirjastotoimen johtajat. Tutkimus on luonteeltaan kokonaistutkimuksen kaltainen, sikäli että valikoidun otoksen sijaan tutkittavaksi valittiin kaikki perusjoukon jäsenet eli kirjastoautotoimijat. Perusjoukon tavoittamiseksi selvitin Suomen yleisten kirjastojen tilastoista kaikki kunnat, joilla oli kirjastoauto. Tilaston perusteella vuonna 2011 Suomessa oli kaikkiaan 153 kirjastoautoa 129 kunnassa. Selvitin kuntien kirjastotoimenjohtajien ja kuntien kirjastoautojen ja/tai kirjastoautojen työntekijöiden sähköpostiosoitteet, sikäli kun ne olivat saatavissa. Hyvän vastausprosentin takaamiseksi kysely toimitettiin suoraan kaikille sähköpostitse tavoitettavissa oleville perusjoukon jäsenille.

Kyselylomake (liite 2) laadittiin strukturoidun haastattelun kaltaiseksi, jossa suurin osa kysymyksistä oli avoimia kysymyksiä. Kyselyn rakenne oli jossain määrin teemoiteltu ja se perustui tutkimuksen tavoitteiden ja tutkimuskysymysten mukaisesti seuraaviin osa-alueisiin: 1) kuntien kirjastoautojen toiminnan piirteiden ja painotusten tarkastelu, 2) kunnan kirjastoautotoiminnan nykytilan ja tulevaisuuden arviointi, 3) kunnan kirjastoautotoiminnan kehittämistarpeiden tarkastelu, sekä 4) Espoon uuden kirjastoautokonseptin arviointi. Kysely sisälsi jonkin verran myös järjestysasteikollisia kysymyksiä, joilla mitattiin vastaajien käsityksiä ja asenteita viisiportaisella asteikolla.

### **3.2.2 Selvitys Espoon kirjastoautokonseptista**

Espoon uuden lastenkirjastoauton ja sen taustalla olevan kirjastoautokonseptin tarkastelu perustui uuden kirjastoauton hankintaprosessin yhteydessä laadittuun hankekuvaukseen: *"Tulevaisuuden kirjastoauto lapsille – iloa ja elämyksiä uudennlaisilla innovaatioilla"* (<http://hankkeet.kirjastot.fi/hanke/tulevaisuuden-kirjastoauto-lapsille-iloa-ja-el%C3%A4myksi%C3%A4-uudennlaisilla-innovaatioilla>, tarkistettu 9.5.2013). Hankekuvauksen perusteella laadin kyselyn (liite 1), jonka lähetin sähköpostitse Espoon hakeutuvien kirjastopalveluiden palvelupäälliköllä. Vastausten pohjalta muodostin käsityksen uuden kirjastoautokonseptin keskeisistä tavoitteista.

Pyrin hankkeen kuvauksen ja saatujen vastausten perusteella tunnistamaan uuden kirjastoautokonseptin keskeiset osa-alueet. Kyselyssä kuntien kirjastoautotoimijoille Espoon hanke kuvailtiin lyhyesti. Vastaavia pyydettiin arvioimaan konseptin osa-alueita viisiportaisella asteikolla sen mukaan, miten tärkeinä he kokivat valitut kirjastoautokonseptin painotukset tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa. Vastausten tueksi vastaajilta kysyttiin vielä erikseen, millaisia ajatuksia Espoon kirjastoautokonsepti heissä herättää heidän kuntansa kirjastoautotoiminnan ja sen kehittämisen näkökulmasta. Lisäksi kysyttiin, kokevatko vastaajat, että konseptia voitaisiin soveltaa heidän kuntansa kirjastoautotoiminnan kehittämisessä.

### 3.3 Aineiston analyysi

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkittavaa ilmiötä pyritään tutkimaan kokonaisvaltaisesti ja kontekstisidonnaisesti (Sarajärvi & Tuomi 2002, 105; tässä Saarinen-Kauppinen & Puusniekka 2006). Tutkimuskäytäntönä laadullinen tutkimus on korostetun joustavaa ja perustuu avoimille tutkimusongelmille. Laadullinen tutkimus korostaa tutkimusta prosessina ja siihen kuuluu menetelmällinen luovuus. Laadullisen tutkimuksen tavoitteena on vastaajien käsitystä tai kokemusta kuvaavan informaation etsiminen. Ajatuksena on selvittää vastaajilta asioita, joista tutkijalla on ehkä vain aavistus (Ronkainen & Karjalainen 2008, 18)

Tutkimusaineiston analyysissa sovellettiin väljänä teoreettisena kehyksenä sisällönanalyysia. Sisällönanalyysi on perusanalyysimenetelmä, jota voidaan soveltaa kaikissa laadullisen tutkimuksen perinteissä. Sisällönanalyysissä pääsääntöisesti tekstimuotoista tai sellaiseksi muunnettua tutkimusaineistoa käsitellään etsimällä siitä yhtäläisyyksiä ja eroja. Sisällönanalyysin tavoitteena on tiivistetty kuvaus tutkittavasta ilmiöstä, joka asettuu laajempaan tutkimuskontekstiin. Sisällönanalyysi on sanallista tutkimusaineiston (tekstin) kuvailua. Sisällönanalyysi on syytä erottaa sisällön erittelystä, joka tarkoittaa aineiston määrällistä analyysia, kuten esimerkiksi sanojen toistumistiheyden laskemista aineistosta. (Sarajärvi & Tuomi 2002, 105; tässä Saarinen-Kauppinen & Puusniekka 2006). Sisällön erittelyä käytettiin tässä lähinnä sisällönanalyysin apuna. Vastauksista laskettiin niissä toistuvia aihealueita, jotta pystyttiin tunnistamaan niistä yleisimmät.

Tämä tutkimus on peruslähtökohdiltaan aineistolähtöinen, sillä se ei perustu teorian tai hypoteesin testaamiseen (Hirsjärvi ym. 2004, 155; tässä Saarinen-Kauppinen & Puusniekka 2006). Puhtaasti aineistolähtöisestä tai induktiivisesta tutkimuksesta ei kuitenkaan ole kysymys, sillä ammatillisten intressien vuoksi tutkimuksen tekoa ohjaavat jossain määrin omat ennakkokäsitykseni sekä henkilökohtainen perehtyneisyys ja edellä ilmiä tuotu suhde tutkittavaan ilmiöön. Tieteellisessä tutkimuksessa havaintojen teko kuitenkin perustuu yleensä johonkin johtoajatukseseen, jonka avulla havainnot kohdistetaan joihinkin tärkeäksi oletettuihin seikkoihin (Grönfors 1982, 33-37; tässä Saarinen-Kauppinen & Puusniekka 2006). Laadullisessa tutkimuksessa tutkijan mielenkiinto, elämäntapa ja

ammatti vaikuttavat näkökulman valintaan, jolloin lähestymistapa määräytyy usein tutkijan omasta historiasta ja käytännön kokemuksista. (Pitkäranta 2010, 118)

### **3.4 Aineiston perustiedot**

#### **3.4.1 Vastausten tilastollinen kuntaryhmitys**

Olen edellä todennut, että kirjastoautot operoivat Suomessa sekä taajamissa että haja-asutusalueilla. Riippuen kunnan alueellisista ominaisuuksista, asukkaiden määrästä ja väestörakenteesta, kirjastoautoilla voidaan olettaa olevan toisistaan poikkeavia painotuksia toiminnassaan ja asiakasryhmissään. Harva asutus ja pitkät välimatkat asettavat kirjastoautotoiminnalle puitteet siinä missä kaupunkiympäristössä toimivalla kirjastoautolla voi puolestaan olla hyvin erilaiset periaatteet ja lähtökohdat toiminnalleen. Kyselytutkimuksen tulosten tarkastelun avuksi olen ottanut käyttöön tilastollisen kuntaryhmittelyn, jotta edellä mainitut kuntien ominaisuuksiin liittyvät erot eivät vääristäisi liiaksi kyselyn tuloksia ja tulisivat selkeämmin esille myös selittävinä tekijöinä.

Tilastollinen kuntaryhmitys on kehitetty kuvaamaan kunnan kaupunkimaisuutta ja se jakaa kunnat taajamaväestön osuuden ja suurimman taajaman väkiluvun perusteella kolmeen kuntatyyppiin: kaupunkimaisiin, taajaan asuttuihin ja maaseutumaisiin kuntiin. Kaupunkimainen kunta on kyseessä, kun kunnan väestöstä 90 % asuu taajamissa tai kunnan suurimman taajaman väkiluku on vähintään 15 000. Taajaan asutuissa kunnissa väestöstä vähintään 60 %, mutta alle 90 % asuu taajamissa ja suurimman taajaman väkiluku on vähintään 4000, mutta alle 15 000. Maaseutumaisessa kunnassa alle 60 % väestöstä asuu taajamissa ja suurimman taajaman väkiluku on alle 15 000. Myös kunnat joiden väestöstä vähintään 60 %, mutta alle 90 % asuu taajamissa ja suurimman taajaman väkiluku on alle 4000, luokitellaan maaseutumaisiksi kunniksi. (Tilastokeskus).

Kyselyyn tuli vastauksia kaikkiaan 86 kirjastoautokunnasta. Näistä 37 oli kaupunkimaisia kuntia (66 vastaajaa), 26 taajaan asuttuja kuntia (32 vastaajaa) ja 23 maaseutumaisia kuntia (29 vastaajaa). Tilastollinen ryhmittely ei ole täydellinen väline alueellisten erojen esiin nostamiseksi. Osa kuntien kirjastoautoista on seudullisessa tai kuntien yhteisessä käytössä, jolloin esimerkiksi yhden kunnan tai kaupungin kirjastoauto kiertää

maantieteellisiltä ja väestöllisiltä ominaisuuksiltaan toisistaan poikkeavien kuntien alueella. En ole ottanut huomioon kaikkia seutukirjastoautojen kuntia tai kuntia, joissa kirjastoautotoiminta on kuntien yhteistä. Nähdäkseni kokonaiskuva kirjastoautotoiminnasta kuntatyypeittäin välittyy kuitenkin tällä tarkastelutarkkuudella.

### **3.4.2 Vastaajat**

Vastauksia kyselyyn kertyi kaikkiaan 127 kappaletta. Vastaajien määrää kunnittain ei rajoitettu, joten vastaajia yhdestä kunnasta kertyi vaihtelevasti yhdestä viiteen.

Vastaajista 43 toimi kuntansa kirjastotoimen johtajina, mutta heidän nimikkeissään sekä tehtävien laajuudessa ja sisällössä oli merkittäviä eroja. Suurin osa toimi kirjastotoimenjohtajan tai kirjastopalvelujohtajan nimikkeellä. Osa johtajista vastasi myös kuntansa kulttuuripalveluista. Asukasluvultaan pienemmissä kunnissa kirjastotoimen johtajat ovat usein kirjastonjohtajan nimikkeellä, mutta mukaan mahtui myös yksi informaattikko. Pienemmissä kunnissa johtajan tehtäviin saattoi kuulua myös asiakaspalvelutyö.

Kirjastoautonkuljettajan nimikkeellä toimi 11 vastaajaa ja yksi kuljettajista toimi myös osa-aikaisesti kirjastoapulaisena. Vastaajissa oli myös yksi kirjastosihteerin ja yksi kokopäiväinen kirjastoapulainen, joiden tehtäviin kuuluvat lähinnä lainaaminen ja aineiston käsittely. Kirjastovirkailija-kuljettajan, kirjastoautovirkailijan tai vastaavan yhdistelmänimikkeen alla toimi 33 vastaajaa. Kirjastovirkailijan nimikkeellä toimi 14 vastaajaa, mutta suuri osa heistä oli kokopäiväisesti tai ainakin osa-aikaisesti kuljettajan tehtävissä. Tehtäväkuvailun perusteella suurin osa vastanneista virkailijoista toimii perustehtävissä eli asiakaspalvelussa ja kokoelmatyössä. Osa kirjastovirkailijoista kuitenkin ilmoitti vastaavansa kuntansa kirjastoautotoiminnasta. Yksi vastaajista toimi myös nimikkeellä erikoiskirjastovirkailija.

Kirjastonhoitajan nimikkeellä toimi 8 vastaajaa. Tähän sisältyy myös erikoiskirjastonhoitajat sekä vastaavat kirjastonhoitajat. He vastaavat tehtäväkuvailujen perusteella usein suunnittelutyöstä, aineistohankinnoista ja kokoelmatyöstä, mutta joissain tapauksissa myös koko kirjastoautotoiminnan organisoimisesta. Kaksi hoitajanimikkeellä olevaa



vastaajaa ilmoittivat toimivansa myös kuljettajina. Kirjastonhoitajaa tyypillisemmin kirjastoauto toiminnan organisoimisesta vastaavat osastonjohtajat, palvelupäälliköt tai kirjastonjohtajat. Heitä vastaajista oli 16 ja he toimivat tyypillisesti suuremmissa kaupungeissa. Etenkin suuremmissa toimintayksiköissä heidän tehtäviinsä kuuluvat myös esimiestehtävät ja he saattavat vastata kirjastoautojen lisäksi yhdestä tai useammasta lähikirjastosta tai kirjaston koti- ja laitospalveluista.

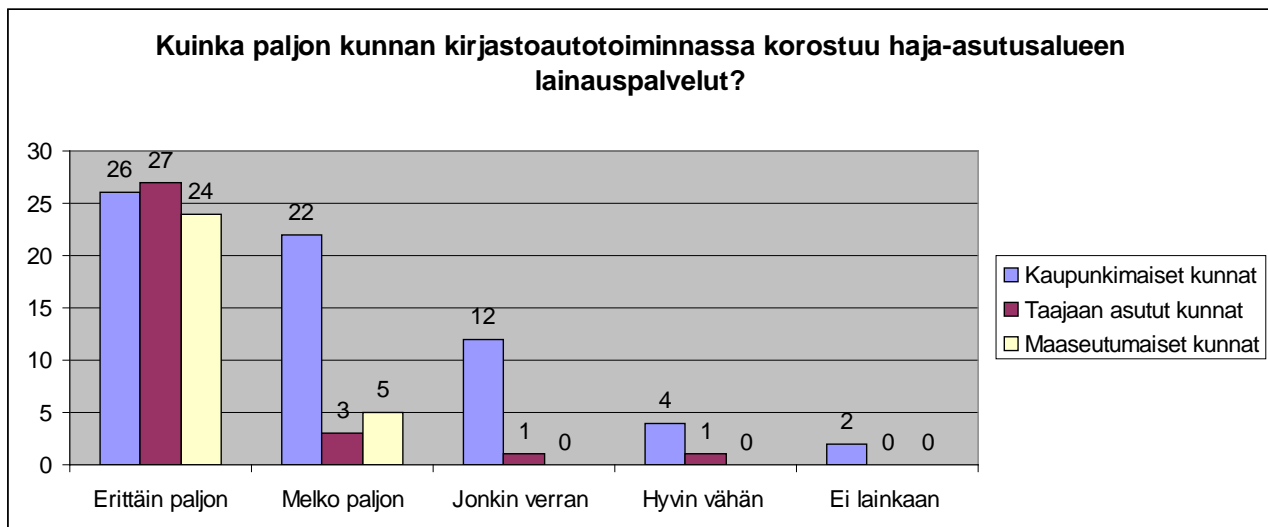
Tutkimustulosten käsittelyn kannalta olisi hyödyllistä tai ainakin mielenkiintoista eritellä vastauksia myös vastaajien tehtävien mukaan. Nimikkeiden ja tehtävänkuvauksien tarkastelu kuitenkin osoitti että vastaajia on lopulta vaikea kategorisoida yksiselitteisesti kirjastoautonkuljettajiksi, kirjastovirkailijoiksi, kirjastonhoitajiksi tai kirjastonjohtajiksi. Vastaajien lähempi tarkastelu lähinnä osoittaa sen, että kirjastoautotehtävissä nimike ei välttämättä kerro tehtävien sisällöstä tai rajat tehtävien välillä ovat vähintäänkin häilyviä. Pienessä kunnassa lähinnä kuljettajaksi itsensä mieltävä kirjastovirkailija saattaa vastata kuntansa kirjastoauto toiminnasta ja sen kehittämisestä, kun taas isommassa kunnassa toiminnasta ja kehittämisestä vastaa erikseen tehtävään osoitettu johtaja. Isompaa kirjastoautoyksikköä johtava henkilö saattaa vastata myös laajemmasta kokonaisuudesta kun taas toisaalla johtaja saattaa toimia kuljettajan tehtävissä ja asiakaspalvelussa siinä missä osaston kirjastoautonkuljettajakin. Tutkimusprosessissa kävi niin ikään ilmi että kuntien kirjastotoimenjohtajat eivät aina kokeneet olevansa riittävän hyvin perillä kuntansa kirjastoauto toiminnasta vastatakseen sitä koskeviin kysymyksiin. Osa kirjastotoimenjohtajista oli puolestaan hyvin aiheesta perillä ja heillä oli runsaasti näkemyksiä toiminnan suhteen.

## 4 Kyselytutkimuksen tulokset

### 4.1 Kirjastoautojen palveluvertailu kuntatyypeittäin

#### 4.1.1 Haja-asutusalueiden ja kaupunkilähiöiden lainauspalvelut

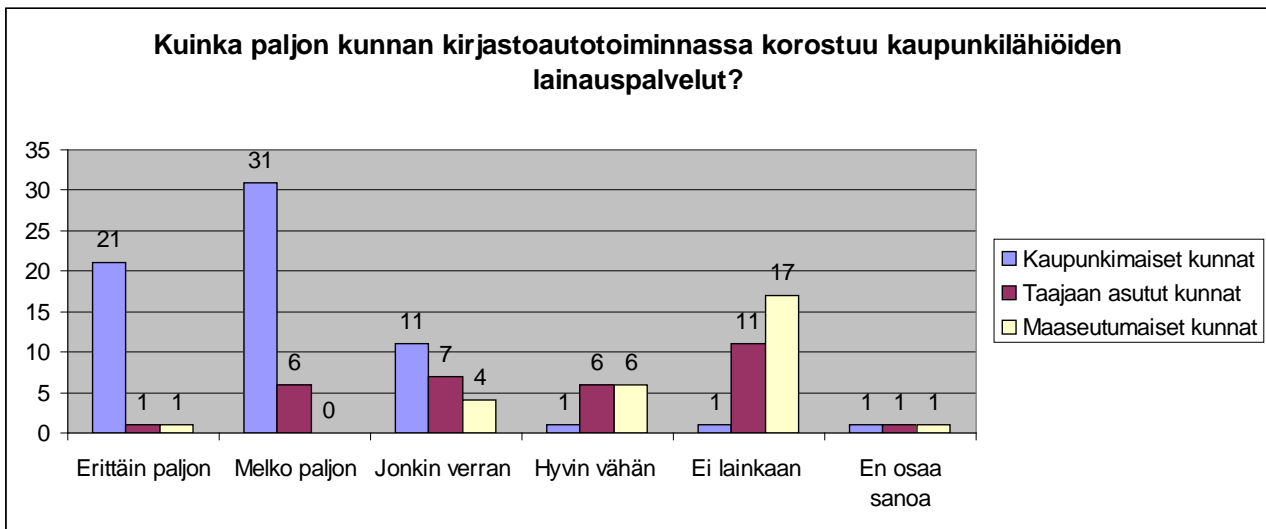
Poimin kyselyä varten joitakin keskeisiä kirjasto- ja kirjastoautopalveluiden osa-alueita, selvittääkseni miten nämä korostuvat kirjastoautojen toiminnassa eri kuntatyypeittäin. Tarkasteltavat osa-alueet ovat haja-asutusalueen ja kaupunkilähiöiden lainauspalvelut, koulujen, päiväkotien ja ikäihmisten lainauspalvelut, tietopalvelu ja asiakaspäätteiden käyttö, sekä tapahtumatoiminta ja oheispalvelut. Vastajia pyydettiin arvioimaan oman kunnan kirjastoautotoiminnan kannalta kutakin osa-alueita viisiportaisella asteikolla sen mukaan, miten he arvioivat niiden korostuvat kunnan kirjastoautotoiminnassa.



**Kuvio 1.** Haja-asutusalueiden lainauspalveluiden korostuminen kirjastoautotoiminnassa

Kun kysymyksessä on haja-asutusalueen lainauspalvelut, on ilmeistä että kirjastoauton toiminnan luonteen vuoksi ne korostuvat kirjastoauton toiminnassa riippumatta siitä onko toimintaympäristönä kaupunkimainen, taajaan asuttu tai maaseutumainen kunta. Huomionarvoinen, joskin odotettu tulos on se, että vain kaupunkimaisissa kunnissa haja-asutusalueen lainauspalveluita ei kirjastoautolla ole välttämättä lainkaan. Haja-

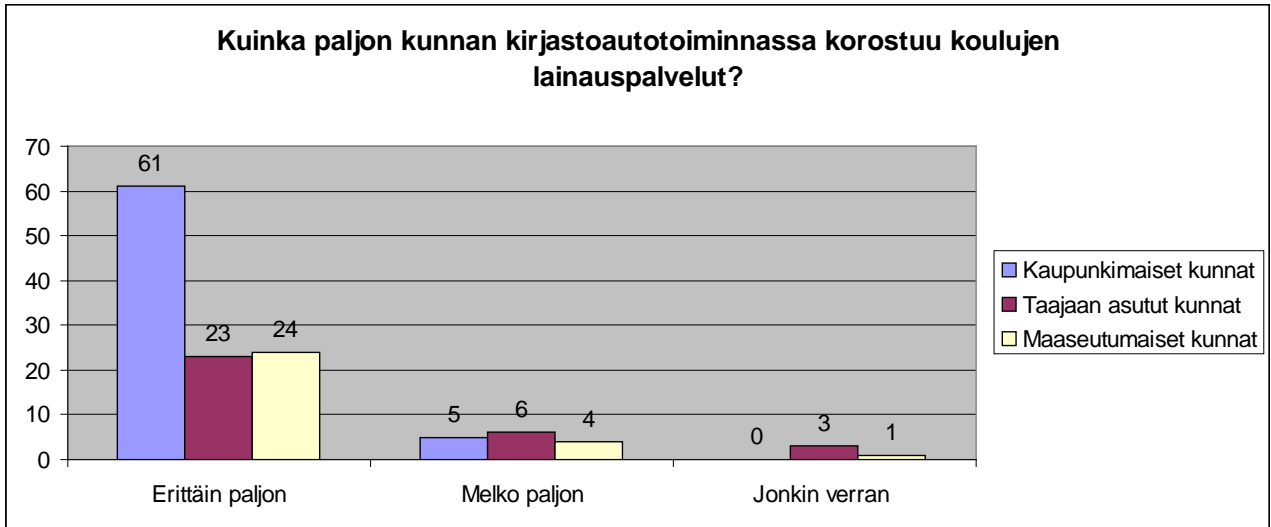
asutusalueiden lainauspalvelut korostuvat erittäin paljon maaseutumaisissa ja taajaan asutuissa kunnissa.



**Kuvio 2.** Kaupunkilähiöiden lainauspalveluiden korostuminen kirjastoautotoiminnassa.

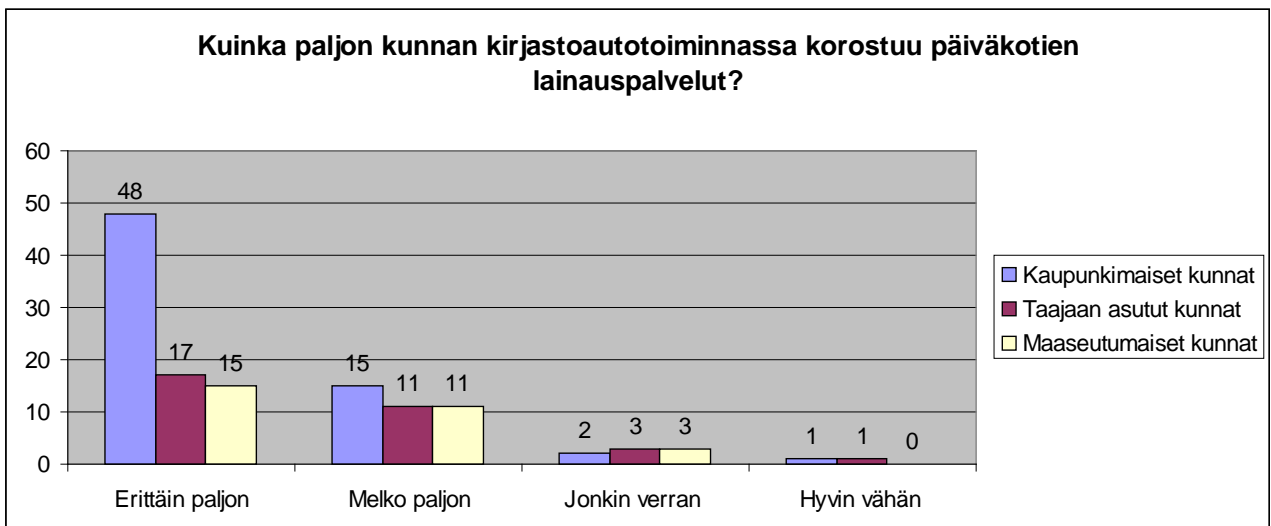
Kun arvioitavana on kaupunkilähiöiden lainauspalvelut, on ymmärrettävää että maaseutumaisissa tai taajaan asutuissa kunnissa ne eivät korostu juuri lainkaan. Kysymyksenasettelu itsessään saattaa sulkea pois kuntia, jotka eivät ole kaupungeja. Molemmista ei-kaupunkimaisesta kuntatypistä löytyy kuitenkin yksi vastaaja, jonka mukaan kaupunkilähiöiden lainauspalvelu korostuu kirjastoauton toiminnassa erittäin paljon. Sikäli jos kysymys muotoiltaisiin toisin, ja tarkastelun kohteena olisi esimerkiksi taajamien asutuskeskittymien lainauspalvelut, ne korostuisivat todennäköisesti enemmän myös taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa.

#### 4.1.2 Koulujen, päiväkotien ja ikäihmisten lainauspalvelut



**Kuvio 3.** Koulujen lainauspalveluiden korostuminen kirjastoautotoiminnassa.

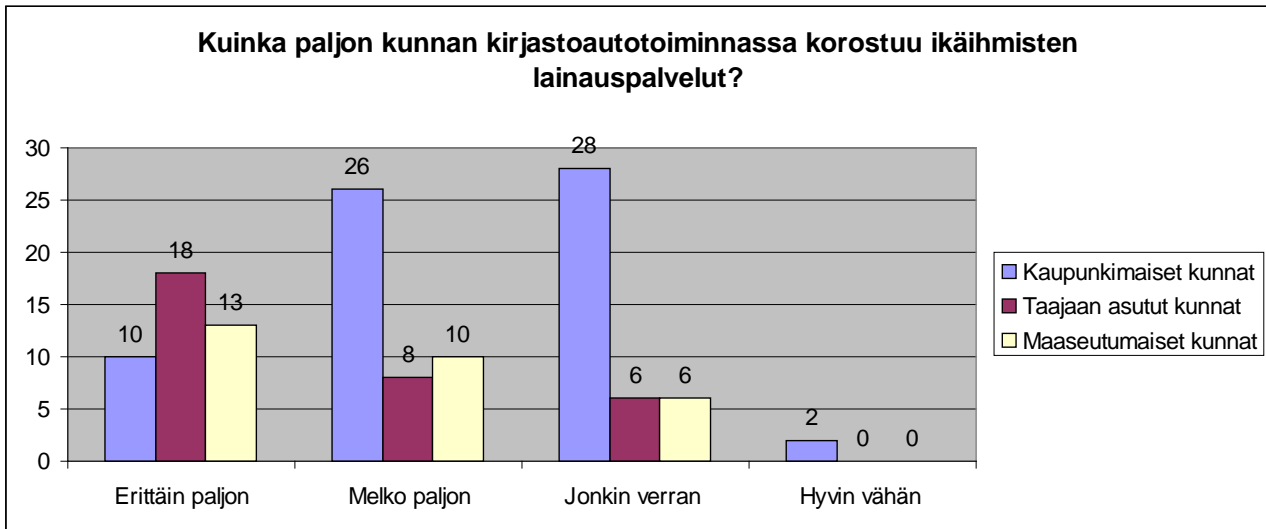
Koulujen lainauspalvelut ovat odotetusti kirjastoautopalveluiden keskeisin toiminta-alue ja niiden arvioidaan määrittävän kunnan kirjastoautotoimintaa kuntatyyppistä riippumatta erittäin paljon tai ainakin melko paljon. Ainoastaan taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa koulujen lainaustoiminta saattaa korostua ainoastaan jonkin verran.



**Kuvio 4.** Päiväkotien lainauspalveluiden korostuminen kirjastoautotoiminnassa.

Päiväkotien lainauspalvelut korostuvat niin ikään kaikkien kuntatyyppien kirjastoautojen toiminnassa, mutta erityisen paljon kaupunkimaisissa kunnissa. Tulosten perusteella

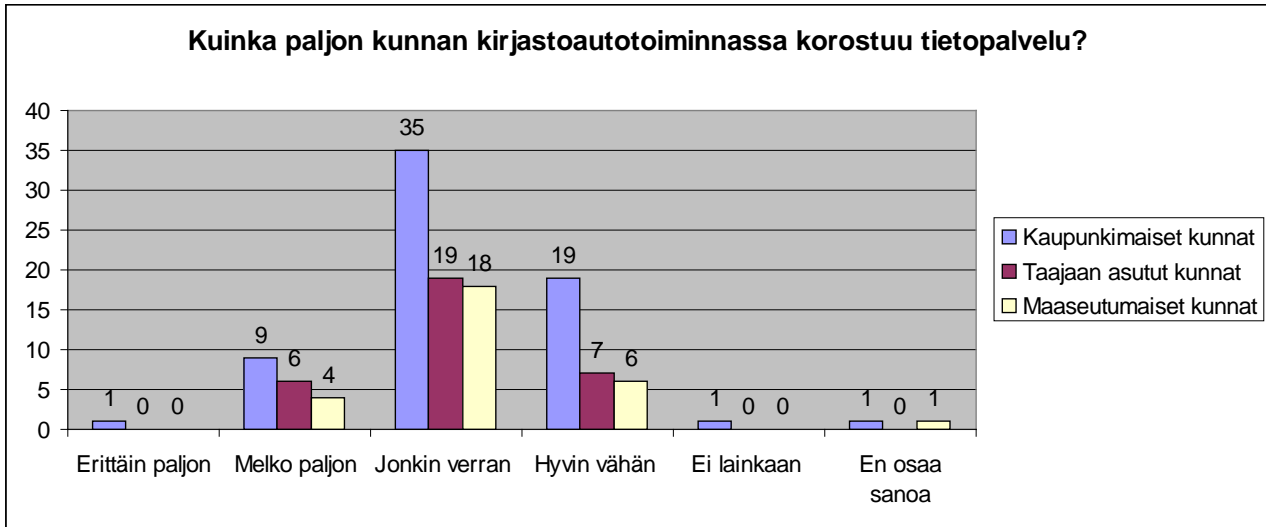
päiväkodit kuuluvat kirjastoautojen asiakaskuntaan kaikkialla Suomessa ja vastaajista vain kaksi arvioivat päiväkotien lainauspalvelua olevan omassa kunnassaan hyvin vähän.



**Kuvio 5.** Ikäihmisten lainauspalveluiden korostuminen kirjastoautotoiminnassa.

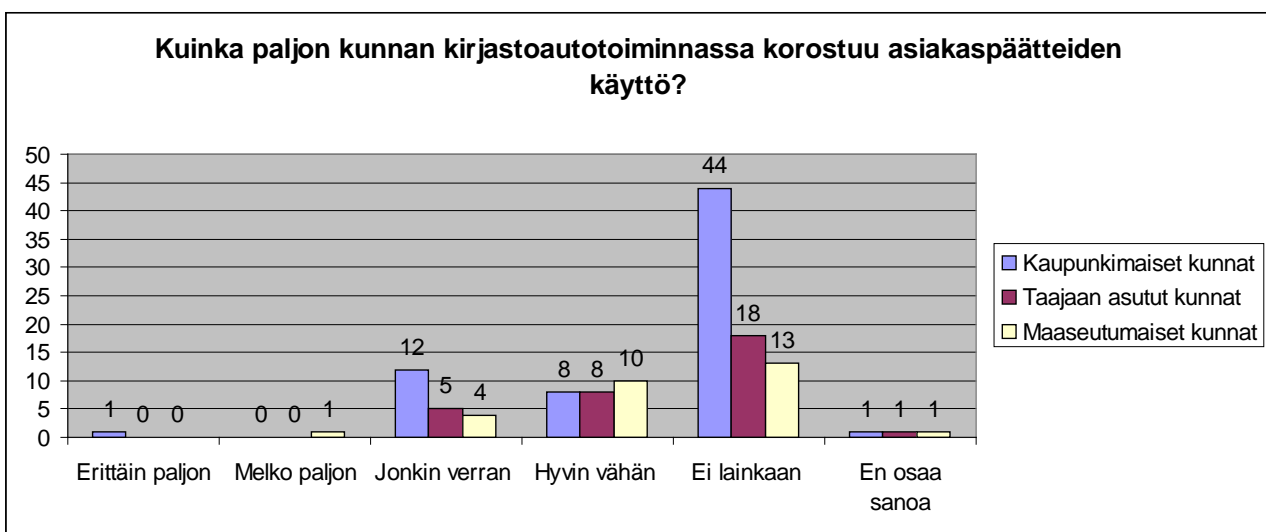
Ikäihmisten lainauspalvelut kuuluvat kaikkien kirjastoautojen toimintaan kuntatyyppistä riippumatta. Huomionarvoista on se, että ikäihmiset korostuvat asiakaskuntana erittäin paljon taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa, kun taas kaupunkimaisissa kunnissa ikäihmisten lainauspalvelu korostuu melko paljon tai vain jonkin verran. Kahden kaupunkimaisen kunnan vastaajan mukaan ikäihmiset korostuvat palvelutoiminnassa vain hyvin vähän. Kysymys jättää avoimeksi sen, mitä ikäihmisten lainauspalvelulla tarkoitetaan. Ikäihmisiä voi olla yksittäisinä asiakkaina tai heille voi olla oma pysäkkinsä esimerkiksi palvelutalon luona. Ikäihmisten palvelua voi olla myös kirjastoauton harjoittama kotipalvelun tapainen toimintamuoto.

### 4.1.3 Tietopalvelu ja asiakaspäätteiden käyttö



**Kuvio 6.** Tietopalvelun korostuminen kirjastoautotoiminnassa.

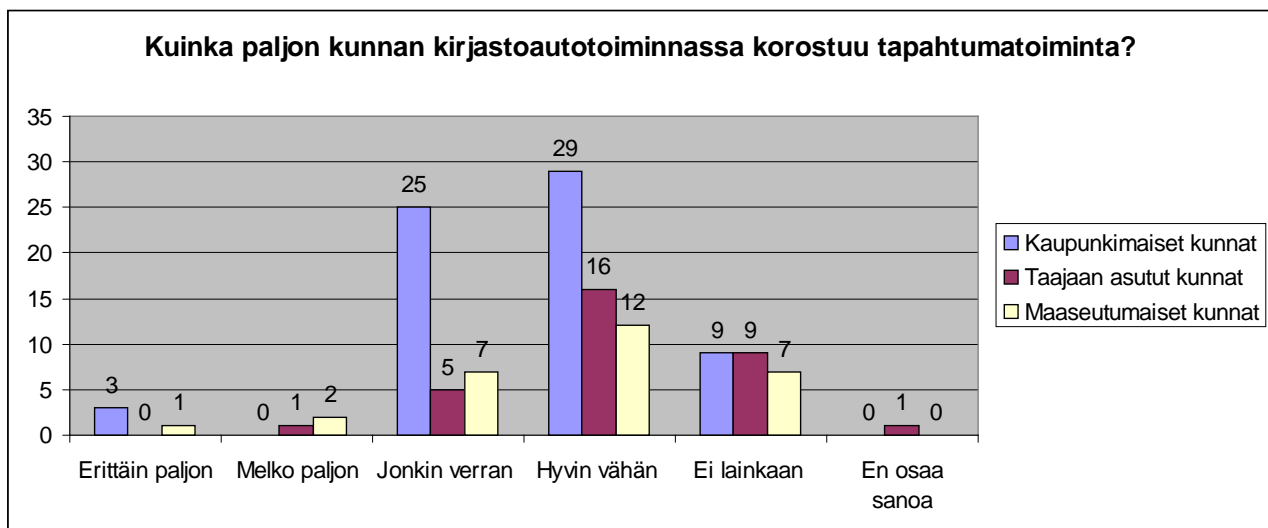
Tietopalvelun rooli kirjastoautotoiminnassa osoittautuu vähäiseksi kuntatyyppistä riippumatta. Tietopalvelun arvioidaan korostuvan erittäin paljon ainoastaan yhdessä kaupunkimaisessa kunnassa. Pääasiassa tietopalvelun nähdään korostuvan kirjastoautotoiminnassa korkeintaan melko paljon, mutta pääasiassa vain jonkin verran tai hyvin vähän. Yhdessä kaupunkimaisessa kunnassa tietopalvelun ei katsota korostuvan lainkaan.



**Kuvio 7.** Asiakaspäätteiden käytön korostuminen kirjastoautotoiminnassa.

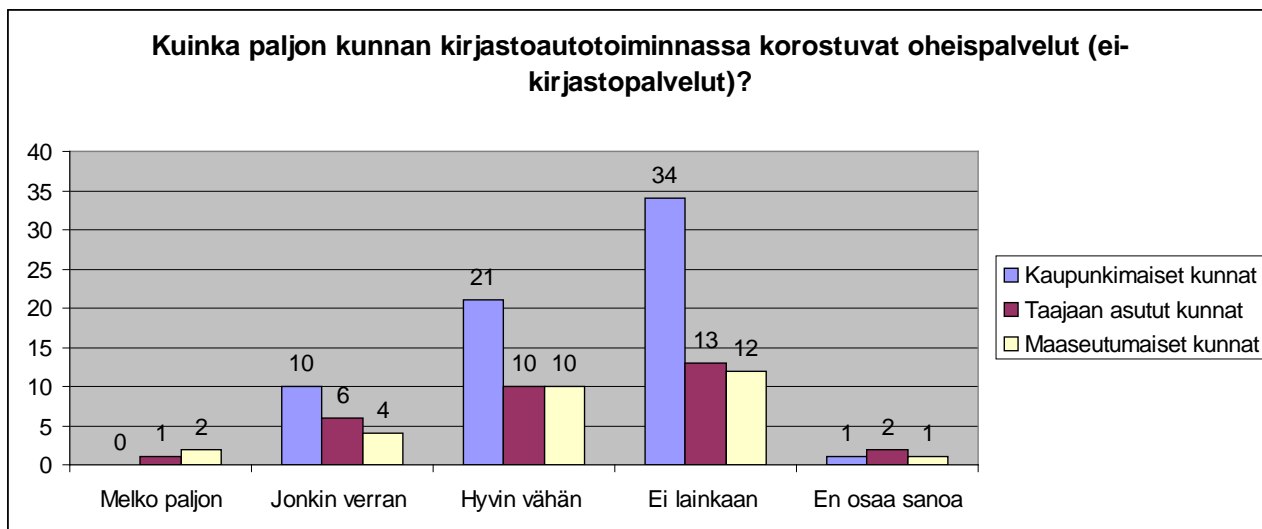
Asiakaspäätteitä ei ole läheskään kaikissa kirjastoautoissa. Tämä selittää ainakin osittain sen, että suurin osa vastaajista kuntatyyppistä riippumatta katsoo, ettei asiakaspäätteiden käyttö korostu kunnan kirjastoautotoiminnassa lainkaan. Tässä tutkimuksessa ei käy ilmi se, kuinka tyypillinen varuste asiakaspäätte on kirjastoautossa. Tulosten perusteella nekin kunnat, joiden autosta asiakaspäätte löytyy, sen käyttö korostuu toiminnassa vain jonkin verran tai hyvin vähän. Vain yhdessä kaupunkimaisen kunnan vastauksessa asiakaspäätteiden käytön arvioidaan korostuvan erittäin paljon ja yhdessä maaseutumaisessa kunnassa puolestaan melko paljon.

#### 4.1.4 Tapahtumatoiminta ja oheispalvelut



**Kuvio 8.** Tapahtumatoiminnan korostuminen kirjastoautotoiminnassa.

Tapahtumatoiminta eli kirjastoauton erilaisiin yleisötapahtumiin osallistuminen ei korostu kirjastoautotoiminnassa mitenkään erityisen paljon. Kuntatyyppistä riippumatta yllättävän moni ilmoittaa, ettei tapahtumatoimintaa ole kirjastoauton toiminnassa lainkaan, vaikka sen voisi olettaa olevan varsin tyypillinen toimintamuoto kirjastoautolle. Suurin osa vastaajista arvioi tapahtumatoiminnan korostuvan hyvin vähän tai jonkin verran. Kaupunkimaisissa kunnissa tapahtumatoiminta korostuu kuitenkin jonkin verran enemmän ja erittäin paljon tapahtumatoimintaa on kolmen kaupunkimaisen kunnan vastaajan mukaan. Huomionarvoista on myös se että myös yksittäiset taajaan asuttujen ja maaseutumaisten kuntien vastaajat arvioivat tapahtumatoimintaa olevan melko paljon tai jopa erittäin paljon.



**Kuvio 9.** Oheispalveluiden korostuminen kirjastoautotoiminnassa.

Kun tarkasteltavana ovat kirjastoautossa tarjottavat oheispalvelut eli kirjastopalveluihin liittymättömät palvelut, käy ilmi että suurimmassa osassa kirjastoautokunnista sellaisia ei ole. Oheispalvelut korostuvat kuitenkin yhdessä taajaan asutussa ja kahdessa maaseutumaisessa kunnassa melko paljon. Oheispalvelut onkin helppo mieltää pääasiassa maaseudun palveluiksi. Vastausten perusteella kaupunkimaisten kuntien kirjastoautoissa oheispalveluita on kuitenkin hyvin vähän tai jonkin verran.

#### 4.1.5 Kirjastoautopalvelun käyttäjät

Vastaajilta kysyttiin, mitkä ovat keskeisimmät kirjastoautopalvelun käyttäjäryhmät kunnassa. Kaikkien kuntatyyppien osalta vastaukset olivat hyvin johdettavissa edellä olevien kaavioiden pohjalta.

Kaupunkimaisten kuntien kirjastoautojen käyttäjäryhmät:

1. Koulut / koululaiset
2. Päiväkodit
3. Lapset ja lapsiperheet
4. Ikäihmiset / eläkeläiset / palvelutalot
5. Haja-asutusalueen asukkaat



Edellä on listattu viisi tyypillisintä kirjastoautojen käyttäjäryhmää kaupunkimaisissa kunnissa sen perusteella, kuinka usein ne toistuivat vastauksissa. Monet vastaajista täsmensivät, että kaupungeissa asiakkaina on erityisesti nuoria perheitä, joissa on päiväkotikäisiä lapsia. Ikäihmisiä oli asiakkaina sekä normaaleilla iltapysäkeillä että palvelutalojen pysäkeillä. Kaupunkien kirjastoautot palvelevat uusia ja etäällä kirjastopalveluista olevia asuntoalueita. Asuntoalueiden tai kaupunkilähiöiden asiakkaiden demografisia ominaisuuksia ei vastauksissa eritelty kovinkaan tarkasti, mutta monet vastaajista täsmensivät että asuntoalueilla asiakkaat ovat kaikenikäisiä. Yksittäisinä kaupunkimaisten kuntien kirjastoautojen käyttäjäryhminä mainittiin myös nuoret, keski-ikäiset, yli 50-vuotiaat naiset, vuorotyöläiset, työttömät, kerhot, sairaalat ja muut laitokset.

Taajaan asuttujen kuntien kirjastoautojen käyttäjäryhmät:

1. Koulut / koululaiset
2. Päiväkodit
3. Ikäihmiset / eläkeläiset
4. Haja-asutusalueiden asukkaat
5. Lapset ja lapsiperheet

Taajaan asuttujen kuntien kirjastoautojen keskeisimmän käyttäjäryhmän muodostaa kaupunkimaisten kuntien tapaan alakoululaiset. Vastauksissa korostuu, että taajaan asutuissa kunnissa kirjastoautojen asiakkaina ovat erityisesti haja-asutusalueilla sijaitsevat kyläkoulut. Toisin kuin kaupunkimaisten kuntien kohdalla, lapsiperheet mainitaan erikseen keskeisenä käyttäjäryhmänä vain kerran ja ikäihmisiin asiakasryhmänä viitataan vastauksissa useammin kuin lapsiasiakkaisiin. Eräässä vastauksessa kunnan kirjastoauton keskeisimmän käyttäjäryhmän ikähaarukan arvioidaan olevan alle 15-vuotiaat ja yli 45-vuotiaat. Eräs vastaajista myös kyseenalaistaa kysymyksen "keskeisimmästä" käyttäjäryhmästä, sillä hän kokee että kaikkien ryhmien tulisi olla toiminnassa keskeisiä.

Maaseutumaisten kuntien kirjastoautojen käyttäjäryhmät:

1. Koulut / koululaiset
2. Ikäihmiset / eläkeläiset
3. Lapset ja lapsiperheet

#### 4. Päiväkodit

#### 5. Haja-asutusalueiden asukkaat

Maaseutumaisissa kunnissa kirjastoautopalveluiden keskeisimpänä käyttäjäryhmänä korostuvat myös koulut, kyläkoulut ja alakoululaiset. Ikäihmiset mainitaan hieman useammin vastauksissa kuin lapsiperheet, mutta yleisesti lapsiasiakkaisiin viitataan vastauksissa usein. Haja-asutusalueiden asukkaiden osalta moni vastaaja korostaa kunnan kirjastoauton palvelevan "autottomia kyläläisiä", mikä on tärkeää pitkien välimatkojen vuoksi. Muutama vastaaja viittaa yleisesti kaikkiin ikäryhmiin kirjastoautojen käyttäjinä ja eräs vastaajista määrittelee heidän ikähaarukaksi "0.5 - 90 vuotta".

#### **4.1.6 Koulujen kirjastoautopalvelut**

Koulut ja erityisesti alakoululaiset korostuvat kirjastoautojen keskeisimpänä käyttäjäryhmänä kaikissa kuntatyypeissä. Vastaajilta kysyttiin onko kunnan kirjastoautolla laajennettua koulukirjastopalvelua, jolla viitataan lainaustoiminnan ohella kouluille tarjottaviin lisäpalveluihin. Tyypillisimmillään laajennettu palvelu on esimerkiksi tiedonhaun opetusta ja kirjavinkkausta. Kirjastot tarjoavat kouluikäisille myös jossain määrin medialukutaidon opetusta. Tässä tapauksessa laajennetuksi palveluksi luetaan myös kirjaston käytön opetus.

Vastausten perusteella kaupunkimaisissa kunnissa tyypillisimmät koulujen lisäpalvelut ovat kirjaston käytön opetus ja kirjavinkkaus. Ensimmäisen ja toisen luokan oppilaille (sekä jossain määrin esikoululaisille) tarjotaan kirjaston käytön opetusta, joka kirjastoautoympäristössä keskittyy pääasiassa kirjastoautoon tutustumiseen ja siellä asioimisen opastukseen. Kirjavinkkausta harjoitetaan kolmella eri tavalla. Ensinnäkin vinkkausta tehdään satunnaisesti normaalin koulureitin puitteissa, jolloin kyse on todennäköisesti yksittäisistä ja suunnittelemattomista vinkkaustapahtumista. Vain kahdessa vastauksessa käy ilmi että kirjavinkkaus kuuluu kirjastoauton työntekijän tehtäviin, jolloin kyse on jossain määrin suunnitelmallisemmasta vinkkaustoiminnasta. Kolmas ja tyypillisin kirjavinkkauksen muoto kirjastoautossa on vastausten perusteella kirjastoauton ulkopuolisen kirjastohenkilökunnan hyödyntäminen vinkkauksessa. Kirjastoauton mukana reiteillä saattaa kulkea kirjavinkkaukseen erikoistunut työntekijä, kuten

lasten ja nuorten osaston kirjastonhoitaja, informaatikko tai pedagoginen informaatikko. Kaupunkiympäristössä tyypillisempi toimintamuoto on kuitenkin se, etteivät kirjastoautot osallistu vinkkaukseen lainkaan, vaan koululaiset matkustavat kirjastoon vinkkausta varten tai kirjaston työntekijä kiertää itsenäisesti kouluilla vinkkaamassa.

Tiedonhaun opetus ei vastausten perusteella kuulu juurikaan kaupunkien kirjastoautojen palveluihin, edes kirjastoauton ulkopuolisen henkilökunnan välittämänä. Osa vastaajista kuitenkin katsoo että tiedonhaun opetusta tehdään jonkin verran perustoiminnan yhteydessä. Kaupunkimaisissa kunnissa muita esille nousevia koulupalvelumuotoja ovat lukudiplomitoiminta ja lukupakettien toimittaminen opettajille, sekä kirjailijavierailujen järjestäminen. Noin viidesosa kaupunkimaisten kuntien vastaajista toteaa, ettei laajennettua palvelua kouluille tarjota. Vastauksissa esille nousevia syitä tähän ovat rajallinen aika ja ahtaat tilat. Lisäksi koulujen kirjastopalvelut voi olla organisoitu riittävän hyvin pääkirjaston toimesta, jolloin kirjastoautoilla ei ole tarvetta laajentaa palveluitaan. *"Pääkirjastolla paremmat tilat ja ajat, sekä edullinen kuljetussopimus koululaisten kuljettamiseen."*

Taajaan asutuissa kunnissa kouluille tarjottavat lisäpalvelut ovat harvinaisempia. Niitä järjestetään pääasiassa kiinteissä toimipisteissä: *"Itse kirjastoautolla ei ole kyseistä toimintaa, mutta vinkkauksia ja kirjaston käyttöä ja tiedonhaun opetusta tarjotaan kouluille muuten kirjaston kautta"*. Kirjastoauton vinkkauspalvelu näyttyy ryhmävinkkauksen sijaan "lähivinkkauksena" eli satunnaisina ja yksittäisinä vinkkaustapahtumina, sekä pääasiassa kiinteän kirjaston järjestämänä palveluna. Vain yhdessä vastauksessa viitataan auton mukana kulkevaan vinkkaajaan: *"On kirjaston käytön opetusta ja vinkkausta, sen minkä ln-osaston hoitaja ehtii käydä"*. Kirjaston käytön opastusta tehdään uusille asiakkaille eli ensimmäisen luokan oppilaille: *"Ekaluokkalaisille esitellään kirjastoauto ja kirjastoautossa toimiminen silloin kun he saavat kortit"*. Vastaajista osa kertoo opastusten olevan säännöllisiä, mutta jossain määrin ne näyttävät vastauksissa satunnaisempina ja erikseen pyynnöstä tapahtuvina palveluina kuin kaupunkimaisissa kunnissa: *"Silloin tällöin autopalvelun esittelyä kouluilla"*.

Karkeasti ottaen kolmasosa taajaan asuttujen kuntien vastaajista toteaa, ettei laajennettua palvelua kouluille ole: *"Koulupysäkit ovat kuitenkin sen verran lyhytkestoisia ettei sen kummempaan vinkkauksiin tai opetustilaisuuksiin jää aikaa jos pitäisi vielä ehtiä"*

*lainaamaankin. Tässä on kehittämisen varaa." Tilanne koetaan jossain määrin epätasa-arvoisena kunnan koulujen kesken: "Kirjastoauto kohtaa yli 75% kunnan kaikista alakoululaisista mutta muutakuin lainauspalveluja ei saa. Kirjaston läheisyydessä oleva alakoulu saa kaikki palvelut ja opastukset useita kertoja viikossa."*

Maaseutumaisissa kunnissa tilanne näyttäytyy pääpiirteittäin samalta kuin taajaan asutuissa kunnissa. Laajennettua palvelua tarjotaan pääkirjastossa tai kouluilla pääkirjaston henkilökunnan toimesta. Kirjastoautoilla tarjotaan kirjastoauton käytön opastusta säännöllisesti tai tarvittaessa: *"Opetus tapahtuu tarpeen mukaan käyntien ohessa, ei erillisenä palveluna. Vinkkauksia tehdään kouluilla, mutta pääkirjastosta käsin."* Vinkkauspalvelussa kirjastoauton rooli on pääasiassa logistinen: *"Pedagoginen informaattikko kiertää kouluilla, auto hoitaa aineistologistiikan"*. Kouluille kirjastoauton kautta tarjottavien kirjastopalvelujen puute voi johtua myös siitä, ettei kehysorganisaatiossa ole (vielä) tarvittavaa osaamista: *"(..)ehkä sitten kun saamme tänä vuonna palkata lasten- ja nuortenkirjastotyötä tekevän kirjastonhoitajan"*.

#### **4.1.7 Kirjastoautojen oheispalvelut ja toiminnan erityispiirteet**

Vastaajilta kysyttiin tarjotaanko kunnan kirjastoautossa oheispalveluita ja onko kunnan kirjastoautotoiminnassa jotakin erityispiirteitä. Oheispalveluilla viitataan kirjastotoimintaan liittymättömiin palveluihin. Toiminnan erityispiirteiden tarkastelu puolestaan nosti esille vaihtelevia asioita, kuten erilaisia toimintamuotoja ja painotuksia asiakaskunnassa.

80 prosenttia kaupunkimaisten kuntien vastaajista toteaa, ettei kirjastoautolla ole oheispalveluita. Tämä vastaa käsitystä siitä, etteivät oheispalvelut ole erityisen yleisiä etenäkään kaupunkien kirjastoautoissa. Vastauksista käy ilmi vain yksittäisiä oheispalveluita. Kaupunkimaisten kuntien kirjastoautojen oheispalveluita ovat mm. terveysneuvonta ja verenpainemittaus (verenpainemittari asiakkaiden käyttöön). Kirjastoautotoiminnan logistisia ominaisuuksia hyödynnetään postipalveluiden tarjoamisessa (postimerkkien myynti, korttien ja kirjeiden palautus, koulujen/päiväkotien sisäisen postin kuljetus) ja kierrätystoiminnassa (paristojen ja akkujen palautuspiste). Yksi perinteinen oheispalvelu on kirjastoauton toimiminen vaaliautona ennakkoäänestyksissä.

Kirjastoautotoiminnan erityispiirteinä kaupunkimaisissa kunnissa pidetään yleisesti panostusta lapsiasiakkaisiin. Vähintään kahden auton kaupungeissa on käytössä myös erikseen lastenkirjastotoimintaan omistettuja autoja, joiden toiminta keskittyy koulujen ja päiväkotien palveluihin. Toisena asiakasryhmään liittyvänä erityispiirteinä nähdään kotipalvelutoiminnan harjoittaminen eli kirjakassien toimittaminen ikäihmisille. Varsinkin kesäaikana järjestettävä tapahtumatoiminta on myös varsin yleinen toimintamuoto kaupunkimaisissa kunnissa. Erityispiirteinä pidetään myös kunnan kirjastoauton poikkeuksellisen myöhäistä tai laajaa aukioloaikaa. Lisäksi kuntayhteistyön eri muodot ja niihin liittyvät järjestelyt tuovat vastaajien mukaan kaupunkimaisten kuntien kirjastoautotoimintaan erityisiä piirteitä.

Kirjastoautopalveluiden luonne muuttuu jossain määrin siirryttäessä tarkastelemaan taajaan asuttujen kuntien oheispalveluita ja erityispiirteitä. Tästä osoituksena on se, että monet vastaajista nostavat oheispalveluna esiin toiminnan sosiaalipalvelullisen ulottuvuuden: *"Ei varsinaista paperiin kirjattua oheispalvelua, mutta kuljettajan ammattiin kuuluu luonnostaan "psykologina" toimiminen", "(...)kuunnellaan surut ja murheet sekä ilotkin. Usein asiakkaan ainoa ihmiskontakti useaan päivään."* 65 prosenttia taajaan asuttujen kuntien vastaajista toteaa, ettei kirjastoautolla ole "virallisia" oheispalveluita. Kaupunkimaisten kuntien tapaan varsinaisia oheispalveluita ovat esimerkiksi postimerkkien myynti, äänestyspaikkana toimiminen ja omatoiminen verenpaineenmittaus. Lisäksi muutama vastaaja mainitsee oheispalveluna asiakaspäätteen, joka mahdollistaa verkkoasioimisen kirjastoauton asiakkaille.

Taajaan asuttujen kuntien kirjastoautotoiminnan erityispiirteinä korostuvat pitkät välimatkat ja hajanainen asutus, joka luo haasteita toiminnalle. Toisaalta moni vastaaja korostaa erityispiirteinä toiminnan poikkeuksellisen koettua kannattavuutta ja korkeaa käyttöastetta. Erityispiirteinä pidetään myös palvelun myymistä lähikuntaan. Myös taajaan asutuissa kunnissa toiminnalla on kotipalvelumaisia piirteitä: *"(...)joillekin yksittäisille asiakkaille kirjat viedään sisälle asti. Epävirallista "kotipalvelua", ei mainosteta, sovitaan tilanteen mukaan."*

Maaseutumaisten kuntien oheispalvelut ovat yhteneviä taajaan asuttujen ja kaupunkimaisten kuntien kanssa: verenpaineen mittaus, postimerkkien myynti, postin välittäminen, tapahtumiin osallistuminen, ennakoöänestyspaikkana toimiminen ja lainojen

kotiinkuljetukset. Asiakaspääte mainitaan myös maaseudun kirjastoauton oheispalveluna, mutta korostetaan palvelun epävarmuutta heikkojen verkkoyhteyksien vuoksi. Uusina oheispalveluina mainitaan lääkkeiden kuljetukset sekä taidenäyttelytilana toimiminen. Maaseutumaisien kuntien vastaajista 62 prosentin mukaan oheispalveluita ei ole lainkaan.

Maaseutumaisien kuntien kirjastoautotoiminnan erityispiirteissä nousee jonkin verran negatiivisia asioita, kuten resursseihin liittyviä ongelmia. Maaseutu ympäristö voi määrittää toimintaa kuitenkin positiivisella tavalla: "*Kirjastoauton agenda on pitää maaseutu elävänä. Erityispiirteinä voisi pitää myös asiakaskunnan tuntemusta ja heidän tarpeidensa mukaan räätälöityä aineistonvalintaa (ts. monille asiakkaille on valmiit kirjapinot ja aika kuluu autossa lähinnä seurusteluun :):*" Maaseutumaisissa kunnissa kirjastoautopalveluun sisältyy taajaan asuttujen kuntien tapaan voimakas sosiaalinen ulottuvuus: "*Joillekin lainaajille lähes ainoa säännöllinen sosiaalinen kontakti.*"

## **4.2 Kirjastoautotoiminnan nykytila ja tulevaisuudennäkymät**

### **4.2.1 Kirjastoautotoiminnan vahvuudet**

Kirjastoautotoiminnan vahvuuksina on yleensä korostettu kustannustehokkuutta ja joustavuutta. Lähelle hakeutuvan luonteensa vuoksi kirjastoautojen luontainen vahvuus on myös palvelun saavutettavuus. Millaiset asiat nousevat esiin kun kirjastoauton vahvuuksista kysytään kirjastoautojen henkilökunnalta ja kirjastotoimenjohtajilta? Esiin nousevat asiat, joita vastaajat uskovat kirjastoauton asiakaskunnan palvelussa arvostavat. Edellä mainitut perinteiset kirjastoautojen toiminnan luonteeseen liitetyt ominaisuudet eivät tämän vuoksi korostu vastauksissa. Kolme yleisimmin vastauksissa esiintyvää vahvuutta liittyvät kaikki asiakaspalvelun laatuun. Asiakaspalvelun laadun arviointiin sitä tarjoavan henkilökunnan toimesta täytyy kuitenkin suhtautua aina varauksellisesti.

Keskeisimpänä kirjastoautotoiminnan vahvuutena korostuu ammattitaitoinen ja asiantunteva henkilökunta. Huomionarvoista on, että tämä korostuu erityisesti kaupunkimaisten kuntien vahvuutena. Vaikka tutkimuksen perusteella ei voi tehdä päätelmiä kirjastoautohenkilökunnan koulutustasosta, voidaan arvioida että koulutustaso on korkeampi kaupunkimaisten kuntien kirjastoautojen henkilökunnalla. Ehkä tämän

vuoksi ammattitaitoa ei kehuta yhtä herkästi esimerkiksi maaseutumaisten kuntien kohdalla. Ammattitaidolla ja asiantuntemuksella voidaan viitata myös muuhun kuin kirjastoammattilliseen osaamiseen.

Toiseksi vahvuudeksi vastauksissa nousee asiakaspalvelun laatu ja palveluasenne. Tämän kategorian alla olevissa vastauksissa viitataan yleisesti hyvään ja ystävälliseen asiakaspalveluun. Erityisesti taajaan asuttujen ja maaseutumaisten kuntien kirjastotoimenjohtajat kehuvat pitkän työhistorian omaava kirjastoautohenkilökuntaa: *"Kuljettaja ollut töissä yli X v. ja tuntee suurimman osan asiakkaistaan ja omaa hyvät sosiaaliset taidot.", "Parasta ja samalla vahvuus on pitkän kokemuksen omaavan kuljettaja-virkailijan hyvä asiakaspalvelu, joka tuo runsaasti myönteistä huomiota.", "Mahtava pitkäaikainen kirjastovirkailija, joka saa aina varauksettomasti kehuja asiakkailtaan."* Yhtenä vahvuutena vastauksissa nostetaan esille myös henkilökunnan sitoutuminen ja motivaatio: *" Kaikki autolaiset tekevät positiivisella asenteella "niska limassa" hommia auton eteen."*

Kolmanneksi kirjastoautotoiminnan vahvuudeksi nousee henkilökohtainen ja yksilöllinen palvelu. Kirjastoautoissa muodostuvat asiakassuhteet ovat vastaajien näkemyksen mukaan poikkeuksellisen vahvoja ja kirjastoautojen henkilökunta tuntee asiakkaidensa mieltymykset erityisen hyvin. Joustava palvelumuoto mahdollistaa myös asiakkaiden joustavan palvelun. Kirjoja viedään tarvittaessa kotiovelle ja tehdään ylimääräisiä pysähdyksiä asiakkaita varten. Oletettavasti asiakkaiden yksilöllinen huomioiminen on mahdollista, sillä asiakaskunta on kohtalaisen pieni ja asiakkaat ovat uskollisia palvelun käyttäjiä.

Myös perinteiset vahvuudet nousevat vastauksissa esille. Ne ovat kirjastoautopalvelun hyvä saavutettavuus (kattava pysäkkiverkko) ja joustava (nopeasti reagoiva) palvelumuoto. Lisäksi palvelun vahvuudeksi erityisesti kaupunkimaisissa kunnissa nostetaan lastenkirjastotyöhön liittyvä osaaminen.

## 4.2.2 Kirjastoautopalveluiden tarve

Suurin osa vastaajista piti keskeisimpänä perusteluna kirjastoautojen olemassaololle koulujen ja päiväkotien lainauspalveluita. Tämä peruste korostui etenkin kaupunkimaisten kuntien vastauksissa, mikä selittyy koulujen ja päiväkotien määrällä ja niiden korostuneella roolilla kirjastoautopalvelun kohderyhmänä. Kirjastoautot tekevät koulujen omat kirjastot tarpeettomiksi: *"Kouluissa ei juuri koulukirjastoja eikä tarvitakaan koska auto palvelee hyvin."* Kasvavissa kunnissa kirjastoautoilla on jopa vaikeuksia vastata kasvavaan tarpeeseen: *"uusia päiväkoteja tulee kuin sienä sateella", "Uusia kouluja ja päiväkoteja rakennetaan koko aika koska vuotuinen väestönkasvu nopeaa."*

Toinen yleinen peruste vastauksissa oli kunnan maantieteellinen laajuus. Suuret etäisyydet kiinteisiin kirjastoihin edellyttivät vastaajien mukaan myös jatkossa kirjastoautoja, joiden tehtävänä nähtiin kunnan kirjastoverkon täydentäminen: *"Kirjastoautot tuovat palvelut lähelle, kun kirjastoverkko ei yllä joka paikkaan."* Kuntatyyppistä riippumatta myös haja-asutusalueiden palveluiden turvaaminen nähtiin tärkeänä perusteena. Haja-asutusalueiden ja syrjäkylien kirjastopalvelut ovat monin paikoin kirjastoautojen varassa: *"Kirjastoauto on maaseudun haja-asutusalueiden viimeinen palvelu.", "Niin kauan kuin yhdessäkin torpassa on valo, sinne viedään kirjasto."*

Havaittavissa on myös haja-asutusalueiden hiljeneminen asukkaista: *"(kirjastoautopalvelu) ei ole perusteltavissa, kun kylät autioituvat ja kyläkoulut lakkaavat"*. Näin lohduttomana tilanne ei kuitenkaan näyttäydy kaikkialla: *"Haja-asutusalueille on rakennettu uusia taajamia, joihin muuttaa perheitä, kylät eivät autioitu kaikkialla"*. Kirjastoautotoiminnan tarve on siis voimakkaasti sidoksissa kunnan vetovoimaisuuteen. Elinvoimaiset kylät haja-asutusalueilla ja nuorten perheiden asuttamat kaupunkilähiöt nähdäänkin keskeisenä perusteena kirjastoautotoiminnalle: *"Useita vilkkaita keskuksia, joissa ei kiinteää kirjastoa.", "lisääntyvä ihmismäärä lähiöissä ja uusien lähiöiden rakentaminen"*. Väestön ikärakenne nähtiin perusteluna etenkin muuttovoittoisissa kunnissa, joissa lapsiperheiden määrä oli kasvussa: *"Väestö kasvaa nopeasti nimenomaan lapsiperheillä, jotka käyttävät paljon auton palveluita"*, Kaupunkimaisissa ja taajaan asutuissa kunnissa perusteluna nähtiin erityisesti kunnan sisäinen (uudet asuinalueet) ja maantieteellinen (kuntaliitokset) laajeneminen: *"Kunta kasvaa koko ajan, ja uusille asuinalueille kirjastopalvelut tuo auto."*



Etenkin kaupunkimaisten kuntien perusteena kirjastoautopalveluille ja niiden turvaamiselle nähdään kunnan heikko tai puuttuva lähikirjastoverkko. Kirjastoautotoiminnalle on usein luotu suotuisat olosuhteet lähikirjastojen lakkautusten myötä: *"Lähikirjastot on aikanaan lopetettu kirjastoautoa hankittaessa."*, *"Sivukirjastoja lakkautettu viime aikoina joiden asiakkaat siirtyneet auton asiakkaiksi. Myös tulevaisuudessa sivukirjastoja lakkautuslistalla."* Kirjastoautotoiminnalla voi siis olla yhä kasvava rooli, mikäli kunnassa ajaudutaan lakkauttamaan lähikirjastoja: *"Toistaiseksi vielä tiheä kiinteiden kirjastojen verkko, mahdollisesti osa lähikirjastoista tullaan korvaamaan kirjastoautopalveluilla."*

Vastauksissa nousi satunnaisesti esille myös periaatteellisia perusteluita. Kirjastoautot nähtiin välttämättöminä lainmukaisten ja tasapuolisten kirjastopalveluiden turvaamisessa kaikille kuntalaisille. Erityisesti ikäihmisten tai muiden liikuntarajoitteisten katsottiin tarvitsevan lähelle tulevia palveluita ja kirjastoautoilla nähtiin näin olevan myös syrjäytymistä estävä funktio yhteiskunnassa. *"Kirjastoauto tukee osallisuutta ja estää iäkkäiden syrjäytymistä etenkin sivukylillä. Auto takaa kaupungin asukkaiden tasa-arvoisen kirjastopalveluiden saannin."*, *"Kirjastoauto on merkittävä tasa-arvotekijä ja hyvinvoinnin edistäjä ihmisten arjessa."*

Lapsille tarjottavat kirjastopalvelut nähtiin keskeisenä perusteena kirjastoautopalveluiden säilyttämiselle. Erityisesti kaupunkimaisten kuntien vastauksissa nousi esille lasten lukutaidon ja lukuharrastuksen tukeminen sekä lasten kirjastonkäyttöön kannustaminen keskeisinä perusteluina kirjastoautojen säilyttämiselle: *"Erityisesti pienten lasten ja koulun ensimmäisten luokkien oppilaat pääsevät lukuharrastuksen pariin ja vapaasti tutustumaan kirjallisuuteen. Eivät riippuvaisia vanhempien kyydeistä."*, *"Kouluilla ja päiväkodeissa kirjastoauto on helppo tapa tutustuttaa lapset kirjastoon ja sen toimintaan. Sekä tukea lukuharrastusta monipuolisen kokoelman avulla."*, *"jos yhteiskunnassamme on tarkoitus lisätä lasten ja nuorten lukutaitoa niin palvelujen leikkaaminen ei auttaisi asiaa mitenkään"*.

Tilastollisena perusteluna vastauksissa esille nousi myös kirjastoautotoiminnan osoitettu kannattavuus eli hyvät käyttäjä- ja lainauslukemat. Näillä käyttöluvuilla toiminnan jatkamista perusteltiin vain kaupunkimaisissa ja taajaan asutuissa kunnissa. Tilastollisen kannattavuuden lisäksi esille nousi perusteena myös yleinen asiakastyytyväisyys. Itsestään selvyytensä kirjastoautopalvelua ei kuitenkaan pidetä, vaikka peruspalvelu

sinänsä olisi kannattavaa. Eräs vastaaja korostaakin uudistumisen tarvetta: *"Palvelujen tarvetta voi perustella jos palvelumme onnistuvat uudistumaan."*

### 4.2.3 Kirjastoautotoiminnan ongelmat

Koska kirjastoautotoiminnassa on kyse ajoneuvoilla liikkumisesta, arjen ongelmina nousevat herkästi esiin ajoneuvotekniikkaan ja liikennöintiin liittyviä ongelmia. Yleisenä ongelmana vastauksissa esiintyi autojen rikkoontuminen, siitä seuranneet ajojen peruuntumiset ja korkeat huoltokustannukset. Ajo-olosuhteet aiheuttivat toistuvia ongelmia sekä kaupunkialueilla että maaseudulla. Vaikka tämänkaltaiset ongelmat ovat epäilemättä yleisiä ja toiminnalle ominaisia, ne eivät ole tämän tutkimuksen kannalta kovinkaan olennaisia.

Ylivoimaisesti suurimmaksi ongelmaksi sekä kaupunkien että maaseudun kirjastoautotoiminnassa nousi henkilöstöresursseihin liittyvät asiat: henkilöstön riittämättömyys, sijaispula tai rekrytointiongelmat. Henkilöstön riittämättömyys vaikuttaa vastausten perusteella ainakin kahteen keskeiseen asiaan: toiminnan tehokkuuteen ja varmuuteen. Yhden kuljettajan varassa olevat kirjastoautokunnat kärsivät toiminnan tehottomuudesta, sillä autoa voitiin ajaa vain yhdessä vuorossa: *"Jatkuvuus ja toiminnan haavoittuvaisuus yhden virkailijan toimintamallin takia"*. Kuljettajan poissaolo ja sijaisen puuttuminen aiheuttavat ajojen peruuntumisia ja pahimmillaan pitkiä katkoksia palvelussa, mikä tekee palvelusta epävarmaa asiakkaille: *"Kuljettajia on vain yksi, joten sairastapauksen sattuessa ei ole ketään kuka ajaisi. Tämä tietenkin vaikuttaa suoraan asiakkaiden käyttökokemuksiin kun tiedonkulun pettäessä joku seisoo ulkona pakkasessa ja odottaa autoa joka ei tulekaan."* Esille nousi myös se tosiasia, että pätevää henkilökuntaa oli erittäin vaikea löytää tehtävän edellyttämän laajan osaamisen vuoksi: *"pätevän sijaishenkilökunnan (ajava ja kirjastoammatillisesti pätevä samassa persoonassa) puute"*.

Toisen yleisen ongelma-alueen muodostivat työaikaan liittyvät ongelmat. Työaika koettiin usein riittämättömäksi, mikä ilmeni henkilökunnan jatkuvana kiireenä ja esimerkiksi kokoelmatyön puutteina: *"kokoelmatyölle ei ole aina helppo järjestää aikaa kun auto on*

*liikenteessä aamusta iltaan.*" Osa vastaajista koki työpäivät pitkiksi ja uuvuttaviksi. Työaikaongelmat liittyivät elimellisesti henkilöstöresurssien riittämättömyyteen.

Pysäkki- ja reittisuunnittelu nousi monen vastaajan kohdalla keskeisimmäksi arjen ongelmaksi. Asiakaskuntaa tyydyttävän pysäkkiverkoston ja pysäkkiaikojen laatiminen työllisti ja turhautti vastaajia: *"Kaikkia pysäkkiaikoja ei ole mahdollista sovittaa jokaiselle asiakkaalle sopivaksi.", "Vaikea löytää optimaalista pysäkkiverkostoa, autoreiteillä on väistämättä ns. tyhjäkäyntiä ja hyvin vähäasiakkaisia pysäkkejä. Toisaalta ongelmana on myös potentiaalisten asiakkaiden saaminen kirjastoautopalvelun aktiivisiksi käyttäjiksi."* Aikataululliset ongelmat ilmenevät sekä joutokäyntinä että ajan riittämättömytenä Pysäkkiajan riittämättömyys koululaisille on korostuneesti kaupunkimaisten kuntien ongelma: *"(...)Toisaalta koululaisille ja eri kouluille on löydettävä tarpeeksi käyntiaikaa."*

Pysäkkisuunnittelussa nähtiin myös periaatteellisia ongelmia. Kirjastoautopalvelun liikkuvan ja lähelle hakeutuvan luonteen vuoksi sen on katsottu soveltuvan erityisesti haja-asutusalueen palvelemiseen. Suuremmissa asutuskeskuksissa palvelevat autot joutuvat kuitenkin puntaroimaan vähäväkisen haja-asutusalueen palvelemista suhteessa vilkkaisiin asutuskeskittymiin: *"Reittiaikataulun suunnittelussa haasteina ovat haja-asutusalueen hiljaiset pysäkit: tarjotaanko pysäkkiaikaa vain muutamalle asiakkaalle vai perustetaanko pysäkki alueelle, joka on keskustan läheisyydessä mutta jossa kirjastoauto palvelisi isompaa joukkoa. Tasapainottelu näiden välillä on melko vaikeaa."* Maaseudun harvojen pysäkkien palvelemisen sijaan osa toivoo toiminnan keskittämistä sinne missä on palvelulle eniten kysyntää: *"Vähentää turhaa maakunnan kiertämistä ja pyrkiä palvelemaan yhä enemmän sekä paremmin niitä, jotka palvelua haluavat ja tarvitsevat."*

Monet kirjastoautoista ovat nykyään verkkoyhteyksien toimivuuden varassa. Riippuen kirjastojärjestelmästä, ilman verkkoyhteyttä lainaaminen ei onnistu välttämättä lainkaan. Joidenkin kuntien kirjastoautoissa ei puolestaan ole lainkaan toimivaa verkkoyhteyttä. Kehittyneistä tietoliikenneyhteyksistä huolimatta yhteysongelmat ovat yhä tyypillisiä nykyaikaisessa kirjastoautotoiminnassa.

Kirjastoautot kokevat ongelmana myös irrallisuuden kehysorganisaatiosta. Kirjastoautotoimintaa ei välttämättä tunneta kirjasto-organisaatiossa ja vastavuoroisesti kirjastoautojen henkilöstö on vieraantunut kehysorganisaatiosta: *"tietynlainen erillisyyys*

*kaupunginkirjaston muusta arjesta (toimintatapoja ei tunneta tarpeeksi puolin ja toisin)" . Kirjaston johdon välinpitämättömyys kirjastoautotoimintaa kohtaan tai ainakin sellaisiksi tulkitut asenteet vaikuttavat työmotivaatioon: "työjohdon huono arvostus joka heijastuu mm. työntekijöiden jaksamiseen ja sitä kautta koko kirjastoautotoimintaan. Ei enään asiakkaiden jokapäiväinen kiitos jaksa kantaa!"*

#### **4.2.4 Kirjastoautotoiminnan uhat**

Kirjastoautotoiminnan uhkien tarkastelu nosti esille kuntien kirjastoautojen toisistaan poikkeavat olosuhteet, asenneilmastot ja resurssit, mutta samalla myös kirjastoautokuntia yhdistävät huolenaiheet. Talouden epävarmuus yhdisti lähes kaikkia kuntia ja se sai luvan toimia uhkatekijänä myös silloin, kun vastaaja ei muutakaan uhkatekijää pystynyt yksilöimään. Uhkatekijät ovat usein kirjastoautotoiminnan resursseihin tai kuntien väestönrakenteen muutoksiin liittyviä. Myös yleisen kirjaston käyttötapojen muutoksiin tai yleisen kirjaston käytön vähenemiseen liittyviä uhkia pohdittiin vastauksissa.

Kirjastoauton käyttöikään perustuvat syklit näkyvät vastauksissa. Kunnat, joissa kirjastoauto lähestyy käyttöikänsä päätepistettä, huoli tulevasta ilmenee myös vastauksissa: *"Nykyisen kirjastoauton kestävyys; auto on vanha ja on epävarmaa, kuinka kauan sillä voidaan enää ajaa."*, *"Kirjastoauto on vanha, uudesta autosta ei tietoaakaan. Mitään keskusteluja ei käyty uuden auton saamiseksi."* Kunnissa joissa kirjastoauto on uusi tai rahoitus uuteen autoon varmistunut, esille nousi herkemmin muita uhkatekijöitä, jos niitäkään: *"Ei minun tietääkseni. Auto on uusi ja pitäisi kestää 15 vuotta eteenpäin."*, *"Vaikka saamme tänä keväänä uuden auton, henkilöstömäärärahojen riittävyys on aina huolestuttavaa."*

Yleisimmin vastauksissa toistuivatkin edellä mainitun kaltaiset henkilöstöressurssien riittämättömyyteen liittyvät uhat. Henkilöstön riittämättömyys aiheuttaa merkittäviä ongelmia jo nyt monen kunnan kirjastoautojen arjessa ja muodostaa uhan toiminnan jatkuvuudelle. Ikävin tilanne on yhden kuljettajan varassa oleville kirjastoautokunnilla: *"Henkilökuntaa autossa on vain yksi, jos jotain tapahtuu tälle henkilölle auto seisoo."*

Vastausten perusteella kirjastoautotoiminta on vain harvoin turvattu sijaisjärjestelyillä ja lisähenkilökunnan palkkaaminen ei vastaajien mukaan ole tullut kyseeseen. Kun toiminta on yhden henkilön varassa, se tulee yhä riippuvaisemmaksi tuon henkilön työkyvystä ja työvuosista. Yksi keskeinen henkilöstöresursseihin liittyvä uhka onkin kirjastoautohenkilökunnan eläkkeelle siirtyminen. Erityisen huolestuttavaksi tilanteen tekee se, että monessa tapauksessa eläköitymisen myötä avoimeksi tulevat toimet oltiin aikeissa jättää täyttämättä tai ainakin vastaajat näkivät tämän mahdollisena uhkana. Epävarman henkilöstötilanteen arvioitiin vaikuttavan myös toiminnan laatuun: *”Toisen kuljettajan jäädessä eläkkeelle, ei annettu täyttölupaa. Vaikuttaa tietysti auton käyntien tiheyteen ja ehkä pidemmän päälle toiminnan vireyteenkin.”*

Eläköitymiseen liittyvä toinen uhka on rekrytointiongelma eli vaikeus löytää korvaavaa ammattitaitoista henkilökuntaa: *”Henkilöstöä on vähennetty, ja auto alkaa olla vanhanpuoleinen. Uusien pätevien kuljettaja-virkailijoiden rekrytointi saattaa olla vaikeaa.”* Kirjastoautotoiminnasta vastaavan henkilön eläkkeelle siirtymisen pelätään asettavan toiminnan jatkuvuuden vaakalaudalle nykyisessä taloustilanteessa: *”Nykyinen kuljettaja jää eläkkeelle aika lailla yhtä aikaa nykyisen auton kanssa. Aika houkutteleva tilanne?”*,

Rekrytointiongelmat ovat vähintäänkin näköpiirissä monessa kunnassa. Ongelmana ei suinkaan kaikissa tapauksissa ole se, että uutta henkilöä ei voitaisi palkata eläkkeelle jäävän tilalle. Usein ongelmana ovatkin tehtävän pätevyysvaatimukset ja valittavan henkilön sopivuus tehtävään. Realistinen uhakuva on se, että paikkaa ei saada täytettyä, sillä sopivaa henkilöä ei yksinkertaisesti löydetä. Koulutetun henkilön löytäminen tehtävään on vaikeaa: *”Vapautuvan kuljettaja-virkailijan tehtävän täyttäminen on kynnyskysymys: saadaanko pätevä motivoitunut henkilö vai osoitetaanko tehtävään uudelleen koulutuksen kautta alalle huonosti sopiva henkilö.”*, *”Innostuneen, pätevän henkilön/henkilöiden saaminen töihin näillä palkoilla tänne ilmapiiriin saattaa olla haasteellista.”*

Toinen usein vastauksissa toistuva uhka on huoli yleisestä taloustilanteesta ja kuntatalouden heikkenemisestä: *”Jos joku, niin taloudelliset uhat jotka koskevat kaikkia julkisia palveluita”*. Samaa kategoriaan voidaan katsoa kuuluvaksi maininnat kuntien säästötoimenpiteistä ja niukoista taloudellisista resursseista sekä tämän vaikutuksesta kirjastoautotoiminnan jatkuvuuteen: *”Kunnan talous mennyt huonoon tilaan -*

*ensimmäisenä säästöjä kuvitellaan ottavan sieltä missä muutenkin toimitaan hyvin vähin kunnan varoin. Eli kirjastoautotoiminnan lakkauttamisella luullaan säästettävän.”, ”Päättäjillä on kova tarve säästää, jolloin kaikkea toimintaa helposti supistetaan ja jopa lakkautetaan.”* Tiukan talouden vuoksi kirjastoautot ovat puolustuskannalla: *”Kirjastoauton tarve pitää perustella hyvin, jotta resurssit riittävät.”*

Maininnat ajokaluston iästä (*”vanha auto”*) ja esiin nouseva vastaajien epävarmuus uuden auton hankinnasta ovat kytköksissä niin ikään kuntatalouden tilaan. Vastaajat näkivät uhkana sen, että kunnan säästötoimenpiteet kohdentuisivat kirjastoautopalveluihin, jolloin loppuun ajettua autoa ei korvattaisi enää uudella autolla. Aina vastaajat eivät kuitenkaan nähneet säästöjen todennäköisenä seurauksena kirjastoauton lakkauttamista. Sen sijaan leikkaukset resursseista saattavat heikentää palvelun laatua tai laajuutta. Tämä voi olla seurauksena esimerkiksi henkilöstövähennyksillä: *”Kuntatalouden mahdollinen heikkeneminen ja taloudelliset säästöpainheet. Eivät kuitenkaan kirjastolla tule kohdentumaan kirjastoautopalvelun olemassaoloon, mutta ehkä palvelun laajuuteen*

Optimismiakin esiintyy. Osa vastaajista toteaa, ettei uhkia yksinkertaisesti ole näköpiirissä tai kunnan säästötoimenpiteiden ei katsottu uhkaavan kirjastoautotoimintaa. Huomioitavaa on että lähes kaikki näin vastanneet edustivat tilastollisessa kuntatyyppissä kaupunkimaisia kuntia. Ainoastaan yhdessä maaseutumaisessa kunnassa uhkia ei katsottu olevan. Huoli maaseudun autioitumisesta ja kyläkoulujen lakkauttamisesta painoi sen sijaan erityisesti taajaan asuttujen ja maaseutumaisten kuntien vastaajia. Väestön siirtyminen asutuskeskuksiin on kääntänyt haja-asutusalueilla toimivien kirjastoautojen lainaluvut laskuun: *”Mahdollinen uhka saattaisi olla haja-asutusalueiden hiljeneminen”, ”Väki vähenee, maaseudulta muutto taajamiin. Koko kaupungin asukasluku vähenee. Kouluja on lakkautettu.”*

Väestönkehitys nähtiin erityisesti maaseutumaisten kuntien uhkana. Väestönkehitykseen liittyviä uhkia ovat muuttotappiokuntien ikärakenteiden muutokset, kuten kuntalaisten ikääntyminen ja lapsiperheiden väheneminen. Ikääntyvä asiakaskunta vähentää ajan kuluessa väistämättä käyttäjiä kirjastoautoilta: *”Olemme muuttotappiokunta, joten vähenevä asukasluku näkyy myös kirjastoauton käytössä. Väestö ikääntyy.”, ”Väestön muuttaminen pois haja-asutusalueilta keskustaan. Lapsiperheiden väheneminen.”* Ikäihmiset edustavat kirjastoautoille kohtalaiset vakaata asiakaskuntaa. Haja-

asutusalueiden asukkaiden nuorempi polvi ei välttämättä sitoudu samalla tavalla kirjastopalvelun käyttäjäksi. *"Lainaukset laskevat, maaseudulla asuvat nuoret perheet eivät sitoudu aikatauluihin samoin kuin vanhempi väestö."*

Kuntaliitokset nähtiin uhkana sekä liitettävissä kunnissa että emokunnissa. Pienissä kunnissa oli pelkona liitosten aiheuttamat heikennykset kirjastoautopalveluissa. Isojen kuntien huolena oli puolestaan palvelualueen laajeneminen kohtuuttoman suureksi ja uusien asiakkaiden totuttaminen kirjastoauton käyttäjiksi. Kuntaliitokset aiheuttavat epävarmuutta ja niihin liitetään uhkakuvia kovenevista säästötarpeista: *"Kuntaliitosten vaikutusta ei vielä tiedetä kirjastoautotoimintaan", "Kuntaliitoksen myötä kirjastotkin joutuvat säästötalkoisiin. Se on uhka myös kirjastoautotoiminnalle."* Kuntaliitosten vaikutusten ohella uhkana nähdään myös kuntien kykenemättömyys yhteistyöhön. Seudullisessa yhteistyössä nähdään mahdollisuuksia: *"Kunta/seutuyhteistyö turvaisi palveluja mutta sekin kuntien kohdalla horjuvaa, kirjastot kyllä pystyvät yhteistyöhön."*

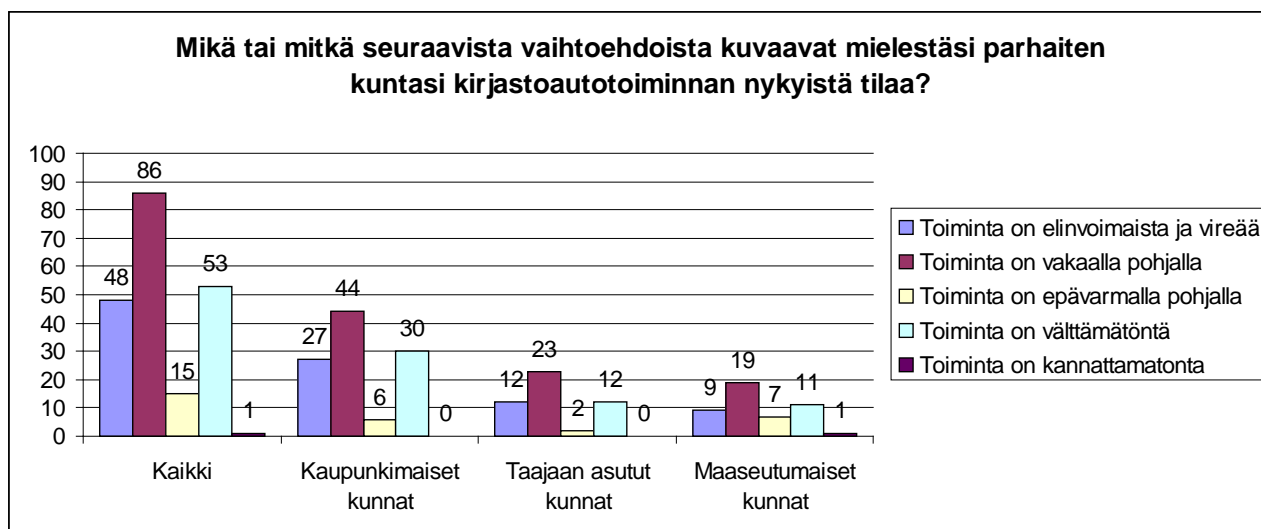
Kuntapolitiikka ja kuntapäätäjien asenteet toistuvat vastauksissa kohtalaisen usein uhkana kirjastoautotoiminnalle. Päätäjien asenteissa nähdään avain kirjastoautotoiminnan resurssien turvaamiseksi. Kuntapolitiikkaa pidetään kuitenkin epävakana nykyisessä taloustilanteessa, mikä aiheuttaa epävarmuutta monessa vastaajassa: *"Rahat ovat investoinneissa mutta silti ne voivat sieltä kadota - kuntapolitiikka epävakaa ja temppuilevaa."* Moni uskoo, ettei kirjastoautoja arvosteta päätäjien keskuudessa ja tämän vuoksi kirjastoautotoiminta ja sen jatkuvuus ovat toistuvasti uhattuina: *"Taloudellinen tilanne ja se, etteivät kaikki valtuutetut arvosta kirjastopalveluja.", "Kirjastoautotoiminnan lakkauttamisen uhka on olemassa joka valtuustokaudella.", "Johdon ja poliitikkojen asenne on se, ettei kirjastoautotoiminta ole tärkeää"*

Vastauksissa nousee esille myös kunnan kirjastopalveluverkon järjestämiseen liittyviä uhkia. Kirjastoautotoiminnan kannalta uhkana nähdään kiinteiden kirjastojen tai yleisesti lähikirjastoverkon hyvä palvelutaso, joka saattaa näivettää kirjastoautopalvelua ja tehdä kirjastoautoista tarpeettomia: *"Kuntaan on tulossa uusi kirjastorakennus ja toivomme, että tämä ei vaikuta kirjastoautomme tulevaisuuteen.", "Lähikirjastojen hyvät ja melko helposti saavutettavat palvelut"*

Yleisen kirjaston käytön väheneminen nähdään uhkana kirjastoautoille siinä missä koko kirjastolaitokselle. Lukemisen väheneminen, lukemisen tapojen muutokset ja kilpailevat vapaa-ajan viettotavat nostetaan esiin muutamissa vastauksissa: ”yleinen lukuharrastuksen väheneminen”, ”Ajankäyttötapojen muutos. Kirjastonkäytön yleinen väheneminen.”, ”Nuorten lukuharrastuksen heikkeneminen vähitellen netin käytön lisääntyessä.”, ”Lapsilla on niin paljon muita harrastuksia”. Uhkana nähdään myös se, ettei edellä mainitun kaltaisiin muutoksiin olla varauduttu ja toimintaa ei olla valmiita uudistamaan kävijöiden toiveiden mukaisesti: ”Jos ei uudisteta, niin toiminta kuihtuu. Joudumme tulevaisuudessa joka tapauksessa tekemään valintoja.”, ”Jos vielä kävijöitä riittää ja uskalletaan uudistaa palveluja, uskon että kirjastoautot ovat vahvoilla.”

#### 4.2.5 Kirjastoautotoiminnan elinvoimaisuus

Vastaajia pyydettiin valitsemaan viidestä tarjotuista vaihtoehdoista yksi tai useampi kunnan kirjastoautotoiminnan tilaa parhaiten luonnehtivista kuvauksista. Kysymyksen tarkoituksena oli muodostaa selkeä ja pelkistetty käsitys siitä, miten vastaajat näkevät kuntansa kirjastoautotoiminnan elinvoimaisuuden.



**Kuvio 10.** Kirjastoautotoiminnan nykytilan kuvailu.

Kaikkien kuntatyyppien vastaajien valitsemat vaihtoehdot asettautuivat lähes samaan järjestykseen. Enemmistö kaikissa kuntatyypeissä näki kuntansa kirjastoautotoiminnan olevan vakaalla pohjalla. Vaihtoehto voidaan tulkita siten, että toiminta on vakaata



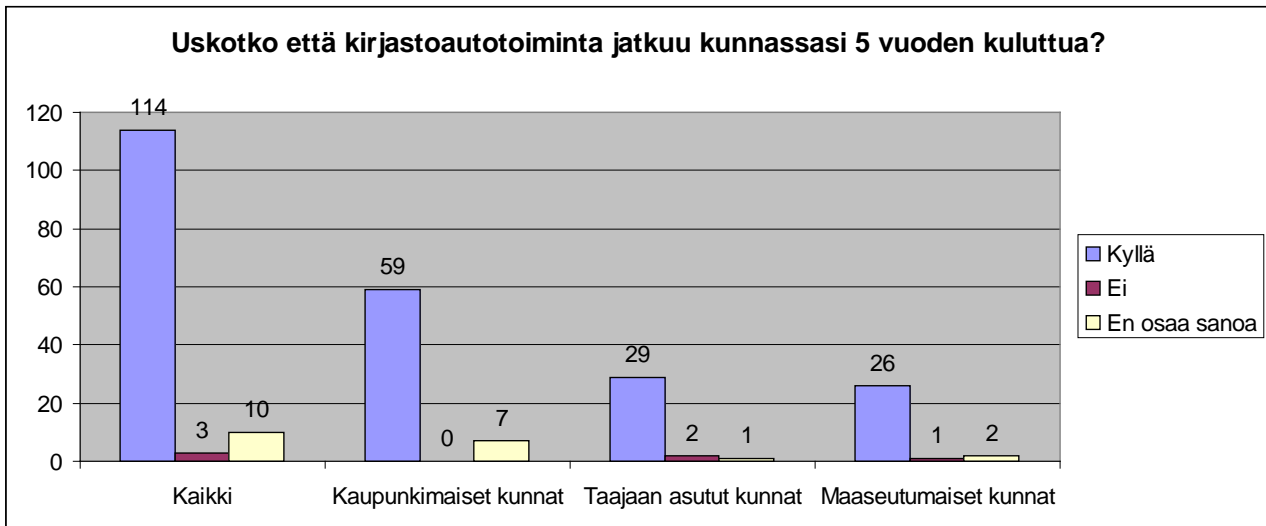
palvelun käyttöasteen puolesta tai toiminta on esimerkiksi resurssiensa puolesta turvattua. Toiseksi eniten vastaajat olivat sitä mieltä että toiminta on välttämätöntä. Tämän vaihtoehdon uskon vastaajien tulkinneen niin, että toiminnalle ei ole vaihtoehtoa tai toiminnan lakkauttamista ei nähdä vaihtoehtona, mikäli kirjastopalvelut halutaan turvata kuntalaisille myös jatkossa.

Kirjastoautotoimintaa uskalletaan luonnehtia myös elinvoimaiseksi ja vireäksi kaikissa kuntatyypeissä. Elinvoimaisuus ja vireys voidaan tulkita esimerkiksi siten, että kirjastoauton palveluille on kysyntää ja palvelun käyttö on nousujohteista. Toisaalta vaihtoehdolla voidaan viitata myös henkilökunnan aktiiviseen ja kehittäväan otteeseen työtään kohtaan. Se, miten vastaajat asian tulkitsevat, ei käy tässä ilmi.

Kaikkien kuntatyyppien vastaajissa on myös niitä, jotka näkevät toiminnan olevan epävarmalla pohjalla. Uskoakseni vastaajat tulkitsevat tämän vaihtoehdon viittaavan lähinnä epävarmoinhin resursseihin. Toiminta näyttäytyy epävarmana, mikäli sitä ei ole turvattu taloudellisesti tai riittävillä henkilökuntamäärällä. Vaihtoehto voi tarkoittaa myös sitä, että uuden kirjastoauton hankinta kuntaan on epävarmaa. Ainoastaan yksi vastaajista näkee toiminnan täysin kannattamattomana. Tämä lienee merkki siitä, että tässä nimenomaisessa kunnassa ei ole riittävästi käyttäjiä palvelulle tai toimintaa ollaan joka tapauksessa lakkauttamassa.

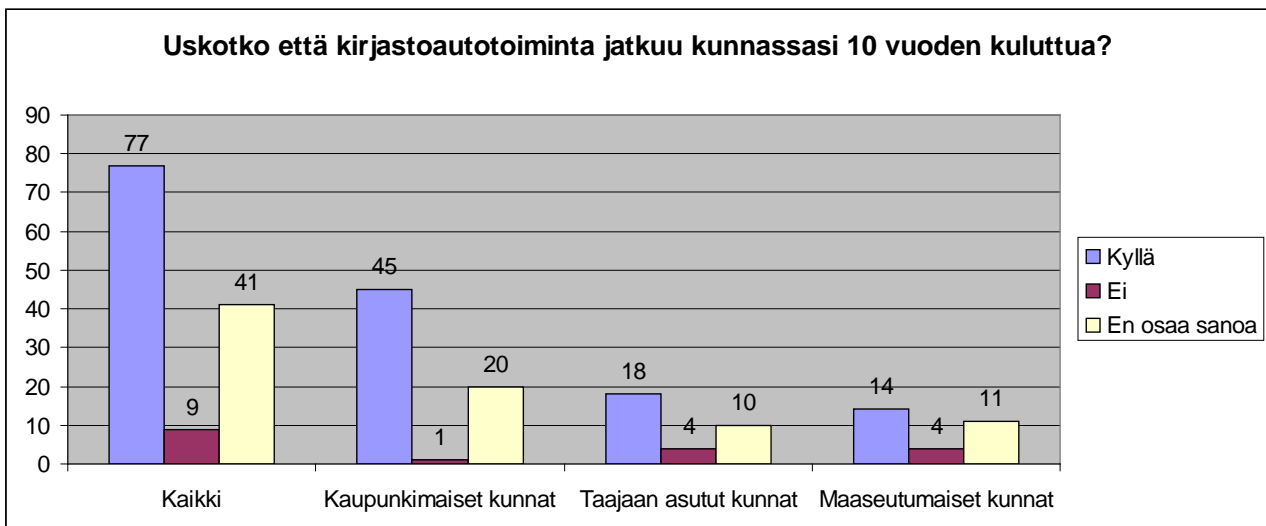
#### **4.2.6 Kirjastoautotoiminnan jatkuvuus**

Vastaajilta kysyttiin, uskovatko he kirjastoautotoiminnan jatkuvan heidän kunnassaan vielä viiden ja kymmenen vuoden kuluttua. Vastausten tulkinnan kannalta on olennaista huomioida että kirjastoauton käyttöiän arvioidaan olevan noin 15–20 vuotta. Mikäli kunnassa on kohtalaisen uusi kirjastoauto, saattaa vastaaja katsoa varsin luottavaisin mielin tulevaisuuteen. Suoraviivainen kysymyksenasettelu jättää tämän seikan huomioimatta.



**Kuvio 11.** Kirjastoautotoiminnan jatkuvuus 5 vuoden kuluttua.

Kun kirjastoautotoimintaa tarkastellaan viisi vuotta eteenpäin, voidaan todeta että enemmistö (89,8 %) vastaajista uskoo kirjastoautotoiminnan jatkuvuuteen omassa kunnassaan. Taajaan asuttujen kuntien vastaajista kaksi ja maaseutumaisien kuntien vastaajista yksi ei usko toiminnan jatkuvan. Kaupunkimaisten kuntien vastaajista yksikään ei usko toiminnan yksiselitteiseen lakkauttamiseen, mutta heistä löytyy määrällisesti eniten epäröitsijöitä, jotka eivät ota asiaan kantaa.



**Kuvio 12.** Kirjastoautotoiminnan jatkuvuus 10 vuoden kuluttua.

Kun kirjastoautotoimintaa tarkastellaan kymmenen vuotta eteenpäin, yhä suurin osa (60,6 %) vastaajista uskoo toiminnan jatkumiseen, mutta aikajänteen pidentyessä myös

epäilevien osuus odotetusti kasvaa. 32,3 % kaikista vastaajista jättää kysymyksen avoimeksi ja kaikkiaan yhdeksän vastaajaa eivät usko toiminnan jatkumiseen. Kaupunkimaisissa kunnissa vain yksi vastaaja ei usko toiminnan jatkumiseen, mutta peräti 30,3 % kaupunkimaisten kuntien vastaajista ei ota kantaa jatkumisen tai päättymisen puolesta. Taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa kirjastoautotoiminnan sekä toiminnan päättymiseen uskovien osuus että epäröivien osuus kasvaa.

## 4.3 Kirjastoautotoiminnan kehittäminen

### 4.3.1 Kehittämisen kohteet

Kirjastoautotoiminta alkoi Suomessa noin viisikymmentä vuotta sitten. Millaista kehitystä on kirjastopalveluissa on tapahtunut? Luonnollista kehitystä on tapahtunut, mutta miten kirjastotoimenjohtajat ja kirjastoautojen työntekijät näkevät viimeaikaisen kehityksen kunnissaan. Onko kunnissa ylipäätään pyritty kehittämään kirjastoautojen toimintaa ja palveluita? Entä onko kirjastoautojen arkeen otettu mukaan jotain uusia palvelumuotoja tai pyritty parantamaan kirjastoautojen perustoimintaa?

Suurimmalle osalle kysymykseen vastaajista kunnan kirjastoautotoiminnan kehittäminen näyttäytyy pysäkkien, reittien ja aikataulujen uudistuksina. Osassa kunnista tämä on säännöllistä ja suunnitelmallista toimintaa kun taas joissain kunnissa muutoksia tehdään vain satunnaisesti. Muutoksia tehdään pääasiassa pysäkkien käytön muutosten ja asiakkaiden toiveiden mukaan sekä asutuksen levittyessä uusille asuinalueille. *"Pysäkkiverkkoa kehitämme jatkuvasti asiakkaiden ehdotusten ja kunnan rakennus- ja kaavoituslinjoja seuraten.", "Aikatauluja ja pysäkkejä muutetaan lähes vuosittain käytön ja asiakaspalautteen perusteella."* Pysäkkisuunnittelu on kirjastoautopalvelun peruskivi, joten se on perustellusti tärkein jatkuvan kehittämisen kohde. Pysäkkien, reittien ja aikataulujen täydellinen muuttumattomuus on selkeä merkki ongelmista kirjastoautotoiminnan organisoimisessa: *"Reitit muuttumattomia jo 4 v, paljon tyhjiä pysäkkejä jne. Ollaan jymähdetty paikoilleen kaikella tapaa."*

Pysäkkisuunnittelun jälkeen eniten vastauksissa toistuvat erilaiset tekniset uudistukset. Tämän kategorian alla nähdään hyvin erilaisia parannuksia. Tietoliikenneyhteyksiin liittyvät

tekniset parannukset ovat olleet ehkä yleisin tekninen kehittämiskohde. Vastauksissa käy ilmi, että tietoliikenneyhteydet eivät parannuksista tai parannusyrityksistä huolimatta ole vielä toivotulla tasolla. Osa kirjastoautoista on vasta hiljattain saanut toimivat verkkoyhteydet ja monessa kunnassa kärsitään yhä heikoista yhteyksistä ja katvealueista. Tietoliikenneyhteydet ovat kuitenkin pääsääntöisesti parantuneet ja mahdollistaneet verkkoyhteyksien tarjoamisen myös asiakkaille. Asiakaspäätteitä on hankittu jonkin verran kirjastoautoihin. Monessa kunnassa uusi kirjastoauto on tuonut merkittäviä teknisluontoisia parannuksia. Uudet autotekniset ominaisuudet eivät välttämättä näy asiakkaille, mutta osa vastauksissa esiin nostetuista teknisistä parannuksista liittyy myös asiakaspalvelutiloihin. Näitä ovat esimerkiksi lainausautomaatti, paranneltu palvelutiski ja siirrettävät hyllymoduulit. Siirrettävät hyllymoduulit mahdollistavat aineiston helpon vaihdettavuudet esimerkiksi koulupysäkkien ja iltapysäkkien välillä.

Auton kokoelma ja kokoelmatyö on yksi tyypillisimpiä kirjastoautotoiminnan kehittämiskohteita. Kokoelmaan ja aineistoon liittyvät uudistukset nähdään sekä arkisina ja toistuvina toimenpiteinä (aineiston vaihtaminen) että periaatteellisina muutoksina kokoelmatyössä: *"Aineistoa pyritään vaihtamaan tarpeen mukaan ja uudistamaan."*, *"Kirjastoautotoiminnan kehittäminen on viimeaikoina keskittynyt kokoelmaan. Muutokset kokoelmatyön periaatteissa."*, *"Aineiston paikkoja vaihdettiin ja mietittiin mitä kirjallisuutta autossa aivan oikeasti lainataan - kaikki ns. turha pois"*, *"Aineiston esillepanoa on kehitetty"*. Uusi auto tuo usein mahdollisuuksia tarkastella uudelleen auton kokoelmaa – sen määrää ja esillepanoa. Aineistomäärän suhteen on jonkin verran yleistynyt pyrkimys pienempään ja tarkemmin valikoituun aineistomäärään: *"(Uuteen autoon) haluttiin vähän ilmavuutta ja viihtyisyyttä, siksi hyllymetrejä vähennettiin, ikkunoita ja sohvia lisättiin. Ja asiakkaat valitti :) kun ei enää ollut kirjoja!"*

Tyypillinen kirjastoautopalvelun kehittämisen kohde on tapahtumatoiminnan lisääminen. Monessa kunnassa tapahtumiin osallistuminen on ollut kohtalaisen helppo tapa lisätä näkyvyyttä ja tehdä jotakin reittiajoon perustuvasta toiminnasta poikkeavaa: *"Kirjastoauton tapahtumatoimintaa kehitetään paraikaa"*, *"Yritämme osallistua paikkakuntamme tapahtumiin ja olla esillä enemmän kuin tähän asti"*.

Yhteistyön lisääminen koulujen ja päiväkotien kanssa ja erityisesti kouluille suunnattujen palveluiden laadullinen ja ajallinen parantaminen on ollut keskeinen kehittämiskohde

monessa kunnassa. Osa on panostanut laajennettuun koulukirjastopalveluun kun taas osalle kehittämistä on ollut henkilöstöressurssien ja ajan lisääminen koulupysäkeillä: *"Koulusuunnitelmassa huomioitu tarve toiseen virkailijaan kiireisimmillä pysäkeillä", "Nykyisin meillä on enemmän aikaa varattu kouluille ja päiväkodeille"*. Monessa kunnassa on panostettu tiiviimpään yhteistyöhön koulujen kanssa esimerkiksi aikataulusuunnittelussa, mutta myös palvelujen sisällöllisessä kehittämisessä: *"Tapaamisia koulujen ja päiväkotien kanssa, yhteiset aikataulusuunnittelut/toiveet.", "Koululaisille vinkkausta kaikille luokille (2-6 -luokat), kirjastonkäytönopetusta 1-luokkalaisille ja tiedonhaunopetusta 4-luokkalaisille. Paljon lukudiplomi ym. projekteja", "Yhteistyötä tehdään koulujen kanssa lukemisen edistämässä."*

Vielä yksi selkeästi ja määrällisesti vastauksissa erottuva kehittämiskohde kirjastoautotoiminnassa on monipalveluauton tai erilaisten oheispalveluiden suunnitteleminen ja toteuttaminen. Yksittäisinä autotoimintaan liitettyinä lisäpalveluina mainitaan esimerkiksi ennakoäänestyspaikkana toimiminen, postimerkkien myynti ja verenpaineen mittaus. Monipalveluhankkeet ovat vastausten perusteella taajaan asuttujen tai maaseutumaisten kuntien hankkeita. Niitä on toteutettu selvityksien ja työryhmien avulla: *"Monipalvelutyöryhmä suunnittelee, miten kirjastoautoa voidaan hyödyntää laajemmin.", "Tehty selvitys auton muuttamisesta monitoimiautoksi.", "Uusin palvelu kirjastoautotoiminnassa on, että auto on toiminut myös sivukylien äänestyspaikkana"*

Kuten monipalveluhankkeet, erilaiset uudistukset ovat monien kirjastoautojen osalta vasta ideointi- ja suunnitteluasteella. Monissa vastauksissa todetaan ylimalkaisesti ja arvoituksellisesti että *"kehitetään ja mietitään koko ajan"* tai *"suunnitelmissa kaikenlaista"*. Se jää epäselväksi, onko mitään konkreettista uudistusta todella vireillä. Osa vastaajista sen sijaan myöntää, ettei toimintaa ole kehitetty lainkaan. Eräs vastaaja näkee viimeisimpänä kehitysaskelena sen, kun *"Koulupysäkit alkoivat n. 20 vuotta sitten"*. Voi hyvinkin olla että monessa kunnassa ollaan yhä pääpiirteittäin samassa tilanteessa kuin pari vuosikymmentä sitten. Pienempienkin kehitysaskelten osalta on kuvaavaa, että moni vastaus alkaa seuraavaan sävyyn: *"Joitakin vuosia sitten oli..."*

Aina ei toiminnan kehittämiseksi nähdä edes tarvetta tai mahdollisuuksia. Yleinen vastauksissa esille nouseva käsitys on se, että kirjastoautojen asiakaskunta on tyytyväinen nykyiseen palveluun. *"Ei mitenkään huomattavasti viime vuosina. Palvelu on vakiintunut"*

*ja asiakkaat ovat tyytyväisiä.”, ”Toiminta on pysynyt perinteisenä ja kysyntää on riittänyt”. Toisekseen resurssit eivät välttämättä riitä toiminnan uudistamiseen: ”Vanha konsepti oli todettu toimivaksi eikä rahkeita uudistamiselle ollut”, ”Uudistamiseen ei riitä työvoimaa.”, ”Ajan ja henkilökunnan, yms. puute pitää meidät vanhoissa käytännöissä”.*

Kehittäminen näyttäytyy monille vastaajille uusien palvelumuotojen käyttöönoton sijaan pääasiassa arjen parannuksina. *”Jatkuvaa arjen toiminnan kehittämistä tehdään auto-osastolla päivittäin.”, ”Koko ajan henkilökunta kehittää omaa työtään.”* Uusia ja hyviä käytäntöjä etsitään, jotta toiminta olisi tehokkaampaa ja tavalla tai toisella paremmin asiakkaita palvelevaa. Toiminnan kehittäminen on siis usein arjessa havaittujen ongelmien tai huonojen käytäntöjen korjaamista ja vaihtoehtoisten toimintatapojen kehittämistä. Vastausten joukossa on kuitenkin esimerkkejä myös siitä miten kirjastoautotoiminnan kehittämistyötä on toteutettu päämäärätietoisesti, johdonmukaisesti ja suunnitelmallisesti: *”On tehty suunnitelma toiminnan kehittämiseksi ja tehostamiseksi”, ”Olemme perustaneet kehittämistyöryhmän, joka yhtenäistää ja kehittää kahden kirjastoautomme toimintaa.”, ”Meillä on tällä hetkellä vielä menossa kirjastoautotoiminnan kehittämishanke”.*

Toisinaan toiminnan kehittäminen merkitsee parannuksia toimintaresursseihin, jolloin kirjastoautosta saadaan enemmän irti: *”Kirjastoautoon on vuoden sisällä lisätty henkilöresurssia ja siten auto saatukin tehokkaampaan käyttöön.”, ”Viimeisin isompi kehitysaskel, kun saimme toisen kuljettajan ja uuden auton”.* Toiminnan kehittämisen nähdään usein liittyvän uuden auton hankintaan ja siihen liittyvään suunnittelutyöhön: *”Uuden auton myötä kehittämistä on tehty auton suunnittelusta alkaen.”*

Kuntayhteistyön lisääminen on ollut muutamissa kunnissa keskeinen kehityslinja, joskin yhteistyömahdollisuudet ovat saattaneet jäädä selvitysasteelle. Muutamassa kunnassa on vastausten perusteella johdonmukaisesti panostettu lapsiin ja nuoriin kirjastoauton keskeisimpänä käyttäjäryhmänä. Kirjastoauton näkyvyyteen on myös pyritty panostamaan kirjaston verkkosivuilla ja Facebookissa. Kirjastoautotoiminnan viimeaikainen kehittäminen näyttäytyy vastausten valossa kuitenkin keskittyneen lähinnä tiettyjen perusasioiden parantamiseen ja ennestään tuttujen lisäpalveluiden tuottamiseen. Seuraavat vastaukset kuvaavat hyvin sen mitä kirjastoautotoiminnan kehittäminen pääpiirteittäin tällä hetkellä on: *”Tapahtumia on järjestetty. Aineiston esillepanoa on kehitetty. Kirjastoauton reittejä seurataan ja muutetaan kahdesti vuodessa.”, ”Ei varsinaisesti muuten kuin reitistöä*

*päivittämällä ja satunnaisella mukanaololla tapahtumissa" Aina mahdollisuuksia tai edellytyksiä ei ole erityiseen kehitystyöhön. Jos toiminta on yhden ihmisen varassa, jolla ei ole tarvittavia resursseja toiminnan uudistamiseen, jäljelle jää vain pyrkimys hyvään perustyöhön ja asiakassuhteiden vaalimiseen: "Vain omasta aloitteestani pyrkimällä mahd. hyvään palveluun ja valikoimaan, ei muulla tavoin."*

#### **4.3.2 Kehittämistyön tavoitteet**

*"Eipä taida ketään kiinnostaa". Näin kuuluu eräs vastaus kysymykseen, jonka tarkoituksena oli selvittää millaisia toiveita kirjastoautotoiminnasta vastaavilla on toiminnan kehittämisen suhteen. Pessimismi on ymmärrettävää. Kirjastoautotoiminta näyttäytyy usein taisteluna perustoimintojen ylläpitämiseksi ja toiminnan kehittäminen on toistaiseksi keskittynyt korkeintaan perusasioiden kohentamiseen ja valikoidusti muutamien lisäpalveluiden tarjoamiseen. Kun kirjastoautojen työntekijöiltä kysytään millaiseen suuntaan he toivoisivat toimintaa kehitettävän, suurelle osalle vastaajista tärkeintä on, että voimavarat keskitetään toiminnan ylläpitämiseen ja tehostamiseen. Perusasiat on ratkaistava ennen lennokkaiden ideoiden toteuttamista: "Nykyisillä resursseilla kehittäminen ei onnistu.", "Henkilöresurssipula pitää ratkaista ensimmäisenä, että päästään ylitöistä ja muusta ylimääräisestä kuormituksesta.", "Yksi kokopäiväinen autoihminen lisää kyllä tarvittaisiin. Sitten voitaisiin ajatella "petrauksia"."*

Henkilöstöpula nähdään merkittävämpänä puutteena, jonka korjaaminen merkitsisi toiminnan kehittämistä ja mahdollistaisi perustoiminnan tehostamisen ja vakauttamisen: *"Tarvitsisimme enemmän henkilökuntaresursseja, että auto voisi ajaa vielä enemmän juuri niinä aikoina kun asiakkaat sitä toivovat.", "Ilman lisähenkilöä toimintaa ei juuri voi monipuolistaa."* Henkilökunnan lisääminen on avainasia monessa kunnassa, sillä perustoiminnan tehostaminen on monien kuntien toiveena. Kehittämismahdollisuuksia ei juuri ole, ellei auto ole mahdollisimman paljon liikenteessä. Auton seisottaminen ei palvele ketään: *"Yksikään toiminta ei saisi olla yhden työntekijän varassa.", "Varakuljettaja olisi erittäin hieno asia, jotta ei tarvitsisi tuntea huonoa omaa tuntoa siitä jos on kipeänä kotona.", "Parasta olisi jos pystyisimme ajamaan kahdessa vuorossa."*

Asiakkaiden kuunteleminen on monessa kunnassa keskeinen kehittämiskohde: *"Asiakaspalautteen antamiseen tulisi rohkaista.", "Tehtävä säännöllisiä asiakaskyselyitä".* Asiakaspalautetta toivotaan ohjaamaan esimerkiksi pysäkki- ja reittisuunnittelua. Erityisesti yhteistyö ja yhteissuunnittelu keskeisten asiakasryhmien kanssa nähdään kehittämiskohteena: *"aktiivisempaa yhteistyötä opettajien kanssa", "Kouluilta on tullut valituksia huonosti sopivista aikatauluista, yhteistyö lukujärjestykset suunnitteleviin rehtoreihin pitäisi olla kunnossa."* Ongelmat ovat siis jossain määrin aikataulullisia tai sitten kouluja on ollut vaikea houkuttaa aktiivisemmiksi kirjastoautopalveluiden käyttäjiksi. Asiassa nähdään kehittämistarvetta: *"Kysyä asiakkaiden (ainakin koulujen ja päiväkotien) mielipiteitä järjestelmällisesti ja toimia niiden mukaan"*

Asiakaspalautetta tarvitaan siis ohjaamaan erityisesti pysäkkiverkon muotoutumista: *"Pysäkkiverkkoa ja aikatauluja hiotaan käytön ja asiakaspalautteen perusteella mahdollisimman toimivaksi ja palvelevaksi."* Monessa kunnassa ollaan tilanteessa, jossa nykyiset pysäkit ja reitit eivät tavoita kuntalaisia riittävän hyvin, mikä näkyy toiminnan kannattamattomuutena. Pysäkkiverkon, reittien ja aikataulujen järkevöittäminen toistuukin vastauksissa usein pääasiallisena kehittämistarpeena: *"pysäkkien osalta tulisi suorittaa perinpohjainen läpikäynti, jossa kartoitettaisiin nykyisten pysäkkien tarpeellisuus sekä uusien pysäkkipaikkojen mahdollisuudet."* Hyvä ja vuorovaikutteinen pysäkkisuunnittelu nähdään keinona parantaa toiminnan kannattavuutta: *"Uusien asiakkaiden löytäminen ja optimaalisten reittien suunnittelu".*

Yksi usein vastauksissa toistuva kehittämiskohde on kirjastoauton kokoelmien parantaminen. Kokoelmatyöhön on liian vähän aikaa. Aina kokoelmat eivät myöskään vastaa asiakkaiden ja työntekijöiden toiveita, sillä aineistohankinnoista vastaavat eivät kaikissa kunnissa työskentele kirjastoautolla lainkaan ja asiakaskunnan toiveet eivät ohjaa hankintaa: *"Hankinnoista vastaavan henkilön tulisi paremmin kuunnella asiakkaiden ja asiakaspalvelijoiden toiveita."* Osa vastaajista kokee ongelmana yksinkertaisesti liian niukat määrärahat aineistohankintoihin. Yleinen ongelma on myös aineiston vaihtaminen, johon ei aina riitä aika tai olemassa olevat lastausjärjestelyt tekevät aineiston vaihtamisesta työlästä: *"Aineiston huolto ja vaihto, ei tahdo riittää aika"*

Kokoelman esillepano kirjastoautotilassa asettaa omat haasteensa. Perinteistä kirjastoautotilaa on luonnehdittu liikkuvaksi kirjavarastoksi, jossa hyllymetrien määrä on



ollut ratkaisevaa. Tämän vuoksi osa vastaajista toivoo kokoelmatyöhön uutta otetta, jossa vähemmän on enemmän. Aineiston esillepanoon halutaan panostaa enemmän: *"Tiloja pitäisi muuttaa niin, että saadaan kokoelma paremmin esille. Kokoelma kevyemmäksi ja muunneltavammaksi."*, "aineiston esillepano, nidemäärä, kokoelman rakenne uudistettava nykytietämyksen mukaiseksi".

*"Yhteistyötä ja kumppanuuksia"* toivotaan enemmän. Yhteistyön lisääminen vaikuttaisi olevan monien vastaajien mukaan avain toiminnan kehittämiseen. Yhteistyömahdollisuuksia nähdään kirjaston sisällä, jossa kirjaston koti- ja laitospalvelut tuntuvat luonteelta yhteistyötaholta: *"Kotipalvelun kanssa useitakin mahdollisuuksia"*. Edellä mainittiin yhteistyön lisääminen koulujen ja päiväkotien kanssa, mutta yhteissuunnittelua toivottiin myös asukasyhdistysten ja palvelutalojen kanssa: *"Yhteistyön kehittäminen koulujen, päiväkotien ja hoivalaitosten kanssa lienee pääkehittämistarve."* Erityisen mielellään kirjastoautoväki näkisi yhteistyökumppaneinaan erilaisia kunnallisia palveluntuottajia. *"Toimintaa voisi kehittää yhteistyössä kaupungin muiden tahojen kanssa"*, *"oheistoiminto yhteistyössä jonkun muun kunnan instanssin kanssa voisi onnistua."* Ylivoimaisesti toivotuin kunnallinen kumppani on sosiaali- ja terveyspalvelut: *"Palvelupalettia olisi mahdollista laajentaa ja kehitellä oheispalveluja esim. sosiaali- ja terveyspalvelujen kanssa yhteistyössä"*. Yhteistyön toivotaan tuovan kirjastoauton yhteyteen esimerkiksi terveysneuvontaa ja joitakin terveyspalveluita: *"Uuden auton myötä toivottavasti saamme mukaan sosiaali- ja terveysosaston palveluja (terveydenhoitajan vastaanotto tiettyinä päivinä autossa)"*. Vastaava toimintaa on jo jonkin verran Suomessa.

Terveyspalveluiden tuomisessa kirjastoautoihin on kyse kirjastopalveluihin liittymättömien oheispalveluiden tarjoamisesta. Erilaiset oheispalvelut kehittämiskohteina nousevat esiin vastauksissa säännöllisesti: *"Oheispalvelujen ideointi ja tuottaminen olisi paikallaan."*, *"Oheispalveluita voidaan kehitellä asiakkaiden tarpeista lähtien."*, *"Monipalveluja pitää ottaa mukaan kirjastoautotoimintaan lisää."*, *"Voisihan autossa olla syrjäkylille lisäpalveluita (postia, apteekkia yms.)"* Monipalveluautolle nähdään mahdollisuuksia etenkin haja-asutusalueilla. Osa vastaajista olisi valmiita viemään kirjastoautotoimintaa yhä enemmän erilaisten kirjastopalveluihin liittymättömien kuljetuspalveluiden suuntaan: *"pesulan kuljetuspalvelut"*, *"Miksei voisi ajatella esim. vanhusten asioiden hoitoa. (ostokset ym.)"*, *"Kestävän kehityksen edistäjänä voisi toimia, mm. ongelmajätteen keruussa."*

Oheispalveluiden lisäksi vastauksissa puhutaan laajemmin toiminnan monipuolistamisesta ja uusista palvelumuodoista: *"Kirjastoauton palveluja voisi yrittää monipuolistaa"*. Näissä vastauksissa viitataan pääasiassa kirjasto- ja kulttuuripalveluiden eri muotoihin ja niiden tuomiseen kirjastoautoihin. Yksinkertaisimmillaan uudet palvelumuodot kirjastoautoissa olisivat esimerkiksi kirjavinkkausta tai laajemmin kirjastoauton kokoelman sisältöjen avaamista. Erilaisia kulttuuriesityskokeiluja on järjestetty laajalti kirjastoautoissa, mutta myös näiden lisääminen nähdään yhtenä kehittämiskohteenä: *"Vinkkausta lisää, satutunteja, nukketheateria..."*, *"Kulttuuria mukaan, samoin sisältöjen avaamista."* Uusien palvelumuotojen ideoiminen erityisesti koululaisille saa kannatusta. Tätäkin asiaa toivotaan kuitenkin lähestyttävän asiakkaiden toiveet ja tarpeet huomioiden: *"Ennen uuden auton hankkimista pitäisi selvittää koulujen tarpeet uusien palvelumuotojen suhteen."*

Kirjavinkkaus ei vastausten perusteella ole kovin tyypillistä kirjastoautotoiminnassa, vaikka se on yleinen ja laajalti käytössä oleva kirjastopalvelun muoto. Erityisesti koululaisille erikseen järjestettävät vinkkaukset ja muut lukemiseen liittyvät lisäpalvelut saavat vastauksissa kannatusta: *"Kirjavinkkaus kirjastoautossa voisi olla hyvä vetonaula varsinkin lapsille"*, Yleisesti ottaen koulujen lukuharrastuksen tukeminen nähdään kehittämiskohteenä: *"Koululaisille pitäisi järjestää lukemiseen liittyvää toimintaa autossa. Esim. työpajoja ja vinkkauksia"*.

Tapahtumiin osallistuminen on ollut varsin tyypillinen ja luonteva toimintamuoto kirjastoautoille. Kirjastoautossa nähdään mahdollisuus viedä helposti kirjaston peruspalvelut sinne missä ihmiset ovat. Tällaisia ovat esimerkiksi kulttuuri- ja kesätapahtumat, joita järjestetään usein silloin kun kirjastoautot ovat tauolla normaalista reittiajosta: *"...olemme suunnitelleet, että auto voisi osallistua tapahtumiin kesäisin."* Monissa kunnissa toivotaan että kirjastoauto voisi jatkossa osallistua yhä enemmän erilaisiin tapahtumiin: *"Kirjastoauto kaipaisi piristystä esim. tapahtumatoiminnan kautta"*. Kirjastoauto voi toimia myös tapahtumantuottajana yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa: *"eri teemoihin liittyviä tapahtumia ja keskustelutilaisuuksia voisi kirjastoautossa järjestää yhteistyökumppaneiden kanssa."* Tapahtumat on yleisin vastauksissa toistuva yksittäinen kehittämisidea.

Tapahtumiin osallistumisella ja niiden tuottamisella nähdään myös markkina-arvoa. Yksi keskeinen ja usein vastauksissa toistuva kehittämiskohde on kirjastoauton näkyvyyden

lisääminen ja kirjastoautopalveluiden markkinointi. Tapahtumatoiminta nähdään hyvänä keinona näkyvyyden lisäämiseksi: *"Tehdä kirjastoauto enemmän näkyväksi esim. tapahtumissa. Eli tunnettavuuden lisääminen."* Vastajat uskovat että potentiaalisia asiakkaita saataisiin houkuteltua palvelun pariin tekemällä kirjastoauto paremmin tunnetuksi: *"Vaikuttaa siltä, että on nostettava reippaasti omaa profiilia ja tultava NÄKYVÄKSI. Nykyisin on turha odotella tien poskessa, että joku huomaisi ja tulisi."* Monen vastaajan mielestä jo aktiivisempi toiminnasta tiedottaminen riittäisi lisäämään tietoisuutta.

Oheispalveluiden, monipuolisemman palvelutarjonnan ja tapahtumatoiminnan sijaan tai lisäksi osa vastaajista näkee tärkeänä tavoitteena toiminnan laajentamisen yli kuntarajojen. Toivottu kuntayhteistyö voi liittyä autopalvelun myymiseen naapurikuntaan tai yhteistyöhön naapurikunnan auton kanssa: *"Mietinnässä on ollut yhteistyö naapurikunnan auton kanssa", "Palvelua olisi mahdollista myydä autottomiin naapurikuntiin"*. Kuntaliitokset sen sijaan aiheuttavat myös epävarmuutta: *"Todennäköinen kuntaliitos tuo aikanaan omat haasteensa"*. Naapurikuntien yhteistyössä nähdään myös mahdollisuuksia kirjastoautotoiminnan erikoistumiselle ja uusille palvelumuodoille: *"Kuntien kannattaa hankkia yhteisiä kirjastoautoja, jolloin voidaan erikoistua useammalla eri tavalla."*

Suomessa toimii jo jonkin verran lastenkirjastotoimintaan erikoistuneita kirjastoautoja. Palvelun kohdentaminen eri käyttäjäryhmille nouseekin vastauksissa esiin yhtenä kehittämistavoitteena: *"eri käyttäjäryhmille eri palvelut"*. Erikoistumisen kohteena nähdään pääsääntöisesti koululaiset tai lapset: *"voimakkaammin keskittyminen lasten palveluihin"*. Vastauksissa on kuitenkin havaittavissa se, ettei kirjastoautopalvelua haluta valjastaa yksinomaan yhden käyttäjäryhmän palvelukseen: *"(...)ikäihmisiäkään ei saa unohtaa."* Ratkaisu saattaisi joidenkin vastaajien mukaan olla auton muunneltavuus: *"moduuliratkaisut hyllyissä ym. antaa mahdollisuuden muokata auton aineistoa ja käyttöä tarpeen mukaan"*

Edellä on noussut esille kirjastoautotoiminnan kehittämistavoitteina muun muassa palvelujen monipuolistaminen, laajentaminen ja syventäminen, sekä palvelun erikoistuminen. Kaikki tavoitteet edellyttävät henkilökunnalta osaamista. Ei siis ole lainkaan ihme, että osa vastaajista näkee osaamisen kehittämisen ja koulutuksen keskeisinä kehittämistavoitteina: *"Panostaa osaamisen kehittämiseen", "Koulutus luo uusia ajatuksia, poikii ideoita, antaa perspektiiviä, antaa rohkeutta."*

Osaamisen lisäksi halutaan ratkaista suhde kehysorganisaatioon. Kirjastoautotoiminnan elimellisempi yhdistäminen kirjastolaitokseen ja sen päämääriin nähdään yhtenä tavoitteena: *"Kirjastoautojen toiminnan nivoutuminen osaksi koko kirjaston "strategiaa"*. Tiiviimpi yhteistyö kiinteän kirjaston kanssa saattaisi olla esimerkiksi henkilöstöapua, sekä kirjastoammatillisen osaamisen ja näkemyksen tuomista kirjastoautotoimintaan. Kirjastoautojen halutaan olevan merkityksellisiä kehysorganisaatiolleen. Vastapainona yhdentymiselle toivotaan myös päätösvallan siirtämistä työn tekijöille. Kirjastoautot kaipaavat vapauksia vaikuttaa työhönsä ja sen kehittämiseen: *"Byrokratian jäykkyyden poistaminen: vastuu ja vapaus työn tekemisestä, kehittamisestä, visioinnista/ideoinnista, kokeiluista", "asioiden hoitaminen tulisi antaa heille, jotka sitä työtä tekevät"*

Kuten edellä on käynyt ilmi, kirjastoautotoiminnan kehittämistavoitteiden kirjo on moninainen. Vastausten perusteella on vaikea muodostaa yhtenäistä käsitystä kirjastoautotoiminnan kehittämisen toivutuista suuntaviivoista. Vastauksissa on nähtävissä erilaisia tulkintoja siitä, mitä toiminnan kehittäminen on. Merkittävälle osalle vastaajista se merkitsee resurssien parantamista perustoiminnan turvaamiseksi. Osalle vastaajista kehittäminen on enemmän uusien toimintamuotojen ja lisäpalveluiden ideoimista ja toteuttamista, ellei peräti uudenlaisen ajattelutavan omaksumista ja irtiottoa perinteisestä toimintamallista. Yleinen huomio on kuitenkin se, ettei suurille muutoksille ole havaittu kirjastoautojen asiakaskunnassa kysyntää: *"Tällä hetkellä asiakkaille tuntuu riittävän suht' perinteinen kirjastoautopalvelu."* Muutoksiin suhtaudutaankin varovaisesti: *"Pienin askelin nykyisessä tilanteessa, ettei pelotella asiakkaita pois.", "Tärkeintä on autopalvelulla pitää kirjastopalvelu kaikkien kuntalaisten saatavilla."*

### **4.3.3 Kehittämistyön esteet ja haasteet**

Kuten jo edellä on käynyt ilmi, resurssien puute näyttäytyy kirjastoautotoiminnasta vastaaville keskeisimpänä uhkana ja ongelmien aiheuttajana. Kysyttäessä kehittämistyön mahdollisista esteistä, resurssien puute nousee odotetusti myös yleisimmäksi kehittämistyön esteeksi vastaajien keskuudessa: *"Kaikki on kiinni määrärahoista ja henkilöstöresursseista."* Kuntien talouskurimus on keskeinen taustatekijä

resurssiongelmiiin: *"Yleinen taloudellinen tilanne heikentää resurssoinnin mahdollisuuksia ja villien ideoiden toteutusta."*

Yleisesti resurssipula tai kirjastoautotoiminnalle osoitettujen määrärahojen riittämättömyys nousee toistuvasti vastauksissa esille. Resurssien riittämättömyyteen viitataan vastauksissa varsin ylimalkaisesti. Osa vastaajista myöntää mainitsevansa resurssiongelman vain siksi, etteivät kyenneet yksilöimään mitään tarkempaa estettä kehittämistyölle: "Tässä kohdassa pitää yleensä mainita raha.", "En keksi muita esteitä kuin mahdollisesti kustannuskysymykset." Resurssipula ei myöskään aina näyttäydy ylitsepääsemättömänä esteenä: *"Resurssien puute hankaloittaa uudistamista, mutta ei estä.", "(...)Kenties niitäkin pitäisi ajatella ennemmin hidasteina.", "Taloudelliset resurssit on aina pidettävä mielessä ja ainakin radikaaleimpia uudistuksia ne usein vähintään hidastavat."*

Erikseen henkilöstöresurssien riittämättömyyden nostaa esille suurin osa vastaajista. Kuljettajan tehtäviä hoitavan henkilökunnan eläkkeelle siirtyminen ja sen aiheuttama epävarmuus nähtiin monessa tapauksessa kehittämistyön esteenä. Yleisemmäksi henkilöstöresursseihin liittyväksi ongelmaksi nousi vastauksissa kuitenkin vakituisen henkilökunnan määrän riittämättömyys. Henkilökunnan vähyys on puolestaan yhteydessä työajan riittämättömyyteen ja kiireeseen, joka nousee niin ikään yhdeksi keskeisimmäksi kehittämisen esteeksi. Henkilökunnan ja työajan riittämättömyys näyttävät johtaneen siihen, ettei toimintaa ehditä juurikaan miettimään ja kehittämään, saati sitten laajentamaan: *"Henkilöresurssimme eivät riitä laajennettuun kirjastoautotoimintaan.", "Tarvitaan lisää henkilöstöä auton mukaan ja tämä puolestaan on paitsi raha-kysymys myös aikakysymys".*

Kirjastoauton henkilökunta on kiinni perustyössä, jolloin sisätyöaika ei jää välttämättä lainkaan. Osa kuntien kirjastoista käyttää kirjastoauton henkilökuntaa myös muissa tehtävissä tai henkilökunnalla on vastuullaan esimerkiksi kirjaston koti- ja laitospalveluiden järjestäminen. Suunnittelutyölle ei kirjastoautotoiminnassa jää juurikaan aikaa. Perustyötä tekevien ajanpuute on ymmärrettävää, mutta huomionarvoista on se, ettei suurempien yksiköiden osastonjohtajilla tai kirjaston johdolla ole vastausten perusteella riittävästi aikaa kirjastoautotoiminnan kehittämiseksi.

Moni vastaajista myöntää, ettei toiminnan kehittäminen ole ainakaan yksinomaan ajasta tai resursseista kiinni. Jossain määrin kyse on myös ajankäytön priorisoinnista ja omasta innostuksesta: *"Kehittäminen vaatisi lähinnä omaa paneutumista ja työajan käyttöä kehittämistehtävään."*, *"Omasta innostuksesta lähinnä kiinni."* Pienemmissä kunnissa kirjastoautotoiminta on kuitenkin usein yhden ihmisen ajan ja osaamisen varassa, jolloin pyrkimykset esimerkiksi tehostaa tai laajentaa toimintaa ovat mahdottomia toteuttaa: *"Miten voidaan autoa hyödyntää esim. kahdessa vuorossa, jos ei ole toista kirjastoammattilaiskuskia?"*, *"Yhden kirjastoautovirkailijan työaika ei riitä palveluvalikoiman lisäämiseen"*. Koska kehittäminen on yhden henkilön varassa, esille nousevat työaikakysymysten lisäksi myös persoonakysymykset eli henkilön sopivuus tehtävään ja halukkuus itsenäiseen toiminnan kehittämiseen ja laajentamiseen: *"Yhden ihmisen palvelupisteessä toiminnan kehittäminen ja muotoutuminen on tuosta yhdestä henkilöstä kiinni."*, *"eivät kaikki kirjastoihmiset ole halukkaita tapahtumien järjestämiseen, kirjavinkkaukseen jne. Tarvitaan sopiva henkilö ja asiasta aidosti innostunut, ennakkoluuloton, kirjaston kehittämisestä kiinnostunut tekijä."*

Kehittämistyölle vaikean esteen aiheuttaa myös työyhteisön tai yksittäisen työntekijän asenteet. Työyhteisön asenteilla vastauksissa viitataan työyhteisössä vallitsevaan haluttomuuteen ja muutosvastarintaan: *"Henkilökunta ei välttämättä halua uudistuksia"*, *"Henkilökunnan motivointi on välillä vaikeaa, henkilökunta ei ole kovin altis uusien asioiden kokeilemiselle."* Oman työn kehittämisestä ei välttämättä olla lainkaan kiinnostuneita, jonka seurauksena uudistuksille ei ole mahdollisuutta. Seurauksena on kirjastoautotoiminnan jämähtäminen tuttuihin ja turvallisiin uomiinsa: *"Kehittämistyön suurin este on aina ihminen itse ja taipumus mukautua nykyisiin oloihin"*, *"Vanhat piintyneet asenteet (näin ollaan aina tehty)." Työyhteisön asennoituminen näyttäytyy helposti kirjaston johdon tai lähiesimiehen ongelmana, mutta vastausten perusteella ongelmasta kärsitään myös työyhteisön sisällä, mikä ilmenee turhautumisena omaan työyhteisöön: "Kaiken muutoksen toteuttamisen vaikeus masentaa, lannistaa, passivoi."*

Asenneongelmat eivät kuitenkaan rajoitu vain kirjastoauton työyhteisön sisälle. Kehittämistyön esteenä nähdään myös kuntapäätäjien ja kirjaston johdon asenteet. Osa vastaajista kokee kirjastoautotyön aliarvostetuksi päätäjien silmissä. Rahakirstunvartijoiden ymmärtämättömyys nähdään yhtenä syynä heikkoihin resursseihin ja toiminnan leikkauksiin. Kuntapäätäjien asenteita huolestuttavampi viesti välittyy niistä

vastauksista, joissa asenneongelma nähdään kehysorganisaatiossa ja sen päättäjissä. Erimielisyydet kirjaston johdon kanssa eivät vastausten perusteella ole mitenkään harvinaisia ja johtajuus saa vastauksissa osakseen kritiikkiä. Kirjastoautojen työntekijät kokevat kirjastoautotoiminnan jäävän kiinteiden kirjastojen varjoon ja kehysorganisaatiosta irralliseksi toiminnan osa-alueeksi. Kehittämisen esteenä nähdään kehysorganisaation ymmärtämättömyys kirjastoautotoimintaa kohtaan: *"Kirjastoautotoiminta on spesiaalitoimintaa jota yleensäkin eivät kaikki ymmärrä, eivät kirjastonjohtajatkaan."* Osa vastaajista kokee, että kirjaston resurssit jaetaan epätasaisesti ja ohjataan kirjastoauton sijaan herkästi toisaalle: *"Asenne => kirjastoauto ei ole tärkeä, muu tulee ensin."* Kirjastoautotoimintaa ei olla halukkaita kehittämään sen enempää kun on tarpeen: *"Auto on hankittu ja se täyttää asetetut tavoitteet joten ei ole halua kehittää."*

Byrokratiaan ja kuntien toiminnan jäykkyyteen viitataan monissa vastauksissa. Tarkentamatta jää, miten tämä lopulta ilmenee kirjastoautotoiminnan kehittämisessä. Ilmeistä on kuitenkin se, että monissa kunnissa kirjastoautotyöntekijät toivovat tulevansa paremmin kuulluksi ja ymmärretyksi. Osa vastaajista kokee, ettei kirjastoautoilla ole riittävästi valtaa vaikuttaa toimintaansa ja tulevaisuuteensa: *"Ei ole valtaa eikä uskallusta alkaa uudistusprojekteja omin päin"*

Kuntayhteistyön laatu, sen puuttuminen tai sen asettamat reunaehdot nousevat myös esille vastauksissa. Tämän kategorian alla nähdään hyvin erityyppisiä esteitä kirjastoautotoiminnan kehittämiselle. Osa erityisesti pienistä kunnista toivoisi kuntayhteistyötä toiminnan virkistämiseksi, mutta koska yhteistyötä ei ole, sen tuomat mahdollisuudet jäävät näkemättä. Toisaalta kuntaliitoksen jälkeisessä tilassa olevien kuntien kirjastoautojen henkilökunta kokee epävarmuutta ja epäselvyyttä nykyisessä tilanteessa, mikä ei liiemmin houkuttele toiminnan kehittämiseen. Kuntayhteistyötä harjoittavien kirjastoautojen kohdalla kehittämisen esteitä tai ainakin tiettyjä reunaehtoja aiheuttavat yhteistyökuntien erilaiset tarpeet ja toisaalta vaikeudet toiminnan järjestämisessä kahden tai useamman kunnan alueella.

Edellä mainittujen asenteiden lisäksi kehittämisen esteenä nähdään myös osaamisen rajoitukset. Varsinaisten tiedollisten ja taidollisten puutteiden ohella tunnustetaan myös näkemyksen puute. Innovatiivisuutta kaivataan lisää: *"(...)mutta kyllä este on myös omien*

*korvien välissä. On vaikea tietää mihin suuntaan kannattaisi pyrkiä.", "Oma mielikuvitus ja rohkeus on suurin este."*

Henkilökunnan osaamisen ja näkemyksellisyyden kehittämisen esteenä nähdään koulutusmahdollisuuksien vähäisyys: *"koulutuspäiviä ei ole ollut, josta johtuen muutostarpeen tiedostaminen jäänyt."* Myös korkeakoulutasoisen koulutuksen puuttuminen kirjastoauton henkilökunnalta nostetaan esiin kehittämisen esteenä. Toisaalta osaamiskysymyksessä palataan jälleen asennekysymyksiin, sillä kaikki eivät välttämättä ole kiinnostuneita kouluttautumisesta sen enempää kuin työnsä kehittämisestä: *"Ei käytetä some:a, ei lueta ammattikirjallisuutta, ei kiinnosta koulutus, jos siihen olisi mahdollisuus"*

Ajassa kiinni olemista ja asennemuutosta peräänkuulutetaan myös yleisemmällä tasolla. Edellä nousi esille, että monet kokivat kirjastoauto toiminnan jämähtäneen paikalleen perinteisiin palvelumuotoihin ja toiminnan mittareihin: *"henkilökunta kovasti kiinni lainauksen korostamisessa - asennemuutosta tarvitaan"*. Osa vastaajista kaipaisi rohkeampaa ajattelun muutosta, ennen kun on liian myöhäistä: *"kirjastoauto toiminta kaipaa piristysruisketta ja uusia tuulia, muutoin se kuihtuu pikku hiljaa pois."*, *"Maailma kuitenkin muuttuu ja kirjastopalvelujen tarve sen mukana, joten muutosten tarve saattaa olla nopeampikin kun tällä hetkellä ajattelen."* Vastaajien joukossa on niitäkin, jotka eivät näe kehittämistyölle mitään esteitä, sen enempää kuin erityistä tarveakaan: *"ajassa ollaan mukana ja otetaan kiinni sopivista ilmiöistä!", "mielestäni meillä tällä hetkellä hyvät resurssit ja homma toimii"*.

Pääasiassa yksittäisinä mainintoina vastauksissa nousevat esiin myös tekniset seikat ja tiloihin liittyvät rajoitteet. Verkkoyhteyksien puuttuminen tai laatu haittaa yhä perustoimintaa, mutta samalla myös mahdollisuuksia kehittää kirjastoautojen palveluita. Myös ahtaat tilat ja auton perinteinen koritekniikka rajoittavat toiminnan uudelleenajattelua: *"Nykyisen perinteisen auton rakenteelliset ja tekniset ratkaisut jotka torppaavat monet asiat."*



## **4.4 Uusi kirjastoautokonsepti**

Edellä on käynyt ilmi että kirjastoautotoiminnan kehittäminen on ollut pääsääntöisesti pyrkimystä kirjastoautotoiminnan puitteiden ja resurssien parantamiseen. Siellä missä toiminnan uudistamiseen ylipäänsä suhtaudutaan suopeasti, ongelmana on resurssipulan ja muutosvastarinnan lisäksi myös näkemyksen puute ja epätietoisuus suunnasta, johon toimintaa voitaisiin viedä. Kirjastoautotoiminnan kehittämiseksi ja uudistamiseksi ei ole ollut esimerkkiä ja kirjastoautot ovat nojautuneet perinteisiin toimintamuotoihin. Käsittelen seuraavaksi Espoon lastenkirjastoautohanketta, jonka pyrkimyksenä oli luoda uusi kirjastoautokonsepti, jota voitaisiin hyödyntää myös muiden kuntien kirjastoautotoiminnan kehittämisessä.

### **4.4.1 Espoon lastenkirjastoautohanke**

Espoossa käynnistettiin vuonna 2012 hanke uudentyyppisen lastenkirjastoauton hankkimiseksi. Uutta autoa ei katsottu tarkoituksenmukaiseksi toteuttaa vanhalla, yksinomaan lainaukseen pohjautuvalla konseptilla. Perinteisen vaihtuviin kokoelmiin ja lainaustoimintaan keskittyvän toiminnan ohien haluttiin kehittää uusia välineitä ja toimintatapoja elämyksellisen kirjastokokemuksen luomiseksi. Hankkeen suunnittelun taustalla on ajatus saattaa kaikkien lasten ulottuville uusia tapoja tutustua tietoon itsenäisesti, sekä aktivoida lapsia myös yhteiseen toimintaan. Kirjasto haluttiin nähdä ilahtumisen ja seikkailun paikkana. Kirjastoautot omalla toimintatavallaan voisivat toteuttaa näitä pyrkimyksiä viemällä palveluita ja tapahtumia ihmisten luokse nopeasti ja yllättävästi.

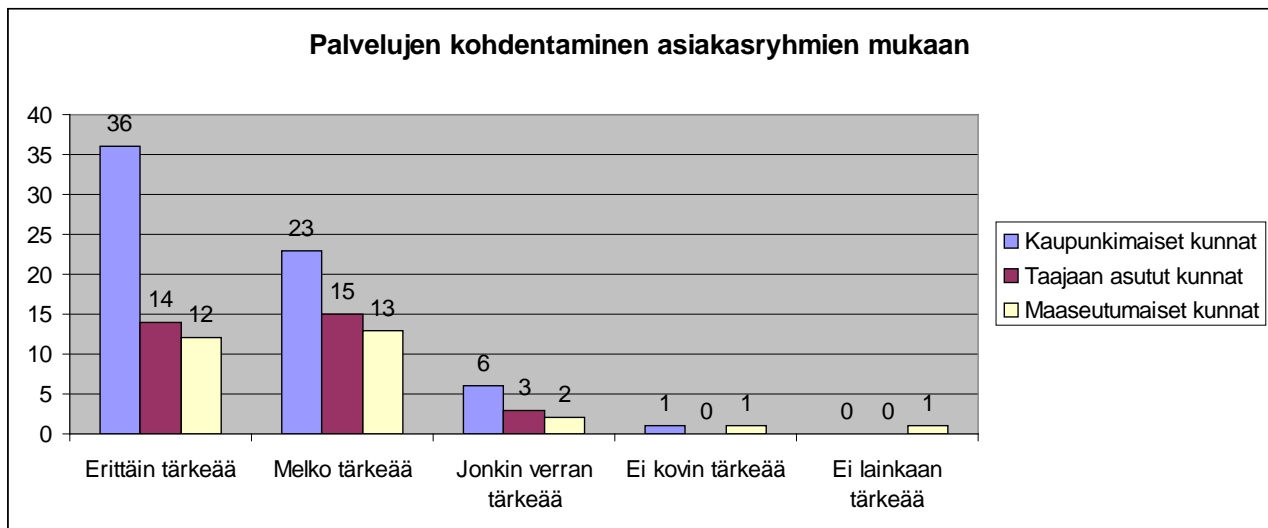
Hankkeessa kokeillaan uutta innovaatioyhteistyötä. Auton ulkoasu- ja tilasuunnittelu, palvelutuotantotavat, sekä laitteet toteutetaan yhdessä Aalto-yliopiston kanssa. Uuden konseptin perusajatus on tyhjä kirjastotila, joka on muokattavissa eri tilanteisiin ja asiakastarpeisiin sopivaksi. Auton tila pyritään saamaan monikäyttöiseksi ja joustavaksi erilaisin moduuliratkaisuin. Tällainen ratkaisu mahdollistaa auton joustavan käytön erilaisiin käyttötarkoituksiin ja tilan muuttamisen tulevaisuuden tarpeiden mukaan. Auton takaosaan on suunniteltu myös lasten oleskelupaikka. Tämänkaltaisilla tilaratkaisuilla pyritään luomaan kirjastoautosta myös lasten kohtaamispaikkana ja sosiaalisen tila.

Uusi kirjastoauto pyrkii osaltaan välittämään kuvaa modernista kirjastolaitoksesta myös haja-asutusalueiden koululaisille, esimerkiksi tarjoamalla käyttöön uusia laitteita ja sovelluksia. Kirjastoautossa tulee olemaan sisäinen langaton verkko ja tablettitietokoneet asiakaskäyttöön, infotaulu tiedotus-, peli-, vinkkaus- ja opetuskäyttöön, sekä näyttöpöytä piirtämistä ja opetusohjelmia varten. Laitteet on tarkoitettu suunnitella lapsille sopiviksi ja mahdollistamaan vuorovaikutteinen, lasta aktivoiva ja elämyksellinen toiminta. Autoon on suunniteltu myös RFID-pohjaisia sovelluksia, jotka mahdollistavat esimerkiksi lukukokemuksien äänittämisen ja jakamisen. Uusilla laitteilla pyritään tukemaan erilaista oppimista ja erityisryhmien tarpeita.

Uudesta teknologiasta huolimatta autossa harjoitetaan normaalisti myös perinteistä lainaustoimintaa. Kirjastoautossa perinteinen lainakirjasto ja uudet toimintatavat kohtaavat. Lapsi voi lähteä kirjastosta kirjan kanssa tai esimerkiksi jonkin oman aikaansaannoksen (piirustus, video) kanssa. Peruspalvelun lisäksi osa kirjastoauton ajasta aikataulutetaan esimerkiksi yhteistyötapahtumiksi, workshoppeiksi, luennoiksi, elokuvailloiksi, tarinatuviksi yms. Vaikka auton ensisijaisena asiakasryhmänä ovat lapset, uudella kirjastoautolla pyritään palvelemaan kaikkia ikäryhmiä. Keskeinen ajatus hankkeessa on se, ettei kirjastoautokonsepti ole valmis, vaan se kehittyy ajan ja muuttuvien tarpeiden myötä. Muunneltava tila mahdollistaa niin nopeat kuin pitkän aikavälin muutokset toiminnassa.

#### **4.4.2 Kohderyhmäajattelu ja lastenkirjastoauto**

Espoon hanke soveltaa jo ennestään kirjastoautotoiminnassa varsin yleistä asiakasryhmäajattelua. Autosta suunnitellaan ensisijaisesti lastenkirjastoautoa, joskin tilojen muunneltavuus mahdollistaa palvelujen kohdentamisen ja räätälöinnin myös muille asiakasryhmille. Palvelun kohdentamisen ja räätälöinnin mahdollistaa osaltaan myös auton tilojen ja kokoelmien vaivaton muunneltavuus.



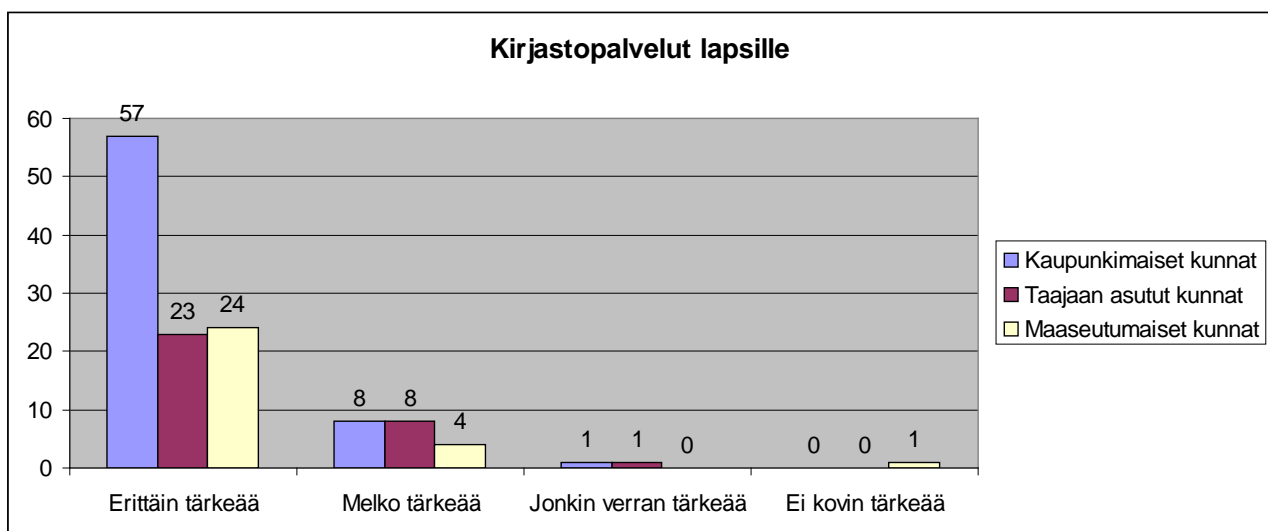
**Kuvio 13.** Palvelujen kohdentaminen tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.

Vastaajat näkevät asiakasryhmän mukaisen palvelujen kohdentamisen pääasiassa erittäin tärkeänä tai melko tärkeänä asiana tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa. Merkittävä osa vastaajista suhtautuu palvelun kohdentamiseen kuitenkin ristiriitaisin tuntein. Keskeisin esille nouseva kysymys on se, miten palvelu voitaisiin kohdentaa Espoon mallin mukaisesti vain yhdelle asiakasryhmälle, jos palvelu tulisi turvata samalla kaikille käyttäjille. Suurin osa kirjastoautoista toteuttaa kohdentamista jo nykyisellään toiminnan aikataulutamisella, tilan jakamisen ja kokoelman avulla: *"Meillä väestön ikärakenne aivan toinen, vanhusten osuus lisääntyy ja pyrimme huomioimaan heidät. Lapset käyttävät samaa autoa ja takaosa on heidän."*, *"lapsille suunnattu auto ei välttämättä toimisi, sillä iltareittien asiakaskunta on suurimmaksi osaksi vanhuksia. Tietysti osittainen kohdentaminen lapsiin voisi tuoda uusia asiakkaita myös tulevaisuuden kannalta"*

Erityisesti taajaan asuttujen ja maaseutumaisien kuntien vastaajat korostivat, että ikäihmiset ovat heidän keskeisin asiakaskuntansa, jolloin palvelun kohdentaminen lapsiasiakkaille ei ole järkevää. Eräs vastaajista näkee kohderyhmäajattelussa mahdollisuuksia ikäihmisten kirjastoautopalveluiden kehittämiseen: *"Myös vanhoille ihmisille olisi hyvä saada kohdennettua toimintaa. Yleisöpääte ja apua laskujen maksamiseen, s-postin hankkimiseen jne."* Monelle vastaajalle (kuntatypistä riippumatta) toiminta näyttäytyy pääasiassa kaikkien ikä- ja asiakasryhmien palvelemisena, jolloin erityiselle palvelujen räätälöinnille asiakasryhmän mukaan ei nähdä kysyntää tai mahdollisuutta: *"Pienen kunnan auto palvelee kaikkia ikäryhmiä. Konsepti ei tällaisenaan"*

sovi meille. Lapsiasiakkaita ei ole tarpeeksi, ikäihmisille pitää myös olla tarjontaa." Espoon hankkeen kaltaiset konseptit nähdään toimivina "ruuhka-Suomessa", jossa on suuria yksittäisiä asiakasryhmiä: "Pidän Espoon konseptia mielenkiintoisena ja uskon, että sille on tilaus ko kunnassa tai vastaavissa suurkeskittymäkunnissa, missä on paljon erilaisia asiakasryhmiä"

Kuten jo edellä on käynyt ilmi, kirjastoautotoiminnan keskeisimmän asiakasryhmän muodostavat lapset eli koululaiset, päiväkodit ja lapsiperheet. Kirjastoautotoiminta keskittyyne jatkossakin erityisesti lasten palveluihin. Espoossa otettiin tavoitteeksi lastenkirjastoauto, mutta tilojen muunneltavuus ei sinänsä rajoita käyttötarkoitusta. Keskittyminen lastenkirjastopalveluihin on kuitenkin periaatteellinen ja tarkoittaa sitä, että uusia palvelumuotoja mietitään erityisesti lasten käyttöön.



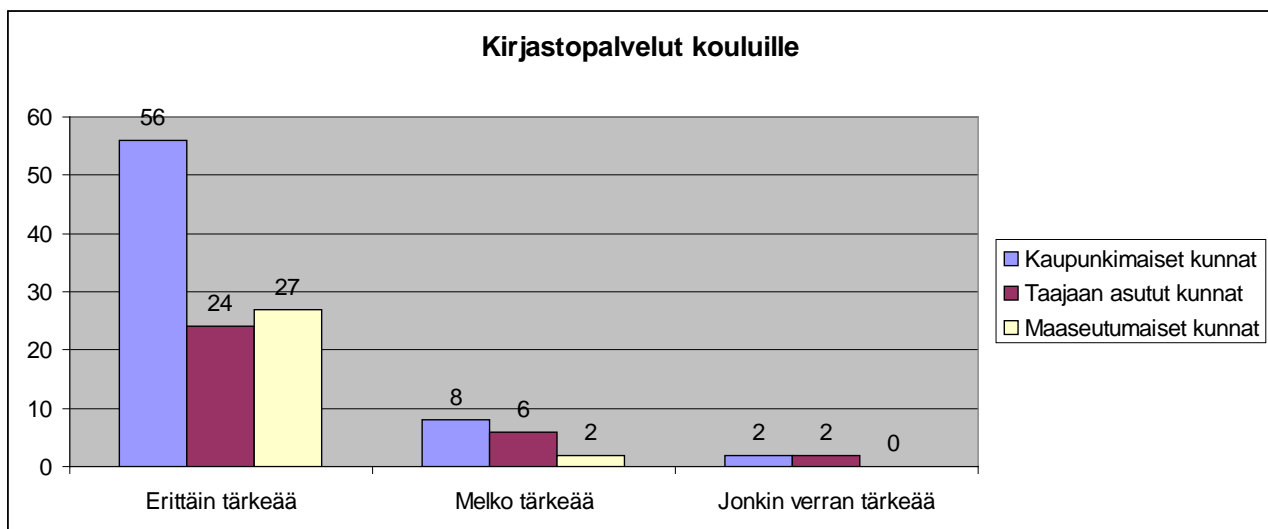
**Kuvio 14.** Lasten kirjastopalvelut tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.

Kirjastoautotoiminnan keskittyminen tulevaisuudessa yhä enemmän lasten kirjastopalveluihin saa melko varauksettoman kannatuksen kaikkien vastaajien kesken: "Junnujen palveleminen on alamme tulevaisuus." Yksi soraääni tulee maaseutumaisesta kunnasta. Kuten jo edellä todettiin, monessa haja-asutusalueella toimivassa kirjastoautossa asiakaskunta saattaa muodostua merkittävältä osin ikäihmisistä. Maaseudulla kyläkoulujen lakkauttaminen voi viedä kirjastoautolta loputkin lapsiasiakkaat. Pienessä kunnassa ei nähdä myöskään olevan riittävästi asiakkaita, jotta keskittyminen yhteen asiakasryhmään olisi järkevää. Monelle vastaajalle kuntatyypistäkin riippumatta on

tärkeää että palvelu kattaa kaikki ikäryhmät: "Oman kuntamme kirjastoautojen täytyy palvella samalla kierroksella eri ikäisiä asiakkaita, joten meidän on pidättäydyttävä perinteisemmässä kirjastoautotoiminnassa.", Näemme erittäin tärkeänä lapsille kohdennetun palvelun, mutta kun puhumme pienestä maaseutukunnasta, olisi kirjastoauton palveltava monipuolisesti kaikkia ikäryhmiä.", "Isossa kaupungissa lapsiasiakkaat ovat suuri ryhmä, mutta omassa kirjastossani kirjastoauton palveluja käyttävät pääasiassa ikäihmiset." On myös kuntia, jossa kirjastoauton toimintaa määrittää hyvin perustavalla tavalla ikäihmisten tarpeet, mikä voi antaa myös selkeän tavoitteen toiminnalle: "Ajattelisin, että meillä tavoitteena on ikäihmisten toimintakyvyn ja ylläpitäminen ja virkistäytyminen."

#### 4.4.3 Kirjastoauto koulutyön ja oppimisen tukena

Koulujen uskotaan usein olevan se asiakasryhmä, joka kannattelee kirjastoautopalveluita ja säilyttää kirjastoautot jatkossakin tarpeellisena palvelumuotona. Kirjastoautopalveluiden sisältöä kouluille on monipuolistettu esimerkiksi opetuksen ja kirjavinkkauksen muodoissa. Espoon kirjastoautohankkeen yhteydessä on mietitty uusia palvelumuotoja ja välineitä laajennettua koulukirjastopalvelua varten.

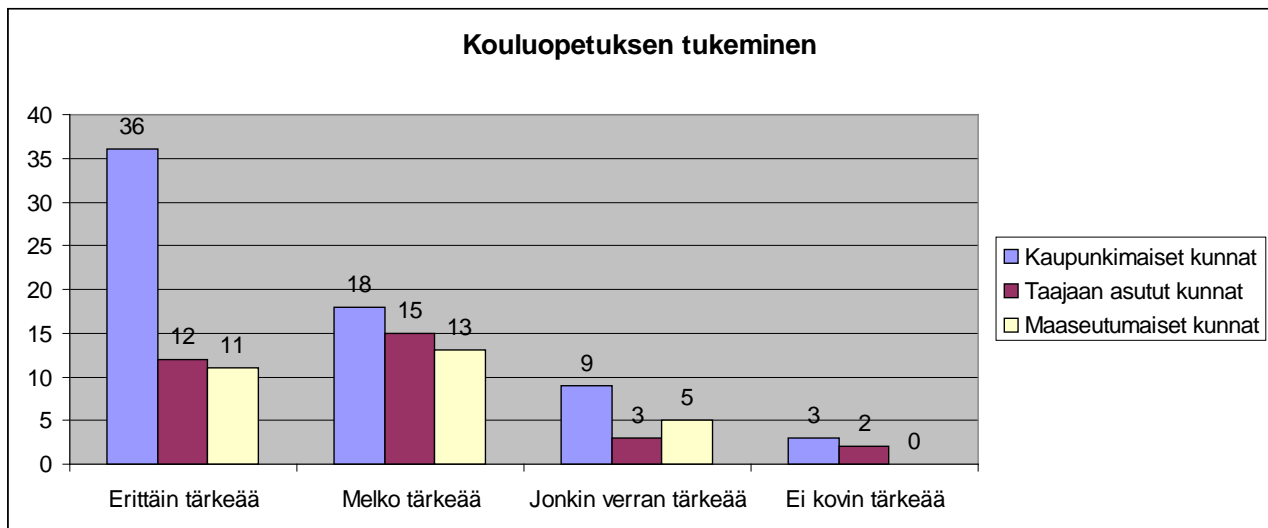


**Kuvio 15.** Koulujen kirjastopalvelut tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.

Kirjastopalvelut kouluille ovat vastaajien mukaan ehkä tärkein painopiste kirjastoautotoiminnassa myös tulevaisuudessa. Se, että joillekin kunnille koulujen kirjastopalvelut näyttäytyvät vain melko tärkeinä tai jonkin verran tärkeinä, johtuu hyvin pitkälti muista käyttäjäryhmistä, joiden lainauspalveluiden ylläpitäminen koetaan yhtäläisen tärkeänä myös tulevaisuudessa.

Kirjastoauton kouluille tarjoamia palveluita halutaan myös kehittää, sillä sen uskotaan osaltaan sekä säilyttävän koululaiset asiakkaina että lisäävän heidän kiinnostustaan kirjastopalveluita kohtaan. Espoon hankkeen nähdään erityisesti tarjoavan eväitä koulu yhteistyön kehittämiseen. Kouluilla halutaan tarjota uusia palveluita ja koululaisille uusia virikkeitä, sillä pelkkä lainauspalvelu ei välttämättä enää riitä tulevaisuudessa: *"Lapset ja koulut ovat erittäin tärkeitä yhteistyökumppaneita, enää ei vaan toimi kirja käteen ja tosson - konsepti", "Kaupungin jokaisessa koulussa on pian oma koulukirjasto, jo nyt käytössä olevat ovat verottaneet kävijämääräämme reilusti. Joten tarvitsemme uudenlaisia palvelukonsepteja lähivuosien aikana.", "Koulut voivat kiinnostua kirjastopalveluista, kun niille tarjotaan jotain lisää: tilat, opetusvälineet, mahdollisuus räätälöidä itse kirjastonkäyttöä."* Kouluille tarjottavien palveluiden monipuolistamisessa ongelmaksi voi koitua kuitenkin aikataululliset kysymykset, sillä koulupysäkit ovat usein ruuhkaisia, eikä pysäkkiaika yksinkertaisesti riitä: *"Meillä on X koulua, joilla kaikilla emme voi käydä joka viikko, koska aamuaika ei kertakaikkiaan riitä. Luokkaa kohti on varattu yleensä 15 minuuttia aikaa. Ja kun (...) koululaiset ovat todella aktiivisia auton käyttäjiä, ei tämä vartti meinaa riittää ja ruuhkat ovat melkoisia."*

Kirjastoautot tarjoavat lukumateriaalia koululaisten käyttöön ja näin osaltaan osallistuvat sekä opetukseen että lukemiseen kannustamiseen. Espoon hankkeesta on tulkittavissa ilmeinen pyrkimys kehittää edelleen kirjastoauton palveluita tukemaan myös kouluopetuksen tarpeita. Kirjastoautolla voi olla kasvava rooli esimerkiksi koululaisten tutustuttamisessa verkkosisältöihin ja tiedonhaun opetuksessa. Vaikka Espoon hankkeen yhteydessä asiaa ei suoraviivaisesti mainitakaan, on todennäköistä että kouluille tarjottavan mediakasvatuksen rooli saattaa kasvaa uuden kirjastoauton myötä. Tähän tarjoaa mahdollisuuden uusi teknologia ja havainnollistavat välineet autossa.

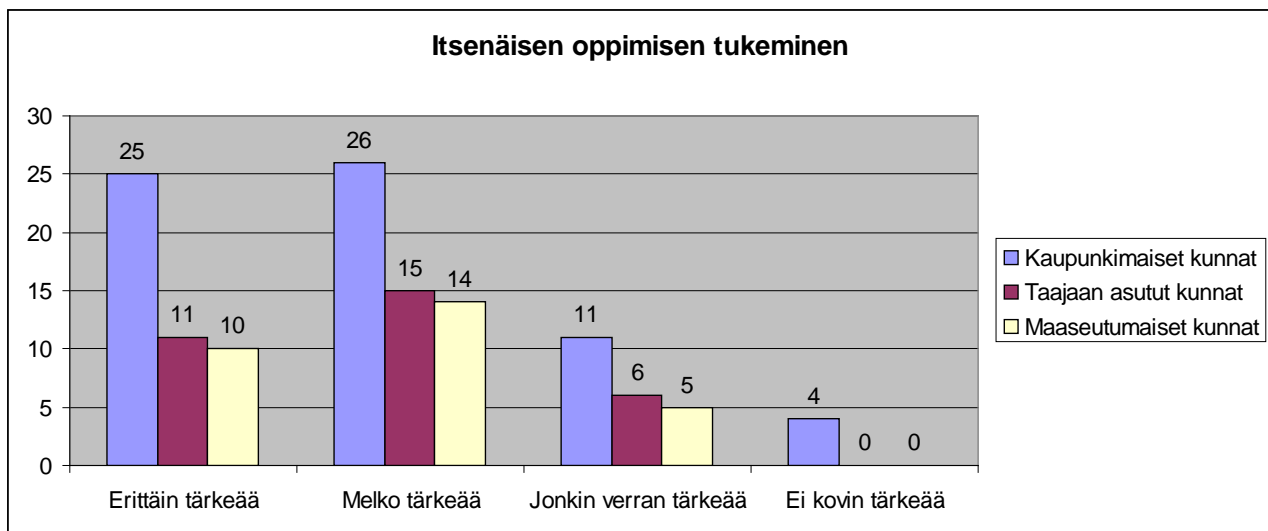


**Kuvio 16.** Kouluopetuksen tukeminen tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.

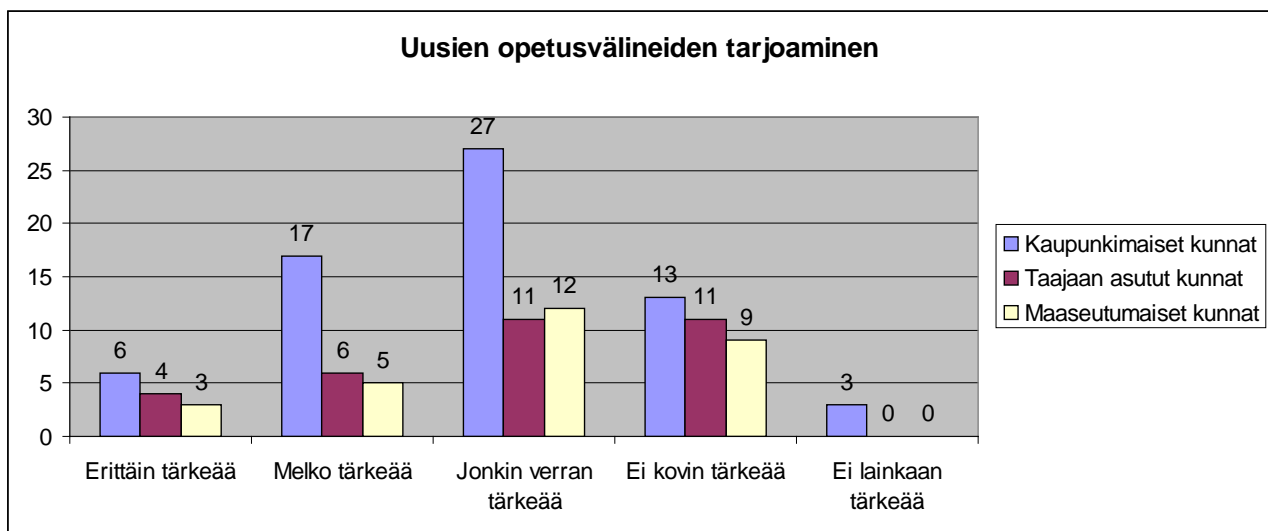
Ajatus kirjastoautosta kouluopetuksen tukena on ehkä jonkin verran vieras, sillä kirjastoautossa pääasiassa lainataan kirja-aineiston koululaisille, jolla ei ole vielä kovinkaan suoraviivaista vaikutusta opetukseen. Uskoisin kuitenkin että tämä on ensisijainen ajatus vastaajan mielessä, kun hän arvioi kirjastoauton roolia tulevaisuudessa kouluopetuksen tukena. Kaupunkimaisissa kunnissa kouluopetuksen tukeminen näyttäytyy pääasiassa erittäin tärkeänä, mutta samalla muutama kaupunkimainen kunta ei näe tätä roolia kovinkaan tärkeänä. Taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa kouluopetuksen tukeminen nähdään pääasiassa melko tärkeänä tai erittäin tärkeänä tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.

Kirjastoauton tarjoamien palveluiden liittäminen vahvemmin koulutyöhön saa jonkin verran kannatusta, sillä osa vastaajista kokee kirjastoautopalveluiden jäävän jossain määrin koulutyön tavoitteista irralliseksi ohjelmanumeroksi: *"Varsinkin kouluille voisi ottaa kirjastoauton osaksi "tuntia".* Kirjastoauton tarjoamien palveluiden ottaminen osaksi kouluopetusta herättää kuitenkin epäilyksiä, sillä se koetaan astumisena opettajan rooliin. Opetus- ja ohjaustyötä vierastetaan, sillä kirjastoalan koulutus ei tarjoa eväitä tähän rooliin: *"Kirjastoalan koulutus ei sisällä lasten ohjaamistoimintaa tms. Se ei kuulu kirjastotyöhön, vaan vaatii ihan oman henkilökuntansa tai supermoniosaajia, enää ei riitä kuljettaja- ja kirjastopätevyys."* On ilmeistä, että koululle tarjottavien palveluiden syventäminen ja monipuolistaminen edellyttää uudenlaista osaamista henkilökunnalta

Espeen kirjastoauto pyrkii tarjoamaan myös modernit välineet tiedon itsenäiseen etsimiseen ja itse tekemiseen. Muun muassa tätä tarkoitusta varten autossa on käytössä tablettitietokoneet ja suuri kosketusnäyttöpöytä, joka soveltuu myös opetuskäyttöön ja tiedonhakuun. Välineet on suunniteltu tarkoituksenmukaiseksi niin lasten itsenäiseen oppimiseen kuin yhdessä tekemiseen.



**Kuvio 17.** Itsenäisen oppimisen tukeminen tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.



**Kuvio 18.** Uudet opetusvälineet tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.

Vastaajista suurin osa kuntatyyppistä riippumatta piti itsenäisen oppimisen tukemista tärkeänä päämääränä tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa. Sen sijaan uusien opetusvälineiden tarjoaminen näyttäytyy enimmäkseen vain jonkin verran tärkeänä.



Taajaan asuttujen ja maaseutumaisten kuntien vastaajissa on myös paljon niitä, joiden mielestä uudet opetusvälineet eivät ole kovinkaan tärkeässä roolissa tulevaisuudessa.

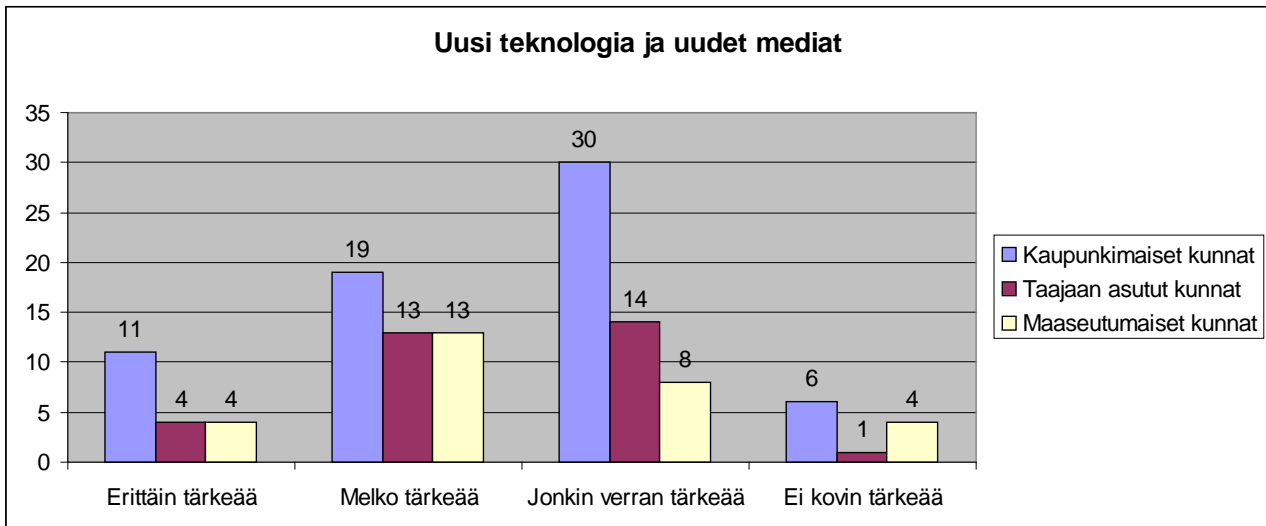
Oppiminen ja modernit opetusvälineet eivät ideoina herättäneet vastaajien keskuudessa juurikaan ajatuksia. Ajatus oppimisen tukemisesta on jossain määrin vaikea havainnollistaa ja sisäistää kirjastoautoympäristössä, varsinkin kun nykymuotoinen kirjastoautopalvelu keskittyy pääasiassa kirjastoaineiston lainaamiseen. Todennäköisesti itsenäisen oppimisen tukeminen mielletään pääasiassa lukutaidon kehittymisen tukemisena, jossa kirjastoauton rooli on lähinnä monipuolisen kirjavalikoiman ja logistiikan tarjoaja. Se, onko kirjastoauto todella oikea paikka uudelle opetusteknologialle herättää vastaajissa täysin päinvastaisia näkemyksiä:

*"Uuden teknologian hankkiminen kirjastoautoon tutustumista varten säästäisi kustannuksia, jos esim. kaikille koululle ei tarvitsisi hankkia samaa tekniikkaa, joka vanhenee nopeasti".*

*"On mielestäni helpompaa ja järkevämpää järjestää teknologiaa vaativat tilaisuudet kiinteissä kirjastoissa tai kouluilla kuin tehdä näitä virityksiä kirjastoautoon. Lapset voivat kyllä matkustaakin vähän matkaa, Espoossakaan matkat eivät mahdottoman pitkiä ole."*

#### **4.4.4 Uusi teknologia, uudet mediat ja verkkosisällöt**

Espoon uuden kirjastoauton halutaan välittävän kuvaa modernista kirjastolaitoksesta. Luonnollisesti tämä tarkoittaa uutta teknologiaa ja uuden median hyödyntämistä toiminnassa. Kuten jo edellä todettiin, Espoon kirjastoautossa on tablettitietokoneet asiakaspäätteinä ja moderni näyttöpöytä, jota voidaan käyttää niin pelaamiseen kuin opetuskäyttöön. Myös verkkosisällöt halutaan paremmin asiakkaiden saataville.



**Kuvio 19.** Uusi teknologia ja uudet mediat tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.

Asiakaskäyttöön tarkoitettu uusi teknologia kirjastoautossa herättää vastaajissa epäilyksiä. Suurin osa kaupunkimaisten kuntien vastaajista näkee uuden teknologian ja uusien medioiden soveltamisen tulevaisuuden kirjastoautossa vain jonkin verran tärkeänä. Kaupungeissa myös yllättävän moni ei näe asiaa kovinkaan tärkeänä. Taajaan asutuissa kunnissa uusi teknologia ja mediat näyttäytyvät melko tärkeinä tai jonkin verran tärkeinä. Maaseutumaisissa kunnissa suurin osa vastaajista pitää uutta teknologiaa pääasiassa melko tärkeänä asiana tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa. Ajatus erityisesti haja-asutusalueiden autojen modernista varustuksesta saakin kannatusta. Moni vastaajista pystyy omaksumaan hankkeen tavoitteen modernien kirjastopalveluiden ja ajanmukaisen teknologian tarjoamisesta myös syrjäkylillä, johon oikeastaan vain liikkuva palvelumuoto tarjoaa mahdollisuuden: *"Kuvittelisin että uusin opetusvälinein ja teknologioin lastattu auto olisi hyvin käyttökelpoinen ja tarpeen haja-asutusalueella."*

Osa vastaajista näkee uudessa teknologiassa myös mahdollisuuden houkutella uusia asiakkaita, etenkin nuoria, kirjastoautojen asiakkaiksi: *"Uuden teknologian hyödyntäminen voi varmasti houkutella uusiakin käyttäjäryhmiä autoon."* Teknologiaan panostaminen nähdään keinona pysyä ajan hengessä mukana ja sen mahdollisuuksiin uskotaan, joskin varovaisesti. Kaiken teknologian kohdalla pitää miettiä millaista hyötyä niistä todella on: *"Mikäli nyt olisimme hankkimassa uutta autoa, mieltäisin asioita nimenomaan uuden teknologian tuomien hyötyjen ja mahdollisuuksien kautta"*.

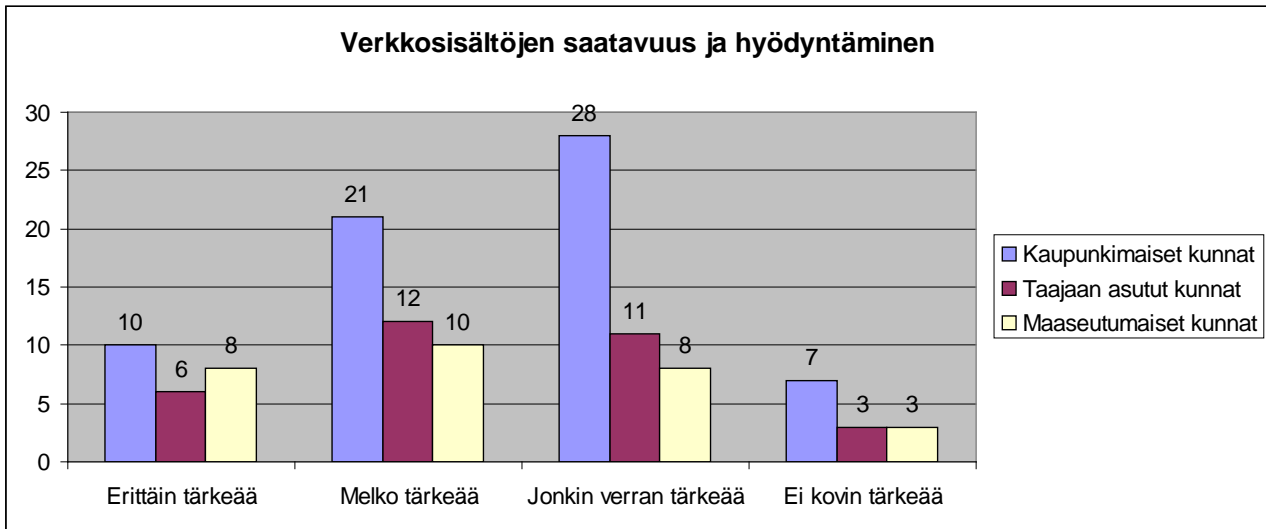
Teknologian asentaminen autoon herättää aiheellisen epäilyksen sen toimivuudesta ja käytön ongelmista hankalissa olosuhteissa. Tekniikka koetaan haavoittuvana, eikä kaikissa kunnissa ole riittävästi luottamusta omaan osaamiseen teknologiakysymyksissä: *"Oman kuntani näkökulmasta jarruna on tietotekniikka. Jos kukaan kirjastossa ei ymmärrä nykyaikaisista tietoteknisistä laitteista tai sovelluksista mitään, muuta kuin perinteistä toimintaa on mahdoton toteuttaa."*, *"Teknisen tuen järjestelyjen täytyy olla parhaassa terässä, jotta autoon hankittu teknologia oikeasti hyödyttää. Kokemusta on siitä, että tietotekniikka on auto-olosuhteissa haavoittuvampaa kuin kiinteässä kirjastossa"*, *"Tekniikan haavoittuvuudesta on kokemusta, eli ei mennä kuin Strömsössä."*

Moni vastaaja tarttuu myös uuden teknologian käyttötarkoituksiin, sillä Espoon hankekuvauksessa mainitaan pelaaminen yhtenä keskeisenä toimintamuotona uudelle teknologialle. Kaikki eivät näe tietokonepelien pelaamisen mahdollisuuksien tarjoamista sen enempää kirjastoauton kun koko kirjastolaitoksenkaan tehtävänä: *"Peli ym. koneita on jokaisella kotona ja koulussa. Tarvitseeko kirjastoautonkin niitä vielä tarjota."*, *"Vierastan peleihin keskittyvää toimintaa, koska nuorethan pelaavat jo paljon muutenkin kavereiden kanssa"*.

Teknologiakysymyksessä suurin osa vastaajista vaikuttaisi kallistuvan sille linjalle, että uusi teknologia näyttelee jossain määrin tärkeää roolia kirjastoautojen tulevaisuudessa, mutta etenkin kustannusten ja tekniikan toimivuuden puolesta asiaa ei nähdä ajankohtaisena tai edes mahdollisena. Monen pienemmän tai ehkä pikemminkin laajemman kunnan kirjastoautoissa uuteen teknologiaan pohjaavaa konseptia kehitetään, mutta mahdollisuuksia sille ei nähdä omassa kunnassa. Ehkä hieman yllättäen muutamat kaupunkimaisten kuntien vastaajat korostavat perinteistä kirjastoautopalvelua liiallisen teknologiapainotteisuuden vastapainona: *"En tiedä vielä kannattaako tuohon kilpavarusteluun mennä mukaan vai olisiko valittava ihan päinvastainen tie: joku Kampin kappelin tapainen hiljaisuuden ja elektroniikkavapauden keidas"*, *"Kirja on mielestäni kirjastoauton pääasia."*

Verkkosisällöt ovat olleet jo pitkään keskeinen osa kirjastotoimintaa. Kirjastoautossa verkossa tapahtuva toiminta ei kuitenkaan korostu, sillä asiakaspäätteitä ei välttämättä ole ja tietoliikenneyhteydet ovat heikkoja. Espoon kirjastoauto sen sijaan tarjoaa asiakkailleen langattoman yhteyden ja tablettitietokoneet. Keskeinen ajatus uuden kirjastoauton

konseptissa on se, että verkkosisällöt ovat helposti saatavilla ja niiden roolia korostetaan toiminnassa perinteisten kirjastoaineistojen lisäksi.



**Kuvio 20.** Verkkosisältöjen hyödyntäminen tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.

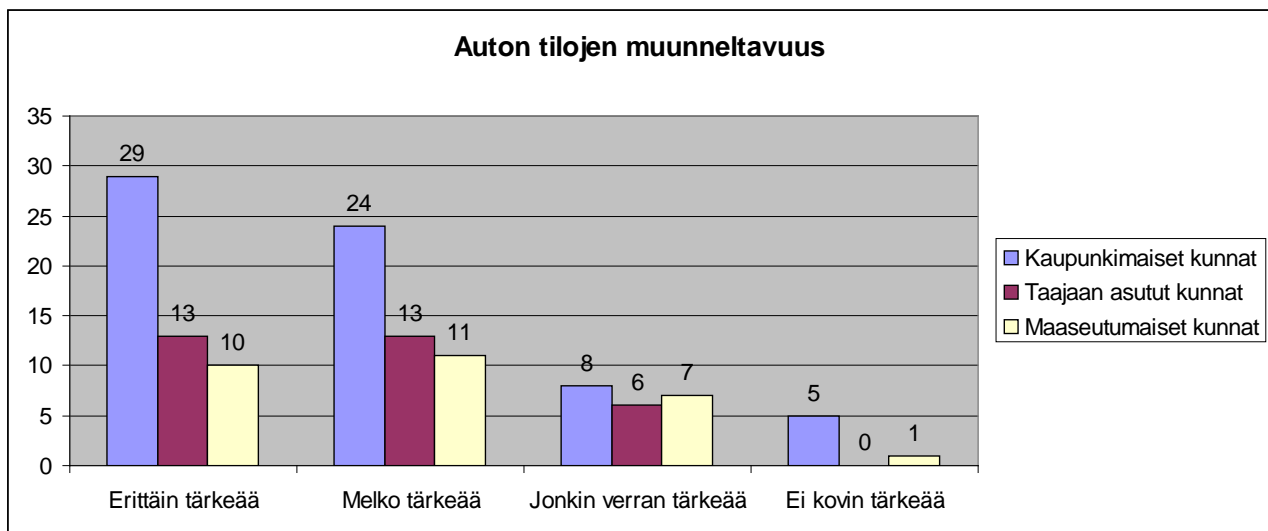
Verkkosisältöjen saatavuus ja hyödyntäminen tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa on vastaajien mukaan melko tärkeää tai jonkin verran tärkeää. Vastaajissa on kuitenkin myös niitä, joille aihe näyttäytyy erittäin tärkeänä tai ei kovinkaan tärkeänä. Vastausten rikkonaisuutta selittää osittain se, että verkkoyhteyksien laatu ja verkkosisältöjen rooli on kirjastoautotoiminnassa kovin vaihteleva kunnasta riippuen. Kaikkien kuntien kirjastoautoissa ei ole toimivaa tietoliikenneyhteyttä. Pelkkä verkkoyhteyden olemassaolo edustaa monelle vastaajalle edistystä etenkin haja-asutusalueilla. Kuten edellä on jo käynyt ilmi, asiakaspäätteet eivät ole mitenkään yleisiä kirjastoautoissa. Osa vastaajista kuitenkin toivoisi sellaista.

Merkittävä osa vastaajista nostaa esille epäilyksensä siitä, ovatko tietoliikenneyhteydet koskaan niin toimivat, että niitä voitaisiin koskaan aidosti hyödyntää kirjastoautoolosuhteissa verkkosisältöjen korostamiseen: *"Omassa autossa yhteydet takkuavat, niin verkkopalveluiden tarjoaminen (ja niiden korostaminen) tuntuisi tällä hetkellä huonolta vitsiltä."* Näkemykset ovat samat riippumatta siitä, toimiiko auto haja-asutusalueilla vai kaupunkiolosuhteissa. Taajaan asutusalueilla ja maaseutumaisissa kunnissa ongelmat ovat kuitenkin yleisempiä, sillä verkkoyhteyttä ei välttämättä ole lainkaan: *"Maaseudulla verkkoyhteydet ovat monasti erittäin huonot, ja sen takia emme pysty tarjoamaan verkkopalveluja, ainakaan vielä."*, *"Verkkosisältöjen saatavuus ja toimivuus mietityttää."*

*Kuinka yhteydet toimivat haja-asutusalueilla ja etenkin kuinka varmat yhteydet ovat toimimaan?*

#### 4.4.5 Muuttuva ja mukautuva kirjastoautotila

Espoon kirjastoauton sisätila on suunniteltu siten, että se voidaan kohtalaisen vaivattomasti muuttaa erilaisiin käyttötarpeisiin sopivaksi etenkin aineiston osalta. Ainoa kiinteä kaluste autossa on palvelutiski. Hyllyjärjestelmä on toteutettu siirrettävin moduuliratkaisuin.



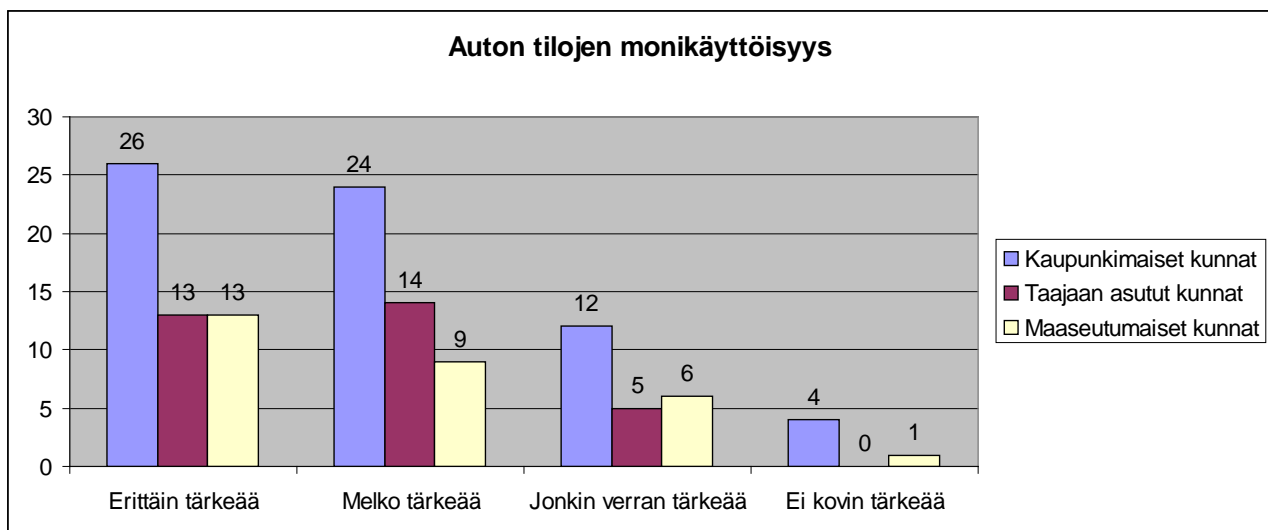
**Kuvio 21.** Tilojen muunneltavuus tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.

Tilojen muunneltavuus näyttäytyy vastausten valossa pääosin erittäin tärkeänä tai melko tärkeänä tulevaisuuden kirjastoautossa. Muunneltavuus ei kuitenkaan saa yksimielistä kannatusta kaikkien vastaajien kesken. Yllättäen erityisesti kaupunkimaisten kuntien vastauksissa on niitäkin, joiden mielestä muunneltavuus ei ole kovinkaan tärkeää, vaikka siirrettävien hyllyjen mahdollistamaa muunneltavuutta toteutetaan varmasti jo nykyään koulu- ja iltapysäkkien välillä.

Muunneltavuutta voidaan tarkastella periaatteellisella tasolla ja käytännöllisellä tasolla. Osa vastaajista ei näe tilojen muunneltavuudelle tarvetta, sillä auton perustoimintaa ei sinänsä haluta muunnella tai muunneltavuuden tarpeesta ollaan epävarmoja. Osa vastaajista liittyy tilojen muunneltavuuden kohderyhmäajatteluun tai johonkin

perustoiminnasta irralliseen asiaan kuten tapahtumatoimintaan. Mikäli näitä vierastetaan, ei tilojen muunneltavuus saa kannatusta. Toisaalta muunneltavuus tuntuu osalle vastaajista käytännössä vieraalta tai tilojen muuntelemiseen ei nähdä olevan käytännössä aikaa ja resursseja: *"Muunneltavuus on hieno ideana, mutta toimiiko käytännön työssä?"* Muunneltavuuteen suhtaudutaan kuitenkin pääsääntöisesti positiivisesti ja monien mielestä se voi hyvinkin olla avainasia kirjastoautotoiminnan tulevaisuuden kannalta. Koska tulevaisuuden tarpeita ei tunneta, tilat on tehtävä muunneltaviksi: *"Uuden auton hankinnassa meidän on kuitenkin varauduttava myös tulevaisuuden tarpeisiin, joten muunneltavuus on otettava huomioon."*

Keskeinen ajatus Espoon konseptissa on se, ettei tilaa ole sidottu yksinomaan lainaustarkoitusta varten. Tila on tarkoitettu monikäyttöiseksi. Ajatus on periaatteessa sama kuin monitoimiautossa. Palveluiden on kuitenkin tarkoitus olla kytköksissä kirjastopalveluihin.

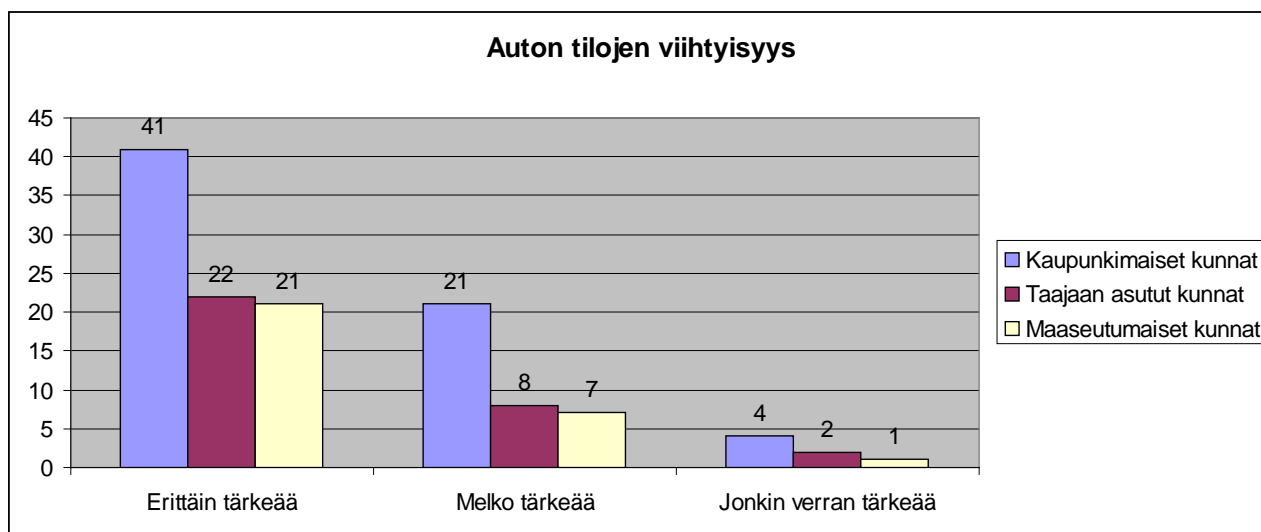


**Kuvio 22.** Tilojen monikäyttöisyys tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.

Auton tilojen monikäyttöisyys saa lähes saman arvion vastaajilta kuin tilojen muunneltavuus. Tämä on sikäli ymmärrettävää että ne ovat sidoksissa toisiinsa. Tilojen muunneltavuus mahdollistaa tilojen monikäyttöisyyden. Vaikka monikäyttöisyyttä ei sinänsä vastustettaisi, monelle vastaajalle tärkeintä on pyhittää kirjastoauto lainauspalveluille. Monikäyttöisyys jakaa vastaajien näkemyksiä siinä missä tilojen muunneltavuuskin: *"monikäyttöisyys ja muunneltavuus on erittäin hieno ja meilläkin*

tulevaisuudessa tarpeellinen juttu.", "Kirjastoautosta lainataan kirjoja etc. mielestäni auton ei tarvitse olla monitoimiauto." Joidenkin mielestä kehitys monikäyttöisyyttä kohti on vääjäämätön: "Kirjastoautot tulevat varmasti väistämättä muuttumaan enemmän monipalveluautoiksi joiden palveluihin kuuluu muutakin kuin vain se kirjojen lainaaminen."

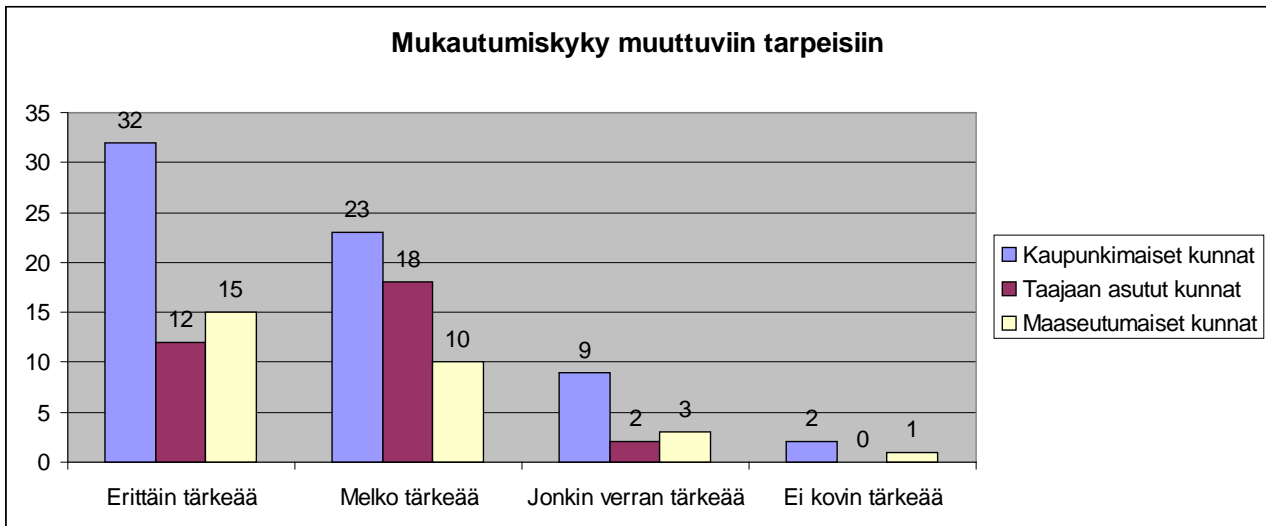
Tilojen muunneltavuuden ja monikäyttöisyyden lisäksi Espoon kirjastoauton sisustus- ja tilasuunnittelussa on panostettu viihtyvyyteen. Kirjastoautotilaan on luotu mahdollisuuksia oleskeluun ja yhdessäoloon.



**Kuvio 23.** Tilojen viihtyisyys tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.

Viihtyvyys nähdään poikkeuksetta tärkeänä asiana tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa. Olen edellä todennut että viihtyvyydestä on perinteisesti oltu valmiita tinkimään kokoelman ja lainaustoiminnan tehokkuuden vuoksi, mutta vastausten perusteella viihtyvyys on tärkeä päämäärä kirjastoautotoiminnan tulevaisuudessa. Sen sijaan oleskelumahdollisuudet arveluttavat, sillä tiukka aikataulu ei perinteisesti salli juurikaan oleskelemista kirjastoautotiloissa, etenkin koulupysäkeillä: "Vaikealta tuntuu järjestää aikaa lapsille autossa oleskeluun, kun nyt tahti on vartti ja luokka, että kaikki ehtisivät käydä."

Yksi kantava idea Espoon kirjastoautohankkeessa on se, ettei toimintakonsepti ole koskaan valmis, vaan se muuttuu ajan ja tarpeiden sekä kirjastonkäytön muutosten myötä.



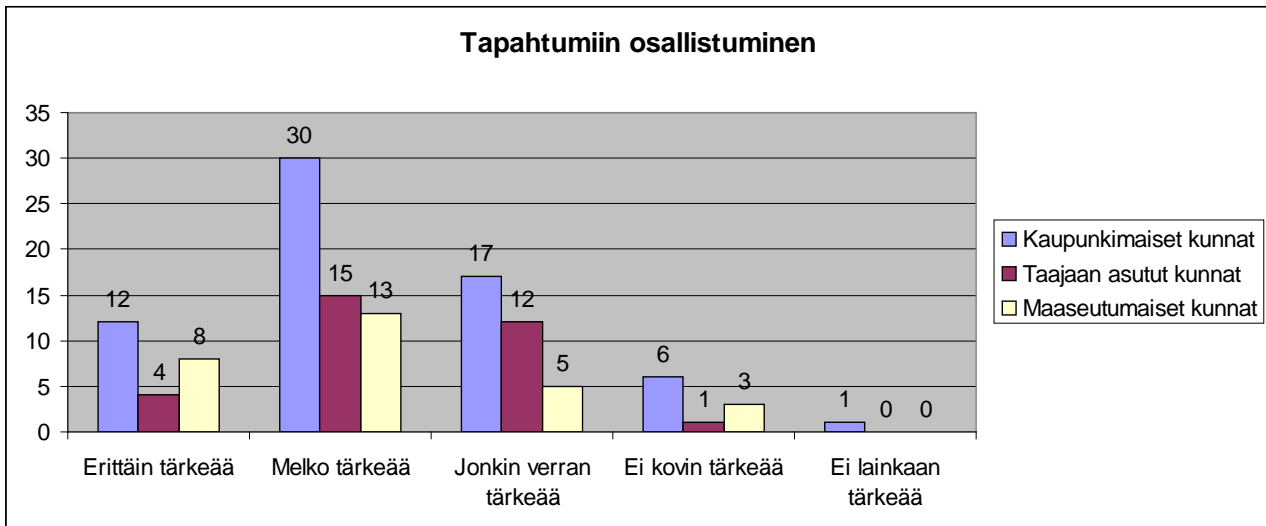
**Kuvio 24.** Mukautumiskyky tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.

Mukautumiskyky saa pääsääntöisesti hyvän arvion vastaajilta kirjastoautotoiminnan kehittämisen päämääränä. Harva vastaaja rohkenee väittää, etteivät palvelutarpeet muuttuisi ajan myötä, vaikka tällä hetkellä keskittyminen perinteiseen lainauspalveluun vaikuttaisi tärkeimmältä päämäärältä. Muunneltavuus ja monikäyttöisyys takaavat mukautumiskyvyn muuttuvien tarpeiden mukaan: *"uusia kirjastoautoja suunniteltaessa pitää kiinnittää huomiota tilojen monikäyttöisyyteen ja muunneltavuuteen sekä varautua tulevaisuuteen."* Mukautumiskyky tarkoittaa siis muutosvalmiutta ja kykyä pysyä mukana "ajan hengessä": *"maailma muuttuu ja kirjastoautot eivät mielestäni saa jäädä lähtökuoppiin ihmettelemään, mukana on pysyttävä."*

#### 4.4.6 Tapahtumatoiminta ja elämykset

Espoon kirjastoauton toiminta on tarkoitus aikatauluttaa niin, että kirjastoauton toiminta-aikaa on mahdollista käyttää säännöllisesti myös erilaisissa yleisötapahtumissa. Keskeinen pyrkimys on se, että kirjastoauto myös tuottaa entistä enemmän erilaisia yhteisötapahtumia yhteistyössä eri tahojen kanssa ja vaihtuvien teemojen ympärille.

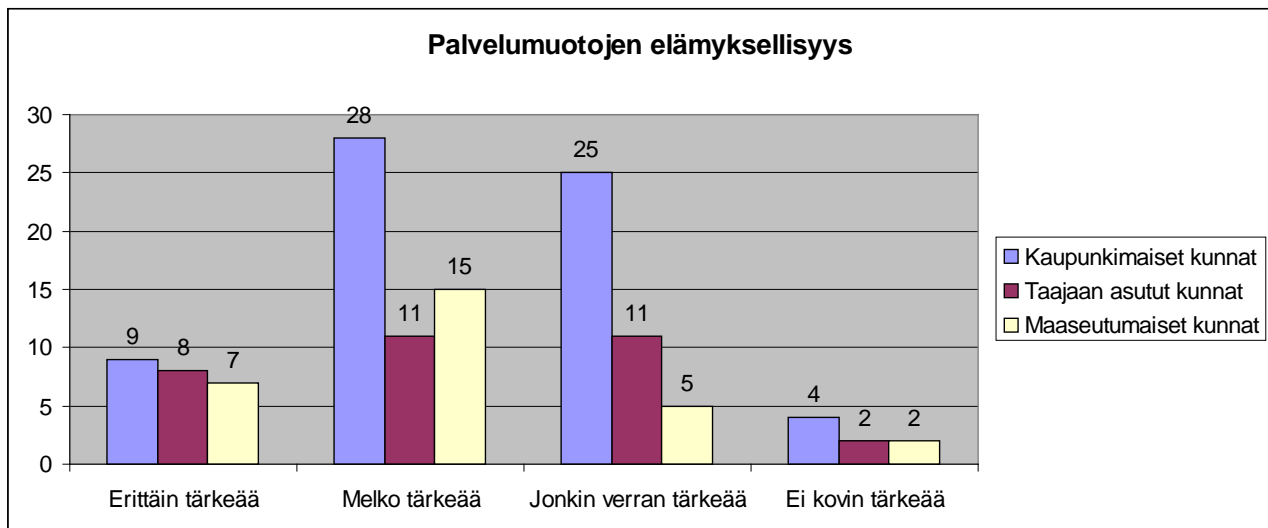




**Kuvio 25.** Tapahtumiin osallistuminen tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.

Tapahtumatoiminnalla nähdään melko tärkeä rooli tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa. Tapahtumiin osallistumista harjoitetaan jo jossain määrin ja mahdollisuuksien mukaan monessa kirjastoautokunnassa. Tapahtumatoiminta nähdään kannattavana toiminnan näkyvyyden kannalta, mutta merkittävä osa vastaajista tyrmää ajatuksen tapahtumiin osallistumisesta lähinnä aikataulullisista syistä. Perustoimintaa ei haluta keskeyttää ja pysäkkejä jättää ajamatta tapahtumatoiminnan vuoksi. Mahdollisuuksia tämänkaltaiselle toiminnalle nähdään vain jos kunnalla olisi erikseen auto tätä tarkoitusta varten: *"Tapahtumiin osallistuminenkin saattaa olla hankalaa, jos on vain yksi auto, mutta sinänsä kyllä hienoa, jos auton avulla voidaan viedä tapahtumia syrjäkylillekin"*. Monet vastaajista kannattavat kirjastoauton roolin korostamista erityisesti kulttuuritapahtumien viemisessä syrjäisille kouluille ja haja-asutusalueiden asukkaille: *"Itse kannatan myös tapahtumien tuottamista autossa, erityisesti lapsiasiakaskunnalle"*, *"Kouluille olisi meilläkin tarvetta kaikenlaisien tapahtumien järjestelyyn. Lapset eivät kaukaisemmilta kouluilta pääse helposti pääkirjastoon."*

Tapahtumatoimintaan ja kulttuuritapahtumien tuottamiseen liittyy elämyksellisyys. Espoon uusi kirjastoauto halutaankin nähdä ilahtumisen ja pienen seikkailun paikkana, mutta ei ainoastaan tapahtumien kautta. Palvelumuotojen halutaan itsessään tuottavan uusia elämyksiä pienille ja miksei isommillekin asiakkaille.



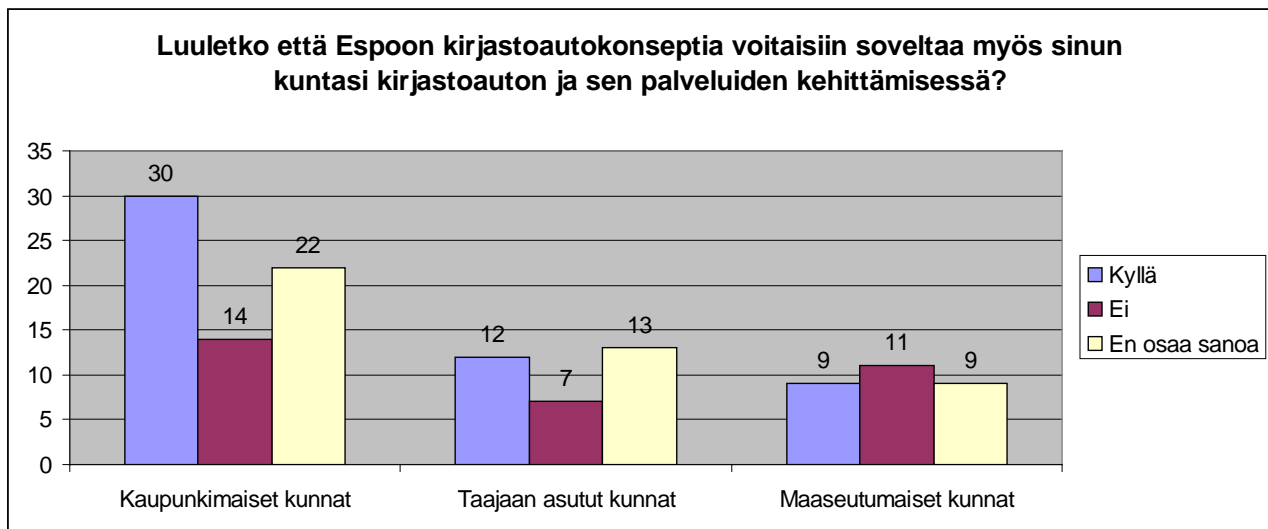
**Kuvio 26.** Palvelumuotojen elämyksellisyys tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa.

Palvelumuotojen elämyksellisyys nähdään melko tärkeänä ulottuvuutena kirjastoautotoiminnan tulevaisuudessa. Se jää tässä epäselväksi, miten itse kukin tulkitsee elämyksellisyyden. Espoon hankkeen kuvaus ei tarkemmin kuvaile elämyksellisyyttä, mutta ilmeinen pyrkimys on tuottaa lapselle tai nuorelle uusia kokemuksia ja oivalluksen hetkiä. Näitä voi tarjota esimerkiksi uusi teknologia tai uudet itseilmaisun ja yhdessä tekemisen tavat. Teknologian sijaan kyse voi olla myös kirjaston sisältöjen esiin tuomisesta uudella ja yllättävällä tavalla. Kirjastoauto voisi olla enemmän – kuten eräs vastaajista kuvailee – *seikkailun, elämysten, mielikuvituksen, sadun, kertomusten ja tapahtumien paikka*. Vastaajissa on niitäkin, joiden mielestä pyrkimys elämyksellisyyteen ei ole kirjastoauton sen enempää kuin kirjastonkaan tehtävä: *"Välillä tuntuu siltä että lapsille yritetään tuottaa jo liikaakin elämyksiä, vuorovaikutusta ja aktivointia ja oppimista. En näe sitä kirjaston tai tiloiltaan rajoitetun kirjastoauton tehtävänä"*

#### 4.4.8 Espoon kirjastoautokonseptin soveltuvuus kyselytulosten valossa

Vastaajia pyydettiin arvioimaan voitaisiinko Espoon kirjastoautokonseptia soveltaa vastaajan kunnan kirjastoauton ja sen palveluiden kehittämisessä. Vastaukset osoittavat että sovellettavuuteen uskotaan eniten kaupunkimaisissa kunnissa. 45,5 % kaupunkimaisten kuntien vastaajista näkee hankkeessa ainakin potentiaalia toiminnan kehittämisen kannalta. Epäröivien osuus on kuitenkin peräti 33,3 % vastaajista ja soveltamismahdollisuuksiin ei usko lainkaan 21,2 % kaupunkimaisten kuntien vastaajista.

Taajan asutuissa kunnissa merkittävä osa vastaajista (40,6 %) ei osaa sanoa kantaa sovellettavuuskysymykseen. Soveltamismahdollisuuksiin uskoo 37,5 % vastaajista kun taas kielteisesti asiaan suhtautuu 21,9 % vastaajista. Maaseutumaisien kuntien vastaajista 38 % vastaajista ei näe konseptissa soveltamismahdollisuuksia kunnan kirjastoautotoiminnan kehittämisessä. Soveltamismahdollisuuksiin uskoo 31 % vastaajista ja 31 % ei rohkene ottaa asiaan kantaa.



**Kuvio 27.** Uuden kirjastoautokonseptin sovellettavuus kirjastoautotoiminnan kehittämisessä.

#### 4.4.7 Ajatuksia Espoon kirjastoautokonseptista

Näkemykset Espoon kirjastoautokonseptista voidaan jakaa karkeasti kolmen kategorian alle. Vastaajissa on ensinnäkin niitä, joiden mielestä konsepti on mielenkiintoinen ja tarjoaa tavoiteltavan päämäärän tai ainakin uuden suunnan kirjastoautotoiminnalle. Osan mielestä konsepti on niin ikään mielenkiintoinen, mutta ei realistinen vaihtoehto toiminnan kehittämiselle. Kolmanneksi vastaajista löytyy se joukko, joka on eri mieltä sekä konseptin tavoitteiden tarpeellisuudesta että toiminnan kehittämisen suunnasta. Luonnollisesti suurin osa vastaajista näkee konseptissa myös hyviä ja tavoiteltavia osatekijöitä huolimatta siitä, miten he konseptiin kokonaisuutena suhtautuvat.

Espoon hankkeeseen ja uuteen kirjastoautokonseptiin positiivisesti suhtautuvia yhdistää ajatus kehityksen mukana pysymisen ja eteenpäin menemisen tarpeesta: "Myös

*kirjastoautotoiminnan tulee uusiutua ja elää ns. ajan hengessä.", "(...)maailma muuttuu ja kirjastoautot eivät mielestäni saa jäädä lähtökuoppiin ihmettelemään, mukana on pysyttävä."* Positiivinen suhtautuminen konseptiin ei kaikkien vastaajien kohdalla tarkoita yksiselitteisesti Espoon valitseman tien ja tavoitteiden hyväksymistä sellaisenaan. Tärkeintä on että perinteistä toimintamuotoa pystytään tarkastelemaan kriittisesti ja uudella tavalla: *"Ylipäättään palvelumuotojen tarkastelu uudesta näkökulmasta on aina hyväksi."* Eteenpäin menemisen katsotaan edellyttävän uudenlaista ajattelua ja rohkeita kokeiluja: *"Minusta tämä on uutta ajattelua, jota olen toivonut kirjastoautopalveluilta jo jonkin aikaa. Hyvä että nyt tehdään aloitteita!", "Erilaiset kokeilut ovat aina hyväksi.", "Espoon konseptissa hyvää on raikas kaavoihinkangistumaton ajattelu. Kirjastoautoa on pöllytetty kunnolla."* Kokeilujen tuoma kokemus voi ohjata kirjastoautotoimintaa uuteen suuntaan: *"Pitää nähdä ja kuulla kokemuksia, tila on kovin rajattu hyvin radikaaleihin uudistuksiin. Toisaalta toivon olevani tässä väärässä. Kirjastohistoriallisesti katsoen on jo korkea aika ajantasaistaa kirjastoautokonseptia!"*

Vastaajat pohtivat vastauksissaan myös konseptin tuomia etuja ja mahdollisuuksia. Konseptissa nähdään muun muassa mahdollisuus kirjastoautopalvelun ja kirjastoautotyön profiiliin kohotukseen: *"Tälläinen uusi konsepti saattaa nostaa kirjastoautotyön arvostusta ja toiminnan näkyvyyttä, joissa olisikin parantamisen varaa."* Uusi konsepti voi näkyvyyden myötä lisätä myös kiinnostusta palvelua kohtaan: *"Uskon, että lasten kirjastoautossa käynti lisääntyy kokeilun myötä."* Maantieteellisesti laajoissa ja hajanaisesti asutuissa kunnissa konseptilla nähdään tilausta ja ajatus modernien kirjasto- ja kulttuuripalveluiden tasa-arvoisesta saavutettavuudesta saa kannatusta: *"Kuntamme on laaja ja lapsilla voi olla pitkä matka kirjastoon, moderni auto olisi tärkeää juuri heille.", "Kirjastoauton mukana voisi viedä monipuolisesti elämyksiä ja mediakasvatusta kyläkouluille, joissa yleensä vähemmän kulttuuri yms. tarjontaa kuin keskustan alueella (maantieteellinen tasa-arvoisuus)."*

Osa vastaajista suhtautuu konseptiin kannustavaan sävyyn ja mielenkiinnolla, mutta nostavat vastauksissaan esiin myös kirjastoautotoiminnan realiteetit ja reunaehdot: *"Vaikuttaa todella hyvältä konseptilta. Tuo myös kirjastoauton asiakkaat nykyaikaan ja tarjoaa sitä mitä kiinteät kirjastot tekevät jo nyt. Toisaalta toiminta syö myös kirjastoauton käytön tehokkuutta."* Moni vastaaja näkeekin hankkeen keskeisenä ongelmana konseptiin kuuluvan oheistoiminnan, joka heikentää kirjastoauton tehokkuutta

peruspalvelutoiminnassa: *"Mielenkiintoinen konsepti. Espoossa helpompi toteuttaa koska käytävissä on kaksi autoa. Meillä on hyvin tiukka aikataulu ja korkeat lainaluvut autosta eli tapahtumareittien käyttöönotto hankalaa, pitäisi peruuttaa hyvintoimivia, vilkkaita pysäkkejä."* Vastajaista oikeastaan ainoa ratkaisu olisikin ylimääräinen kirjastoauto: *"Ihan hyvä konsepti silloin kun on varaa hankkia auto nimenomaan tähän tarkoitukseen."*, *"Jos meillä olisi kaksi autoa, Espoon malli olisi ehdottomasti kokeilemisen arvoinen"*. Edes kahden auton kunnissa ei olla valmiita tinkimään perustoiminnasta: *"Kolmantena auton voisi olla esim. Espoon mallin mukainen kirjastoauto."* Eräs vastaajista tarjoaa ratkaisuksi yhteistyötä: *"Tällainen palvelu voisi onnistua seutukunnallisena yhteistyönä. Hyvä ja tarpeellinen palvelu"*.

Luonnollisesti vastaajia arveluttavat myös konseptin kustannukset: *"Ainoa asia mikä mietityttää, on raha, eli paljonko tällainen uudistus tulee maksamaan."* Keskeinen este sinänsä kannatettavalle konseptille onkin resurssien puute. Kyse voi olla niin rahan kuin henkilökunnan riittämättömyydestä: *"Rahan puute on keskeinen ongelma ja sitä suurempi henkilökunnan määrän vähentyminen ja ikääntyminen. Tuskin kerkiämme pyörittää arkirutiinit nykyisellä henkilökuntamäärällä. Uusiin atk-laitteisiin ei meinaa löytyä rahaa tälläkään hetkellä."*, *"Tässä kunnassa ei ole toivoakaan saada resursseja (rahaa ja henkilökuntaa) tämän kaltaisen toiminnan järjestämiseen."* Resurssiongelmat vaivaavat vastausten perusteella tasapuolisesti niin maaseutumaisia kuin kaupunkimaisia kuntia. Suurimpien kaupunkien kohdalla resurssikysymykset eivät kuitenkaan nouse korostetusti esille. Monet vastaajat näkevätkin konseptilla mahdollisuuksia vain suurimmissa kaupungeissa: *"Erilliset lastenautot ovat mahdollisia isoissa, vauraissa kaupungeissa ja Espoon auto on tietenkin kiva lisäys. Harmi vain, että kuntalaiset maan eri osissa ovat kovasti epätasa-arvoisia, tässäkin asiassa."*

Eräs vastaajista näkee toiminnan uudistamisessa kuitenkin mahdollisuuksia myös parempaan rahoitukseen: *"Auto itsessään on varsinkin nykyisessä kunnallistalouden kurjuudessa niin kallis uushankinta, joten kaikki teho on otettava irti ja tuntuu kun on aina esittää jotakin uutta ja mullistuvaa, kukkaronnyörit ovat hieman löysemässä."* On kuitenkin muistettava että auton hankintaan saadut varat eivät vielä ratkaise toiminnan tulevaisuutta. Eräs vastaajista pukee asian seuraavalla tavalla: *"Toivottavasti olisi työntekijöitä ja jatkuvuutta toimintaan, ei pelkästään rahaa auton ostoon"*.

Pääasiassa kielteisesti konseptiin tai ainakin sen sovellettavuuteen suhtautuvien tyypillisimmät perusteet kannalleen ovat niin ikään rahan puute, henkilöstöresurssit ja konseptin aiheuttamat perustoiminnan heikennykset. Taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa kulkevien autojen kohdalla laajalle levittäytynyt asutus ja väestönrakenne määrittävät toimintaa siinä määrin, ettei konsepti tunnu millään tavalla istuvan kunnan kirjastoautotoimintaan: *"Kirjastoautot liikkuvat kovin erilaisilla alueilla. Meillä on täysi aikataulu kahdeksi viikoksi, tyypillinen pysäkki on yhden mummon ja kymmenen minuutin pysäkki, eikä verkko pysy online pysäkkien välillä."* Eräs vastaaja pukee asian hieman yksinkertaisempaan muotoon: *"Maaseudulla eri kujeet!"*

Kuntatyyppistä riippumatta konseptin uudelle palvelu- ja toimintamuodolle ei nähdä olevan riittävästi aikaa, sillä perustoiminta vie kaiken ajan. Nykyisillä resursseilla ei pystytä vastaamaan perustoiminnan osalta edes nykyisiin tarpeisiin: *"Miten ihmeessä me voisimme toteuttaa Espoon mallia. Meillä on näet valtava pula ajasta. Kuntamme on nykyisellään laaja ja asukasmäärä kasvaa melkoisella vauhdilla. Uusia asuinalueita luodaan koko ajan, eikä meillä ole nytkään mitään mahdollisuuksia palvella koko kunnan aluetta haluamallamme tavalla".* Konseptin katsotaankin soveltuvan kuntaan, jossa kirjastoauton peruspalvelua voidaan vähentää ja kuntalaiset saavat tästä huolimatta palvelut lähikirjastoista: *"Konsepti toimii suurissa kaupungeissa joissa lähikirjastoverkko on tiheämpi ja lapset/koululaiset voivat käyttää muuta lähikirjastoa aineistoa saamiseksi ja yksi kirjastoauto voidaan eriyttää tämän tyyppistä oheistoimintaa varten."*

Kysymyksiä herättää kuitenkin myös se, miten Espoossa pystytään vastaamaan uudella toimintamuodolla kysyntään: *"Espoossa on paljon kouluja ja päiväkoteja. Miten he pystyvät tarjoamaan tasapuolisesti kaikkien koulujen kaikille halukkaille luokille tapahtumia yms.?"* Aikataulullisten ongelmien lisäksi konseptin nähdään edellyttävän paljon suunnittelutyötä, johon eivät nykyiset henkilöstöresurssit riitä: *"Auton sisällön muuntaminen ja erilaiset tapahtumat/koulutukset vaatisivat enemmän sisätyöaikaa ja suunnittelu-aikaa, kun tällä hetkellä työntekijöiden aika kuluu reitillä tai muissa tehtävissä."*

Monet vastaajista kyseenalaistavat myös uusien palvelumuotojen tarpeen. Etenkin kunnan kirjastoautotoiminnan osoittama kannattavuus eli korkea käyttöaste ja lainausluvut sekä perinteisen lainauspalvelun arvostus asettavat muutostarpeen kyseenalaiseksi: *"Tämä ei toimisi meidän kaupungissa sillä auton perustoiminnalle eli aineiston lainattavuudelle on*

*suuri tarve.", "On varmasti asiakkaita jotka haluavat tulla vain lainaamaan, eivätkä tarvitse sitä kaikkea muuta mitä autosta löytyy. Saatan olla väärässä ja aika tietysti näyttää, miten paljon nämä uudet palvelut kiinnostavat suhteessa peruslainaamiseen."*

Epäilyksiä herättää myös se, onko Espoon kirjastoautokonseptin kaltaiselle palvelumuodolle todellista tarvetta: *"Konseptissa varmasti paljon hyviä ajatuksia ja hurskaita haaveita, mutta vastataanko oikeasti kysyntään tarjonnalla vai tehdäänkö vain hienoa historiaa? Saadaanko uusia käyttäjiä, jotka aiemmin eivät ole kirjastoautoa käyttäneet? Vai tuodaanko uutta ja ihmeellistä nykyisille käyttäjille?"* Espoon konseptin modernisuuden ja monimuotoisuuden vastapainoksi halutaankin korostaa kirjaston perinteistä funktiota: *"Vaikka siinä korostetaan monimuotoisuutta, niin silti se vaikuttaa melko kapealta näkövinkkeliltä. Kirja fyysisenä kappaleena ei vielä ole kuollut."*

Hyvinä ominaisuuksina Espoon konseptissa pidetään erityisesti tilojen muunneltavuutta ja viihtyisyyttä, sekä tapahtumaorientoitunutta toimintamuotoa. Lisäksi yhteistyön lisäämisessä ulkopuolisten tahojen kanssa nähdään uusia mahdollisuuksia: *"Konsepti on varmasti tervetullut lisä kaupungin tarjontaan ja sen kautta voidaan yhdistää kaupungin eri palvelujen (kulttuuri, nuoriso ja kirjasto) tarjontaa."* Toisaalta tämä asettaa myös uusia haasteita toiminnalle: *"Yhteistyö kirjaston ulkopuolisen henkilöstön kanssa olisi saatava erittäin sujuvaksi, jotta konsepti voisi toimia. Löytyyköhän tällaista henkeä?"* Uusi teknologia ja sen toimivuus herättävät myös epäilyksiä, kuten jo edellä kävi ilmi. Teknologian ja palveluiden viihteellinen käyttötarkoitus ei myöskään ole kaikkien mieleen: *"Viihdekeskus tulee ensimmäisenä mieleen.", "Verorahoja voi käyttää johonkin järkevämpään. Kirjaston tehtävä on tukea lasten lukemaan oppimista, siitä on yhteiskunnallista hyötyä. Onko pelipöydästä yhteiskunnallista hyötyä?"*

Espoon konseptin kaltaisten kokeilujen kautta voidaan kuitenkin löytää uusia toimintoja kunkin kunnan tarpeisiin ja perinteisen toiminnan rinnalle: *"Perinteinen kirjastoauto lienee edelleen odotettu asia. Uudet toiminnot vaativat jonkinlaista asennemuutosta ja radikaalia kokeilua. Luulisin että vain sitä kautta voisi löytää ne uudet toiminnot kirjastoautossa, jotka soveltuvat juuri tähän maaseutupitäjään".* Monet kirjastoautokunnat olisivat valmiita poimimaan konseptista parhaaksi katsomiaan ominaisuuksia myös oman kunnan kirjastoautotoimintaan, mutta vain tarpeen mukaan: *"Asiakkaiden toiveita kuunnellen ja tuosta Espoon kirjastoautokonseptista voisi napata ideoita myös meidän*

*toimintaan." Yleinen näkemys on se, että uudistuksia tulee tehdä perustoiminnan ehdoilla: "Kaikki muunneltavuus ja uudet ideat tuovat lisäarvoa, kunhan ei unohdeta, huononnetta tai hylätä perustehtävää, kirjastopalvelua."*

#### **4.5 Yhteenveto: kyselyn keskeiset tulokset**

Kirjastoautotoiminnan tarkastelu tilastollisen kuntaryhmän mukaan osoitti, että kirjastoautojen palvelut ja asiakaskunnat ovat pääpiirteittäin yhteneväisiä riippumatta siitä, toimivatko autot kaupungeissa vai maaseudulla. Haja-asutusalueiden palveluiden turvaamisella on yhä keskeinen rooli kirjastoautotoiminnassa ja lapset, koulut sekä päiväkodit ovat kaikkialla tärkeitä asiakasryhmiä. Kaupunkimaisissa ja muuttovoittoisissa kunnissa koulut, päiväkodit ja lapsiperheet ovat korostuneesti tärkeimpiä asiakkaita. Toiminnan erityispiirteenä näissä olosuhteissa on keskittyminen lasten lainauspalveluihin, joka ääritapauksissa tarkoittaa yksinomaan lasten palveluihin suunniteltuja kirjastoautoja. Taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa toiminnan painotus voi olla korostuneesti ikäihmisten lainauspalveluissa ja toiminnan erityispiirteenä on kotipalvelumainen toimintamuoto, jonka luonteeseen kuulu sosiaalinen kanssakäyminen ikäihmisten kanssa. Kirjastoautotoiminnan vahvuutena kyselytulosten perusteella näyttäytyykin asiakaspalvelun laatu ja palveluasenne, sekä asiakkaan tarpeet huomioon ottava ja joustava palvelutapa, joka ilmenee henkilökohtaisena palveluna ja vahvoina asiakassuhteina.

Kirjastoautotoiminnan tulevaisuuteen uskotaan kirjastoautotoimijoiden keskuudessa ainakin lyhyellä tähtämellä. Kuntien nykymuotoisen kirjastoautotoiminnan luonnehditaan olevan vahvalla pohjalla ja toimintamuoto koetaan välttämättömänä kirjastopalveluiden turvaamiseksi. Kirjastoautotoiminnan tarvetta perustellaan erityisesti koulujen ja päiväkotien lainauspalveluilla. Haja-asutusalueiden ja laajojen kuntien kirjastopalvelut halutaan niin ikään turvata, mutta kirjastoauton tarve on voimakkaasti sidoksissa kunnan vetovoimaisuuteen. Muuttotappiokunnat kärsivät asiakaskadosta ja asiakaskunta ikääntyy, mikä määrittää toimintaa hieman eri tavalla kuin muuttovoittoisissa kunnissa, joissa lapsiperheillä on kasvava rooli toiminnassa. Lasten lukuharrastuksen tukeminen ja edistäminen korostuu kirjastoautotoiminnan perusteena erityisesti kaupunkimaisissa



kunnissa. Kaupungeissa kirjastoautojen rooli saattaa myös vahvistua, mikäli kunnan lähikirjastoverkkoa heikennetään.

Kirjastoautotoiminnan tulevaisuus näyttäytyy epävarmemmalta kirjastoautotoimijoiden keskuudessa kun sitä tarkastellaan kymmenen vuoden ajanjaksolla. Keskeisin uhkatekijä toiminnalle on henkilöstöresurssit. Realistinen uhkakuva on se, ettei eläkkeelle jäävän kirjastoautohenkilökunnan tilalle saada ammatillisesti pätevää henkilökuntaa. Toisena uhkatekijänä nähdään yleinen taloudellinen tilanne ja kuntatalouden heikkeneminen. Toiminnan lakkauttamisen pelon lisäksi uhkana ovat leikkaukset kirjastoautojen toiminta- ja henkilöstöresursseista. Yhtenä uhkatekijänä nähdään kuntapäätäjien asenteet kirjastoautotoimintaa kohtaan, jotka saattavat olla avainasemassa kun uusi kirjastoauto päätetään hankkia tai jättää hankkimatta. Kuntaliitoksiin liitetään myös paljon uhkakuvia, etenkin pelkoja kirjastoautotoiminnan heikennyksistä ja kasvavista säästöpainoista. Toisaalta uhkana nähdään myös kuntien kykenemättömyys ja haluttomuus kirjastoautoyhteistyöhön. Kunnan sisäisenä uhkana nähdään puolestaan vahva lähikirjastoverkko, joka voi vähentää kirjastoautojen tarvetta. Ajankäyttötapojen muutokset, sekä kirjaston käytön ja lukuharrastuksen muutokset nähdään myös uhkatekijöinä, mutta uhkana koetaan myös se, etteivät kirjastoautot ole varautuneet näihin muutoksiin.

Kirjastoautotoiminnan keskeisimmät ongelmat liittyvät henkilöstöresursseihin ja työajan riittämättömyyteen. Yhden henkilön varassa olevat kirjastoautoyksiköt kärsivät tehottomuudesta ja perustoiminnan epävarmuudesta. Suuremmisakin yksiköissä henkilökunta on kiinni perustoiminnan ylläpidossa ja aikaa ei jää esimerkiksi kokoelma- ja suunnittelutyölle. Kokoelmatyön ja pysäkkisuunnittelun puutteet koetaan keskeisinä ongelmina. Kuntalaisia tyydyttävän pysäkkiverkon laatiminen sekä tasapainoilu suurempien asutuskeskittymien ja hiljenevän maaseudun palvelemisessa tuottavat vaikeuksia. Aikataulullisina ongelmina ovat sekä hiljaiset pysäkit että ajan riittämättömyys vilkkailla koulupysäkeillä. Myös tietoliikenneyhteyksiin liittyvät ongelmat ovat yhä arkea sekä maaseudulla että kaupungeissa. Lisäksi yhden huomionarvoisen ongelman aiheuttaa kirjastoautojen työntekijöiden kokemaa irrallisuuden tunne kehysorganisaatiosta. Kirjastoautotoimintaa ei välttämättä tunneta kehysorganisaatiossa.

Kirjastoautotoiminnan kehittäminen on keskittynyt pääsääntöisesti edellä mainittujen ongelmakohtien, kuten tietoliikennetekniikan, pysäkkisuunnittelun ja kokoelmatyön

parantamiseen. Toimintaa on pyritty kehittämään myös lisäämällä kirjastoautojen näkyvyyttä yleisötapahtumissa. Koulujen ja päiväkotien palveluita on pyritty parantamaan yhteisellä aikataulusuunnittelulla sekä lisäresursseilla ja jossain määrin myös palvelutarjontaa laajentamalla esimerkiksi kirjavinkkaukseen. Kuntaryhmittäinen tarkastelu osoitti, että kirjavinkkaus on tyypillisempi palvelu kaupunkimaisten kuntien kirjastoautoissa, mutta kirjavinkkausta harjoitetaan kaikissa kunnissa pääsääntöisesti kirjastoauton ulkopuolisen henkilökunnan voimin. Haja-asutusalueilla toimivia autoja on joissain tapauksissa pyritty muokkaamaan enemmän monipalveluauton suuntaan erilaisia oheispalveluita suunnittelemalla. Oheispalvelut eivät juurikaan korostu kirjastoautojen toiminnassa ja käytössä olevat oheispalvelut ovat samoja kuntatyypistä riippumatta.

Kirjastoautotoiminnan kehittäminen on keskittynyt arjen parannuksiin, eikä suurta muutostarvetta ole koettu tai muutoksille ei ole ollut resurssien puolesta mahdollisuutta. Voimavaroja toivotaan kohdennettavan pääasiassa perustoiminnan ylläpitämiseen ja tehostamiseen. Toiminnan kehittämisen edellytyksenä nähdään erityisesti henkilöstöpulan ratkaiseminen. Asiakaspalautetta ja yhteissuunnittelua toivotaan enemmän ohjaamaan pysäkki- ja aikataulusuunnittelua. Myös kokoelmatyön kehittämiseen ja aineiston esillepanoon halutaan uudenlaista otetta. Yhteistyössä ja kumppanuuksissa nähdään mahdollisuuksia toiminnan kehittämiseksi. Yhteistyötä toivotaan naapurikuntien kanssa ja kuntien yhteisissä autoissa nähdään myös mahdollisuuksia erikoistumiseen eri asiakaskuntien palvelemisessa. Yhtenä kehityssuuntana nähdään yhä voimakkaampi keskittyminen erityisesti lasten palveluihin. Kunnan sisällä toivottuja yhteistyökumppaneita oheispalveluiden tuottamisessa ovat kunnalliset palveluntuottajat ja erityisesti sosiaali- ja terveystoimet. Kirjastoautojen palvelutarjonnan monipuolistaminen etenkin kouluille tarjottavan kirjavinkkauksen ja tapahtumatoiminnan avulla saa kannatusta. Yleisötapahtumiin aktiivisemmalla osallistumisella nähdään myös markkina-arvoa kirjastoautotoiminnan näkyvyyden lisäämiseksi.

Kirjastoautotoiminnan kehittämisen ja uusien ideoiden toteuttamisen esteenä nähdään pääasiassa taloudellisten resurssien puute, joka koetaan kuitenkin monin paikoin vain hidasteena. Ongelmana toiminnan kehittämisen kannalta on pääasiassa henkilökunnan ja työajan riittämättömyys, joiden vuoksi toimintaa ei voida laajentaa tai monipuolistaa. Toisaalta kehittämisen katsotaan olevan jossain määrin kiinni myös omasta innostuksesta. Yhtenä huolenaiheena nähdään myös se, ettei eläkkeelle jäävän henkilökunnan tilalle

löydetä osaavaa ja motivoitunutta työntekijää, joka on kiinnostunut toiminnan kehittämisestä. Myös nykyisen kirjastoautohenkilökunnan motivoituneisuus asettuu kyselytulosten valossa kyseenalaiseksi. Yhtenä kehittämisen esteenä nähdään henkilökunnan muutosvastarinta ja taipumus mukautua vallitseviin olosuhteisiin. Osa vastaajista toivookin selkeämpää asennemuutosta ja irtiotta perinteisestä ajattelusta. Toisaalta puutteita nähdään myös henkilökunnan osaamisessa ja näkemyksellisyydessä, jolloin kehittämiselle ei löydetä sopivaa suuntaa. Henkilökunnan asenteiden lisäksi kehittämisen esteenä nähdään myös kehysorganisaation asenteet kirjastoautotoimintaa kohtaan.

Espoon uusi lastenkirjastoauto ja sen toimintakonsepti on yksi mahdollinen kehityssuunta kirjastoautotoiminnan kehittämiselle. Moderniin teknologiaan, tilojen muunneltavuuteen ja monikäyttöisyyteen, koulujen palveluihin ja lapsiasiakkaisiin sekä tapahtumatuotantoon keskittyvään konseptiin suhtaudutaan kuitenkin vaihtelevasti. Kaupunkimaisten kuntien kirjastoautotoimijat uskovat konseptin sovellettavuuteen vahvemmin ja konsepti nähdäänkin pääosin suurten ja vauraiden kaupunkien kirjastoautotoiminnan kehittämisen mahdollisuutena. Toisaalta moni kirjastoautotoimija pitää tärkeänä konseptin pyrkimystä tarjota moderneja kirjastopalveluita erityisesti haja-asutusalueilla. Lasten palveluihin keskittyminen ei kuitenkaan ole mahdollista kunnissa, joissa ikäihmiset ovat keskeinen asiakasryhmä. Keskeisenä perusteena konseptin soveltumattomuudelle pidetään perinteisen ja kaikille asiakasryhmille tarkoitetun lainauspalvelun tarvetta, jonka tyydyttäminen nähdään kirjastoauton ensisijaisena tehtävänä. Espoon konseptin nähdään heikentävän mahdollisuuksia peruspalvelun hoitamiseen ja hanke nähdään mahdollisena lähinnä silloin, jos peruspalvelua on mahdollista vähentää tai käytössä on erikseen konseptia toteuttava auto. Osa kirjastoautotoimijoista näkee Espoon kirjastoautokonseptin vastaavan kuitenkin toivotulla tavalla tarpeeseen ajatella uudelleen kirjastoautojen toimintaa ja sen tavoitteita. Hyvinä ominaisuuksina nähdään auton tilojen muunneltavuus ja tapahtumaorientoitunut toimintatapa, jonka uskotaan lisäävän näkyvyyttä. Moderniin teknologiaan, verkkosisältöjen hyödyntämiseen ja pelaamiseen suhtaudutaan kirjastoautotoimijoiden keskuudessa epäröiden. Osa kirjastoautotoimijoista on sitä mieltä, että teknologiapainotteisuuden ja viihde- tai elämyseskeisyyden sijaan kirjastoautojen tulisi valita juuri päinvastainen tie. Lisäksi lähes kaikkia kirjastoautotoimijoita yhdistää epäily tietoliikenneyhteyksien toimivuudesta, sillä niiden taso koetaan yhä kaikkialla heikoksi.

## 5. Tulosten tarkastelu

### 5.1 Tulokset SWOT-tarkastelukehikossa

Kirjastoautotoiminnan vahvuuksien ja heikkouksien sekä uhkien ja mahdollisuuksien kannalta tutkimuksen tulokset olivat monella tapaa yhteneväisiä Leinon (2004) tutkimuksessaan esittämien näkemysten kanssa. Kuntien kirjastoautotoiminnan nykytilan ja tulevaisuudennäkymien tarkastelu nosti esille etenkin samoja uhkakuvia. Samalla Espoon kirjastoautohankkeen ja uuden toimintakonseptin voidaan nähdä vastaavan joihinkin Leinon esittämiin kehittämisen mahdollisuuksiin.

Leinon mukaan kirjastoautotoiminnan yksi vahvuus on se, että kirjastoauto palveluympäristönä tekee asiakaspalvelusta erityisen läheistä ja asiakkaan toiveet huomioon ottavaa. Tutkimustulokset osoittavat, että kirjastoautotoimijat pitävät niin ikään ihmisläheistä palvelua ja palveluasennetta tärkeimpänä kirjastoautotoiminnan vahvuutena. Kirjastoautotoiminnan heikkoutena Leinon esiin nostama tietoliikenneyhteyksien toimimattomuus osoittautui yhä paikkaansa pitäväksi. Toisin kuin Leino vielä epäili vuonna 2004, tietoliikenneyhteydet eivät ole ainakaan toistaiseksi merkittävästi parantuneet tai saavuttaneet toivottua tasoa. Kirjastoauton tilalliset ominaisuudet ja rajoitettu aika olivat Leinon näkemyksen mukaan keskeisimpiä kirjastoautotoiminnan heikkouksia. Tutkimustulosten perusteella nämä toiminnan luonteeseen kuuluvat lainalaisuudet rajoittavat etenkin kouluille tarjottavia palveluita, sillä pysäkkiaika ja tilat ovat rajalliset laajennettuihin kirjastopalveluihin, kuten vinkkaukseen ja tiedonhaun opetukseen.

Leinon näkemyksen kanssa yhteneviä uhkia kirjastoautotoiminnalle ovat erityisesti toiminnan taloudellisten heikennysten uhka, sekä muuttotappiokuntien kirjastoautotoiminnan näivettymisen uhka. Ne eivät tulosten valossa ole ainoastaan uhkia kirjastoautotoiminnalle, vaan realiteetteja monessa kunnassa. Leinon mukaan kirjastoautotoiminnan uhkana ovat myös haluttomuus ja epäluulo toiminnan kehittämistä ja uutta tekniikkaa kohtaan. Kirjastoautotoiminnan kehittämisen ja Espoon konseptin tarkastelu osoittivat, että perinteistä lainaustoimintaan keskittyvää kirjastoautopalvelua pidetään kirjastoautotoimijoiden keskuudessa yhä tärkeänä ja uusiin toimintamuotoihin sekä teknologiaan suhtaudutaan jossain määrin epäluuloisesti. Leinon mukaan yksi

merkittävä uhka kirjastoautotoiminnalle on ulkopuolinen suhtautuminen ja arvostuksen puute. Tutkimustulokset ovat tämänkin näkemyksen mukaisia, sikäli, että monet kyselyyn vastaajista nostivat esiin epäilyksensä kuntapäätäjien keskuudessa ja kehysorganisaatiossa esiintyvistä väheksyvistä asenteista kirjastoautotoimintaa kohtaan.

Yhtenä kirjastoautotoiminnan mahdollisuutena Leino korostaa kuntayhteistyön harjoittamista ja toiminnan laajentamista yli kuntarajojen. Tutkimustulosten perusteella myös kirjastoautotoimijat näkevät kuntayhteistyössä mahdollisuuksia toiminnan kehittämiseksi ja tehostamiseksi. Vastauksista kävi kuitenkin myös ilmi että kuntayhteistyön esteenä nähdään usein kuntien yhteistyökyvyttömyys tai -haluttomuus. Lisäksi kahden tai useamman kunnan alueelle harjoitetussa kirjastoautotoiminnassa on kohdattu ongelmia, johtuen kuntien erilaisista tarpeista ja yhteistyön järjestämisen vaikeuksista. Kuntaliitoksiin ja niiden seurauksiin kirjastoautotoiminnan kannalta suhtaudutaan myös epäilevästi.

Yhtenä kirjastoautotoiminnan mahdollisuutena Leino korostaa oheispalvelujen kehittämistä. Tutkimuksen perusteella oheispalveluiden ideoiminen on ollut keskeinen linjaus etenkin haja-asutusalueilla toimivissa autoissa. Toistaiseksi oheispalvelut ovat tuoneet vain rajallisesti mitään uutta kirjastoautotoimintaan. Yhtenä oheispalvelumahdollisuutena Leino esittää asiantuntijapalveluiden tarjoamista kirjastoautoissa. Tällaiseksi voidaan tulkita esimerkiksi sosiaali- ja terveyspalvelut, joita monet kyselyyn vastaajista toivovat osaksi kirjastoautojen oheistoimintaa.

Yhteistyön tiivistäminen kunnallinen kouluverkon kanssa kouluille tarjottavien kirjastoautopalveluiden laajentamiseksi ja kehittämiseksi on Leinon mukaan keskeinen mahdollisuus kirjastoautotoiminnalle. Tutkimustulosten valossa tämä on myös ollut keskeinen kehittämisen tavoite kuntien kirjastoautotoiminnassa. Käytännössä se on tarkoittanut pysäkkiaikojen suunnittelemista koulujen toiveiden mukaisesti sekä kirjavinkkauksen järjestämistä. Tutkimustulokset kuitenkin osoittivat että laajennettu kirjastopalvelu kouluille on yhä harvinaista ja sen esteenä nähdään erityisesti rajalliset tilat ja tiukka aikataulu.

Leino näkee kohderyhmäajattelun yhtenä mahdollisuutena kirjastoautotyössä. Kirjastoautopalveluita voitaisiin kohdistaa paremmin tietyille asiakasryhmille. Tästä on jo esimerkkejä lastenkirjastoautojen muodossa ja keskittyminen lapsiasiakkaisiin on myös Espoon uuden kirjastoauton keskeinen päämäärä. Tutkimuksen perusteella joissain kunnissa avainasiaksi voi kuitenkin muodostua keskittyminen ikäihmisten palveluihin. Lisäksi Leino toteaa että liikkuvaa ja työssäkäyvää asiakaskuntaa ei tulisi unohtaa. Vastausten perusteella suuri osa kirjastoautotoimijoista näkeekin kirjastoautojen tehtävänä kaikkien ikäryhmien palvelemisen.

Leino arvioi tietoteknisen kehityksen kannustavan kirjastoautoja yhteistyöhön informaatioteknologiaan keskittyneiden palveluntarjoajien kanssa. Espoon konsepti vastaa tähän tarpeeseen sikäli, että auton suunnittelussa on hyödynnetty ulkopuolista osaamista etenkin uuden teknologian soveltamisessa ja hyödyntämisessä osana kirjastoautotoimintaa. Espoon kirjastoauton teknologisten ratkaisujen tarkoituksena on tarjota kirjastoauton asiakkaille paremmat mahdollisuudet käyttää informaatioteknologiaa. Leinon mukaan kirjastoautotoiminnan yksi mahdollisuus on panostaa myös peruskirjastopalveluiden kehittämiseen, mikä edellyttää uutta teknologiaa ja innovaatioita. Uuteen teknologiaan ja innovatiivisiin toimintamuotoihin panostava Espoon kirjastoautokonsepti voidaan tulkita pyrkimyksenä tähän suuntaan.

Leino arvioi, että teknologinen kehitys ja tietoyhteiskuntakehitys voivat luoda uusia mahdollisuuksia kirjastoautotoiminnan turvaamiseksi. Leinon ajatuksena on se, että kirjastoautot voisivat torjua tietoyhteiskuntakehitykseen liittyvän eriarvoistumista ja edistää tietoteknistä tasavertaisuutta tarjoamalla Internet-palveluita haja-asutusalueilla. Tutkimustulosten perusteella ongelmana ovat kuitenkin heikot tietoliikenneyhteydet ja autojen heikko varustelutaso (ei asiakaspäätteitä). Uuden kirjastoautokonseptin voidaan kuitenkin nähdä torjuvan teknologista eriarvoistumista pyrkimällä tarjoamaan modernein teknologisin välinein varustettua kirjastopalvelua haja-asutusalueiden asukkaille ja kyläkouluille.

Leino korostaa yhtenä kirjastoautotoiminnan mahdollisuutena näkyvyyden ja kirjastoauton mainosarvon korostamista. Leino arvelee että esimerkiksi uusilla palvelumuodoilla ja välineillä olisi pr-arvoa. Kirjastoautojen näkyvyyden lisääminen on tutkimustulosten valossa yksi keskeisiä toiminnan kehittämisen tavoitteita kirjastoautokunnissa. Espoon

kirjastoautokonsepti vastaa osaltaan tähän tarpeeseen panostamalla tapahtumatoimintaan. Lisäksi Espoon hankkeen arvioidaan lisäävän toiminnan näkyvyyttä ja jossain määrin myös kirjastoautojen arvostusta.

## **5.2. Kirjastoautotoiminnan kehittämisen mahdollisuudet**

Kirjastoautotoiminnan kehittämisen tarpeet ovat tutkimustulosten valossa ensisijaisesti kirjastoauton perustoiminnan turvaamisessa ja toimintaedellytysten parantamisessa. Kirjastoautotoiminnan kehittämisen mahdollisuudet ovat vähintäänkin rajalliset, mikäli kunnan kirjastoauton toiminta on esimerkiksi yhden henkilön varassa tai henkilökunnalla ei ole riittäviä resursseja perustoimintojen huolelliseen suorittamiseen. Tutkimustulosten perusteella vaikuttaisi myös siltä, ettei toiminnan kehittämiseksi nähdä mahdollisuuksia mikäli kirjastoautojen perustoiminta halutaan säilyttää nykyisellä tasolla. Kirjastoautotoimijoiden näkemyksen mukaan nykyiset resurssit ja henkilökunta eivät riitä kuin lainaustoimintojen ylläpitämiseen. Toisaalta kirjastoautotoiminnan monipuolistamisen ja laajentamisen esteenä ovat myös toiminnan lainalaisuudet, kuten rajalliset tilat ja pysäkkiaikojen riittämättömyys. Lisäksi perinteistä lainauskeskeistä toimintatapaa arvostetaan siinä määrin, ettei muutoksille nähdä kaikkialla edes tarvetta. Kirjastoautotoiminnan kehittämisen mahdollisuuksia nähdään kuitenkin olevan etenkin lapsille ja koululaisille suunnattujen palvelumuotojen monipuolistamisessa. Toistaiseksi esimerkiksi koululle tarjottavia palveluita voidaan kuitenkin luonnehtia lähinnä logistisiksi ja kiinteät kirjastot huolehtivat laajennetuista palveluista, kuten kirjavinkkauksesta.

Tutkimuksessa kävi myös ilmi, että kirjastoautotoiminnan nykytilaan ja sen muuttumattomuuteen, sekä lainauskeskeiseen toimintatapaan ja perinteisiin vaikuttavuuden mittareihin ei kirjastoautotoimijoiden keskuudessa olla yksiselitteisen tyytyväisiä. Osa kirjastoautotoimijoista edellyttää kirjastoautoilta myös kykyä pysyä kehityksen mukana ja toivovat irtiotta lainauskeskeisestä toimintatavasta. Lisäksi edellä korostettu resurssien puute ei näyttäydy kaikille kirjastoautotoimijoille toiminnan kehittämisen esteenä, ainoastaan hidasteena. Kehittämisessä on kuitenkin pääasiassa keskitetty vain perustoiminnan parantamiseen ja valikoidusti ennestään tuttujen oheispalveluiden ja toimintamuotojen soveltamiseen kirjastoautotoiminnassa. Mahdollisuuksia toimintaperiaatteiden uudelleenajatteluun ja uuden innovoimiseen

rajoittavat tutkimustulosten perusteella ainakin kirjastoautohenkilökunnan osaamisen ja näkemyksellisyyden puute, mutta jossain määrin myös haluttomuus ja innottomuus. Se jää epäselväksi missä määrin kehittämisen mahdollisuuksia rajoittavat ulkopuolisten asenteet, mutta kyselytulosten perusteella on selvää että kehysorganisaation asenteet toimintaa kohtaan voivat vaikuttaa ainakin henkilökunnan mielialoihin ja motivaatioon.

### **5.3 Uusi kirjastoautokonsepti kehittämisen suuntana**

Sikäli kun kirjastoautotoiminnan kehittämisessä on kyse uuden toimintamallin muodostamisesta tai kirjastoauton palveluvalikoiman laajentamisesta ja syventämisestä, toiminnan kehittämisen ei toivota heikentävän mahdollisuuksia kirjastoauton perustoiminnan hoitamiseen. Tämä käy ilmi tarkasteltaessa kirjastoautotoimijoiden näkemyksiä Espoon lastenkirjastoauton ja uuden kirjastoautokonseptin soveltamisen mahdollisuuksista kirjastoautotoiminnan kehittämisessä. Suhtautuminen uuteen kirjastoautokonseptiin on johdettavissa jo siitä, millaisina vastaajat näkevät kirjastoautotoiminnan nykyiset toimintaedellytykset ja kehittämisen mahdollisuudet. Kun nykyiset toimintaresurssit riittävät vain peruspalvelun ylläpitämiseen, ei uudistuksille nähdä mahdollisuutta. Suhtautumista määrittää myös kuntien erilaiset tilanteet. Muuttotappiokunnissa perustoiminta näivettyä asiakaskadon vuoksi, jolloin toiminnan uudistaminen ei ylipäänsä ole realistista. Muuttovoittoisissa kunnissa kirjastoautot eivät välttämättä pysty vastaamaan kysyntään edes peruspalveluiden osalta, joten radikaaleille toimintatavan muutoksille ja uudistuksille ei nähdä mahdollisuuksia. Toisaalta suuri kysyntä nähdään myös osoituksena nykyisen palvelumuodon kannattavuudesta, joten uudelle toimintakonseptille ei välttämättä nähdä lainkaan tarvetta.

Espoon konsepti nähdään kuitenkin kirjastoautotoimijoiden keskuudessa tärkeänä avauksena. Ainoastaan radikaalit kokeilut vaikuttaisivat avaavan mahdollisuuksia tarkastella kirjastoautotoimintaa uudesta näkökulmasta. Tutkimustuloksissa asettuvat vastakkain kirjastoautotoimijoiden näkemykset, joista toisissa korostuvat perinteisen toimintamuodon arvostus ja toiminnan modernisoinnin vierastaminen, kun taas toisissa korostuvat näkemykset kirjastoautotoiminnan paikalleen jämähtäneisyydestä ja muutostarpeesta. Jälkimmäisen kannan edustajille Espoon konsepti tarjoaa mielekkään tulevaisuusskenaarion. Konseptilla vaikuttaisi kuitenkin olevan mahdollisuuksia lähinnä



suurissa useamman kirjastoauton kaupungeissa, joissa palvelumuodolle on otollinen maaperä väestön ikärakenteen puolesta ja erikoistumista voitaisiin toteuttaa rajoittamatta liiaksi kirjastoauton lainaustoimintaa tai kuntalaisten mahdollisuuksia peruskirjastopalveluihin.

## 5.4 Pohdinta

Tämän tutkielman saadessa alkusysäyksensä, suomalainen kirjastoautotoiminta täytti 50 vuotta. Olen tutkielman puitteissa tarkastellut laajasti kirjastoautotoiminnan nykytilaa, kehitystä ja tulevaisuutta. Tulosten perusteella rohkenen väittää, ettei kirjastoautotoiminta ole kovinkaan merkittävästi muuttunut näiden vuosikymmenien aikana. Rohkenen myös yhtyä erään vastaajan ajatukseen siitä, että kirjastoautojen on jo korkea aika ajantaisaistaa toimintaansa tai ainakin rohkeasti tarkastella sitä uudesta näkökulmasta. Toistaiseksi mitään merkittäviä avauksia ei ole tehty kirjastoauton perustoimintojen kehittämiseksi. Tässä tutkielmassa tarkastelin kuitenkin yhtä sellaista, Espoon lastenkirjastoautohanketta.

Tätä kirjoittaessani olen työni puolesta seurannut Tampereen kirjastoautojen käyttöä perinteisin mittarein. Kevätkaudella 2013 Tampereen kirjastoautot ovat kasvattaneet kannattavuuttaan sekä lainamäärissä että kävijämäärissä mitattuna. Samalla koen kuitenkin riittämättömyyttä, sillä kirjastoautomme eivät pysty palvelemaan kaikkia halukkaita. Tämän vuoksi minun on kohtalaisen helppo omaksua ajatus siitä, ettei kannattavaa ja toivottua palvelukonseptia ole syytä lähteä uudistamaan. Varsinkaan jos uudistukset merkitsevät perustoiminnan heikennyksiä.

Tampereella noin puolet kirjastoautojen lainoista syntyy koulupysäkeillä. On aivan perusteltua väittää että kirjastoautot elävät koulujen lainauspalveluista. Samalla voi kuitenkin kysyä, mitä kirjastoautot oikeastaan kouluilla tekevät. Tässäkin tutkielmassa nousivat esille ajatukset lukuharrastuksen edistämisestä, mutta sitä edistetään lähinnä hyvällä kokoelmalla ja aineistologistiikalla. Kuten tutkimuksen tulokset osoittavat, kirjastoautolla ei juurikaan ole roolia laajemmassa kirjastopalveluiden tarjoamisessa. Kiinteät kirjastot sen sijaan tarjoavat säännöllisesti kirjavinkkausta ja edistävät tietoyhteiskuntataitojen ja uusien lukutaitojen omaksumista. Kirjastoauton rooli on

karkeasti ilmaisten lähinnä logistinen, vaikka sen tulisi tehdä kaikkia kirjaston palveluita tutuksi.

Tutkimus nosti esille syitä siihen, miksi kirjastoautolla ei ole keskeisempää roolia näiden asioiden edistämisessä. Henkilöstöresurssit ovat riittämättömät, kirjastoauton tilat ja välineet ovat puutteelliset, aika on rajallista ja autojen henkilökunnalla ei välttämättä ole riittävää osaamista. Laajennettua lastenkirjastoautotoimintaa ei aina ole mahdollista toteuttaa kirjastoautojen normaalin lainaustoiminnan ja aikataulun puitteissa. Kirjastoauton toimintakonseptia voidaan kuitenkin tarkistaa ja uudelleen muotoilla siten, että lainaustoiminnan ohessa tai sen lisäksi voidaan tarjota esimerkiksi opastusta informaatioteknologian käyttöön ja uusien lukutaitojen omaksumiseen. Pelkkä palveluajatuksen uudelleenmuotoilu ei kuitenkaan riitä, vaan se edellyttää myös uusia välineitä ja muunneltavia tiloja. Sekä toiminnan että tilojen uudelleentarkastelu olivat keskeisiä tavoitteita Espoon kirjastoautohankkeessa.

Kirjastoautotoiminnan kehittäminen ja uudistaminen edellyttää henkilöstöresursseja. Henkilökuntapula on todellinen uhka kirjastoautotoiminnan jatkuvuudelle. Ennustan sen johtavan kirjastoautotoiminnan lakkaamisen etenkin pienemmillä paikkakunnilla. Suurissakin kirjastoautoyksiköissä voi olla edessä henkilöstöleikkauksia, jotka voivat johtaa toiminnan laadun ja tehokkuuden heikkenemiseen. Laajemmin ajateltuna henkilöstöpulassa ei kuitenkaan ole kyse yksinomaan pätevien kuljettajien rekrytointiongelmista, vaan myös kirjastoammattillisen osaamisen ja näkemyksen puuttumisesta kirjastoautotoiminnassa. Henkilökunnan koulutustaustat heijastuvat väistämättä myös henkilökunnan haluun, taitoon ja mahdollisuuksiin kehittää kirjastoautotoimintaa.

Yksi tutkimuksessa esille nouseva asia on henkilökunnan kokemus kirjastoautotoiminnan irrallisuudesta kehysorganisaatiostaan. Se voi tarkoittaa irrallisuutta myös siellä olevasta osaamisesta. Vastavuoroisesti kehysorganisaatiossa kirjastoautotoimintaa ja sen mahdollisuuksia ei ymmärretä. Tämä saattaa ilmetä välinpitämättömyytenä toimintaa kohtaan, joka puolestaan tulkitaan arvostuksen puutteeksi. Asenteilla ja sillä, millaiseen asemaan kirjastoautotoiminta asettuu osana kunnan kirjastopalveluita on vaikutuksensa kirjastoautotyön tulevaisuudelle. Kirjastoautotyötä ja sen tekijöitä tulee arvostaa ja työstä täytyy tehdä houkuttelevaa myös tuleville kirjastoammattilaisille.

Se että kirjastoautotoimintaa voidaan ylipäänsä kehittää, edellyttää kirjastoautojen määrän laskukierteen katkaisemista. Tämä puolestaan edellyttää sitä, että kirjastoautot onnistutaan säilyttämään relevanttina toimintamuotona kunnallisissa kirjastopalveluissa. Kuntayhteistyö on todennäköisesti avainasemassa kirjastoautotoiminnan säilyttämiseksi suurten asutuskeskittymien ulkopuolella. Suurin uhka toiminnan lakkauttamiselle on hiljenevissä maalaiskunnissa, joissa kirjastoautotoiminta on osoittanut merkkejä kannattamattomuudesta. Kirjastoautotoimintaa pidetään taloudellisena toimintamuotona kiinteisiin kirjastoihin verrattuna, mutta kirjastoauto on hankintana kallis ja ylläpitokustannukset huoltoineen, säilytyksineen ja polttoaineineen ovat korkeat. Henkilöstökulut voivat olla myös korkeat, sillä kirjastoauton tai kirjastoautojen kulkeminen kahdessa vuorossa edellyttää riittävästi henkilökuntaa. Kuntien taloudellinen kurimus on varteenotettava uhka, sillä investointirahat ovat tiukassa ja kulut eivät saisi nousta

Yhteistyön eri muodot ovat toivottuja kirjastoautotoiminnassa. Esimerkiksi kotipalveluyhteistyöllä saavutetut synergiaedut voivat osoittautua merkittäviksi väestön ikääntyessä ja ikäihmisten korostuessa kirjaston keskeisenä käyttäjäryhmänä. Terveyspalveluiden ja muiden oheispalvelujen liittämässä kirjastoauton yhteyteen ollaan kuitenkin sillä tiellä, jossa kirjastoauto ei ole enää yksinomaan kirjasto. Lisäksi Tutkimuksessa esille nousseet ajatukset erilaisista logistisista ja kirjastotoimintaan liittymättömistä oheispalveluista tuntuvat kirjastoammattillisesta näkökulmasta vierailta. Oheispalvelut ovat tarpeellisia haja-asutusalueiden kirjastoautoissa, mutta yleisesti ottaen suuntaus tulisi nähdäkseni olla kirjastopalveluiden vahvistamisessa.

Kirjastoautotoiminnan keskeisenä vahvuutena korostuu asiakaspalvelun laatu, joustavuus ja asiakasystävälliset toimintatavat. Vaikka tässä tutkielmassa arvion antoivat pääasiassa kirjastoautojen työntekijät, voin helposti yhtyä ajatukseen kirjastoautojen kiinteistä asiakassuhteista. Tätä toiminnan vahvuutta tulisi myös jatkossa korostaa. Monet näkevät kirjastoautontyön keskeisenä vahvuutena haja-asutusalueiden yksinäisten asukkaiden huolien ja murheiden kuuntelemisen. Vaikka ajatus kirjastoautosta sosiaalipalveluna on jalo, se ei kuitenkaan kuulu kirjastoammattilaisen toimenkuvaan ja toimii siksi huonona perusteena toiminnalle. Asiakaspalvelussa tulisikin vahvistaa palveluasenteen ja sosiaalisten taitojen ohella myös ammatillista osaamista.

Tutkielmassa on käsitelty myös kirjastoautopalvelun kohdentamista asiakasryhmän mukaan. Lasten, lapsiperheiden ja vanhusten ohella työssäkäyvän väestönsosan tarpeita ei tule kuitenkaan unohtaa. Suurelle osalle kyselyyn vastaajista kirjastoauton keskeinen päämäärä on tavoittaa kaikkia asiakasryhmät. Kirjastoautopalvelun erikoistuminen ja keskittyminen yhden käyttäjäryhmän palvelemiseen voi myös johtaa toiminnan marginalisoitumiseen. Kirjastoauton tarjoamien palvelujen pysyminen relevantteina kaikille käyttäjäryhmille voidaan nähdä tulevaisuuden voimavarana. Kuten kyselytutkimuksessa kävi ilmi, erikoistuville kirjastoautoille nähdään mahdollisuuksia paikkakunnilla, joissa operoi useampi kuin yksi auto. Muutoin erikoistumisen on syytä toteuttaa hyvällä reitti- ja pysäkkisuunnittelulla sekä tilojen muunneltavuudella ja aineiston vaihdettavuudella eri kohderyhmien tarpeisiin sopivaksi. Nämä ovatkin keskeisiä kehittämisen kohteita monissa kirjastoautokunnissa.

Kirjastoautoilla voidaan järjestää kirjaston palveluja ilman kiinteää toimipistettä ja korostaa yleisen kirjaston lähipalvelullista ulottuvuutta. Kirjastoautojen ylettömän modernisoinnin sijaan kirjastoautotoiminnan vahvuudeksi voi muodostua myös sen perinteikkyyks sekä yleinen lähipalveluiden arvostuksen lisääntyminen. Kyselytutkimuksen perusteella toiminnan modernisointiin ja sen tarpeeseen suhtaudutaan epäillen. Kirjastoautojen täytyy kuitenkin olla valmiita muutoksiin kirjaston käyttämisen tavoissa ja asiakkaiden tarpeissa. Tulevat sukupolvet eivät todennäköisesti käytä kirjastoa tai näe kirjastoa samalla tavalla kuin nyt ikääntyvä sukupolvi. Kirjastoautot tekevät kuitenkin jatkuvasti työtä myös tulevien kirjastonkäyttäjien parissa päiväkodeilla ja kouluissa. Tämä yhteistyön laatuun ja sisältöön on syytä panostaa entistä enemmän. Uskon, että näissä asioissa Espoon lastenkirjastoauto ja sen taustalla oleva toimintakonsepti voi toimia hyvänä suunnannäyttäjänä.

## Lähteet

Holmberg, Irmeli (toim.) 1985. Kirjastoautotoiminta. Hki: Kirjastopalvelu.

Kekki, Kirsti 2006. Maaseudun kirjasto monipalvelukeskuksena. Helsinki: Opetusministeriö.

<[http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Kirjastot/linjaukset\\_ja\\_hankkeet/Liitteet/maaseutu.pdf](http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Kirjastot/linjaukset_ja_hankkeet/Liitteet/maaseutu.pdf)> (tarkistettu 8.6.2013)

Kirjastoasetus 18.12.1998/1078

Kirjastopalvelut kaikilla mausteilla. Palvelutuotannon tila, tarpeet ja tulevaisuuden linjauksia. Opetusministeriön julkaisuja 2004:4. Helsinki: Yliopistopaino.

<[http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Julkaisut/2004/liitteet/opm\\_189\\_kirjastopalvelut.pdf?lang=fi](http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Julkaisut/2004/liitteet/opm_189_kirjastopalvelut.pdf?lang=fi)> (tarkistettu 8.6.2013)

Kirjastopoliittinen ohjelma 2001-2004. Työryhmän muistio. Helsinki: Opetusministeriö.

<[http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Julkaisut/2001/liitteet/kirjastopoliittinenohjelma\\_2001.pdf?lang=fi](http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Julkaisut/2001/liitteet/kirjastopoliittinenohjelma_2001.pdf?lang=fi)> (tarkistettu 8.6.2013)

Kiviluoto, Johanna 2006. Yhdessä enemmän. Selvitys kirjastoautotoiminnan nykytilanteesta ja kuntienvälisen yhteistyön lisämahdollisuuksista Päijät-Hämeen maakuntakirjastoalueella. Lahti: Lahden kaupunginkirjasto.

<<http://kaupunginkirjasto.lahti.fi/kirjastoautoselvitys.pdf>> (tarkistettu 8.6.2013)

Kyöstiö, Antero 2011. Kirjastoautotoiminnan 50 vuotta: Turun ykkösestä Konstaan. Helsinki: Avain.

Kyöstiö, Antero 2006. Ruutanan tienhaarasta Kotkansiivenkadulle. Tampere: Tampereen kaupunginkirjasto.

Leino, Katja 2004. Kirjastoautotoimintaa Suomessa. Kirjastoautotoiminnan SWOT-analyysi. Pro gradu -tutkielma. Informaatiotutkimus. Tampere: Tampereen yliopisto.

Mobile Library Guidelines 2010. IFLA Professional Report No. 123. Haag: IFLA Headquarters. <<http://www.ifla.org/files/assets/hq/publications/professional-report/123.pdf>> (tarkistettu 8.6.2013)

Mäkinen, Ilkka (toim.) 2009. Suomen yleisten kirjastojen historia. Helsinki: BTJ.

Pitkäranta, Ari 2010. Laadullisen tutkimuksen tekijälle. Työkirja. Satakunta: Satakunnan AMK.

<[http://www.samk.fi/download/13153\\_Laadullisen\\_tutkimuksen\\_tyokirja\\_APitkaranta.pdf](http://www.samk.fi/download/13153_Laadullisen_tutkimuksen_tyokirja_APitkaranta.pdf)> (tarkistettu 8.6.2013)

Rinta-aho, Riina 2012. Ikääntyneiden kirjastopalvelut harvaan asutulla maaseudulla. gradu -tutkielma. Informaatiotutkimus. Tampere: Tampereen yliopisto.

Ronkainen, Suvi & Karjalainen, Anne (toim.) 2008. Sähköä kyselyyn! - web-kysely tutkimuksessa ja tiedonkeruussa. Rovaniemi: Lapin yliopisto.

Saaranen-Kauppinen, Anita & Puusniekka, Anna. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. <<http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/>>. (Viitattu 20.05.2013.)

Sarajärvi, Vesa 2002. Miljoonavastuu - tutkimus kirjastoautohenkilöstön työstä. Opinnäytetyö. Oulu: Oulun seudun ammattikorkeakoulu. <<http://www.kuukas.com/miljoonavastuu.pdf>> (tarkistettu 8.6.2013)

Sarajärvi, Vesa 2010. ”Tässäpä nämä kirjat – ja mitataanko verenpaine?” Kirjastoauto monipalveluautona. Pro gradu -tutkielma. Informaatiotutkimus. Oulu: Oulun yliopisto. <<http://www.kuukas.com/monipalveluauto.pdf>> (tarkistettu 8.6.2013)

Sarkola, Sirkka (toim.) 1975. Kirjastoautokäsikirja. Hki: Kirjastopalvelu.

Suomen yleisten kirjastojen tilastot [verkkójulkaisu]. Opetus- ja kulttuuriministeriö. <<http://tilastot.kirjastot.fi/fi-FI/>> (tarkistettu 8.6.2013)

Tilastokeskus. Tilastollinen kuntaryhmitys [verkkójulkaisu] <[http://www.stat.fi/meta/kas/til\\_kuntaryhmit.html](http://www.stat.fi/meta/kas/til_kuntaryhmit.html)> (tarkistettu 8.6.2013)

Yleisten kirjastojen perustamishankkeiden rahoitussuunnitelma 2012-2015. Opetusministeriö.

<[http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Kirjastot/avustukset/perustamishankkeet\\_ja\\_kirjastoautohankkeet/investointisuunnitelmat/liitteet/Rasu2012-2015.pdf](http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Kirjastot/avustukset/perustamishankkeet_ja_kirjastoautohankkeet/investointisuunnitelmat/liitteet/Rasu2012-2015.pdf)> (tarkistettu 8.6.2013)

## Liite 1: taustakysely

### ESPOON KIRJASTOAUTOT

Kirjastoautojen määrä ja ikä:

Henkilökunnan määrä:

Henkilökunnan nimikkeet (ja määrälliset jakaumat):

1. Kerro lyhyesti Espoon kirjastoautojen perustoiminnasta.
2. Onko Espoon kirjastoautoilla lainauspalvelujen ohella muita palveluita (esim. kouluille päiväkodeille) tai muuta oheistoimintaa. Millaista?
3. Mitkä ovat mielestäsi Espoon kirjastoautotoiminnan vahvuudet?
4. Entä heikkoudet? Millaisia asioita haluaisit toiminnassa kehitettävän?

---

### UUSI KIRJASTOAUTO

Hankesuunnitelmassa todetaan:

*"Kirjaston rooli yhteiskunnassa on muuttumassa, eikä uutta autoakaan ole mielekästä toteuttaa vanhalla, lainaukseen pohjautuvalla konseptilla. Uuteen autoon haetaan uudenlaista konseptia, jonka toteuttamisesta muutkin kunnat voivat hyötyä."*

1. Kerro lyhyesti oma näkemyksesi siitä, millä tavalla kirjaston rooli yhteiskunnassa on muuttumassa?
2. Millainen rooli kirjastoautoilla on mielestäsi muuttuvassa kirjastossa?
3. Miten kuvailisit hankkeessa tavoiteltua kirjastoautokonseptia?

4. Muuttaako uusi kirjastoauto peruspalvelua tai nykyisiä toimintatapoja? Miten?
5. Tuovatko uudet välineet uusia palvelumuotoja esimerkiksi kouluille?
6. Edellytetäänkö uuden konseptin myötä kirjastoautojen henkilökunnalta uutta osaamista?
7. Suunnittelutyö tehtiin yhdessä Aalto-yliopiston kanssa. Kerro yhteistyöstä.
8. Oliko suunnittelussa mukana muita yhteistyötahoja? Oltiinco hankkeen tiimoilta yhteydessä esimerkiksi kouluihin?
9. Jäikö hankesuunnitelmassa mainittuja toimintoja ja välineitä toteutumatta?

## **Liite 2: kysely kirjastoautojen henkilökunnalle ja kirjastotoimenjohtajille**



# Kirjastoautokysely



## Vastausohje

Tämä kysely on tarkoitettu kuntien kirjastopalveluista ja kirjastoautotoiminnasta vastaaville. Vastauksia toivotaan erityisesti kuntien kirjastotoimenjohtajilta ja kirjastoautopalveluiden työntekijöiltä (osastonjohtajat, palvelupäälliköt, kirjastonhoitajat, kirjastovirkailijat ja kuljettajat). Tutkimuksen kysymyksenasettelun kannalta on tärkeää, että kaikki kyselyyn vastaajat vastaavat uutta kirjastoautokonseptia koskevaan osioon (kohta 1). Muihin kysymyksiin (kohdat 2-4) voit vastata siltä osin, kun tehtävänkuvasi puolesta pystyt. **Vastaajan tietoja käytetään vain vastausten/vastaaajien ryhmittelyyn. Vastaukset käsitellään niin, ettei vastaaja käy tutkimuksessa ilmi.**

## Vastaajan tiedot

Nimike
Kunta
Tehtävänk kuva

## 1. Uusi kirjastoautokonsepti

**Lue tämä ennen vastaamista:** Espoossa otetaan helmikuussa 2013 käyttöön uusi lastenkirjastoauto. Kirjastoauton palvelut ovat periaatteessa kenen tahansa käytettävissä, mutta palvelut kohdennetaan ensisijaisesti lapsiasiakkaille. Uudesta kirjastoautosta haluttiin moderni ja monikäyttöinen. Auton sisätilojen, käytettävissä olevien välineiden ja palvelumuotojen halutaan välittävän kuvaa modernista kirjastolaitoksesta myös haja-asutusalueiden lapsiasiakkaille. Kirjastoautoa ei katsottu mielekkääksi toteuttaa vanhalla ja yksinomaan lainaustoimintaan perustuvalla konseptilla. Kirjastoauto palvelee normaaliin tapaan vaihtuvalla kokoelmallaan, mutta panostaa yhä enemmän tapahtumatoimintaan ja uudenlaisten elämysten tuottamiseen lapsille. Osa kirjastoauton toiminta-ajasta on normaalia perustoimintaa ja osa aikataulutetaan muuhun toimintaan (yhteistyötapahtumat, workshopit, luennot, elokuvaillat, tarinatuvat ym.) Avainasemassa ovat uudet toimintatavat ja palvelumuodot, joista neuvotellaan yhdessä koulujen kanssa. Lisäksi uutta autossa ovat välineet, joiden soveltamisessa korostuu lapsen aktivoiminen (itse tekeminen), vuorovaikutteisuus, oppiminen ja elämyksellisyys. Uutta teknologiaa autossa edustavat mm. infotaulu esimerkiksi pelaamista varten tai kirjavinkkauksen ja kirjastonkäytön opetuksen avuksi, sekä näyttöpöytä piirtämistä ja oppimishjelmia varten. Verkkosisältöjen saatavuus ja hyödyntäminen korostuvat toiminnassa ja asiakaspäätteinä toimivat tablettitietokoneet. Auto itsessään on periaatteessa vain tyhjä tila ja ainoa kiinteä kaluste autossa on tiski. Moduuliratkaisuun auton tilat voidaan muokata erilaisia tarpeita ja palvelumuotoja varten. Muunneltavuudella halutaan varmistaa että kirjastoauton palvelukonseptia voidaan myös tulevaisuudessa muuttaa. Hankkeessa saatujen kokemusten toivotaan olevan hyödynnettävissä myös muiden kuntien kirjastoautojen ja kirjastoautopalveluiden kehittämisessä.

1.1 Miten tärkeinä pidät seuraavia uuden kirjastoautokonseptin osa-alueita tulevaisuuden kirjastoautotoiminnassa?

Kiinnitä otsikkorivi	Erittäin tärkeää	Melko tärkeää	Jonkin verran tärkeää	Ei kovin tärkeää	Ei lainkaan tärkeää
Palvelujen kohdentaminen asiakasryhmien mukaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kirjastopalvelut lapsille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kirjastopalvelut kouluille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kouluopetuksen tukeminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itsenäisen oppimisen tukeminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uusien opetusvälineiden tarjoaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uusi teknologia ja uudet mediat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verkkosisältöjen saatavuus ja hyödyntäminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tapahtumiin osallistuminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auton tilojen muunneltavuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auton tilojen monikäyttöisyys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auton tilojen viihtyisyys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mukautumiskyky muuttuviin tarpeisiin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Palvelumuotojen elämyksellisyys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

1.2 Luuletko että Espoon kirjastoautokonseptia voitaisiin soveltaa myös sinun kuntasi kirjastoauton ja sen palveluiden kehittämiseksi?

- Kyllä  
 Ei  
 En osaa sanoa

1.3 Millaisia ajatuksia Espoon kirjastoautokonsepti herättää? Mitä hyvää tai huonoa siinä näet oman kuntasi kirjastoautotoiminnan näkökulmasta?

## 2. Kirjastoautopalvelut kunnassani

2.1 Kuinka paljon seuraavat kirjastopalveluiden osa-alueet korostuvat kuntasi kirjastoautotoiminnassa?

<b>Kiinnitä otsikkorivi</b>	<b>Erittäin paljon</b>	<b>Melko paljon</b>	<b>Jonkin verran</b>	<b>Hyvin vähän</b>	<b>Ei lainkaan</b>	<b>En osaa sanoa</b>
<b>Haja-asutusalueiden lainauspalvelut</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Kaupunkilähiöiden lainauspalvelut</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Koulujen lainauspalvelut</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Päiväkotien lainauspalvelut</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Ikäihmisten lainauspalvelut</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Tietopalvelu yleisesti</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Asiakaspäätteiden käyttö</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Tapahtumatoiminta</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<b>Oheispalvelut (ei-kirjastopalvelut)</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2.2 Mitkä ovat keskeisimmät kirjastoautopalvelun käyttäjäryhmät kunnassasi?

2.3 Onko kuntasi kirjastoautolla laajennettua koulukirjastopalvelua (esim. kirjaston käytön ja tiedonhaun opetusta, vinkkausta tms.)?

2.4 Onko kuntasi kirjastoautossa kirjastopalveluiden lisäksi muita oheispalveluita? Kerro, millaisia?

2.5 Onko kuntasi kirjastoautotoiminnassa jotain erityispiirteitä? Kerro, millaisia?

### 3. Kirjastoautotoiminnan tulevaisuus kunnassani

3.1 Uskotko että kirjastoautotoiminta jatkuu kunnassasi 5 vuoden kuluttua?

- Kyllä  
 Ei  
 En osaa sanoa

3.2 Uskotko että kirjastoautotoiminta jatkuu kunnassasi 10 vuoden kuluttua?

- Kyllä  
 Ei  
 En osaa sanoa

3.3 Mikä tai mitkä seuraavista vaihtoehtoista kuvaavat mielestäsi parhaiten kuntasi kirjastoautotoiminnan nykyistä tilaa?

- Toiminta on elinvoimaista ja vireää.
- Toiminta on vakaalla pohjalla.
- Toiminta on epävarmalla pohjalla.
- Toiminta on välttämätöntä.
- Toiminta on kannattamatonta.

3.4 Onko jotain asioita, jotka uhkaavat kirjastoautotoiminnan jatkuvuutta kunnassasi? Kerro, millaisia?

3.5 Miten perustelet kirjastoautopalveluiden tarvetta kunnassasi myös tulevaisuudessa?

#### 4. Kirjastoautotoiminnan kehittäminen kunnassani

4.1 Millaisia ovat kuntasi kirjastoautotoiminnan tyypillisimmät arjen ongelmat?

4.2 Kehu kuntasi kirjastoautopalvelua. Mikä palvelussa on parasta ja mitkä ovat toiminnan vahvuudet?

4.3 Onko kunnan kirjastoautotoimintaa tai kirjastoauton palveluita pyritty uudistamaan tai kehittämään jollakin tavalla?

4.4 Miten kuntasi kirjastoautotoimintaa ja kirjastoauton palveluita tulisi mielestäsi kehittää?

4.5 Onko kirjastoautotoiminnan ja kirjastoauton palveluiden kehittämiseksi jotakin esteitä?

#### Yhteystiedot

Voit halutessasi jättää yhteystietosi mahdollisia jatkokysymyksiä varten.

Sähköpostiosoite:

#### Tietojen lähetys

Tallenna