

**Oulun yliopisto**  
**Humanistinen tiedekunta**

Vesa Sarajärvi

**”Tässäpä nämä kirjat – ja mitataanko verenpaine?”**

Kirjastoauto monipalveluautona

Pro gradu -tutkielma

Informaatiotutkimus

Oulu 2010

Laitos <b>Informaatiotutkimus</b>		Tekijä <b>Vesa Sarajärvi</b>	
Työn nimi <b>”Tässäpä nämä kirjat – ja mitataanko verenpaine?” Kirjastoauto monipalveluautona</b>			
Oppiaine <b>Informaatiotutkimus</b>	Työn laji <b>pro gradu</b>	Aika Huhtikuu 2010	Sivumäärä 100
Tiivistelmä			
<p>Tutkielman aiheena on kirjastoauto monipalveluautona. Monipalveluja tarkastellaan kirjastoautojen näkökulmasta osana kunnan monipalvelujärjestelmää. Tutkimuksen tarkoituksena on esittää kirjastoautoammattilaisten käsitys kirjastoautojen soveltuvuudesta monipalveluautoiksi sekä monipalvelujen tarpeesta haja-asutusalueilla ja harvaan asutulla maaseudulla. Monipalvelujen suhde kirjasto-organisaatioon on ensimmäinen tutkimusongelma. Toinen ja kolmas tutkimusongelma liittyvät monipalveluauton palveluihin ja varustukseen. Neljänneksi selvitetään monipalveluauton hankintaa ja rahoitusta. Tutkimuksen tulokset voivat vaikuttaa monipalvelujen asemaan sekä paikallisella kuntatasa-arvolla ja kiinnittää eri tahojen huomiota kirjastoautojen mahdollisuuksiin monipalvelujen tarjoajina.</p> <p>Tutkimuksen teoreettinen taustoitus perustuu monipuoliseen ilmiön tarkasteluun aiemman tiedon valossa. Tutkimusaihetta taustoitetaan kirjastoautojen historiaan perehtymällä. Kontingenssiteorian avulla pyritään selittämään monipalveluauton suhdetta muihin organisaatioihin. Tutkimuksen empiirinen toteutus perustuu aineistotriangulaatioon, jolla tarkoitetaan sekä tutkimusaineiston hankintametoja että aineiston analysointimenetelmiä. Pääasiallinen tutkimusmenetelmä on lomakekysely, joka toteutettiin elokuussa 2009 Haminassa valtakunnallisilla kirjastoautopäivillä. Kyselylomakkeita jaettiin 124 kappaletta kirjastoautopäivien osallistujille. Lomakkeita palautui 64. Vastausprosentti oli 51,6 %. Toinen tutkimusmenetelmä on vuoden 2006 jälkeen kirjastoauton hankkineille kunnille lähetetty sähköpostikysely. Lisäksi tutkimusta tukevana aineistona käytetään Kemijärven ja Leppävirran monipalveluautojen tilastotietoja. Tutkimusaineistojen analysoinnissa käytetään SPSS-ohjelmaa.</p> <p>Keskeisimpänä tuloksena on, että kirjastoautoväki suhtautuu myönteisesti, mutta varauksella monipalveluihin kirjastoautoissa. Palvelujen lisääminen vaatii lisäresursointia ja koulutusta. Monipalvelut voivat osaltaan turvata kirjastoautopalvelujen säilymistä maaseudulla ja haja-asutusalueilla sekä samalla säilyttää myös muita palveluja. Monipalveluauton tärkeimpiä varusteita ovat sähköiseen asiointiin liittyvät laitteet. Paras vaihtoehto monipalveluautojen hankinnan tukemiseen on korottaa autojen hankinnan valtionosuuteen oikeuttavaa yksikköhintaa.</p> <p>Tutkimustulosten perusteella voidaan esittää useita toimenpidesuosituksia, jotka liittyvät kuntien palvelurakenteen tarkasteluun ja siitä aiheutuviin toimenpiteisiin sekä monipalveluauton henkilöstön asemaan kirjasto-organisaatiossa. Aiheesta on syytä tehdä jatkotutkimus asiakasnäkökulmasta, jolla monipalvelujen todellinen tarve saadaan esille. Jatkotutkimus vaatii tuekseen laajemman resursoinnin.</p>			
<p>Muita tietoja</p> <p>Asiasanat: julkiset hankinnat, julkiset palvelut, kirjastoautot, palvelurakenne, rakennemuutos, yleiset kirjastot</p>			

## SISÄLTÖ

1	JOHDANTO .....	5
1.1	Keskeiset käsitteet .....	7
1.2	Tutkielman rakenne .....	10
2	KIRJASTOAUTO KUNNAN MONIPALVELUJÄRJESTELMÄSSÄ.....	11
2.1	Kunnan monipalvelujärjestelmä ja kirjastoauto .....	11
2.2	Kontingenssiteorian soveltaminen.....	15
2.3	Maaseudun julkiset liikkuvat palvelut .....	16
2.4	Julkiset tavarahankinnat.....	19
3	KIRJASTOAUTOSTA MONIPALVELUAUTOKSI .....	22
3.1	Kirjastoautotoiminta ennen vuotta 1961.....	22
3.2	Kirjastoautotoiminta Suomessa vuoden 1961 jälkeen.....	24
3.3	Kirjastoautot tutkimuskohteena .....	25
3.4	Monipalveluautot Suomessa .....	28
3.5	Kirjastoautotoiminta Norjassa, Tanskassa ja Ruotsissa.....	32
3.6	Kirjastoautojen hankinta.....	34
4	EMPIIRISEN TUTKIMUKSEN TOTEUTUS .....	39
4.1	Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimusongelmat.....	40
4.2	Tutkimusmenetelmät .....	41
4.3	Aineistonkeruu.....	45
4.4	Aineistojen analysointi .....	48
5	TULOKSET .....	50
5.1	Monipalvelut kirjaston tehtäväkentässä.....	52
5.2	Monipalveluauto maaseudun palveluna .....	56
5.3	Monipalvelut kirjastoautossa .....	58
5.4	Monipalveluauton varustus.....	66
5.5	Monipalveluauton hankinta ja rahoitus .....	68
6	JOHTOPÄÄTÖKSET .....	73
6.1	Tulosten luotettavuuden arviointi .....	74
6.2	Tutkimusmenetelmiä koskevat johtopäätökset.....	75
6.3	Tutkimustuloksia koskevat johtopäätökset.....	77
6.4	Toimenpidesuosituksset .....	84
6.5	Jatkotutkimusehdotukset.....	84

LÄHTEET .....	86
LIITE 1. KYSELYLOMAKE .....	93
LIITE 2. SÄHKÖPOSTIKYSELY .....	98
LIITE 3. SÄHKÖPOSTIKYSELYN VASTAUSTEN KOOSTE.....	99

*”Kirjastoauton hankinnan valtionosuus tulisi saada joustavaksi tilanteessa, jossa haja-asutusalueilla on lakkautettu muita palveluita. Siellä tarvittaisiin uusia toimintoja ja palveluja, esimerkiksi nettiautopalvelua ja kuljetuspalvelua. Nähtävissä oleva kehitys, jossa kunnilla on halukkuutta lakkauttaa kirjastoautopalvelut, tulisi saada pysäytettyä valtion ohjauksella.”* (Kirjastopoliittinen työryhmä 2001, 95)

# 1 JOHDANTO

Tässä pro gradu –tutkielmassa tarkastelen kirjastoautoja ja erityisesti sellaisia kirjastoautoja, joiden palvelukonsepti on perinteistä kirjastoautotoimintaa laajempi. Kun tarkastelen monipalveluautoja, tarkoitan niillä juuri edellä mainitun kaltaisia kirjastoautoja. Tässä tutkielmassa käsitän siis monipalvelut yhdeksi osaksi kirjastoautojen palvelukonseptia. Empiirisen tutkimuksen tueksi tässä tutkielmassa otan esimerkkitapauksiksi kaksi monipalveluautohanketta. Empiirinen tutkimus pyrkii kartoittamaan kirjastoautoväen käsityksiä monipalveluautosta maaseudun palveluna, monipalveluauton varustusta sekä tarpeellisuutta. Tutkielma lisää tietoa monipalveluautojen merkityksestä erityisesti haja-asutusalueen palvelujen tarjoajana ja kirjastoautojen asemasta kunnan monipalvelujärjestelmässä harvaan asutulla maaseudulla. Kun kuntaan suunnitellaan uutta kirjastoautoa, hankinnan tarpeellisuus ei ole itsestään selvyys. Useissa kunnissa kirjastoautopalveluille haetaan lisäarvoa monipalveluista ja hankinnan suunnitteluvaiheessa mietitään mahdollisia kirjastoautoon sopivia lisäpalveluita sekä etsitään yhteistyötahoja. Myös Suomen kirjasto-seura (2008) on huomionnut asian ja esittää lausunnossaan valtion talousarvioon, että haja-asutusalueiden asukkailla tulisi olla yhtäläiset mahdollisuudet mm. sähköiseen asiointiin, joka olisi yksi tapa monipuolistaa kirjastoautojen palveluvalikoimaa. Varsinaisessa kirjastoauton hankintaprosessissa monipalveluilla ei kuitenkaan ole kovin merkittävää osaa, koska erillistä valtionosuutta haettaessa puhutaan pelkästään kirjastoauton hankinnasta. Esimerkiksi Matti Vanhasen II hallituksen hallitusohjelman seurantaraportissa (Valtioneuvoston kanslia 2009, 159) mainitaan vain, että kirjastojen perustamiskustannusten erillisrahoituksen turvin on tuettu kirjastoautojen uusimista. Erityisiä monipalveluautoja ei siis valtio rahoita, pelkästään kirjastoautoja. Tässä tutkielmassa tarkastellaan myös kirjastoautojen hankintaa ja rahoitusta.

Tutkimusaihe on tärkeä ja ajankohtainen, koska maaseudun palvelurakenne on vähitellen rapautumassa ja korvaavia palveluja ei ole tullut lopetettujen palvelujen tilalle. Maaseudun rakennemuutoksen myötä erityisesti harvaan asutulta maaseudulta uhkaavasti vähenevät sekä palvelut että asukkaat. Hallitusohjelman seurantaraportissa (Valtioneuvoston kanslia 2009, 158) ollaan huolissaan myös kirjastopalvelujen saatavuuden heikkenemisestä. Kirjastoautojen vähentyminen on raportin mukaan heikentänyt haja-asutusalueiden lasten ja ikääntyneiden kirjastopalveluja. Tällä hetkellä kirjastoautot edustavat valmista palvelurakennetta, jota ei ole hyödynnetty tarpeeksi tai ei edes tunneta tarpeeksi. Miksipä rakentaa uutta, jos voidaan

hyödyntää jo olemassa olevaa? Opetusministeriön uusimmassa kirjastoja koskevassa strategiassa esitetään, että kirjastoauton lakkauttamisen sijaan niiden tehtäviä tulee laajentaa (Opetusministeriö 2009, 14). Tietoverkkoja hyödyntäen kirjastoautot palvelevat haja-asutettujen seutujen asukkaita monipuolisesti ja yksilöllisesti. Myös valtioneuvoston maaseutupoliittisessa selonteossa eduskunnalle mainitaan, että palvelujen saatavuutta parannetaan käyttämällä pyörillä kulkevia, kiertäviä palveluja (Maaseutupoliitiikan yhteistyöryhmä 2009, 15). Monipalveluista puhutaan, mutta käytännön toimia on kovin vähän. Kirjastoautojen palvelurakenteen muuttuminen ja monipuolistuminen tuo mukanaan myös ongelmia, joita täytyy ratkaista ja etsiä keinoja palvelujen kehittämiseen. Tämä tutkimus ei etsi keinoja tällaisten ongelmien ratkaisemiseen, vaan pyrkii selvittämään käsityksiä monipalvelujen mahdollisuuksista ja tarpeellisuudesta kirjastoautoissa. Tässä tutkielmassa ei tule esille monipalveluja käyttävien asiakkaiden näkökulma, vaan palveluja tarjoavien ammattilaisten näkökulma. Kirjastoautoissa työskentelevät ihmiset tuntevat omat paikalliset olot ja tarpeet. Sen vuoksi he voivat parhaiten arvioida oman työnsä resurssien riittävyyden.

Tämän tutkielman aihe on kirjastoauto monipalveluautona. Aihetta lähestytään useista näkökulmista, jotka vaikuttavat tuloksista tehtäviin johtopäätöksiin. Aiheen monitahoisuudesta huolimatta tutkimuskysymykset on kohdennettu siten, että saadaan esille kirjastoautoammattilaisten näkökulma. Tutkimuskysymykset on jaettu neljään osioon, joiden tarkemmat kuvaukset on esitetty alaluvussa 4.3. Tutkimuskysymykset ovat:

1. Millainen on monipalvelujen suhde kirjastopalveluihin?
2. Millainen kirjastoauto on monipalveluautona tai millainen se voisi olla?
3. Millainen on monipalveluauton varustus tai millainen se voisi olla?
4. Miten monipalveluauton hankinta ja rahoitus on järjestetty nykyään tai miten ne voisi järjestää?

## 1.1 Keskeiset käsitteet

Tutkielmassa tulee esille käsitteitä, jotka voidaan määritellä useammallakin tavalla. Tässä alaluvussa määrittelen käsitteet siten, kuin ne on käsitettävä tämän tutkielman yhteydessä.

### *Kirjastoauto*

Kirjastoautot voivat olla ulkoasultaan ja sisustukseltaan hyvin erilaisia, mutta niiden toiminta-ajatus ja palvelut ovat hyvin samanlaisia sekä Suomessa että ulkomailla. Sarkolan määritelmän mukaan ”Kirjastoautolla tarkoitetaan kirjastoksi sisustettua moottoriajoneuvoa tai sellaiseen kytkettävää vaunua, jonka nimenomaisena tehtävänä on määrätyn reitin ja aikataulun puitteissa harjoittaa kirjallisuuden ja muun kirjastoaineiston lainausta suoraan yleisölle ja mahdollisuuksien mukaan tarjota käyttäjilleen myös muuta kirjastotoiminnalle ominaista kirjastopalvelua”. (Sarkola 1975, 5.)

Tanskassa kirjastoauto on määritelmän mukaan ajoneuvo, joka on suunniteltu, varustettu ja jonka toimintaa johdetaan siten, että sillä on mahdollisimman suuri toiminta-alue tarjotakseen palveluja niille, jotka asuvat kauempana lähikirjastosta tai lainausasemilta. Ruotsissa ”kirjastoauto on liikkuva kirjasto, joka vie informaatiota (kirjallisuutta, mediaa, sanomalehtiä/aikakauslehtiä jne.) ja kulttuuria ihmisille, jotka eivät pääse käyttämään kiinteää kirjastoa. Kirjastoauto on ajoneuvo, joka on rakennettu, varustettu ja jota johdetaan niin hyvin kuin mahdollista, jotta sen tarjoamat palvelut olisivat mahdollisimman samanlaiset kuin pienen lähikirjaston”. (Kyöstiö 2009, 11.)

Kyöstiö (2009, 11) esittää, että IFLA:n (= International Federation of Library Associations and Institutions, kansainvälinen kirjastoseurojen liitto) valmisteilla olevien uusien kirjastoautojen suuntaviivojen mukaan ”Kirjastoautopalvelut ovat olennainen osa yleisten kirjastojen palveluja. Kirjastoautopalvelujen päätarkoitus on edistää tasa-arvoisten kirjastopalvelujen tarjontaa kunnan asukkaille. Kirjastoauto tarjoaa kaikkein joustavimman kirjastopalvelun ja se ei ole sidottu mihinkään tiettyyn asutuskeskukseen ja se pystyy vastaamaan väestön muutosten mukanaan tuomiin tarpeisiin”. Kyöstiön oma määritelmä kirjastoautosta vuodelta 2004 on hyvin samanlainen kuin ruotsalaisten: ”Kirjastoauto on pieneen lähikirjastoon verrattavissa oleva liikkuva kirjasto, josta ne ihmiset, joilla ei ole mahdollisuutta käyttää kiinteää kirjastoa, saavat mahdollisimman samanlaiset kirjastopalvelut, mitä kiinteän kirjaston käyttäjät saavat”. (Kyöstiö 2009, 11.)

*Monipalveluauto* voidaan määritellä useilla eri tavoilla. Tässä tutkielmassa monipalveluauto käsitetään kirjastoautoksi, jonka palvelukonseptiin kuuluu perinteisten kirjastopalvelujen lisäksi myös sellaisia palveluja tai varusteita, jotka ovat tarpeen muiden kuin kirjastopalvelujen tuottamisessa ja tarjoamisessa. Monipalveluautoja voi olla myös muunlaisia, mutta tässä tutkielmassa tarkastellaan sellaisia monipalveluautoja, joiden pääasiallinen tehtävä on kirjastopalvelujen tarjoaminen asiakkaille. Muita monipalveluautoja ovat esimerkiksi Internet-palveluja tarjoavat autot, kuten Tampereella toimiva Netti-Nyssi, joka toimii hallinnollisesti kirjaston alaisuudessa, mutta ei tarjoa kirjastopalveluja. 1970-luvulla puhuttiin myös monitoimiautoista, jotka olivat kirjastoautoja, joissa voitiin järjestää erilaisia kulttuuritapahtumia, esimerkiksi nukketheateriesityksiä, ja joiden varustukseen kuului laitteita, jotka eivät liittyneet varsinaiseen kirjastotyöhön. Ensimmäinen Suomessa toimiva monitoimiauto hankittiin Kuhmoon vuonna 1974. Monipalveluauto on laajempi käsite ja tässä tutkielmassa tarkasteltavat monipalveluautot voivat olla samalla monitoimiautoja. (esim. Kyöstiö 2009, 73-83.)

*Julkiset hankinnat* ovat valtion ja kuntien viranomaisten tai muun julkisen hankintayksikön suorittamia hankintoja, joissa kilpailun aikaansaamiseksi sekä tarjousmenettelyyn osallistuvien tasapuolisen ja syrjimättömän kohtelun turvaamiseksi on noudatettava hankintalakia, asetuksia ja muita julkisen hankinnan ohjeita. (esim. Kalima 2001, 42.)

#### *Valtionosuus*

Valtio osallistuu kuntien toiminnan rahoitukseen. Ensisijaisena tarkoituksena on ollut rahoittaa kuntien palvelutuotantoa ja tasata eri kuntien taloudellisten mahdollisuuksien eroja (Oulasvirta 2001, 112). Kuntien valtionosuudet kohdistetaan pääasiassa peruspalveluihin (ks. määritelmä kunnan peruspalveluista s. 12-13). Joiltakin osin valtionosuudet määräytyvät järjestelmän ulkopuolella ja sisältyvät erillisinä määrärahoina opetusministeriön budjettiin (Koski 1996, 78), muun muassa kirjastoautohankinnoissa valtionosuuden perusteena olevat yksikköhinnat perustuvat valtion talousarvioon eikä niitä vahvisteta kuntakohtaisesti.

*Maaseutu* voidaan määritellä hyvin monella eri tavalla. Kaupungin ja maaseudun tarkkaa rajaa ei voida vetää, koska useat kaupungit Suomessa ovat pinta-alaltaan hyvin laajoja ja suuri osa kaupungin pinta-alasta voidaan katsoa olevan maaseutua. Tässä määrittelen maaseudun kolmeen aluetyyppiin:



1. Kaupunkien läheinen maaseutu, joka on toiminnoiltaan monipuolinen ja jossa tuotanto- ja palveluelinkeinojen osuus on suuri. Tällainen alue on usein muuttovoittoista.
2. Ydinmaaseutu, joka on elinkeinotoiminnaltaan joko vahvaa alkutuotannon aluetta tai monipuolista maaseutua. Suuret keskukset ovat suhteellisen etäällä ja alueella voi olla voimakkaita kuntakeskuksia ja kyliä. Tällaisella alueella alkutuotannon työpaikkojen menetyksen uhka on suuri.
3. Syrjäinen maaseutu, joka on harvaan asuttua ja menettää väestöä. Välimatkat ovat pitkiä ja elinkeinorakenne yksipuolinen. Tällaisella alueella merkittävimmät työpaikat ovat alkutuotannossa ja julkisella sektorilla.

(Anttila 1996, 9)

*Maaseudun rakennemuutos* liittyy hyvin moniin eri asioihin. Yleisesti katson sen liittyvän kaikkiin niihin rakenteellisiin muutoksiin yhteiskunnassa, jotka koskettavat maaseutua. Tällaisia asioita ovat esimerkiksi väestön ikääntyminen, palveluiden väheneminen, muuttoliike, työkuulttuurin muuttuminen ja tietotekniikan tuomat mahdollisuudet. Lehtolan (2001, 29) mukaan maaseudun roolina on perinteisesti ollut raaka-aineiden ja energian tuottaminen, elintarviketuotannon turvaaminen sekä virkistyskohteena toimiminen. Viime vuosikymmeninä tilanne on kuitenkin muuttunut ja maaseudulle on muuttanut ihmisiä, joilla ei ole yhteyttä maaseudun perinteisiin elinkeinoihin ja ihmissuhdeverkostoihin. Maaseudun suurimmaksi toimeentulon lähteeksi on muodostunut taajamissa työssäkäynti. Eläkeläisten osuus maaseudulla on kasvanut ja elinkeinomaaseutu on muuttunut asumismaaseudeksi, jossa useimmat asuvat ja viettävät vapaa-aikaansa.

#### *Monipalvelujärjestelmä*

Yksittäiset palvelut eivät varsinkaan maaseudulla pärjää, koska asiakkaita on vähän. Jos kootaan yhteen monta erityispalvelua, voivat ne tukea toisiaan. Monipuolisuuden avulla voidaan tukea palvelujen säilymistä ja luoda joitakin aivan uusia palveluja. Monipuolisuutta voivat edustaa esimerkiksi päivittäis-, hyvinvointi-, ja yrityspalvelujen yhdistelmät, hallinnolliset sektorirajat ylittävä yhteistyö ja eri työnteon tapojen kuten virka- ja vapaaehtoistyön, yrittäjyyden ja järjestötoiminnan uudenlainen yhdistäminen. (Harjunpää 1997, 10). Toteuttamisvaihtoehtoja on useita, joista tämän tutkimuksen aiheeseen sopii parhaiten ns. ”yhden luukun periaate”, jossa eri palveluja yhdistetään tarjottavaksi yhdestä paikasta. Tässä tutkielmassa käsitän monipalvelujärjestelmän eri palvelusektoreiden ja

toimijoiden muodostamaksi kokonaisuudeksi, jossa palvelujen tuottamiseksi eri tahot tekevät yhteistyötä.

## **1.2 Tutkielman rakenne**

Tämä tutkielma jakaantuu neljään eri kokonaisuuteen, jotka muodostuvat luvuista 1-2, 3, 4 ja 5-6. Luvussa 1 kerrotaan tutkimuksen taustoista yleisesti sekä esitellään tutkimuksen aihe, tarkoitus ja tutkimuskysymykset. Keskeiset käsitteet määritellään, jotta niiden merkitys on selvillä tutkielmaa luettaessa. Tutkimuksen taustaa ja teoreettisia lähtökohtia tarkastellaan luvussa 2.

Luvussa 3 luodaan katsaus kirjastoautojen historiaan yleisesti. Pohjoismaiden kirjastoautohistorioista otetaan lyhyesti esimerkkejä Norjasta, Tanskasta ja Ruotsista. Suomen kirjastoautohistoriaan perehdytään huomioiden erityisesti kirjastoautojen hankinta. Luku on kirjallisuuskatsaus alan aiempaan tutkimukseen.

Luvussa 4 esitellään tarkemmin tutkimuksen tavoitteet ja tutkimusongelmat sekä kerrotaan empiirisen tutkimuksen toteutuksesta, tutkimusmenetelmistä, aineistoista ja niiden analysoinnista. Luvuissa 5 esitetään tulokset ja luvussa 6 niiden perusteella tehtävät johtopäätökset sekä toimenpidesuositukset. Luku 6 on myös tutkimuksen yhteenveto.

## **2 KIRJASTOAUTO KUNNAN MONIPALVELUJÄRJESTELMÄSSÄ**

Tässä luvussa tarkastellaan kirjastoautojen suhdetta kuntaorganisaatioon sekä koko kunnan monipalvelujärjestelmään. Tätä kokonaisuutta pyritään selittämään kontingenssiteorian avulla, mutta teoriaa ei sovelleta empiirisessä tutkimuksessa. Kirjastoautoja voidaan pitää erityisesti maaseudun ja haja-asutusalueiden palveluntarjoajina. Palvelujen väheneminen ja maaseudun rakennemuutos, erityisesti asukkaiden väheneminen, ovat ajankohtaisia asioita. Asioihin on kiinnitetty huomiota useilla tahoilla, myös kirjastoautotoiminnassa, joten alaluvussa 2.3 tarkastellaan julkisia palveluja maaseudun rakennemuutoksen ja hyvinvointipalvelujen näkökulmista. Tarkastelussa huomiota kiinnitetään monipalveluja koskeviin mainintoihin valituissa tutkimuksissa ja raporteissa. Tutkimuksessa tulee esille myös kirjastoautojen hankintaan liittyviä asioita, koska se on julkinen tavarahankinta.

### **2.1 Kunnan monipalvelujärjestelmä ja kirjastoauto**

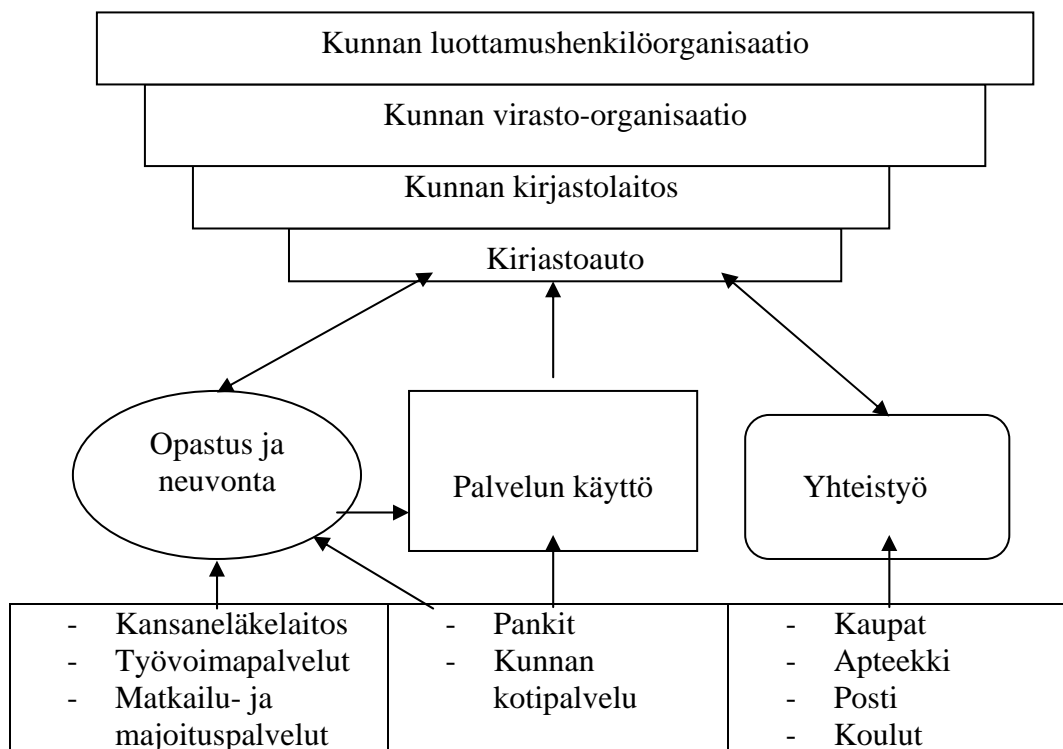
Kuntaa ei pidä nähdä yksipuolisesti vain kunnallisena hallinto-organisaationa, vaan kokonaisuutena, jossa yhdistyvät eri palvelusektorit. Leinosen (2009) mukaan kontingenssiteorian mukaisissa tarkasteluissa korostuu kuntaorganisaation toiminta kuntalaisten tarpeiden tyydyttämiseksi. Kaikkien sektoreiden toiminta ja palvelut kohdistuvat siis jollakin tavalla kunnan asukkaiden palvelemiseen. Tässä tutkimuksessa ei ole tarpeen tarkastella kunnan tai muidenkaan organisaatioiden perusrakenteita, vaan palvelujärjestelmää kokonaisuudessaan ja eri palvelusektoreiden tuottamia palveluja yleensä. Yhteisenä nimittäjänä koko tarkastelussa on palvelujen suhde kirjastoautoon. Kirjastopalvelut sijoittuvat useimmiten kunnissa kulttuuripalvelujen tai sivistyspalvelujen alaisuuteen ja ovat yksi kunnan peruspalveluista. Taulukossa 1 esitetään kunnan monipalvelujärjestelmä sektoreittain jaoteltuna kunnan, valtion, yksityisen sektorin ja muihin palveluihin. Taulukon tarkoitus on tässä yhteydessä havainnollistaa kunnan sisäistä palvelujärjestelmää hahmotettuna siinä laajuudessa kuin se useimmissa kunnissa toteutuu.

Taulukko 1. Kunnan monipalvelujärjestelmä.

Kunnan palvelut	Valtion palvelut	Yksityisen sektorin palvelut	Muut palvelut
Sosiaali- ja terveyspalvelut	Poliisi	Kaupat	Kolmas sektori mm. yhdistykset ja seurat
Opetus- ja kulttuuripalvelut	Kansaneläkelaitos	Apteekit	
Liikunta- ja nuorisopalvelut	Työvoimapalvelut	Pankit	
Tekniset- ja pelastuspalvelut	Posti	Kauneus- ja terveyspalvelut	
Ympäristö- ja liikuntapalvelut		Palvelu- ja tuoteliikkeet	
Matkailupalvelut		Matkailu- ja majoituspalvelut	
Muut palvelut			

Kirjastolaki (1998) määrittelee kirjasto- ja tietopalvelut kunnan tehtäviksi. Kirjastoauto kuuluu kunnan kirjastotoimeen ja on siten osa kunnan organisaatiota. Kirjastoauton palvelut ovat osa yhteiskunnan määrittelemiä kunnan peruspalveluja. Kunnan tehtävänä on huolehtia paikallisena itsehallinnollisena yhteisönä yhteiskunnan päättämistä peruspalveluista lähinnä paikallista kuntalaisnäkemystä vastaavasti toteuttamalla tehtävien hoito ja organisointi parhaaksi katsomallaan tavalla (Koski 1996, 37). Kuntien toiminta keskittyy selvästi sivistystoimen, sosiaalitoimen ja terveydenhuollon peruspalvelujen tuottamiseen sekä kaupungeissa lisäksi liiketoimintaan ja yhdyskuntapalveluihin. Edellä mainittujen palvelujen lisäksi kunnilla tai kuntayhtymillä voi olla muitakin palveluja. Sivistyspalveluihin kuuluvat esiopetus, perusopetus, toisen asteen koulutus, lukiokoulutus, ammatillinen ja aikuiskoulutus, yleinen kulttuuritoimi, museot, teatterit, orkesterit, kansalaisopistot, kirjastot, musiikkioppilaitokset sekä liikunta- ja nuorisotoimi. Terveydenhuollon piiriin kuuluvat kansanterveystyö ja erikoissairaanhoido. Sosiaalitoimeen luetaan kuuluviksi sosiaalipalvelut ja toimeentuloturva, lasten päivähoito, lastensuojelu, vanhustenhuolto, laitoshuolto ja asumispalvelut, vammaishuolto, päihdeongelmaisten huolto, toimeentulotuki, pakolaisten vastaanotto, maahanmuuttajien kotouttaminen ja kuntouttava työtoiminta. Yhdyskunta-

palveluihin ja tekniselle sektorille kuuluvat liikenne, tiestö ja kadut. Lisäksi kuntien tehtävänä on vesihuolto, jätehuolto, energiahuolto, kiinteistötoimi, rakentaminen ja tietoverkot. Yhä tärkeämmäksi kunnan tehtäväksi on noussut ympäristönsuojelu ja sen lisäksi rakennusvalvonta. Muita kunnan tehtäviä ovat asuntotoimi, elinkeinotoimi ja pelastustoimi sekä niiden lisäksi vielä kuluttajaneuvonta ja velkaneuvonta. (Oulasvirta & Brännkärr 2001, 37.) Kaikki edellä mainitut asiat voidaan katsoa kuuluvan kunnan peruspalveluihin. Kuntaorganisaatio on itsenäinen organisaatio, joka toimii yhteistyössä muiden organisaatioiden kanssa. Siten se muodostaa monipalvelujärjestelmän, jossa eri toimijat yhteistyössä tuottavat kuntalaisten tarvitsemia palveluja. Kirjastoautolla on monia mahdollisia yhteistyötahoja kunnan monipalvelujärjestelmässä. Kuviossa 1 esitän erilaisia palvelusektoreita ja niiden mahdollisia palvelutarpeita suhteessa kirjastoautoon. Kuvio 1 antaa hyvän kuvan siitä, millaisia yhteistyötahoja kirjastoautoilla on nykyisin ja miten kunnan muut palvelut suhteutuvat kirjastoauton palveluihin.



Kuvio 1. Kirjastoauton mahdolliset yhteistyötahot.

Kuvio 1 esittää myös kirjastoauton sijoittumisen kunnalliseen hallinto-organisaatioon ja organisaation osuuden monipalvelujen sijoittamisessa tai tarjonnassa kirjastoautossa. Kun kirjastoauto on osa laajempaa hallinnollista organisaatiota, niin myös päätöksenteko on

sidoksissa organisaation päätöksentekoon. Tietyiltä osin kirjastoauton henkilöstö voi omien resurssiensa puitteissa päättää myös muiden kuin varsinaiseen kirjastotoimintaan liittyvien toimintojen, laitteiden tai palvelujen sijoittamisesta kirjastoautoon. Usein kuitenkin vaaditaan ylemmän organisaatiotahon päätöksiä tai lupaa. Aloitteentekijä voi periaatteessa olla mikä organisaatiotaho tahansa, myös kuntaorganisaation ulkopuolinen taho. Tämä tarkoittaa sitä, että aloite jonkin laitteen, toiminnon tai palvelun sijoittamisesta kirjastoautoon voi tulla eri tahoilta. Päätöksenteko kuitenkin lähtee periaatteessa aina ylimmältä kuntaorganisaation taholta. Kaikkia asioita ei kuitenkaan tarvitse viedä organisaation korkeimmalle päättävälle elimelle, vaan kukin osa organisaatiota voi toimia omien toimivaltuuksiensa puitteissa, muun muassa budjetti säätelee toiminnan resursseja.

Kuviossa 1 alimpana esitettyjen mahdollisten yhteistyötahojen suhde kirjastoautoon voi olla monenlainen. Opastus ja neuvonta on yksinkertaisimmillaan sitä, että kirjastoautossa on saatavilla yhteistyökumppanin tiedotteita ja lomakkeita. Mahdollisesti kirjastoauton virkailija myös opastaa lomakkeiden täyttämässä. Myös palveluja tarjoavat tahot voivat antaa opastusta laitteiden ja omien palvelujensa käytössä. Palvelun käyttö vaatii fyysisiä toimia tai laitteita, jotta palvelu on mahdollista. Esimerkiksi pankin palveluja voidaan käyttää Internet-yhteyden kautta. Palvelun käyttöön voi myös liittyä opastusta tai neuvontaa, esimerkiksi virkailija opastaa asiakasta pankkiohjelman käytössä. Tässä yhteydessä pankkipalvelut ovat yksi esimerkki sähköisistä asiointipalveluista. Sähköisellä asiointilla tai verkkoasiointilla tarkoitetaan perinteistä asiointia täydentävää, korvaavaa tai uudistavaa julkisten palveluiden tuottamista, jakelua, käyttöä ja niihin liittyvää vuorovaikutusta, joka perustuu tietoverkkojen hyödyntämiseen. Julkiset verkkopalvelut ovat tietoverkkojen kautta kansalaisille, yrityksille ja yhteisöille ja toisille hallinnon yksiköille tarjottavia palveluja, jotka voivat ulottua yksinkertaisesta tietojen etsinnästä ja tarkistamisesta aina vuorovaikutteisten palvelujen tarjoamiseen ja mahdollisuuksiin osallistua asioiden valmisteluun ja päätöksentekoon. (Kohti hallittua murrosta 2001, 54.) Kirjastoauto voi olla myös yhteistyössä eri tahojen kanssa. Tällöin yhteistyö tarkoittaa molempia osapuolia hyödyttävää toimintaa. Hyöty voi olla aineetonta tai aineellista, esimerkiksi yhteistyötahot sopivat kustannusten ja mahdollisten tulojen jaosta. Usein yhteistyö merkitsee myös jonkin tietyn palvelun tarjoamista.

## 2.2 Kontingenssiteorian soveltaminen

Kontingenssiteoria on syntynyt 1960-luvulla, ja sen avulla pyritään selittämään organisaation ja sen ympäristön välisiä vuorovaikutussuhteita. Kontingenssiteorian mukaan ei ole olemassa yhtä oikeaa organisaatorakennetta, vaan organisaatorakenteen tulee sopeutua ympäristön ominaisuuksiin. (Juuti 2006, 219.) Sovite- eli kontingenssiteoria painottaa siis organisaation suhdetta ympäristöön. Kontingenssiteoria pyrkii selvittämään, miten organisaatio toimii erilaisissa olosuhteissa ja tietyissä tilanteissa ja painottaa toimintatapojen moninaisuutta. Se kuvaa organisaatioiden tapaa sopeutua toimintaympäristöönsä sekä sitä, miten organisaatio valitsee toimintamuotonsa. Kontingenssiteoriaa on käytetty useissa kuntatutkimuksissa. Yksi esimerkki on Leväsvirran (1999) tutkimus kuntien hallinnosta, jossa hän kertoo tarkemmin kontingenssiteoreettisesta ajattelusta. Hän kirjoittaa, että useat kuntatutkijat näkevät organisaation laajemman sosiaalisen systeemin osasysteeminä. Se on kuitenkin yksikkö, jolla on omat oikeutensa ja joka käsitteellisesti voidaan rajata ympäristöstään. Kontingenssiajattelussa voidaan rajata useita osasysteemejä, joilla on vaikutusta organisaatioon. Operationaalinen osajärjestelmä muuttaa organisaation saaman materiaalin tuotteiksi tai palveluiksi asetettujen päämäärien mukaisesti. Teknologia kuuluu yhtenä osana operationaaliseen järjestelmään. Inhimillinen osajärjestelmä tarkoittaa sitä, että organisaation on täytettävä tiettyjä inhimillisiä tarpeita. Vaikka kontingenssiteoria on muodostettu liiketaloudellisilla perusteilla toimivien organisaatioiden tutkimuksista, niin sitä kuitenkin käytetään monissa kuntatutkimuksissa.

Tässä tutkimuksessa kontingenssiteorian avulla pyritään selittämään kirjastoauton suhdetta kuntaorganisaatioon ja koko kunnan monipalvelujärjestelmään. Vaikka keskityn hyvin pitkälle tutkimaan kirjastoauto-monipalveluauton varustusta ja palveluja, niin kaiken taustalla on kuitenkin kirjastoauto-monipalveluauton suhde sekä kuntaorganisaatioon että valtioon ja yrityselämään. Näen kirjastoauto-monipalveluauton yhtenä osana kuntaorganisaatiota ja pyrin osoittamaan asioita, joiden kautta organisaatio voi sopeuttaa rakenteensa ympäristön kanssa yhteensopiviksi. Yritän selvittää miten monipalveluauto voi toimia kuntaorganisaation osana muuttuvassa toimintaympäristössä ja useiden eri organisaatioiden kanssa yhteistyössä. Tarkastelen monipalveluautoa kirjaston näkökulmasta. Pyrin myös ottamaan kantaa siihen, pitäisikö joitakin toimintatapoja tai rakenteita muuttaa, jotta monipalveluautoilla olisi mahdollisimman hyvät toimintaedellytykset osana kunnan kirjastolaitosta. Kirjastoautoja ja monipalveluautoja sekä niihin liitettäviä palveluita voidaan verrata kontingenssiteorian mukaiseen ajatukseen organisaatiosta, jonka elinehto on sopeutuminen ympäristöön. Raja

ulkopuoliseen todellisuuteen on usein epämääräinen, mutta toisaalta organisaatio voi muuttaa itse ympäristöään säilyttääkseen oman rakenteensa (ks. Galbraith 1977, 201-204). Kirjastoauto toiminta osana kuntaorganisaatiota pyrkii sopeutumaan ympäristöönsä laajentamalla palveluvalikoimaa monipalvelujen avulla ja siten säilyttämään toiminta-edellytyksensä ja palvelurakenteensa. Tämän vuoksi on tärkeää tiedostaa kirjastoauto-monipalveluauton asema kuntaorganisaatiossa sekä huomioida niiden sijoittuminen myös laajemmassa kontekstissa erityisesti suhteessa valtio-organisaatioon.

### **2.3 Maaseudun julkiset liikkuvat palvelut**

Tämä tutkielma tarkastelee kirjastoautoja erityisesti maaseudun palveluntarjoajina ja osana maaseudun palvelurakennetta. Useat kaupungit ovat pinta-alaltaan niin laajoja, että niiden alueella liikennöivä kirjastoauto todellisuudessa toimii hyvin maaseutumaisissa olosuhteissa. Maaseutu on siis kirjastoautojen pääasiallista toiminta-alueita, joten on syytä tarkastella lähemmin myös maaseutua toimintaympäristönä ja erityisesti maaseudun julkisia palveluja sekä palvelurakennetta. Erilaisia tutkimuksia edellä mainituista asioista on tehty runsaasti, mutta tässä tutkielmassa kiinnitän huomiota sellaisiin tutkimuksiin, joissa viitataan liikkuviin palveluihin tai monipalveluihin. Liikkuvina palveluina voidaan Lehtosen (2005) mukaan pitää autosta asiakkaille tarjottavia palveluja. Liikkuvia palveluja ovat tarjonneet muun muassa kaupat (myymäläauto), kirjastot (kirjastoauto), pankit (pankkiauto) ja postit (postiauto).

Maaseudun väestön ikääntyminen on yksi tärkeimmistä syistä, jotka ovat aiheuttaneet nykyisen kehityskulun, jota voidaan kutsua myös maaseudun rakennemuutokseksi. Vanheneva väestö muuttaa maaseudulta suurempiin asutuskeskuksiin lähemmäs palveluita ja nuoremmat ikäryhmät eivät löydä maaseudulta itselleen tyydyttävää elämää. Kun väestö vähenee, monet perinteisetkin palvelut tulevat kannattamattomiksi. Palveluja lopetetaan tai ne siirtyvät yhä etäämmälle maaseudun väestöstä. Mäntylä (2001) on selvittänyt maaseudun palveluverkoston kehitystä 1990-luvun Suomessa sekä palvelujen vähenemisen vaikutuksia maaseudulla. Mäntylän mukaan palvelut eivät voi vähentyä loputtomasti vaan on kehitettävä uusia tapoja tuottaa palveluja maaseutuväestölle. Mäntylä (2001, 6) esittää mahdollisuuksina erilaiset liikkuvat palvelut ja kuntien välisen yhteistyön. Mitään yhtä ratkaisua maaseudun harvenevien palvelujen korvaamiseksi ei ole olemassa, vaan palvelut on pyrittävä tarjoamaan



monia eri tapoja yhdistelemällä. Joiltakin osin maaseudun palveluja on pyritty turvaamaan kehittämällä monipalvelupisteitä, liikkuvia ja kiertäviä palveluja eli monipalveluautoja. Maaseudun palvelutarpeet ovat hyvin samanlaiset kuin kaupunkilaistenkin, mutta maaseudulla palvelujen tuottaminen poikkeaa kaupunkilaisten tottumasta tasosta ja tavasta. Harvaan asutulle alueelle parhaiten Mäntylän (2001, 54) mukaan sopivat asiakkaan luotavat palvelut, joissa hyödynnetään tietoverkkoja ja kotiinkuljetuksia. Kiertävä palveluhenkilöstö voisi myös tehdä useampia tehtäviä niin, ettei moni palvelun tuottajataho joutuisi kiertämään samaa reittiä. Mäntylä (2003) on tehnyt myös tutkimuksen maaseudun palvelujen vähenemisestä ja vaihtoehtoisista palvelumuodoista asukkaiden näkökulmasta. Mäntylän (2003, 8) tutkimukseen osallistuneet ehdottivat palveluiden vaihtoehtoisiksi tarjoamistavoiksi palvelujen yhdistämistä ja Internet-pohjaisia palveluja. Mäntylä mainitsee myös kiertävät palvelut yhtenä vaihtoehtona kiinteiden palvelupisteiden ohella. Hänen mukaansa erityisesti vanhemmat ihmiset suosivat kiertäviä ja kotiin tuotavia palveluja.

Maaseudun uusiksi palvelumuodoiksi määriteltiin 1990-luvulla moni- ja yhteispalvelupisteet, telemaattiset palvelut sekä liikkuvat ja kiertävät palvelut. Tuolloin ajateltiin, että yhteiskunnan ratkaistavana on vaikea kysymys: kuinka tarjota vähenevillä voimavaroilla taloudellisesti tuotettuja ja laadukkaita palveluja maaseudun vähenevälle väestölle. (Anttila 1996, 3.) Anttila määrittelee maaseudun palvelujärjestelmien kehittämisen kuntien tehtäväksi, koska ne vastaavat suurimmasta osasta julkisista palveluista. Kuntien tehtävänä olisi varmistaa, että palveluja on saatavana, vaikka ne eivät olisi kunnan itsensä tuottamia. Yhteistyöllä on merkittävä osuus palvelujen säilyttäjänä ja uusien palvelujen luojana. Maaseudun palvelujen kehittämisessä tulee ottaa huomioon vaihtoehtoiset tavat tuottaa palveluja. Anttila (1996, 39-40) näkee moni- ja yhteispalvelupisteet tärkeässä osassa julkisten ja yksityisten palvelujen kokoajana, koska silloin palvelut tukevat toisiaan ja tekevät monipuolisten palvelujen tarjoamisen mahdolliseksi. Liikkuvan monipalvelupisteen etuna Anttila näkee sen, että yhdellä liikkuvalla palvelupisteellä voi välittää monia palveluja useille tarvitsijoille. Kirjastoautoon yhdistettyjä monipalveluja kokeiltiin muun muassa vuosina 1992 – 1993 Kymen läänissä toteutetussa kokeiluhankkeessa, jossa kirjastoautoon yhdistettiin kauppaostosten ja lääkkeiden kuljetuspalvelu, postin palveluja, terveydenhuoltopalveluja ja veikkauspalvelu (Anttila 1996, 50).

Haja-asutusalueiden hyvinvointipalveluille voidaan nähdä monia vaihtoehtoisia toteuttamismalleja. Laitinen ja Pohjola (2001, 183) näkevät tutkimuksessaan monipalveluautot yhtenä

mahdollisuutena kiertopalveluiden toteuttamiseksi yhteispalveluna erilaisten kiinteiden julkisten ja yksityisten tukirakenteiden avulla. Laitisen ja Pohjolan mielestä tarvittaessa voidaan yhdistää sekä julkisia että yksityisiä palveluja samaan pisteeseen. Laitinen ja Pohjola ovat tehneet hyvin laajan tutkimuksen haja-asutusalueiden voimakkaasta yhteiskunnallisesta murroksesta ja siitä maaseudun muutosprosessista, joka on jättänyt pysyvän jäljen alueiden elämisen mahdollisuuksiin. He ottavat kantaa elinkeinorakenteen muuttumiseen, sivukylien työmahdollisuuksien vähenemiseen, koulujen lakkauttamisiin ja moniin muihinkin asioihin, jotka ovat vaikuttaneet elämään syrjäisellä maaseudulla. Laitinen ja Pohjola esittävät, että on pohdittava vaihtoehtoja, joilla alueiden elämisen ehtoja, palvelumahdollisuuksia ja kilpailukykyä voitaisiin tukea uusilla tavoilla. Monipalveluautot ovat yksi tapa ja tämän tutkimuksen kannalta keskeinen kiinnostuksen kohde.

Yhteiskuntamaantieteen väitöstutkimuksessaan Lehtola (2001) käsittelee myös maaseudun palvelurakenteen muutosta kahdesta näkökulmasta: mitkä ovat syrjäisellä maaseudulla ja palvelujen ja sosiaalisen tuen tuotannossa tapahtuvat muutosprosessit ja miten nämä muutokset ilmenevät ihmisten arkipäiväisessä toiminnassa. Oman tutkimukseni kannalta Lehtolan tutkimus on hyvänä taustamateriaalina pyrkiessäni ymmärtämään maaseudun palvelurakenteen muutoksen syitä ja seurauksia.

Harjunpää (1997, 5) esittää monipalveluihin liittyvässä hankeraportissaan, että maaseudun kehittämistyössä huomio on kiinnitetty lähes yksinomaan tuotannollisen yritystoiminnan edistämiseen. Palveluja ei ole pidetty tärkeänä kehittämiskohteena samalla tavoin kuin tuotannollista yritystoimintaa. Kuitenkin palvelujen saatavuus on keskeinen osa maaseudun hyvinvointia. Harjunpää on sitä mieltä, että mikäli maaseutu halutaan tulevaisuudessakin pitää asuttuna ja elinvoimaisena, on hyvinvointi- ja yrityspalvelujen saatavuus siellä turvattava. Palvelujen yhdistäminen ja erilaiset monipalveluratkaisut ovat yksi mahdollisuus organisoida palveluja. Yhteenvetona Harjunpää toteaa muun muassa, että julkiset palvelut ovat suomalaisen palvelujärjestelmän selkäranka, jota tukemaan tarvitaan muita toimijoita. Kunnan mukanaolon palvelujen kehittämisessä Harjunpää näkee välttämättömänä.

Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä (2009) on selonteossaan eduskunnalle linjannut hallituksen tavoitteita palvelujen turvaamiseksi maaseudulle. Selonteossa mainitaan, että palvelujen riittävyys ja saatavuus vaikuttavat maaseudun pysyvien ja vapaa-ajan asukkaiden elämänlaatuun ja maaseudun elinvoimaisuuteen. Maaseudulla palvelujen järjestäminen

tarvitsee räätälöityjä ja joustavia ratkaisuja, jotka pohjautuvat alueiden olosuhteisiin ja tarpeisiin. Selonteossa mainitaan, että painopisteeeksi tulee ottaa palvelusta saatavat hyödyt, ei ainoastaan niistä aiheutuvat kustannukset. Hallituksen tavoitteena on kansalaisten julkisten palvelujen saatavuudesta huolehtiminen alueen väestötiheydestä ja etäisyyksistä riippumatta olosuhteet huomioon ottaen. Lisäksi selonteossa mainitaan, että palvelujen saatavuutta parannetaan käyttämällä pyörillä kulkevia, kiertäviä palveluja.

## **2.4 Julkiset tavarahankinnat**

Kirjastoauton hankinta on julkinen hankinta ja sen vuoksi on syytä lyhyesti kertoa julkisten hankintojen periaatteista ja käytännön toteutuksesta. Julkisilla hankinnoilla tarkoitetaan sellaisia tavara-, palvelu- ja rakennusurakkahankintoja, joita valtio, kunnat ja kuntayhtymät, valtion liikelaitokset sekä muut hankintalainsäädännössä määritellyt hankintayksiköt tekevät oman organisaationsa ulkopuolelta vastiketta vastaan. Myös omalta organisaatiolta tehtävät hankinnat ovat julkisia hankintoja, jos ne tehdään kilpailutuksen seurauksena. Julkiset hankinnat tulee tehdä hankintalainsäädännössä säädettyjä menettelytapoja noudattaen. Lainsäädäntö edistää EU:n sisämarkkinoiden avaamista, yritysten syrjimätöntä kohtelua, avoimuutta, hankintatoimen suunnitelmallisuutta ja johtaa parhaimmillaan verovarojen tehokkaaseen käyttöön, kustannussäästöihin ja laadukkaisiin hankintoihin. Hankintalaki ei kuitenkaan sovellu alle 15 000 euron arvoisiin tavara- ja palveluhankintoihin. EU:lla on omat kynnysarvonsa, joiden ylittävät hankinnat on kilpailutettava EU:n laajuisesti. (Kuusniemi-Laine & Takala 2007.)

Julkisessa hankintaprosessissa on pääpiirteissään neljä vaihetta, joihin kaikkiin sisältyy erilaisia osavaiheita riippuen siitä, millaisesta hankinnasta on kyse. Julkisen sektorin hankintayksikön on suoritettava kaikki vaiheet voimassa olevien oikeusohjeiden mukaisesti.

Vaiheet ovat seuraavat:

1. Hankinnan suunnittelu ja tarvittava markkinakartoitus
2. Hankintamenettely ja tarjoajien valinta
3. Tarjousprosessi
4. Sopimuskausi

(Kuusniemi-Laine & Takala 2007, 122).

Kirjastoautohankinnoissa varsinaista hankintaprosessia edeltää kunnan oma päätöksentekovaihe, joka käynnistyy jo vuosia ennen varsinaista hankintaa. Kirjastoauton hankinnan vaiheita käsittelemme tarkemmin alaluvussa 3.6.

Tarjousprosessi on vaiheista eniten työtä aiheuttava. Se onkin hyvin monivaiheinen prosessi ja kaikki vaiheet on syytä käydä mahdollisimman huolellisesti läpi, jotta julkisen hankinnan periaatteet tulevat täytetyiksi ja vältetään mahdollisilta valituksilta. Kuusniemi-Laine ja Takala (2007) ovat esittäneet yleispätevän mallin tarjousprosessin vaiheista:

1. Tarjouspyynnön lähettäminen tarjoajille
2. Tarjouspyyntöön liittyvät lisäkysymykset tarjoajilta
3. Lisäselvitysten antaminen tarjoajille tasapuolisesti
4. Tarjousten jättöpäivä
5. Mahdollisten myöhästyneiden tarjousten hylkääminen
6. Tarjousten avaaminen ja kirjaaminen, sekä tarjousten sisällön yleistarkastus
7. Tarjoajien arviointi ja niiden hylkääminen, jotka eivät täytä vähimmäisvaatimuksia
8. Mahdollisten täsmennyspyyntöjen lähettäminen tarjoajille
9. Mahdolliset täsmennykset tarjoajilta
10. Tarjouspyyntöä vastaamattomien tarjousten hylkääminen
11. Tarjousvertailun tekeminen ja perusteluiden kirjaus, liikesalaisuuskyseymykset huomioiden
12. Hankintapäätöksen tekeminen
13. Hankintapäätöksen, sen perusteluiden ja hakemusosoituksen lähettäminen tarjoajille
14. EU-kynnysarvot ylittävissä hankinnoissa hankintasopimuksen allekirjoitus aikaisintaan 21 päivää hankintapäätöksen tiedoksiannosta tarjoajille. Tiedoksisäännin katsotaan tapahtuneen 7 päivän kuluttua hankintapäätöksen postittamisesta, jos muuta ei näytetä.

Kirjastoautohankinta katsotaan tavarahankinnaksi, vaikka hankintasopimukseen sisältyykin kokoamis- ja asennustöitä. Tavarahankinnan ennakoitu arvo on kirjastoautojen osalta suhteellisen helppo arvioida. Yhtenä kriteerinä voidaan käyttää valtion määrittelemää yksikköhintaa, joka on arvonnäisäveroton hinta (210 000 euroa v. 2009). Todellisuudessa kirjastoauton hinta on korkeampi, joten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 2004/17/EY ja 2004/18/EY muuttamisesta hankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyihin sovellettavien kynnysarvojen osalta annetun asetuksen (EY) N:o

2083/2005 mukainen kynnysarvo ylittyy (Laki julkisista hankinnoista 2007, 16§). Vuoden 2010 alusta EU-kynnysarvo laskee euron vahvan vaihtokurssin vuoksi ja uusi kynnysarvo on 193 000 euroa (EU-kynnysarvot muuttuvat 2009). Tämä tarkoittaa sitä, että kaikki normaalit kirjastoautohankinnat ylittävät EU-kynnysarvon. Poikkeuksena voi olla esimerkiksi erityiskäyttöön hankittava pienkirjastoauto. Kynnysarvolla tarkoitetaan tässä yhteydessä julkisten hankintojen jakautumista eri ryhmiin niiden taloudellisen arvon perusteella. Hankinnoissa puhutaan kansallisen kynnysarvon alittavista, kansallisen kynnysarvon ylittävistä ja EU-kynnysarvon ylittävistä hankinnoista. Esimerkiksi kansallinen kynnysarvo tavara- ja palveluhankinnoissa on 15 000 euroa. Kirjastoautohankinnoissa lähestytään EU-kynnysarvoa, joka vielä vuonna 2009 oli tavara- ja palveluhankinnoissa 211 129 euroa. (Oksanen 2007, 10-11.)

### **3 KIRJASTOAUTOSTA MONIPALVELUAUTOKSI**

Liikkuvan kirjaston idea on lähes yhtä vanha kuin ajoneuvojen historia. Liikkuva kirjasto on kehittynyt valtavasti siitä, mitä se oli alkuaikoinaan, mutta toisaalta vanhat käytännöt elävät vieläkin. Esimerkiksi Keniassa kuljetetaan kirjoja lukijoille vielä nykyisinkin myös kamelilla (ks. Camel Book Drive 2009). Alaluvussa 3.1 luon lyhyen katsauksen liikkuvan kirjaston historiaan muutamien esimerkkien kautta. Seuraavassa alaluvussa tarkastelen Suomen varsinaista kirjastoautotoimintaa historiallisesta näkökulmasta keskittyen erityisesti kirjastoauton hankintaan. Alaluvussa 3.3 esitän joitakin näkökohtia kirjastoautoista ja kirjastoautotoiminnasta tutkimuskohteena. Alaluvussa 3.4 kerron monipalveluautoista kahden esimerkkitapauksen valossa. Seuraavassa alaluvussa esitän muutamia esimerkkejä muiden pohjoismaiden kirjastoautoista ja niiden lisäpalveluista. Alaluvussa 3.6 kerron kirjastoautohankkeen ohjeistuksesta ja esitän pääpiirteissään kirjastoautohankinnan vaiheet. Sama ohjeistus koskee myös monipalveluautojen hankintaa, koska rinnastan tässä tutkielmassa monipalveluautot kirjastoautoihin.

#### **3.1 Kirjastoautotoiminta ennen vuotta 1961**

Liikkuvan kirjaston idea on yli 300 vuotta vanha, mutta ensimmäinen käytännön sovellus ”kirjastoautosta” on vuodelta 1859, jolloin Englannissa Warringtonissa kuljetettiin kirjoja työmiehille kotiin. Varsinaisesti kirjastoauto-toiminnan alkuunpanijana pidetään kuitenkin amerikkalaista Mary Lemist Titcombina, joka vuonna 1905 aloitti kirjojen lainaamisen kahden hevosen vetämillä vaunuilla. Titcombin menestyksekkäs kokeilu päättyi vuonna 1910 kun tavarajuna törmäsi vaunuihin. Toiminta kuitenkin vakuutti päättäjät ja maailman ensimmäinen ”oikea” kirjastoauto alkoi liikennöidä 1912. Yhdysvalloista kirjastoautotoiminta levisi ensimmäisen maailmansodan jälkeen Kanadaan ja Eurooppaan sekä Uuteen Seelantiin. (Kyöstiö 2009.) Esimerkiksi Saksassa Saarbrückenissa aloitettiin liikkuva kirjojen lainaustoiminta vuonna 1926 (Lysebäck & Norrström 2000).

Suomessa ensimmäinen liikkuva kirjasto oli Amerikan tapaan hevosvetoinen kirjakärri, joka liikennöi nykyisen Vantaan alueella 1912-1914. Suomen ensimmäisen ”kirjastohevosen”

nimikin on tiedossa: Fingal. Toiminta ei kuitenkaan jatkunut sen pitempään. Pitkään aikaan ei Suomeen kirjastoautoja tullutkaan, vaikka niistä tiedettiin ja alan kehitystä seurattiin tarkasti. Kirja-auto mainitaan Suomessa mm. Kirjastolehdeissä tietävästi ensimmäisen kerran jo vuonna 1914 (Uno Therman). Sanaa kirjastoauto käytettiin ensimmäisen kerran 1939 Kansanvalistus ja Kirjastolehdeissä. (Kyöstiö 2009.)

Kyöstiö (2009) kirjoittaa, että vuonna 1947 kuusi SKDL:n kansanedustajaa jätti eduskunnalle toivomusaloitteen määrärahasta kirjastoautojen hankkimisesta kansalaiskirjastoja vailla olevien seutujen kirjastotarpeen tyydyttämiseksi. Aloitteessa myönnetään valtion ja kuntien niukka rahatilanne, mutta siitä huolimatta olisi edes kokeilutarkoituksessa sinällään saavutus saada joku kirjastoauto tyydyttämään paljon laajempaa lukijakuntaa kuin monta pientä kiinteää kirjastoa. Eduskunnan sivistysvaliokunta ehdotti aloitteen hylkäämistä ja eduskunta hyväksyi hylkäämisehdotuksen. Asia oli kuitenkin nyt nostettu esille ja sitä puitiin monissa eri yhteyksissä, mm. vuonna 1956 Kirjastolehti teki kyselyn kirjastontarkastajille siitä, sopivatko kirjastoautot Suomeen.

1950-luvulla ainakin neljässä kunnassa kokeiltiin kirjastoautotoimintaa. Näistä kunnista kolme oli ruotsinkielisiä. Ensimmäisenä oli Helsingin maalaiskunta 1951, toisena Munsala 1954, kolmantena Karjaa 1956 ja neljäntenä Nokia 1958. Kaikissa neljässä kunnassa kirjastoautona toimi kunnan omistama pakettiauto tai vuokrattu farmariauto. Nämä kokeilut osoittivat kirjastoautotoiminnan tarpeellisuuden ja viitoittivat tietä varsinaisille kirjastoautoille. (Kyöstiö 2009.)

Tanskan ensimmäinen kirjastoauto hankittiin Gentoften keskuskirjastolle 1926. Vuotta myöhemmin Holbackin ja Koldingin kirjastot käynnistivät kokeilutoiminnan, jossa kirjoja kuljetettiin kirjastoautoksi sisustetulla tilavalla henkilöautolla, johon mahtui noin 300 kirjaa. Kirjoja ei kuitenkaan lainattu varsinaisesti asiakkaille, vaan auto kiersi eri kirjastoissa ja kirjastonhoitajat saattoivat istahtaa auton sisälle valitsemaan kirjoja. Norjassa kirjastoautotoiminta alkoi vuonna 1938 kun Vestre Toten hankki ensimmäisen kirjastoautonsa. Ruotsin ensimmäinen kirjastoauto aloitti toimintansa vuonna 1948 Boråsissa, jossa kirjastoautotoiminnan alkuaikoina ajateltiin, että kirjastoauto vain täydentää kiinteän kirjaston palveluja. (Lysebäck & Norrström 2000.)

### 3.2 Kirjastoautotoiminta Suomessa vuoden 1961 jälkeen

Suomen kirjastoautojen historian voidaan varsinaisesti katsoa alkaneen vuonna 1961, jolloin kirjastolaki uudistettiin ja ensimmäinen kirjastoautoksi rakennettu auto aloitti toimintansa Turussa (Kyöstiö 2006). Vauhtia kehitykselle antoi vuonna 1962 säädetty kirjastoasetus, jossa mainitaan, että kirjastojen menoista valtionapua laskettaessa katsotaan siihen kuuluvan mm. kirjastoautojen hankinta- ja korjauskulut. Niihin maalaiskunnat saivat 2/3 ja kaupunkikunnat 1/3 em. kuluista. Sarkolan (1969) mukaan tuolla lainkohdalla on ollut ratkaiseva vaikutus kirjastoautotoiminnan kehittymiseen maassamme.

Kirjastoautojen määrä lisääntyi aluksi melko hitaasti. Ensimmäisen vuosikymmenen aikana hankittiin alle 90 autoa yhteensä koko maahan. 1970-luvulla määrät alkoivat lisääntyä hurjasti ja jo vuonna 1975 kirjastoautoja oli 207. Enimmillään kirjastoautojen määrä oli vuonna 1992, jolloin autoja oli 234. (Kyöstiö 2009.) Tällä hetkellä kirjastoautoja on Suomessa noin 160.

Järvelin (1992) toteaa, että kirjastoautot toivat tullessaan osittain ratkaisun pienten kirjastojen ongelmaan, kun vuoden 1961 kirjastolaki mahdollisti heikkojen ja kustannuksiltaan kalliiden sivukirjastojen korvaamisen kirjastoautolla. Myös Suomen Kirjastoseura otti kantaa asiaan jo vuonna 1963 ja totesi kirjastoautojen tarpeen ja merkityksen. Ensimmäiset kirjastoautot valtionavun turvin hankittiin vuonna 1963 Lohjalle ja Urjalaan.

1980-luvun aikana kirjastoautoja hankittiin hieman rauhallisempaan tahtiin kuin edellisellä vuosikymmenellä. Kyöstiön (2009) mukaan syynä siihen oli sekä kuntien talousvaikeudet että valtion huonontunut rahatilanne. Toisaalta täysin uusiin hankkeisiin ei jäänyt paljoakaan rahaa, koska edellisellä vuosikymmenellä hankitut kirjastoautot alkoivat olla uusimisiässä. Vuosittain määrä oli suuri, mm. jo vuonna 1978 arvioitiin, että seuraavan viiden vuoden aikana olisi uusittava 107 autoa. 1970-luvun lopulla oli pari vuotta, jolloin valtiolla ei ollut yhtään rahaa kirjastoautojen uusimiseen ja senkin jälkeen oli muutama laiha vuosi. Painetta siis kertyi ja uusimissuman purkaminen kesti kauan. Alkuaikoina kirjastoauton taloudelliseksi käyttöiäksi arvioitiin 10-12 vuotta. Nykyisin valtionosuuden saamisen ehtona on, että kirjastoautoa on käytetty vähintään 15 vuotta (Opetusministeriö 2009).

1990-luvulle tultaessa kirjastoautojen määrä alkoi vähitellen laskea. Yksi syy oli lama, jonka seurauksena kunnat alkoivat hakea säästöjä. Kirjastoauto oli monissa kunnissa helppo



säästökohde ja sitä perusteltiin mm. sillä, että jos pankinkaan ei kannata ylläpitää pankkiautoja, niin miksi kuntien kirjastoautoja (Kyöstiö 2009). Kun kunnissa kirjastoauto tuli uusimisikään tai kuljettaja jäi eläkkeelle, niin auto toimintakin oli usein vaakalaudalla.

### **3.3 Kirjastoautot tutkimuskohteena**

Aiempaa tutkimusta kirjastoautoista on suhteellisen vähän. Itse olen vuonna 2002 valmistuneessa opinnäytetyössäni pohtinut kirjastoautohenkilöstön ammattikuvaa, työoloja, työn arvostusta ja muita kirjastoautotyöhön liittyviä asioita. Kirjastoautojen hankintaa en tutkinut, mutta tutkimuksessani tuli esille, että kirjastoautotyö on muutakin kuin auton kuljettamista tietyn aikataulun mukaan ja kirjastoasiakkaiden palvelemista. Tutkimuksessani tuli esille esimerkiksi kirjastoauton oheistoimintoja, joita voisi nykyisin kutsua monipalveluiksi. Myös maaseudun rakennemuutos tuli hyvin esille, ja tutkimukseeni osallistuneet henkilöt olivat huolissaan syrjäseutujen autioitumisesta ja palvelujen loppumisesta. Opinnäytetyöni johtopäätöksissä esitin, että kirjastopalvelut ovat peruspalvelu, joka on turvattava myös sivukylien asukkaille. Esitin myös, että yksi tapa säilyttää palvelut on niiden monipuolistaminen ja kirjastoautojen mahdollisuudet olisi tuotava vahvemmin julki myös asioista päättävälle. (Sarajärvi 2002.)

Lehtonen on valmistelemassa Turun yliopiston kansatieteen laitokselle väitöskirjaa, jossa hän tutkii laajasti maaseudun liikkuvia palveluita. Kirjastoautot ovat yksi Lehtosen tutkimuksen kohteista ja osa laajempaa kontekstia. Erilaisten liikkuvien palveluiden kehitys on ollut hänen mukaansa vaihteleva. Palvelut (pankkiauto, myymäläauto) ovat jossakin vaiheessa lisääntyneet valtavan nopeasti, mutta nykyisin jo lähes hiipuneet. Ainoastaan kirjastoautot ovat säilyttäneet asemansa suhteellisen hyvin. Lehtonen näkee palvelujen vähenemiseen useitakin syitä, esimerkiksi asioimiskulttuurin muutos, kotitalouksien tekninen kehitys, autoistuminen, maaltapako ja nousseet kustannukset. Liikkuvilla palveluilla on myös hyviä puolia, joista Lehtonen listaa esimerkiksi palvelun tulon lähelle (helpottaa elämää), sosiaalisen kanssakäymisen korostumisen, lähimmäisistä huolehtimisen, maaseudun tyytyväiset asukkaat, houkuttelee muuttamaan maalle, ympäristöystävällisyys ja lähipalvelu-ajatus. Lehtonen on lisäksi huomionnut erityisesti kirjastoautojen kautta välitettävät muut kuin kirjastopalvelut, joista esimerkkinä valmisaterioiden myynti ja välitys, kunnan lelulainaamon välitystoiminta ja erilaisten lomakkeiden jako ja palautus. Kun Lehtonen tutkimuksessaan

kartoittaa palvelujen tarvetta tulevaisuudessa, niin selkeästi tärkeimmäksi palveluksi hänen tutkimuksessaan nousee kirjasto ja seuraavaksi posti, kauppa, apteekki, pankki, veikkaus ja terveydenhoitaja. Kaikki luetellut palvelut ovat juuri niitä, jotka ovat myös esillä suunniteltaessa kirjastoautoon liitettäviä monipalveluja. Lehtosen tutkimukseen osallistuneet ihmiset uskoivat, että monipalveluautot tulevat lisääntymään tulevaisuudessa ja lähes kaikki olivat sitä mieltä, että valtio tukee edelleenkin kirjastoautoja. Valtion ja kunnan tuki sekä kuntien välinen yhteistyö nähtiin myös tärkeiksi tekijöiksi liikkuvien palvelujen toimintaedellytysten parantamisessa. Lehtonen löytää tutkimuksessaan myös ongelmia, jotka liittyvät monipalveluauton toimintaan. Monipalveluauton työntekijältä vaaditaan todella monen alan osaamista ja siitä voi muodostua yksi ongelma. Myös aikataulu ja pysäkkiajan riittävyys voivat olla ongelmallisia, koska on vaikea järjestää kaikille sopivaa aikaa. Myös asenteet voivat muodostua ongelmaksi. Voi olla vaikeaa hyväksyä yli ammattikuntarajojen menevää yhteistyötä ja byrokratiastakin voi tulla ongelma. Varsinaiseen monipalveluauton hankintaan ja toimintaan liittyä monia mahdollisia ongelmia, muun muassa tukien puute (valtion tuki), ajoneuvon hinta ja elintarvikelainsäädäntö. Kaikkia asioita ei siis voi tehdä pelkästään hyvällä tahdolla ja suurella sydämellä. (Lehtonen 2007.)

Kirjastoautoista ja kirjastoautotoiminnasta on tehty suhteellisen vähän tutkimuksia. Kyöstiö on vuonna 1991 julkaistussa Kirjastoautoselvityksessään keskittynyt lähinnä kirjastoautojen teknisiin asioihin ja tekniikassa ilmeneviin ongelmiin. Tutkimuksensa alkuosassa Kyöstiö käsittelee jonkin verran myös kirjastoauton toimintaa. Tämän tutkielman kannalta kiintoisin asia Kyöstiön tutkimuksessa on kysymys yhteistyöhalukkuudesta muiden kuntien kanssa. Tutkimuksen mukaan kirjastoautoväki oli tuolloin erittäin yhteistyöhaluista. Teknisten asioiden lisäksi Kyöstiön selvitys oli lähinnä kirjastoauton henkilökunnan työolojen kartoittamista suhteessa koko kirjastolaitokseen. (Kyöstiö 1991.) Edellinen kirjastoauto-toiminnan yleiskartoitus on vuodelta 1976. Kirjastoautotoimintaa monipuolisesti kartoittavassa pro gradu –tutkielmassaan Karppinen ja Plihtari jo tuolloin ennakoivat kirjastoautojen tulevaisuutta monipuolisina kulttuurin levittäjinä. Karppinen ja Plihtari huomioivat, että kirjastoauto liikkuvuutensa ansiosta voi periaatteessa saada kirjaston vaikutuspiiriin kaikki kuntalaiset ja toimia täten eriarvoisuutta vähentävänä tekijänä. Huomio pitää paikkansa tänäkin päivänä vaikka toiminnan asetelmat ovat aivan erilaiset. Tuolloinhan kirjastoautotoiminta oli osin vielä kehittymässä ja lisääntymässä. (Karppinen & Plihtari 1976.)

Tampereen yliopistolla viimeisin kirjastoautotoimintaa käsittelevä pro gradu –tutkielma on Leinon (2004) tutkimus, jossa hän aluksi luo katsauksen Suomen kirjastoautohistoriaan, tarkastelee Suomessa tapahtuneita yhteiskunnallisia muutoksia muun muassa kirjastoauto-toimintaan, lyhyesti luo silmäyksen myös Suomen rajojen ulkopuolelle ja viimeisimmässä osassa tutkimustaan tuo esille kirjastoautotoiminnan vahvuuksia, heikkouksia, mahdollisuuksia ja uhkia SWOT-analyysin avulla. Tärkein osio Leinon tutkimuksesta on juuri viimeinen osa, koska se toimii koko tutkimuksen muiden osien synteessä. Oma mielenkiintoni kohdistuu ennen kaikkea Leinon tutkimuksessa kirjastoautotoiminnan mahdollisuuksiin.

Kirjastoautoista on tehty myös joitakin proseminariesitelmiä sekä ammattikorkeakouluissa on tehty joitakin opinnäytetöitä kirjastoautotoiminnasta. Jonkin verran on myös kirjoitettuja historiikkeja ja vastaavia julkaisuja. Grönlund (1999) on kirjoittanut lyhyen ja selkeän katsauksen Suomen kirjastoautotoiminnan historiaan ja nykyisyyteen valtionhallinnon ja kunnallishallinnon näkökulmasta. Hän kiinnittää huomionsa haja-asutusalueiden ja maaseudun erityistarpeisiin erityisesti lasten näkökulmasta. Hänen varsinainen tutkimuksensa käsittelee kirjastoautoyhteistyötä kahden kunnan välillä. Kunnat olivat joutuneet tilanteeseen, jossa oli haettava säästöjä. Kuntien väestörakenne oli muuttumassa ja palvelurakenne piti miettiä uudelleen. Pohdinnassaan Grönlund päätyy mielipiteeseen, että pienissä ja syrjäisissä kunnissa kirjastopalveluilla on suurempi merkitys ihmisten vapaa-aikaan ja opiskeluun kuin isoissa kasvukeskuksissa, joissa on muutakin vapaa-ajan tarjontaa kuin kirjasto. Grönlund pitää kirjastoa peruspalveluna, joka pitää säilyttää.

Proseminariesitelmässään Eteläaho (2001) kyselee, olisiko kirjastoautojen tulevaisuus monipuolisia palveluja tarjoavien tietotupien suuntaan? Hän kiinnittää myös huomiota syrjäseutujen palvelujen häviämiseen ja on sitä mieltä, että siinä tilanteessa kirjastoautojen merkitys korostuu. Myös Eteläaho huomioi maaseudun väen vähenemisen ja ikääntymisen. Pohdinnassaan hän esittää kysymyksen muodossa, että voitaisiinko kirjastoautosta tarjota muidenkin kunnan hallinnonalojen, Kelan tai työvoimatoimiston palveluja. Eteläaho huomioi myös Internet-yhteydet ja hänen mielestään niiden avulla voisimme olla mukana rakentamassa todellista kansalaisyhteiskuntaa ja näin osaltamme myös estää eriarvoisuutta ja syrjäytymistä. Myös Eteläahon esitelmässä tulee selkeästi esille tarve lisätä nimenomaan kirjastoautoon uusia palveluja – monipalveluja.

Uudempia kirjastoautotoimintaa käsitteleviä pienimuotoisia tutkimuksia on muun muassa Laitisen (2007) opinnäytetyö, joka keskittyy lähinnä Kirjastoauton aineistokokoelman tarkasteluun. Muutamia oman tutkimukseni kannalta mielenkiintoisia huomioita Laitinen kuitenkin tekee. Hänen tutkimuksensa mukaan kirjastoauton asiakkaat kokevat kirjastoauton sosiaalisesti kohtauspaikaksi ja johtopäätöksissään Laitinen toteaa, että kirjastoautopalveluille riittää todennäköisesti kysyntää myös tulevaisuudessa ja kirjastoautotoimintaa tuleekin pyrkiä kehittämään sekä asiakkaiden että koko yhteiskunnan tarpeita vastaaviksi.

### **3.4 Monipalveluautot Suomessa**

Kirjastoauto on yksi maaseudun merkittävimmistä peruspalveluista, mutta maaseudun palveluista tehdyissä tutkimuksissa siitä kirjoitetaan melko vähän. Kirjastojen näkökulmasta tehdyissä tutkimuksissa kirjastoautot ovat hieman näkyvämmiin esillä. Haikola (2005) on tutkinut kirjastojen kotipalvelua. Tutkimuksensa loppukommenteissa hän hämmästelee kirjastoauton suurta merkitystä kotipalvelun järjestämisessä. Nykyisin puhutaan hakeutuvista kirjastopalveluista, joka tarkoittaa palveluita, jotka viedään asiakkaan luokse. Haikola tarkoittaa lähinnä kirjavinkkausta ja kotipalvelua, jossa aineistoa viedään asiakkaalle kotiin. Hän kiinnittää erityisesti huomiota ikääntyvien asiakkaiden tarpeisiin. Haikola huomioi myös sen, että pelkkä kirjastoauto voi olla palveluna riittämätön. Ensinnäkin ikääntyvät asiakkaat tulee huomioida pysäkkien suunnittelussa ja toiseksi myös auton fyysisessä suunnittelussa. Eli pyörätuoliasiakkaankin on päästävä sisälle kirjastoautoon. Haikolan tutkimus tukee myös tätä tutkielmaani, koska hän kiinnittää huomiota monipalveluauton varustelutarpeisiin. Erityisryhmätkin täytyy ottaa huomioon ja erityisesti ikääntyvä väestö vain lisääntyy. Kirjastoauto on hakeutuvaa kirjastotyötä parhaimmillaan, mutta yhteiskunnan muuttuvat tarpeet vaativat jatkuvaa kehittämistä myös kirjastoautojen tekniikassa, varustelussa ja palvelutarjonnassa.

Lehtonen (2005, 14-15) on hahmotellut tutkimuksessaan maaseudun palveluja ylläpitävän monipalveluauton mallia. Hänen mukaansa monipalveluautoon voisi yhdistää monia eri palveluista saatavia toimintoja. Tekniikka ei enää nykyisin ole ongelma ja pelkästään langattomien tietoverkkoyhteyksien avulla on mahdollista saada käyttöön valtava määrä tietoa ja palveluja. Heikkoutena Lehtonen näkee esimerkiksi sen, että maaseudulla asuvat vanhuksat

eivät osaa käyttää sähköisiä asioimismuotoja. Tällöin monipalveluauton henkilökunnan rooli ja palveluvastuu korostuu. Lehtosen mukaan monipalveluauton ajatuksena olisi tarjota maaseudun harvaan asutuilla alueilla erilaisia alueen tarpeen mukaisia palveluja. Näitä voisivat olla esimerkiksi kirjasto-, kauppa-, posti- ja pankkipalvelut sekä erilaiset valtion ja kuntatason lomakepalvelut. Parhaimmillaan monipalveluauto voisi joillakin reiteillä pitää sisällään myös esimerkiksi terveydenhoitajan vastaanoton. Lehtonen on sitä mieltä, että toimivan monipalveluauton rakentaminen edellyttää hyvää julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä. Lisäksi Lehtonen arvelee, että paras ratkaisu olisi, että monipalveluauto olisi yhden tahon omistuksessa ja muut palvelun tarjoajat vuokraisivat siltä tilat ja toimihenkilön. Lehtonen näkee erityisesti kirjastoautot sellaisina, joihin monipalveluautojen toimintamalli soveltuisi. Palvelujen tuominen ihmisten luokse lisäisi Lehtosen mielestä maaseudun kiinnostavuutta asuinpaikkana myös nykyisten kaupunkilaisten keskuudessa. Tieto siitä, että jokaista maitopurkkia, postilähetystä tai särkylääkepakettia varten ei tarvitse lähteä pitkänkin matkan päähän keskustaan, on Lehtosen mielestä motivoiva tekijä, kun mietitään mahdollisuuksia asua maaseudulla tai muuttamista sinne.

Eri puolilla Suomea on toteutettu muutamia monipalveluautohankkeita. Osa on ollut projektiluonteisia ja osa kirjastoautoista on jo hankintavaiheessa suunniteltu monipalveluautoiksi. Ensimmäinen varsinainen monipalveluautohanke oli Kemijärven .fi/Kulkuri –projekti, joka aloitettiin vuoden 2000 loppupuolella. Loppuraportissaan ohjausryhmä toteaa muun muassa, että Kulkuri on kyennyt näyttämään uuden tien palveluiden viemisessä keskelle ihmisiä ja on osoitus hyvästä ratkaisusta, jolla voidaan ihmisiä palvella alueilla, jossa ihmiset vanhenevat ja vähenevät, mutta haluavat asua kotisijoillaan. (Haja-asutusalueen... 2004.) Uudempia hankkeita on esimerkiksi Leppävirran monipalvelu-autohanke LEMON, jonka tavoitteena on ikäihmisten palveluiden saatavuuden ja laadun parantaminen. (Hyvärinen 2008.) Leppävirran monipalveluauto aloitti liikennöinnin marraskuussa 2008. Monipalveluautoa vastaava palveluauto kiertää myös Outokummun kylillä. Käytöstä poistettu kirjastoauto on muutettu outokumpulaisten kylien toimesta monia palveluja tarjoavaksi palveluautoksi, Kyläilonaksi, joka kiertää vakituisia reittejä sekä kertaluonteisia tapahtumia ympäri vuoden kaikkina arkipäivinä. Hanke toimii pitkälti vapaaehtoisvoimin, ainoa palkattu henkilö on kuljettaja. Palveluihin ei sisälly kirjaston palveluja. Hankkeen pohjalta Outokummussa on syntynyt ajatus liikkuvasta kylätalosta, joka kokoaisi kyläläisiä tapaamaan toisiaan ja keskustelemaan oman kylän ja seudun ajankohtaisista asioista. (Asuminen ja palvelut 2007.)

Kirjastoautojen palvelutarjonnan laajentaminen on ajankohtainen asia ja siitä kirjoitetaan useissa lehtiartikkeleissa. Esimerkiksi sanomalehti Kalevan artikkelissa siteerataan asiakasta, joka kertoo mielipiteensä kirjastoautosta: *”Voisiko kirjastoautossa hoitaa tulevaisuudessa muitakin asioita kuin kirjojen lainaamisen? Ei nyt ihan lääkärinvastaanottoa tarvita, mutta jonkinlainen kunnan liikkuva palvelupiste olisi hyvä”* (Hentilä 2009). Lehtonen (2006, 87) kertoo artikkelissaan tutkimustuloksistaan, joiden mukaan hänen tutkimuksensa asiantuntijajaneeliin osallistuneet suhtautuivat varsin myönteisesti ajatukseen monipalveluautosta. Lehtosen mukaan monipalveluauton perustaminen vaatii yhteistyötä eri kuntien, laitosten ja yritysten kesken. Asiantuntijat peräävätkin mm. parempaa suunnitelmallisuutta sekä valtion/kunnan tukijärjestelmää haja-asutusalueilla palveluja tarjoaville yrityksille. Sama koskee myös mahdollisia useita palveluja tarjoavia monipalveluautoja.

#### .fi/kulkuri –projekti, Kemijärvi

Kemijärven monipalveluautohankkeen taustalla oli näkökulma alueelliseen kehittämiseen ja muuttuviin palvelujärjestelmiin. Asia aiheutti Kemijärvellä keskustelua, jossa etsittiin ratkaisua vaihtoehtoihin tapoihin tuottaa palveluja erityisesti syrjäisemmillä seuduilla asuville ihmisille. Välttämättömien yhteiskunnallisten ja sosiaalisten palveluiden saatavuus oli heikentynyt. Monet peruspalvelut olivat vähentyneet, siirtyneet kauas tai lakanneet kokonaan, esimerkkinä koulut, kaupat, postit ja pankit. Kemijärvellä haja-asutusalue nähtiin toimintaympäristönä, jolla oli myös mahdollisuuksia sekä yhteiskunnallista merkitystä kunnalle ja alueella asuville ihmisille. Kemijärvellä päätettiin mieluummin löytää todellisia vaihtoehtoja elinolojen uudistamiselle ja ylläpitää palvelutuotantoa yhteispalveluiden periaatteella, kuin jouduttaa kuihtumista. Palvelujen tuottaminen liikkuvan monipalveluauton kautta nähtiin mahdollisuudeksi. (Haja-asutusalueen... 2004.)

Ajatukset siirtyivät teoiksi kun suunnitteluryhmä päätti keväällä 2000 hakea haja-asutusalueen ihmisten välttämättömien yhteiskunnallisten ja sosiaalisten palveluiden saatavuuden parantamiseksi hankerahoitusta, jonka avulla etsittiin projektitoteutuksella vaihtoehtoinen tapa ja malli tuottaa hyvinvoinnin edellyttämiä julkisia ja yksityisiä palveluita liikkuvan monipalveluyksikön avulla. Tarkoituksena oli kehittää Kemijärven kaupungin ja muiden palveluiden tarjontaan osallistuvien organisaatioiden kanssa yhteisesti kustantama

pysyväispalvelumalli. Näin syntyi Kemijärven kaupungin haja-asutusalueen monipalveluyksikkö Kulkuri, joka toteutettiin kirjastoauton palveluiden tueksi ja kirjastoauton rungolle. (Haja-asutusalueen... 2004.)

Hanke sai rahoitusta Euroopan aluekehitysrahaston EAKR rahoitusosuutena 50 % hyväksytyistä kustannuksista. Valtio rahoitusosuus oli 19,3 %. Muu osuus rahoituksesta tuli Kemijärven kaupungilta. Monipalveluyksikkö Kulkuri rakennettiin vanhan kirjastoauton pohjalle ja siitä suunnitelmien mukaan tuli kirjaston alainen tietoyhteiskunnan kirjastoauto, jossa on hyvinvointiyhteiskunnan tarjoamat peruspalvelut. Kulkuri opastaa ja palvelee pieniä ryhmiä ja antaa yleistä koulutusta tai lähestyy Internetiä erilaisten teemojen avulla. Kulkurin palvelut ja toiminta sidottiin ihmisten arkeen ja oman alueen tarpeisiin. Yhteistyöverkostoon kuuluvat kyläyhdistysten lisäksi kunnan sivistys- ja elinkeinoviranomaiset, sosiaali- ja terveysviranomaiset, sairaala, kirjasto, Kela, työvoimatoimisto, kansalaisopisto, kirkko, järjestöt ja yhdistykset, yritykset, yksittäiset ihmiset, muut projektit sekä Lapin yliopisto. Kulkuri on Kemijärven kaupungin sivistystoimen projekti. Kaupungin lisäksi hanketta rahoittavat sponsori- ja yhteistyökumppanit sekä Euroopan unionin aluekehitysrahaston Suomen tavoite 1 –ohjelman projektirahoitus. (Haja-asutusalueen... 2004.) Kemijärven .fi/kulkuri –projekti on päättynyt, mutta monipalveluauton toiminta jatkuu edelleen.

#### LEMON –hanke, Leppävirta

Leppävirran monipalveluautohankkeen (2008) loppuraportissa kerrotaan lyhyesti hankkeen toteutuksesta ja tuloksista. Kun uuden kirjastoauton hankinta tuli Leppävirralla ajankohtaiseksi, niin alettiin miettiä monipalveluauton konseptia. Erityisenä kohteena nähtiin ikäihmisille suunnatut palvelut, joita voitiin tuottaa moniammatillisin keinoin ja yhteistyössä yli hallintorajojen. LEMON-hankkeen ensimmäisenä tavoitteena oli ikäihmisten palveluiden saatavuuden ja laadun parantaminen. Toisena tavoitteena oli liikkuva monipalvelukonseptin mukainen palveluauto, joka vie julkisten kirjastopalvelujen lisäksi myös sosiaali- ja terveyspalveluja sekä esimerkiksi kauppakassityyppisiä ja lääkehuoltopalveluita syrjäisille harvaan asutuille maaseudun alueille. Hankkeen kolmantena tavoitteena oli selvittää yhteistyömahdollisuudet yksityisen palvelusektorin kanssa sekä luoda liikkuvan palvelupisteen toimintakonsepti. Leppävirran hanke alkoi syyskuussa 2007.

Leppävirran LEMON-hankkeen aikana kartoitettiin erityisesti ikäihmisten toiveita palveluauton tarpeen ja toiminnan suhteen erityisen kyselyn avulla. Hanketyöntekijä kartoitti myös monia muita mahdollisia yhteistyötahoja ja palveluita. Kirjastoautossa työskentelevien henkilöiden mielestä Leppävirran palveluauton palveluiksi olivat sopivia erilaisten tavaroiden kuljettaminen sekä pientavaran (paristot, postimerkit, lamput) myynti. Mahdollisina palveluina he näkivät myös käsikauppalääkkeiden myynnin sekä verensokerin ja verenpaineen mittauksen. He pitivät autoon sopivina palveluina myös palveluohjausta, verkkoasioinnin tukemista, kopiointipalvelua ja atk-perustaitojen ohjausta. Myös erilaisten teemapäivien järjestäminen olisi mahdollista sekä toimiminen tukikohtana erilaisissa tapahtumissa ja tempauksissa sekä myös esittelytilana ja ennakoäänestyspaikkana. (Leppävirran monipalveluautohanke 2008.)

Leppävirran monipalveluauto ”Tilda” aloitti toimintansa marraskuussa 2008 ja useat suunnitelluista uusista palveluista ovat myös toteutuneet. Monipalveluautossa on asiakastietokone, jonka käyttöön tarvittaessa saa opastusta auton henkilökunnalta. Autolla on yhteistyötä apteekin kanssa ja autosta voi ostaa postimerkkejä sekä jättää kirjeitä kuljetettavaksi. Varsinaisesti säännöllisiin terveydenhuoltopalveluihin ei lyhyiden pysäkkiaikojen vuoksi ole mahdollisuutta, mutta verenpaineen saa autossa mittautettua. ”Tilda” on myös valmistautunut erilaisiin teemapäiviin ja kiinnostusta sellaiseen on ollut muun muassa Kelan, apteekin, päihdekeskuksen ja muistineuvolan työntekijöillä. Leppävirran monipalveluauto tarjoaa myös monenlaisia kuljetuspalveluita tavaran kuljetuksesta aina henkilökuljetukseen asti. Esimerkiksi asiakas voi matkustaa ilmaiseksi palveluauton kyydissä kyläkaupalle, jos matka on mahdollista reitin puitteissa. Esteettömän asioinnin mahdollistaa autoon asennettu invahissi. (Hyvärinen 2008.)

### **3.5 Kirjastoautotoiminta Norjassa, Tanskassa ja Ruotsissa**

Kirjastoautotoiminta Pohjoismaissa on monelta osin hyvin samanlaista ja myös ongelmat ovat samoja. Yhteiskunta muuttuu ja kirjastoauton asema siinä ei ole itsestään selvyys. Kirjastoautojenkin on todistettava olemassaolonsa oikeutus ja merkitys. Kirjastoautotoiminta on kaikissa Pohjoismaissa jonkinlaisessa muutoksessa ja kukin maa pyrkii ratkaisemaan asiat hieman omalla tavallaan. Kun Suomessa haetaan kirjastoautotoiminnalle lisäarvoa



monipalveluista, niin muissa Pohjoismaissa pitäydytään enemmän kirjaston perinteisiin palveluihin ja niiden uudistamiseen. Koska tässä tutkielmassa en varsinaisesti tarkastele monipalveluja kansainvälisessä kontekstissa, esittelen lyhyesti eri Pohjoismaiden kirjastoauto-toimintaa valittujen esimerkkien kautta.

Norjassa kirjastoautotoiminta on viime vuosina vähentynyt, mutta kiinnostus erilaisia palveluja tarjoaviin kirjastoautoihin on lisääntynyt. Erikoistuneita kirjastoautoja voivat olla esimerkiksi monikulttuurinen, saamelainen tai muita etnisiä vähemmistöjä palveleva kirjastoauto. (Leino 2004, 69.) Kolmen maan yhteispohjoismainen kirjastoauto liikennöi myös Norjan pohjoisosassa. Lehtonen (2005, 15) kertoo artikkelissaan, että monipalveluauton mahdollisuudet ovat rajattomat. Esimerkkinä hän mainitsee Norjassa ajavat erittäin modernit terveydenhuoltoautot, jotka on rakennettu suomalaisella koritehtaalla. Auton kori on mahdollista levittää pysäköinnin ajaksi ja auto sisältää hyvät laboratorio- ja tutkimusvälineet.

Tanskan kirjastoautotoiminnan historia on hieman vanhempaa kuin Suomessa. Tanskassa kirjastoautojen lainausluvut ovat laskeneet 1990-luvulta alkaen, joten Tanskassa on pyritty puuttumaan asiaan ja erityisesti informaatioteknologian mahdollisuudet on otettu huomioon kirjastoautojen palveluissa. Se ei kuitenkaan ole yksistään ratkaisu vähenevään kirjastoautojen käyttöön vaan innovatiiviset ideat on pyritty myös huomioimaan. Erityisiksi kirjastoautojen kohderyhmiksi Tanskassa on nähty lapset ja vanhukset. Kuntien välinen yhteistyö kirjastoautotoiminnassa on Tanskassa erittäin vähäistä. Tanskassa kirjastoautojen mahdollisuudet tarjota monipuolisesti tietoyhteiskunnan palveluja ovat hyvät, koska kaikissa kirjastoautoissa on internet-yhteys ja kirjastojärjestelmä toimii reaaliaikaisesti. (Leino 2004, 67-69.) Yhtenä erikoisuutena Tanskasta voidaan mainita Etelä-Slesvigin Tanskan ja Saksan rajan ylittävä kirjastoauto. Näille Saksan jo 1800-luvulla valloittamille alueillehan on jäänyt runsaasti tanskankielistä väestöä (Aittaniemi 2008). Kirjastoauto pitää yllä Tanskan kieltä ja tanskalaisuutta Saksan puolella olevan tanskankielisen väestön parissa. Tapahtumatoiminta siellä on hyvin tärkeää: sillä saadaan näkyvyyttä ja sen myötä uusia ihmisiä toiminnan piiriin (Varila 2008).

Ruotsissa kirjastoautoista on muodostumassa hyvin monipuolisia monipalvelukeskuksia, mutta eri tavalla kuin Suomessa. Kävin itse toukokuussa 2008 Ruotsin Luulajassa pohjoismaisilla kirjastopäivillä, jossa oli esillä useita kirjastoautoja. Suurin osa autoista oli

Ruotsista, mutta yksi oli Norjasta ja itse olin esittelemässä ainoaa Suomen edustajaa Ranuan uutta kirjastoautoa. Oman havaintoni mukaan ruotsalaiset kirjastoautot ovat suuntautumassa monipuolisia kulttuuripalveluja tarjoaviksi monipalvelukeskuksiksi, joihin tullaan viettämään aikaa ja joissa viihdytään. Päähuomio on kiinnitetty nimenomaan viihdetarjontaan kirjastonomaisin keinoin, ei niinkään muiden tahojen palveluihin. Hyvänä esimerkkinä on Ruotsissa vuoden kirjastoautoksi vuonna 2007 valittu Värnamon kirjastoauto, jota voidaan hyvällä syyllä jo kokonsakin puolesta pitää enemmän liikkuvana sivukirjastona kuin perinteisenä kirjastoautona. Värnamon kirjastoautossa on kaksi asiakastyöasemaa, skanneri, kopiokone, itsepalvelulainauspiste, kahvio, erilaisia oleskelutiloja sekä monenlaista muuta asiakkaiden palveluun ja viihtyvyyteen vaikuttavaa yksityiskohtaa. Luulajan kirjastopäivistä on raportoinut esimerkiksi Kalle Varila (2008). Raportissaan Varila kertoo muun muassa Göteborgin kirjastoautosta, joka toimii kansainvälisenä kirjastoautona ja opastaa maahanmuuttajia ainakin yhdellätoista kielellä ruotsalaisuuteen. He järjestävät tapahtumia ja pyrkivät saamaan näkyvyyttä. Yhteistyö kansainvälisen koulun kanssa on tiivistä. Filmit ja kielikurssit tärkeä osa aineistoja. Mauri Aittaniemi (2008) jatkaa raportissaan, että Göteborgin kirjastoauto ylittää rajoja kulttuurisessa mielessä. Kolmen valtakunnan yhteinen kirjastoauto pohjoisessa ylittää rajat kartallakin.

### **3.6 Kirjastoautojen hankinta**

Kirjastoautojen hankinnasta ei ole Suomessa tehty erillisiä tutkimuksia. Kirjastoautojen hankkimisesta kerrotaan jonkin verran muutamissa kirjoissa ja oppaissa. Hyvin suppeasti kirjastoauton hankinnan ohjeistus kerrotaan kirjassa Kärrihurjan käsikirja (2004). Se on lähinnä kirjaston henkilökunnalle suunnattu lyhyt ohjeistus asioista, jotka pitää muistaa kun kirjastoautohanketta aletaan suunnitella. Kirjastoauton hankinnasta ja valtionosuuksista kerrotaan myös kirjassa Kirjastoautotoiminta (1985). Siinä kerrotaan myös mitä asioita sisältyy kirjastoauton hankintaan ja mihin laitteisiin valtionosuutta voidaan myöntää. Tämänhetkisiin kirjastoautohankkeisiin ohjeistus on jo vanhentunut ja vastaavaa ajantasaista ohjeistusta ei kirjamuodossa ole olemassa. Myös Kovanen (1997) opinnäytetyössä käydään läpi kirjastoautohankinnan vaiheita. Se on kiinnostava lähinnä historian kannalta, koska siinä tulee lyhyesti esille valtion suhtautuminen kirjastoautohankkeen rahoitukseen.

Mielenkiintoista on, että muun muassa jääkaappi ei tuolloin kuulunut kirjastoauton vakiovarustukseen. Kovasen opinnäytetyö on valmistunut Seinäjoen ammattikorkeakoulusta.

Kirjastoautostandardi (2009) on tällä hetkellä paras käytännön ”käsikirja” kirjastoauton hankinnan teknisenä apuna. Siinä määritellään hyvin tarkasti kirjastoauton alustan ja korin tekniset vaatimukset. Kirjastoautostandardi on kuitenkin vain lähinnä kirjastoauton teknisten ominaisuuksien luettelo ja varsinaisen tarjouspyynnön ohjeistusta siinä ei ole. Standardi on kuitenkin hyvä apuväline tarjouspyynnön teknisen osan suunnittelussa, mutta yhtään pelkän standardin mukaista kirjastoautoa ei ole olemassa. Jokainen kirjastoauto on kuitenkin yksilö ja jokaisessa kunnassa suunnitellaan omia tarpeita vastaava kirjastoauto. Standardi on Suomen kirjastoseuran alaisen standardityöryhmän suunnittelema. Työryhmään kuuluu kirjastoautoalan ammattilaisten lisäksi koritehtaan ja alustan valmistajien edustajia. Standardityöryhmä kokoontuu nykyisin kahden vuoden välein kirjastoautopäivien yhteydessä, jolloin standardia voidaan päivittää.

Kirjastoautohankinnan byrokratiasta ja valtionosuusjärjestelmästä kerrotaan Opetusministeriön julkaisemassa ja Anneli Äyräksen toimittamassa Yleisten kirjastojen perustamishankkeet –oppaassa (2006), joka on saatavissa myös internetissä. Siinä kerrotaan uudesta valtionosuuskäytännöstä, joka tuli voimaan vuoden 2007 alusta. Seuraavassa luvussa kerron asioita enimmäkseen kyseisen oppaan pohjalta. Osan tiedoista olen saanut Opetusministeriön kirjeestä lääninhallituksille (2006). Uuden kirjastoauton hankintaprosessi on useamman vuoden työ. Käytännössä hanke on aloitettava vähintään kolme vuotta ennen suunniteltua hankintavuotta. Todellisuudessa suunnittelutyö lähtee usein käyntiin jo aiemmin. Ensimmäinen vaihe on saada kirjastoauton hankinta kuntasuunnitelmaan. Asia etenee kunnan sisäisessä päätöksenteossa tavallisimmin niin, että lautakunta tekee päätöksen kirjastoauton hankinnasta ja valtuusto hyväksyy hankinnan kuntasuunnitelmaan. Seuraavaksi asia menee lääninhallitukseen, joka valmistelee oman alueensa rahoitussuunnitelmaesitykset, asettaa hankkeet arvioimaansa kiireellisyys-järjestyksen ja neuvottelee yhteishankkeista (ks. Yleisten kirjastojen perustamis-hankkeet 2006).

Opetusministeriön kirjeessä lääninhallituksille (2006) kerrotaan lyhyesti valtionrahoituksen ehdot uusille kirjastoautohankkeille. Rahoituksen ehtona on, että autoa käytetään kirjastopalveluihin vähintään 10 kuukauden aikana vuodessa, vähintään 4 päivänä viikossa ja vähintään 30 tuntia viikossa (tunnit lasketaan reitille lähdöstä reitiltä paluuseen). Lisäksi uuden auton rahoittamisen edellytyksenä on, että vanhaa autoa on käytetty tehokkaasti

kirjastokäytössä vähintään 15 vuotta. Kirjastoauton arvioitujen hankintakustannusten tulee olla vähintään 80 000 euroa, jotta hankkeelle voidaan myöntää valtionosuus ja hanketta voidaan pitää perustamishankkeena. Lisäksi kirjastoautohankkeellekin on tiettyjä mitoitusperusteita, jotka vaikuttavat auton hankintaan. Esimerkiksi kirjastoauton toiminta-alueen asukasmäärän alarajana pidetään noin 10 000 asukasta (Yleisten kirjastojen perustamishankkeet 2006). Tämä on kuitenkin suositus ja jokainen hanke arvioidaan tapauskohtaisesti erityisesti alueeltaan hyvin laajojen kuntien kohdalla. Kun väestö maaseuduilta vähenee ja kirjastoauton asiakaskunta harvenee, on monilla kirjastoautoilla edessään matkan pää. Kulttuuriasianneuvos Anneli Äyräs (2005) esitti Lahden kirjastoautopäivillä, että autopalvelujen säilymisen kannalta avainasemassa tulee olemaan kuntien yhteistyö. Opetusministeriö tukee myös useamman kunnan yhteistä kirjastoautohankintaa.

Kirjastoautojenkin hankitaan vaikuttava muutos tuli voimaan vuoden 2007 alusta kun opetus- ja kulttuuritoimen rahoituksesta annetun lain 53 §:n ja vapaasta sivistystyöstä annetun lain 16 §:n muutoksella määriteltiin, että lääninhallitus on valtionapuviranomainen koulutuksen ja kirjastojen perustamishankkeita koskevissa tehtävissä vuoden 2007 alusta. Aiemmin vastaava tehtävä oli suoraan opetusministeriöllä, joka edelleenkin vahvistaa vuosittain kirjastoille perustamishankkeiden valtakunnallisen rahoitussuunnitelman. Kirjastoautojen osalta hankesuunnitelman laatiminen lääninhallitukselle poikkeaa hieman muista perustamishankkeista. Kirjastoautojen hankesuunnitelma esitetään valtionosuushakemuksen yhteydessä. Hankesuunnitelman tulee sisältää tiedot nykyisen kirjastoauton käyttöönoton ajankohdasta, onko autoa ajettu yhdessä vai kahdessa vuorossa, miten monta kuukautta vuodessa, miten monta päivää ja tuntia viikossa auto on nykyisin kirjastokäytössä, lainojen kehitys viimeisten viiden vuoden aikana, autopalvelujen myynti muille kunnille jne. Uuden auton osalta on selvitettävä hankittavan auton pituus ja suunnitelmat kirjastoauton tulevasta käytöstä, tiedot pyörätuolihissin/inva-nostimen hankinnasta sekä auton hankinnan kustannus- ja aikataulutiedot (Opetusministeriö 2006).

Kirjastoautojen valtionosuuden peruste määräytyy opetusministeriön päätöksen perusteella. Opetusministeriö vahvistaa vuosittain kirjastoille perustamishankkeiden valtakunnallisen rahoitussuunnitelman valtion talousarviovuotta seuraavia neljää vuotta varten. Opetusministeriön valtionosuuksien myöntämistä koskevassa suunnitelmassa 2009-2012 (2009) kirjastoautojen laskennalliseksi arvonlisäverottomaksi yksikköhinnaksi vuonna 2009

on määritelty 210 000 euroa. Huomattavaa kuitenkin on, että jos kirjastoautoon hankitaan pyörätuolihissi/inva-nostin, opetusministeriö voi korottaa valtionosuuden perusteeksi hyväksytyä hintaa. Kunkin kunnan valtionosuus määräytyy kunnalle valtionosuuden myöntämivuodeksi vahvistetun valtionosuusprosentin perusteella.

Kirjastoautohankkeet on kirjastoissa aiemmin yleisesti tulkittu kahdeksi erilliseksi hankinnaksi, koska erikseen on täytynyt hankkia auton alusta ja erikseen korityö. Jos tulkinta on ollut tämä, niin muun muassa EU:n direktiivi julkisista tavarahankinnoista ei koske kirjastoautohankintoja (Julkiset rakennusurakat... 2004), koska yksittäisen hankinnan ennakoitu arvo ilman arvonlisäveroa jää alle EU:n määrittelemän rajan, joka on 211000 euroa. Mikäli kirjastoauto on mahdollista hankkia yhtenä kokonaisuutena yhdeltä toimittajalta, niin silloin direktiivin määrittelemä kynnyсарvo ylittyy ja kirjastoautohankintakin täytyy kilpailuttaa laajemmin kuin pelkästään Suomessa. Toisaalta kirjastoauto kuitenkin kokonaisuudessaan on yksi hankinta ja hankintalain 20 § kieltää jakamasta hankintaa eriin, osittamasta tai laskemasta poikkeuksellisin menetelmin lain säännösten soveltamisen välttämiseksi. Kun valtionosuuskin myönnetään hankinnalle kokonaisuudessaan ja erityisesti kun EU-kynnyсарvon mukainen hintakin on laskemassa (ks. EU-kynnyсарvot muuttuvat 2009), niin nähdäkseni kirjastoauton hankinta on syytä jatkossa käsitellä EU-kynnyсарvon ylittävänä hankintana.

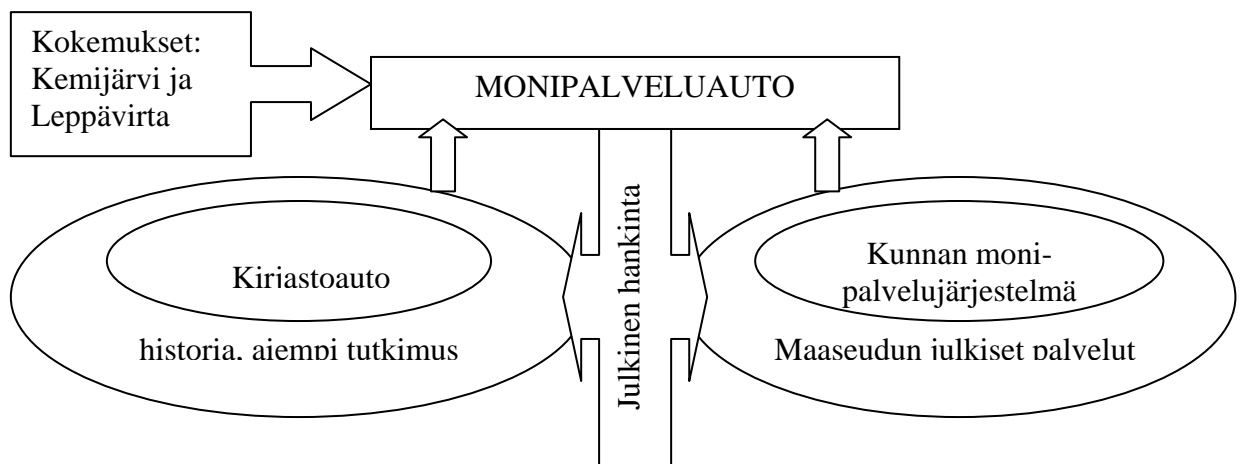
Kirjastoautohankkeissa kirjastopalvelujen järjestäjä toimittaa valtionosuushakemuksen lääninhallitukselle toteutusta edeltävän vuoden loppuun mennessä. Valtion aluehallinto uudistuu vuoden 2010 alusta ja kirjastotoimen tehtävät siirtyvät uudelle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Tämän tutkimuksen kirjoitushetkellä ei ole tiedossa, muuttuuko käytäntö jollakin tavalla. Vuoden 2009 osalta kuitenkin toimitaan entisten ohjeiden mukaan. Kirjastoautoa hankittaessa täytyy muistaa valtionosuushakemuksessa huomioida rahoitustapa, joka kirjastoautohankkeissa merkitsee jälkirahoitteisuutta. Jos kunta ei sitä hyväksy, niin rahoituspäätöstä ei voida tehdä. Kirjastoautohankkeissa on mahdollista myös osittain toteutusaikainen rahoitus. Toteutusaikainen valtionosuus maksetaan kahdessa erässä. Ensimmäinen erä maksetaan alustan valmistuttua ja toinen erä korin arvioituna valmistumiskuukautena.

Hankkeen toteuttamiseen voidaan ryhtyä, kun valtionosuus on myönnetty. Kirjastoauton hankinta katsotaan aloitetuksi, kun sitova tilaussopimus alustan ja korin hankinnasta on tehty (Yleisten kirjastojen perustamishankkeet 2006). Käytännössä kirjasto voi siis pyytää

tarjouksia kirjastoautosta jo heti valtionosuuspäätöksen tultua tai jopa ennemminkin. Hankinnan aloittamisesta on tehtävä aloitusilmoitus lääninhallitukseen. Ilmoitukseen tulee liittää tilaussopimukseen perustuvat tiedot hankinnan aikataulusta ja alustan ja korin hankintahinnoista. Valmiit lomakkeet löytyvät opetusministeriön internet-sivuilta. Muista perustamishankkeista poiketen kirjastoautohankinnasta ei alustavaa hankeselvitystä lääninhallitukselle tarvitse tehdä, mutta varsinainen hankeselvitys kylläkin soveltuvin osin valmiille lomakkeelle. Kirjastoauto katsotaan valmistuneeksi, kun se on luovutettu tilaajalle koritehtaalta ja otettu käyttöön. Ilmoitus valmistumisesta kannattaa tehdä lääninhallitukselle heti, mutta kuitenkin viimeistään valmistumisvuotta seuraavan vuoden tammikuun loppuun mennessä.

## 4 EMPIIRISEN TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Olen aiemmissa luvuissa taustoittanut tutkimusaiheittani useista lähtökohdista. Tässä tutkielmassani mielenkiinnon kohteena on monipalveluauto ja kuvio 2 kokoaa yhteen ne asiat, joiden kautta tutkimuskohdettani lähestyn.



Kuvio 2. Tutkimuksen kohteena monipalveluauto tässä tutkielmassa.

Monipalveluautoa tutkimuskohteena tarkastelen tässä tutkielmassa kahdesta näkökulmasta. Ensinnäkin tarkastelun taustana on kirjastoautojen historia ja aiempi tutkimustieto. Toiseksi taustalla vaikuttaa kunnan monipalvelujärjestelmä ja laajemmaksi näkökulmaksi otan monipalvelujen yhteyden maaseudun julkisiin palveluihin. Monipalveluauton hankinnan ymmärrän samana asiana kuin kirjastoauton hankinnan. Kuitenkin monipalvelut ovat osa kunnan monipalvelujärjestelmää, joten monipalveluauton hankinta liittyy myös siihen ja on osa kunnan julkisia hankintoja. Lisäksi tarkastelen esimerkinomaisesti kahta käytössä olevaa monipalveluautoa. Kuvion 2 tavoitteena on jäsentää käsitystä tutkimusaiheestani.

Tässä luvussa esitän tarkemmat lähtökohdat ja tavoitteet tutkimukselleni sekä tarkennetut tutkimuskysymykseni, kerron tutkimusmenetelmistäni ja tutkimuksen käytännön toteutuksesta sekä tutkimusaineistojen analysointimenetelmistä.

#### 4.1 Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimusongelmat

Koko tutkimuksen taustalla on perinteinen kirjastoauto toiminta sekä mahdollisten monipalvelujen liittäminen nimenomaan kirjastoauton palvelukonseptiin kirjastopalvelujen ohelle tai lisäksi. Kontingenssiteorian avulla pyrin selventämään kirjastoauto-monipalveluauton suhdetta kuntaorganisaatioon sekä selvittämään monipalvelujen soveltuvuutta osaksi kunnan monipalvelujärjestelmää. Suomessa on käytössä myös erityisesti monipalveluja varten hankittuja autoja, joiden palveluihin ei sisälly kirjastopalveluja. Tällaiset monipalveluautot olen jättänyt oman tutkimukseni ulkopuolelle, koska haluan tutkimuksellani tuoda esille käsityksen erityisesti kirjastoautoihin yhdistettyjen monipalvelujen soveltuvuudesta kirjastoautojen tehtäväkuvaan.

Aiemmin viittasin Lehtosen (2007) tutkimukseen, jossa hänen yhtenä tutkimuskohteenaan ovat monipalveluja tarjoavat kirjastoautot (ks. s. 25). Lehtonen on tutkimuksessaan listannut palveluja, joille on tarvetta tulevaisuudessa. Liikkuvana palveluna erityisesti kirjastopalvelut ovat tärkeä palvelumuoto maaseudulla, mutta entistä enemmän myös muut palvelut voidaan tarjota liikkuvan palveluyksikön kautta. Kirjastoautoon liitetyt monipalvelut ovat yksi mahdollisuus. Lehtosen tutkimuksen mukaan tärkeimpiä palveluja monipalveluautoissa voisivat olla postin, kaupan, apteekin, pankin, veikkauksen ja terveydenhoidon palvelut. Omassa tutkimuksessani olen ottanut yhdeksi lähtökohdaksi Lehtosen tulokset. Otan niistä osan vertailuaineistokseni sekä pyrin myös saamaan niiden kautta näkemystä asioiden nykytilasta ja tulevaisuudesta. Kyselyssäni (liite 1) olen ottanut esille enemmän palveluja kuin Lehtonen tutkimuksessaan ja pyrin saamaan asioihin oman näkökulman. Kirjastoauton hankinta on suhteellisen selkeä prosessi, josta kerroin aluvuossa 3.6. Tässä tutkielmassa ei ole tarkoitus tutkia kirjastoauton hankintaprosessia, mutta julkiset hankinnat, hankinnan byrokratia ja hankintoja koskeva lainsäädäntö on kuitenkin koko ajan taustalla. Tutkimuksessani tulen muutamissa kohdissa viittaamaan niihin. Tässä tutkielmassa kiinnostava asia on erilaisten rahoitusmallien soveltuvuus monipalveluautojen hankinnan rahoitukseen.

Yksi valitsemani tutkimusaiheen liikkeellepaneva lähtökohta oli tutustumiseni Kemijärvellä toteutettuun .fi/Kulkuri -projektiin. Se on ensimmäinen varsinainen kirjastoauton kautta



toteutettu monipalveluautohanke. Myös Leppävirralla on toteutettu LEMON-monipalveluautohanke, jonka tavoitteena oli ikäihmisten palveluiden saatavuuden ja laadun parantaminen (Hyvärinen 2008). Monipalveluihin viittaavia hankkeita on ollut jo aiemminkin, mutta Kemijärven ja Leppävirran hankkeiden voidaan katsoa olevan lähtökohtana ja esikuvina nykyisen tietoteknistyneen ajan monipalveluautoille ja palvelumahdollisuuksille.

Tutkimukseni tavoitteena on tuoda esille kirjastoautohenkilöstön käsitys monipalvelujen todellisesta käytöstä ja tarpeellisuudesta erityisesti osana kunnan monipalvelujärjestelmää ja samalla osana kunnan kirjastotointa. Samalla kartoitan tutkimuksellani sitä, sopivatko monipalvelut kirjastoautojen tehtäväkenttään ja voisivatko monipalvelut osana kirjastoauton palveluja todella turvata maaseudun palvelut. Tärkeä osa tutkimusta on myös kysymys siitä, voidaanko monipalveluilla oikeuttaa kirjastoautojen olemassaolo ja uudet hankinnat tulevaisuudessakin. En tässä yhteydessä varsinaisesti tutki kunnan palvelujärjestelmiä ja –rakenteita. Totean vain, että kirjastoauto on yksi osa niistä.

Tutkimusongelmat tässä tutkielmassa:

1. Monipalvelujen suhde kirjastopalveluihin
2. Kirjastoauto monipalveluautona
3. Monipalveluauton varustus
4. Monipalveluauton hankinta ja rahoitus

## **4.2 Tutkimusmenetelmät**

Tutkimusaiheeni on monitahoinen, minkä vuoksi käytän useita tutkimusmenetelmiä, jotta voin tarkastella tutkimusaihettani mahdollisimman monipuolisesti. Kyseessä on siis aineistotriangulaatio, jolla tarkoitan sekä tutkimusaineiston hankinta- että analysointimenetelmiä. Kun tutkimukseni tavoite selkiintyi, niin kyselymenetelmä ja lomakekysely oli helpoimmin toteutettava vaihtoehto. Lisäksi tutkittavat asiat olivat luonteeltaan sellaisia, että niistä oli mahdollista tehdä selkeitä kysymyksiä. Ensimmäinen osa empiiristä tutkimustani oli survey-tutkimus, jonka toteutin strukturoidulla kyselylomakkeella. Kyselyni oli vakioitu (ks. Vilka 2005, 73), mikä tarkoittaa sitä, että kaikilta kyselyyn vastaavilta kysyttiin sama sisältö täsmälleen samalla tavalla. Käyttämäni survey-tutkimus tuottaa kvantitatiivista tutkimus-

aineistoa. Analysoin aineistoani sekä SPSS-tilasto-ohjelmalla että kvalitatiivisella tutkimusotteella, mikä tuo tutkimukseeni myös laadullisen ulottuvuuden. Empiirisen tutkimusaineiston käsittelyyn on kehitetty lukemattomia eri tapoja. Kirjassaan Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi Tuomi ja Sarajärvi (2002, 47-48) toteavat, että erilaiset metodityypit voidaan luokitella sen mukaan, mistä tutkimuksessa ollaan kiinnostuneita. Kun laadullisessa tutkimuksessa haetaan toiminnan merkityksiä, silloin tutkimuskohteesta haetaan yhtäläisyyksiä tai erityisyyksiä hermeneuttisesti tulkitsemalla. Pönkänen (1985) esittää, että hermeneutikot ajattelevat, että teoreettinen ymmärrys perustuu aina viime kädessä esiymmärrykseen, jota meillä on jokapäiväisessä, käytännöllisessä ”arjen maailmassa”. Tätä ajatusta hyödynnän empiirisen tutkimuksen tekemisessä.

Kyselytutkimukseni kohderyhmäksi valitsin kirjastoautojen henkilöstön, sillä heillä on mielestäni parhaiten näkemystä ja kokemusta asiakkaidensa palvelutarpeista. He ovat jokapäiväisessä työssään jatkuvasti kosketuksissa asiakkaiden kanssa ja tuntevat myös asiakkaidensa mieltymykset sekä palvelutarpeet. Lisäksi kirjastoautojen henkilökunta pystyy hyvin arvioimaan omat resurssinsa ja työnsä realiteetit. Näin ollen he pystyvät myös arvioimaan mahdollisten monipalvelujen tarpeen ja todelliset mahdollisuudet monipalvelujen toteuttamiseksi yhdistettynä kirjastoautojen palveluihin. Kyselytutkimuksen perusjoukkoa ovat Suomen kirjastoissa työskentelevät henkilöt, jotka ovat työssään jotenkin tekemisissä kirjastoautojen kanssa. Tarkkaa koko Suomen kirjastoautohenkilöstön määrää ei ole erikseen mainittu missään lähteessä, mutta määrä on laskettavissa Holmen ja Siveniuksen (2009) Suomen kirjastoautoja esittelevästä kirjasta. Laskujeni mukaan kirjastoautoissa ja kirjastoauto-osastoilla työskenteleviä ihmisiä koko maassa oli vuoden 2008 lopussa yhteensä 316 henkilöä. Määrässä ovat mukana sekä kirjastoautojen kuljettajat että kirjastoauto-osastoilla työskentelevät kirjastonhoitajat ja osastonjohtajat. Kirjastoautoja Suomessa oli vuoden 2008 lopussa Suomen yleisten kirjastojen tilaston (2009) mukaan 160. Määrä lienee siitä edelleen vähentynyt joitakin kappaleita. Joka toinen vuosi järjestetään Suomessa valtakunnalliset kirjastoautopäivät, jonne kokoontuu kirjastoautoväkeä eri puolilta Suomea. Mielestäni kirjastoautopäivien osanottajat muodostavat hyvän otannan perusjoukosta, koska alueellinen jakauma on yleensä laaja (ks. s. 51, taulukko 3). Vehkalahden (2008, 43) mukaan otannan toimivuuden takaavat huolellisesti laadittu otanta-asetelma, tarkoituksenmukainen otantamenetelmä ja ennen kaikkea vastaajien valintaan sisältyvä satunnaisuus. Kaikilla perusjoukkoon kuuluvilla on ollut periaatteessa mahdollisuus osallistua kirjastoautopäiville ja näin ollen otoksen voidaan mielestäni katsoa edustavan perusjoukkoa.

Otanta-asetelman on oltava hyvin rakennettu, jotta tuloksista voidaan tehdä luotettavia johtopäätöksiä. Vaikka tämän tutkimuksen perusjoukko on suhteellisen pieni, niin valitsemani menetelmät puoltavat paikkaansa, koska katson, että otos on suhteellisesti ottaen kattava otos perusjoukosta ja tutkittavien asioiden suhteen päästään mahdollisimman lähelle keskiarvoja, jota puoltaa erityisesti otokseni alueellinen jakauma. Tutkimusmenetelmieni valintaan vaikuttivat lisäksi useat muutkin tekijät, muun muassa se, mitä tietoja halusin ja mihin niitä käytin. Rajallinen budjettini vaikutti asiaan, mutta myös hyvä tilaisuus kyselyaineiston keräämiseen juuri kirjastoautopäivillä oli ratkaisevan tärkeä seikka tutkimukseni menetelmävalintaan. (esim. Heikkilä 2005.)

Yksi suunnittelemani tutkimusmenetelmä on dokumenttianalyysi, millä tarkoitan tutustumista kirjastoauton lähivuosina hankkineiden kuntien päätöksentekopöytäkirjoihin ja muuhun saatavissa olevaan materiaaliin. Pyrkimyksenäni oli tutkia, kuinka pöytäkirjoissa tulee mahdollisesti esille monipalveluauto tai siihen viittaavat asiat. Tutkimukseni edetessä olen kuitenkin todennut, että pöytäkirja-aineistot ei ole riittävä luotettavien tulosten saamiseksi. Arvioin, että asia johtuu siitä, että monipalveluille tai monipalveluauton hankinnalle ei ole määritelty omaa erillistä valtionosuutta, eli kullekin kunnalle erikseen määriteltyä ja valtion maksamaa osuutta kirjastoauton laskennallisesta yksikköhinnasta. Tämän vuoksi kunnat eivät virallisissa asiakirjoissaan myöskään mainitse monipalveluja, vaikka niistä on voitu kyllä puhuakin hankintaprosessin aikana. Selventääkseni asiaa tein kaikille vuosina 2006-2009 kirjastoauton hankkineille kunnille sekä muutamille ensi vuonna hankintaa suunnitteleville kunnille (N=43) sähköpostikyselyn (ks. liite 2). Kysyin varsinaisesti kolmea asiaa, joihin pyysin mahdollisimman lyhyitä vastauksia. Kyllä / ei -vastaukset olivat riittäviä. Toinen tutkimusmenetelmäni on siis sähköpostikysely. Totesin, että sähköpostikyselyllä saan vastaukset asioihin, joita suunnittelin saavani dokumenttianalyysin avulla. Jonkin verran tutustuin myös muihin saatavilla oleviin aineistoihin, muun muassa erilaisiin hankeraportteihin ja internet-lähteisiin.

Tarkasteluni monitahoisuutta täydentämään ja tutkimustulosten tueksi tarkastelin myös kahden toiminnassa olevan monipalveluauton käyttötilastoja. Dokumenttianalyysini tarkoituksena oli saada tietoa monipalvelujen todellisesta käytöstä tilastojen kautta ja sitten verrata kyselyn tuloksia käyttötilastoihin. Dokumenttiaineisto on enemmän tutkimusta

tukevaa aineistoa. Myös dokumenttianalyysi tässä tutkielmassa on lähinnä edellä mainittujen käyttötilastojen tarkastelua.

Tutkimukseni pääasiallisen aineiston olen kerännyt lomakekyselyllä. Kyselyn olen muotoillut niin, että saan sen avulla vastauksia kaikkiin tutkimuskysymyksiini ja niiden kautta voin tarkastella tutkimusongelmiani. Taulukossa 2 esitän tutkimusongelmani ja sen, mitkä kyselyni kysymykset niihin pyrkivät vastaamaan. Lisäksi olen huomionut sen, miten dokumenttiaineisto voidaan liittää kuhunkin tutkimusongelmaan. Lomakekyselyn seitsemän ensimmäistä kysymystä taustoittavat kyselyn vastaajia. Tämän tiedon pohjalta voin arvioida muun muassa tutkimukseni luotettavuutta.

Taulukko 2. Tutkimusongelmat ja niihin vastaaminen eri aineistoilla.

<p><b>TUTKIMUSONGELMAT</b>          Monipalvelujen suhde kirjastopalveluihin          - Sopivatko monipalvelut kirjaston tehtäväkenttään?          - Sopivatko monipalvelut kirjastoauton työntekijän toimenkuvaan?</p>	<p>1. Lomakekyselyaineisto:          Asiaa selvitetään kyselytutkimuksen väittämien avulla (mielipiteet)</p> <p>2. Dokumenttiaineisto:          Selvitetään esimerkkitapausten avulla, kuinka suuren osan monipalvelut vievät kirjastoauton fyysisestä tilasta ja henkilökunnan työajasta</p>
<p>Kirjastoauto monipalveluautona          - Mitä monipalveluja kirjastoautoissa on nykyään?          - Mitä voisi olla?          - Miten monipalvelut sopivat kirjastoautoihin?</p>	<p>1. Lomakekyselyaineisto:          Mitkä palvelut sopivat kirjastoautoon? (mielipide)          Ovatko monipalvelut yleensä tarpeen kirjastoautoissa (mielipide)          Käytetäänkö palveluita (mielipide)          Onko haittaa kirjastotoiminnalle (mielipide)          Sopivatko kirjastoauton työntekijän toimenkuvaan (saadaan selville mahdollinen lisäkoulutustarve)          Työntekijän asema</p> <p>2. Sähköpostikyselyaineisto</p> <p>3. Dokumenttiaineisto:          1. Kuntien internet-sivut          2. Kuntien kokouspöytäkirjat          3. Tilastot</p>
<p>Monipalveluauton varustus          - Millainen varustus on jo olemassa olevissa monipalveluautoissa?          - Millainen varustus voisi olla?</p>	<p>1. Lomakekyselyaineisto:          Mitä varusteita tarvitaan / halutaan (mielipide)</p>

	2. Dokumenttiaineisto: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kirjastojen internetsivut</li> <li>2. Hankeraportit</li> </ol>
Monipalveluauton hankinta ja rahoitus - Miten kirjastoauton hankinta ja rahoitus tapahtuu nykyään? - Miten hankinnan ja rahoituksen voisi hoitaa tulevaisuudessa?	1. Lomakekyselyaineisto: Rahoituksen suhde (valtio / kunta) Eri rahoitusmallit (molemmat mielipiteitä)  2. Dokumenttiaineisto: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. OPM:n rahoitussuunnitelmat</li> <li>2. Kuntien kokouspöytäkirjat</li> </ol>

### 4.3 Aineistonkeruu

Tutkimussuunnitelmani tein keväällä 2009 ja olin jo silloin alustavasti suunnitellut tulevan kyselyn aiheita ja kysymyksiä. Sain kyselylomakkeen ensimmäisen version valmiiksi kesäkuun puolivälissä. Aiemmin olin yhteydessä Kemijärven ja Leppävirran kirjastoihin, sekä sähköpostilla että puhelimitse. Kysyin heiltä suostumusta kyselyni koevastaajiksi ja kommentoijiksi. Molemmissa kirjastoissa asiaan suhtauduttiin myönteisesti. Kirjastot valitsin sillä perusteella, että niiden kirjastoautot toimivat myös monipalveluautoina ja näin ollen arvioin, että molemmilla valitsemillani kirjastoilla on hyvä asiantuntemus arvioida kyselyäni kriittisesti. Arvioin myös, että molemmissa kirjastoissa tutkimukseeni suhtaudutaan vakavasti, ja heillä on myös parhaat edellytykset havaita kyselyni puutteellisuudet ja mahdolliset virheet kysymysten asettelussa, koska heillä on jo kokemusta monipalveluautoista.

Lähetin 22.6.2009 sekä Kemijärven että Leppävirran kirjastoille molemmille useita kappaleita kyselyni ensimmäistä versiota ja pyysin palauttamaan lomakkeet minulle ja liittämään mukaan runsaasti palautetta. Kerroin saatekirjeessäni lyhyesti myös tutkimusaiheestani, tutkimukseni tarkoituksesta ja tutkimuskysymyksistäni sekä siitä, että kysely liittyy pro gradu –tutkielmaani ja varsinaisen kyselyn aion tehdä Haminassa kirjastoautopäivien yhteydessä. Lähetin kyselylomakkeet postitse ja liitin mukaan valmiiksi maksetut palautuskuoret. Leppävirralta palautui kaksi vastattua lomaketta sekä sain heiltä myös runsaasti palautetta kyselystäni jo kesäkuun lopussa. Kemijärveltä palautettiin heinäkuun puolivälissä kolme lomaketta, joihin palaute oli merkitty. Yhteen lomakkeeseen vastattiin sähköpostilla, mutta vastaus tuli niin myöhään elokuussa, että varsinaiseen kyselyyn se ei enää ehtinyt vaikuttaa. Varsinaiseen asiasisältöön ei kenelläkään ollut paljoa huomautettavaa. Korjausehdotukset

liittyivät lähinnä teknisiin yksityiskohtiin ja sanamuotoihin. Muutamissa kysymyksissä oli väärinymmärtämisen mahdollisuus tai ne olivat epätarkasti muotoiltuja vastaajien mielestä. Otin korjausehdotukset huomioon tehdessäni kyselyni lopullisen version. Jonkin verran palautetta sain myös seminaariryhmältäni.

Haminassa järjestettiin 13. – 15.8.2009 valtakunnalliset kirjastoautopäivät. Olin keväällä 2009 sähköpostitse yhteydessä Suomen kirjastoseuran kirjastoautotyöryhmän puheenjohtajaan sekä Haminan kirjastoautopäivien järjestelyistä vastaavaan henkilöön. Kysyin mahdollisuutta kyselyni tekemiseen kirjastoautopäivillä elokuussa 2009 ja sain siihen luvan. Sovimme, että lähetän riittävän määrän kyselylomakkeita Haminaan kirjastoon elokuun alussa ja kyselylomake liitetään mukaan materiaalipakettiin, joka jaetaan kaikille kirjastoautopäiville tulevilla ilmoittautumisen yhteydessä paikanpäällä. Kaikki sujui suunnitelmien mukaan ja lähetin kyselylomakkeet Haminaan elokuun alussa. Kyselyn suunnitteluun jäi suhteellisen vähän aikaa. Kirjastoautopäivät järjestetään vain joka toinen vuosi ja vastaavaa tilaisuutta, jossa kirjastoautoväki olisi koolla, olisi siis pitänyt odottaa kaksi vuotta.

Kyselylomakkeet jaettiin kaikille kirjastoautopäivien osallistujille muun materiaalin mukana heti ilmoittautumisen yhteydessä. Kirjastoautopäivien alkufossa kirjastoautotyöryhmän puheenjohtaja esitteli minut yleisölle ja kertoi lyhyesti kyselystäni. Kyselyni aihe tuli lisäksi päivien aikana useaan kertaan esille eri ohjelmien yhteydessä sekä käytäväkeskusteluissa. Kyselylomakkeiden mukana olevassa saatekirjeessä kerroin muun muassa kyselyn tarkoituksesta ja pyysin palauttamaan kyselyn kirjastoautopäivien aikana Ranuan kirjastoautoon tai myöhemmin postitse Ranuan kirjastoon.

Tulin kirjastoautopäiville Ranuan kirjastoautolla, joten samalla oli mahdollisuus esitellä uudehko, vuoden ikäinen kirjastoauto, jossa on huomioitu monipalveluauton tarpeet. Kyselylleni sain sponsoritukea Ranuan eläinpuistolta, joka lahjoitti muutamia Jonne-jääkarhu-pehmoja lahjoitettavaksi kyselyni vastaajille. Kaikkien kyselyn Ranuan kirjastoautoon palauttaneiden kesken arvottiin kaksi pehmoeläintä. Arvonta suoritettiin kirjastoautopäivien jälkeen ja voitot menivät Kotkaan ja Tampereelle.

Sain Suomen kirjastoseuralta kirjastoautopäivien jälkeen päivitetyn osanottajaluettelon, jossa oli eritelty varsinaiset osallistujat, esiintyjät ja järjestäjät. Kyselyni oli suunnattu nimenomaan

kirjastohenkilöstölle ja osallistujalistan mukaan kirjastoautopäiville osallistui 124 henkilöä, jotka työskentelevät kirjastossa tai ovat muutoin työssään läheisesti tekemisissä kirjastojen kanssa. Osallistujien organisaatio oli mainittu luettelossa. Otokseen en siis laskenut mukaan esiintyjiä ja yritysten edustajia. Heidän ryhmistään ei myöskään palautunut yhtään täytettyä kyselylomaketta. Otokseen otin kuitenkin mukaan myös perjantaina ja lauantaina saapuneet osallistujat (kirjastoautopäivät alkoivat torstaina 13.8.2009). Kyselylomakkeita palautettiin Ranuan kirjastoautoon 62 kappaletta ja niiden lisäksi kirjastoautopäivien jälkeen postitse saapui kaksi lomaketta. Yhteensä vastattuja lomakkeita oli 64 kappaletta. Kirjastoautopäivien osallistujamäärästä (N=124) laskettu vastausprosentti on 51,6 %. Jo kirjastoautopäivien aikana ilmeni, että kyselyyn vastaaminen vaati jonkin verran aikaa ja ajatustyötä. Oman arvioni mukaan kyselyn ohjeistuksessa ja tiedottamisessa ei ollut puutteita vaan kaikki olivat saaneet esimerkiksi tiedon siitä, mihin kysely piti palauttaa. Kirjastoautopäivien ohjelma jatkui usein myöhään iltaan, joten aikaa kyselyyn vastaamiseen oli rajoitetusta tai asia vain unohtui. Vastausprosentti olisi varmasti parempi, jos aikaa kyselyyn vastaamiseen olisi varattu virallisen ohjelman puitteissa. Yksi mahdollinen hyvä tilaisuus olisi voinut olla siinä yhteydessä, kun muutoinkin oli asiaa monipalveluista. Vastausprosentti on kuitenkin riittävä ja mielestäni voin sen perusteella saada tutkittavista asioista hyvän kokonaiskuvan. Tätä seikkaa tukee myös vastausten kattava alueellinen jakautuminen. Lisäksi on otettava huomioon se, että ammattiryhmänä kirjastoautoväki on pieni ryhmä. Kirjastoautoissa ja kirjastoauto-osastoilla työskenteleviä henkilöitä oli Suomessa vuoden 2008 lopussa 316 henkilöä. Kirjastoautopäiville osallistui siis lähes 40 % koko Suomen kirjastoautoväestä. Tähän seikkaan suhteutettuna otosta perusjoukosta voidaan pitää riittävänä.

Dokumenttianalyysia varten olen tutustunut vuosina 2006 – 2009 kirjastoauton hankkineiden kuntien niihin päätöksentekopöytäkirjoihin, jotka on saatavissa internetin kautta. Havaitsin kuitenkin, että kaikkien kuntien vanhempia pöytäkirjoja ei ole saatavissa internetin kautta. Havaitsin myös, että pöytäkirjojen informaatio on tutkimukseni kannalta puutteellista. Lisäksi arvioin, että kunnissa on voitu mainita mahdolliset monipalvelut muissakin virallisissa asiakirjoissa, joita ei välttämättä ole Internetin kautta saatavissa. Tämän tutkimuksen kannalta ei olisi järkevää hankkia kaikkien kuntien kaikkia mahdollisia julkisia asiakirjoja, joten päädyin tekemään asiasta lyhyen sähköpostikyselyn kaikille vuosina 2006 – 2009 kirjastoauton hankkineille kunnille sekä niiden lisäksi muutamille hankintaa lähiaikoina suunnitteleville kunnille (N=43). Sähköpostikyselyssäni (ks. liite 2) kysyin seuraavia asioita:

1. Onko kirjastoautossanne tällä hetkellä muita kuin varsinaiseen kirjastotoimintaan liittyviä palveluja tai laitteita?
2. Oliko / onko ollut monipalveluista puhetta silloin, kun suunnittelitte / suunnittelette uuden kirjastoauton hankintaa?
3. Onko monipalveluja mainittu Teillä missään virallisissa pöytäkirjoissa tms.?

Lisäksi pyysin, että vastaajat voivat halutessaan kertoa lisää mahdollisista kirjastoautonsa monipalveluista. Kysymyksiin pyysin vastaamaan lyhyesti. Kaikkien vastaajien vastaukset muunsin kyllä / ei –muotoon. Suurin osa oli vastannut pitemmästikin ja voin käyttää niitä vastauksia muutoin tutkimukseni sanallisena aineistona. Sähköpostikyselyyn vastasi 37 kuntaa, joten vastausprosentti on 86 %. Pidän sähköpostikyselyn tuloksia luotettavina, koska kysely on lähetetty kattavasti kaikille kunnille, jotka ovat hankkineet tai hankkimassa kirjastoautoa vuoden 2006 jälkeen (perusjoukko N=43).

Tutkimukseni yhtenä tavoitteena on saada tietoa monipalvelujen todellisesta käytöstä. Varsinaisia kirjastoauto-monipalveluautoja on vähän. Muutamissa kirjastoautoissa tarjotaan kirjastopalvelujen ohella myös muita kuin varsinaiseen kirjastotyöhön kuuluvia palveluja. Varsinaisia kirjastoauto-monipalveluautoja voidaan nähdäkseni Suomessa katsoa olevan kaksi, Kemijärvellä ja Leppävirralla. Niiden käyttötilastot antavat hyvän kuvan monipalvelujen todellisesta käytöstä. Pyysin syyskuussa 2009 molempien kuntien kirjastoilta tilastoja heidän monipalveluistaan. Leppävirralla uusi kirjastoauto on aloittanut toimintansa joulukuussa 2008 ja samalla on käynnistynyt heidän LEMON –hankkeensa. Leppävirran käyttötilastot sain ajalta joulukuu 2008 – syyskuu 2009. Kemijärven monipalveluauto on liikennöinyt jo useita vuosia, joten heiltä sain tilastot vuodesta 2005 alkaen.

#### **4.4 Aineistojen analysointi**

Tutkimusmenetelmiäni olen jo kuvannut alaluvussa 4.2, joten tässä alaluvussa kerron lyhyesti varsinaisesta aineiston analysoinnista. Lomakekyselyaineiston käsittelyssä käytin SPSS-ohjelmaa. Kyselylomakkeen vastaukset koodasin joko numeeriseen muotoon tai merkkijonoksi (a, b, c...), jotta aineiston käsittely kvantitatiivisin menetelmin oli mahdollista. Kyselylomakkeessa vastaajien taustaa kartoittavat ja monipalveluja koskevat kysymykset



olivat pääosin suljettuja kysymyksiä, joihin vastaajat ympyröivät omasta mielestään oikean vaihtoehdon. Osa kysymyksistä oli myös sekamuotoisia, jolloin oikean vaihtoehdon puuttuessa vastaaja kirjoitti itse oman vaihtoehdon. Varsinaisia avoimia kysymyksiä oli vain yksi. Mieli-pidevääntämässä käytin 5-portaista Likertin asteikkoa, jossa ääripäät olivat: ”Täysin samaa mieltä” ja ”Täysin eri mieltä”. Asteikossa viides vaihtoehto oli ”En osaa sanoa” ja se oli sijoitettu asteikon viimeiseksi vaihtoehdoksi. Päämääränäni aineiston analysoinnissa oli se, että saatoin tehdä analyysin perusteella päätelmiä tutkittavista asioista. Kyselyn vastausten perusteella pyrin ymmärtämään vastaajien mielipiteitä vastausten tilastolliseen analyysiin tukeutumalla. Ymmärtämisen perustana on aina se, miten kohde ymmärretään eli esiymmärrys (Tuomi ja Sarajärvi 2002, 35). Laadullinen ulottuvuus tutkimukseeni tulee juuri hermeneuttisen ymmärtämisen kautta ja ymmärtäminen on myös asioiden tulkintaa. Koska kyselyaineistot ovat pieniä tilastollista käsittelyä varten, tulkitsen saamiani tuloksia hermeneuttisen esiymmärryksen pohjalta.

Dokumenttien analysoiminen tässä tutkimuksessa oli lähinnä sitä, että etsin pöytäkirja-aineistoista viittauksia monipalveluihin tai niihin viittaaviin laitehankintoihin ja pyrin sitä kautta saamaan käsityksen siitä, miten kunnat ovat monipalveluihin suhtautuneet. Sähköpostikysely helpotti tutkimustyötä huomattavasti, koska minun ei tarvinnut etsiä aineistoa sellaisista kunnista, joiden pöytäkirjoissa ei monipalveluja mainita. Luotan tässä asiassa sähköpostikyselyni vastaajiin ja heidän ilmoitukseensa monipalvelujen esiintymisestä virallisissa dokumenteissa. Sähköpostikyselyn vastaukset käsittelin myös SPSS-ohjelmalla. Sähköpostikyselyn vastaukset oli mahdollista tulkita kyllä / ei -vastauksiksi, jolloin vastausten käsittely SPSS-ohjelmalla oli mahdollista ja vastaukset olivat vertailukelpoisia. Sähköpostikyselyn aineisto on pieni tilastollista analyysiä varten, joten tulosten yleistettävyyteen on suhtauduttava varauksin.

Erillisenä osiona analysoin Kemijärven ja Leppävirran monipalveluautojen käyttötilastoja. Tein yksinkertaisen havaintomatriisin (ks. Nummenmaa 2004, 41-42), jossa esitän eri monipalveluja ja käyttötilastoja kunnittain eri vuosilta (ks. s. 32). Leppävirralta oli saatavissa vain vuoden 2009 tilasto. Leppävirran tilastot esitän monipalveluhankkeen alusta alkaen eli joulukuusta 2008 syyskuun 2009 loppuun saakka. Kemijärven tilastot ovat täysiltä vuosilta, mutta vuosi 2009 vain syyskuun loppuun saakka. Vertailukuntien erilaisen tilastointitavan vuoksi esitän eriteltyinä vain molemmille monipalveluautoille yhteisten palvelujen tilastot. Mikäli jokin palvelu esiintyy vain toisen monipalveluauton tilastoissa, olen tulkinnut sen

muiksi palveluiksi. Taulukoimalla pyrin analysoimaan palvelujen käyttöastetta ja havainnollistamaan monipalvelujen käyttömääriä suhteessa monipalveluauton kävijämäärään. Taulukossa 2 (s. 33) on esitetty monipalvelujen käyttökerrat vuositasolla. Vertailuaineistona käytän kirjastoauton vuosittaisia kävijämääriä, jolloin saan selville, kuinka monta prosenttia kävijöistä on käyttänyt myös muita kuin kirjaston perinteisiä palveluja. Kemijärven monipalveluauton kävijämäärät ovat heidän itse ilmoittamiaan ja Leppävirran kävijämäärä on otannalla laskettu kävijämäärä, jonka Pekka Suhonen ilmoitti sähköpostiviestissään 23.11.2009.

## 5 TULOKSET

Tässä luvussa tarkastelen tuloksia analyysin perusteella ja tutkimusongelmien mukaan jaoteltuna. Aluksi kerron yleistä tietoa kyselytutkimuksen taustatietojen pohjalta. Tietojen merkitys on siinä, että ne taustoittavat tutkimusaihetta ja osoittavat tulosten luotettavuutta. Tämän tutkimuksen mukainen monipalveluauto toimii kunnan organisaatiossa kirjaston alaisuudessa. Tämän vuoksi tuloksiin on otettava mukaan monipalvelujen tarkastelu suhteessa kirjastopalveluihin (alaluku 5.1). Alaluvussa 5.2 kerron monipalveluautoista maaseudun palveluna. Kolmannessa alaluvussa käsittelen monipalveluautoja ja monipalveluja useammalla tasolla. Ensiksi tarkastelen monipalveluja kyselyn vastausten perusteella. Sen jälkeen teen katsauksen tilastojen perusteella kahden monipalveluauton todelliseen käyttöasteeseen. Tähän alalukuun sisältyy myös sähköpostikyselyni tulosten analysointi. Alaluvussa 5.4 tarkastelen monipalveluauton varustusta. Viimeinen osa tulosluvusta keskittyy monipalveluauton hankinnan ja rahoituksen tarkasteluun kyselytutkimuksen tulosten perusteella.

Kirjastoautopäivien osallistujia oli yhteensä 124 ja vastausprosentti oli 51,6 %. Kyselyyn vastasi yhteensä 64 henkilöä. Osallistujista naisia oli 45 ja miehiä 79. Vastanneista naisia oli 30 (46,9 %) ja miehiä 34 (53,1 %). Suhteellisesti naiset vastasivat kyselyyn aktiivisemmin kuin miehet. Alueellisesti vastaajat jakautuivat lähes koko Suomen alueelle, vain Hämeestä ja Keski-Pohjanmaalta ei tullut yhtään vastausta. Vastaajien jakauma on esitetty maakunnittain taulukossa 3. Kirjastoautopäivien kaikkien osallistujien todellista jakaumaa maakunnittain ei ole selvitetty.

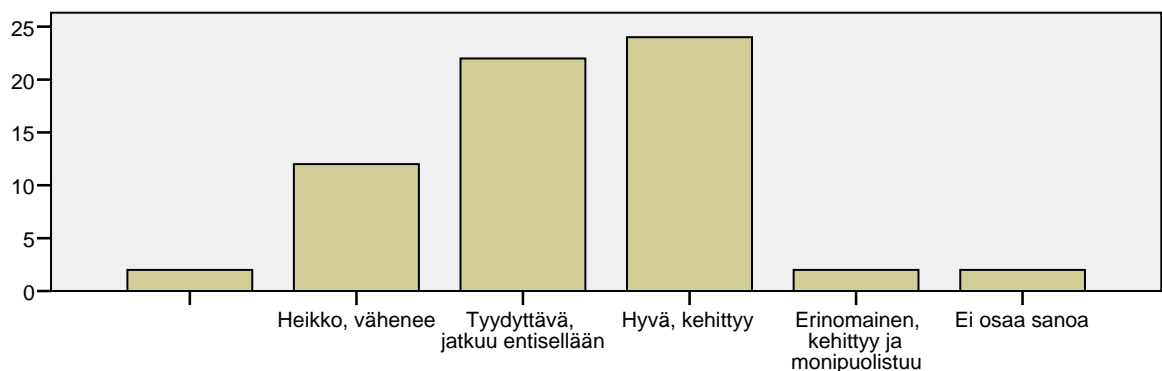
Taulukko 3. Vastaajat maakunnittain

Maakunta	Vastausten lukumäärä	%	Havainto %	Kertymä %
Uusimaa	7	10,9	10,9	10,9
Itä-Uusimaa	3	4,7	4,7	15,6
Varsinais-Suomi	6	9,4	9,4	25,0
Satakunta	3	4,7	4,7	29,7
Pirkanmaa	9	14,1	14,1	43,8
Päijät-Häme	2	3,1	3,1	46,9
Kymenlaakso	3	4,7	4,7	51,6
Etelä-Karjala	3	4,7	4,7	56,3
Etelä-Savo	1	1,6	1,6	57,8
Pohjois-Savo	2	3,1	3,1	60,9
Pohjois-Karjala	5	7,8	7,8	68,8
Keski-Suomi	4	6,3	6,3	75,0
Etelä-Pohjanmaa	3	4,7	4,7	79,7
Pohjanmaa (rannikko)	1	1,6	1,6	81,3
Pohjois-Pohjanmaa	4	6,3	6,3	87,5
Kainuu	1	1,6	1,6	89,1
Lappi	7	10,9	10,9	100,0
Yhteensä	64	100,0	100,0	

Taulukon 3 osoittama vastaajien alueellinen jakauma tukee tulosten analyysiä, koska vastaajia oli lähes kaikista maakunnista. Tulokset ovat jokseenkin luotettavia, koska hieman yli puolet kirjastoautopäivien osallistujista vastasi kyselyyn.

Kysely oli suunnattu nimenomaan kirjastoautoissa työskenteleville tai muutoin kirjastoauto toimintaa tunteville henkilöille. Siltä osin kysely kohdistui juuri oikealle vastaajajoukko. Vastaajista 89,1 % (N=57) työskenteli joko kokonaan tai osittain kirjastoautossa. Vain yksi vastaaja ilmoitti työskentelevänsä muualla. Todellisuudessa hänkin oli entinen kirjastoautoalan ammattilainen, nykyinen eläkeläinen. Virka-asemaltaan vastaajista oli kirjastoautonkuljettajia tai kuljettaja-virkailijoita 50,1 % (N=32), virkailijoita oli 18,8 % (N=12) ja kirjastonhoitajia tai informaatikkoja 14,1 % (N=9). Kirjastotoimenjohtajia tai kirjastonjohtajia vastaajista oli 7,8 % (N=5). Muilla virkanimikkeillä työskenteleviä oli 9,4 % (N=6). Kirjastoauto toiminnan tuntemus oli todella hyvää, kuten kohdennetun otoksen perusteella voi arvioidakin. Vastaajista peräti 93,8 % (N=60) ilmoitti tuntevansa kirjastoauto toiminnan hyvin tai erittäin hyvin. Kohtalaisen hyvin mielestään tunsivat kaikki loput vastaajat (N=4).

Kirjastoautotoiminnan tasoa vastaajat pitivät yleisesti hyvänä, mutta tulevaisuuden suhteen ei oltu kovin positiivisia. Kirjastoautotoiminnan tason näki erinomaisena 28,1 % vastaajista (N=18) ja hyvänä 54,7 % (N=35). Tyydyttävänä tasoa piti 12,5 % (N=8). Pari vastaajaa ei osannut sanoa asiasta mitään. Sitä vastoin kirjastoautotoiminnan tulevaisuutta ei nähty kovin positiivisena. Vastaajista 53,2 % (N=34) piti tulevaisuutta heikkona tai tyydyttävänä, 37,5 % (N=24) hyvänä ja vain kaksi vastaajaa näki tulevaisuuden erinomaisena. Kaiken kaikkiaan siis vain 40,6 % (N=26) vastaajista oli sitä mieltä, että kirjastoautotoiminta kehittyy tulevaisuudessa. Kuvio 3 havainnollistaa vastaajien käsityksiä kirjastoautotoiminnan tulevaisuudesta.



Kuvio 3. Kirjastoautotoiminnan tulevaisuus

Vastaajien näkemys kirjastoautotoiminnan tulevaisuudesta on suhteellisen pessimistinen verrattuna käsityksiin kirjastoautotoiminnan nykyisestä tasosta. Tällainen tulos osoittaa, että jotain pitäisi tehdä, jotta kirjastoautotoiminta jatkuisi vielä tulevaisuudessakin.

## 5.1 Monipalvelut kirjaston tehtäväkentässä

Kun puhutaan kirjastoauto-monipalveluautosta, niin voidaan olettaa, että kirjastopalvelut ovat tärkeimmällä sijalla palvelutarjonnassa, joten jätän kirjastopalvelujen tärkeyden monipalveluauton palveluna vähemmälle tarkastelulle tässä tutkimuksessa. Totean vain, että lomakekyselyyn vastanneista lähes 90 % (N=57) piti kirjastoautopalveluja tärkeinä. Lehtonen (2006, 88) kartoitti myös sitä tutkimuksessaan ja hänen tuloksissaan 85 % informanteista piti nykyisenkaltaisia kirjastoautopalveluja monipalveluauton tärkeimpänä palveluna. Tarkastelen

tuloksia enemmän monipalveluauton muiden mahdollisten palvelujen näkökulmasta ja miten ne suhteutuvat varsinaisiin kirjastopalveluihin.

Kirjastoauton perustehtäviä ovat lainaustoiminta ja tietopalvelu. Niiden lisäksi kirjastoautossa voidaan tarjota monenlaista muutakin toimintaa tai palvelua. Useat toiminnot, esimerkiksi satutunnit, ovat kiinteästi kirjastotyöhön kuuluvia. Kun tässä tutkimuksessa puhun monipalveluista, niin tarkoitan palveluja, jotka eivät ole perinteisesti kirjastotyöhön kuuluvia. Tällä tutkimuksella halusin selvittää, miten kirjastoauton henkilökunta kokee nuo varsinaiseen kirjastotyöhön kuulumattomat palvelut omassa työssään. Kyselytutkimuksessani esitin väittämiä, joiden avulla kartoitin vastaajien mielipiteitä asioista.

Monipalveluja voidaan tarkastella myös monipalveluauton työntekijän näkökulmasta. Monipalvelujen vaatima aika virkailijan työajasta vaihtelee huomattavasti. Kirjastopalvelut vievät työajasta valtaosan ja päivittäinen ajankäyttö on hyvin vaihtelevaa. Joinakin päivinä monipalveluja käytetään hyvin vähän ja joinakin päivinä enemmän. Pentti Lampelan (2010) mukaan Kemijärvellä virkailijan työajasta keskimäärin päivittäin noin 2,5 – 3 tuntia kuluu jollakin tavalla monipalvelujen piirissä. Leppävirralla aika on huomattavasti vähäisempi, kuten jo käyttötilastojenkin perusteella voidaan päätellä. Pekka Sikasen (2010) mukaan päivittäin käytetään monipalveluihin keskimäärin alle ½ tuntia. Joinakin päivinä ei välttämättä monipalveluja käytetä ollenkaan. Esimerkiksi verenpaineen mittaukseen Sikasen mukaan kuluu aikaa noin viisi minuuttia. Erityisesti Kemijärvellä asiakkaat käyttävät monipalveluja myös omatoimisesti esimerkiksi nettiasiointiin, jolloin virkailijan työaikaa ei tarvitse käyttää.

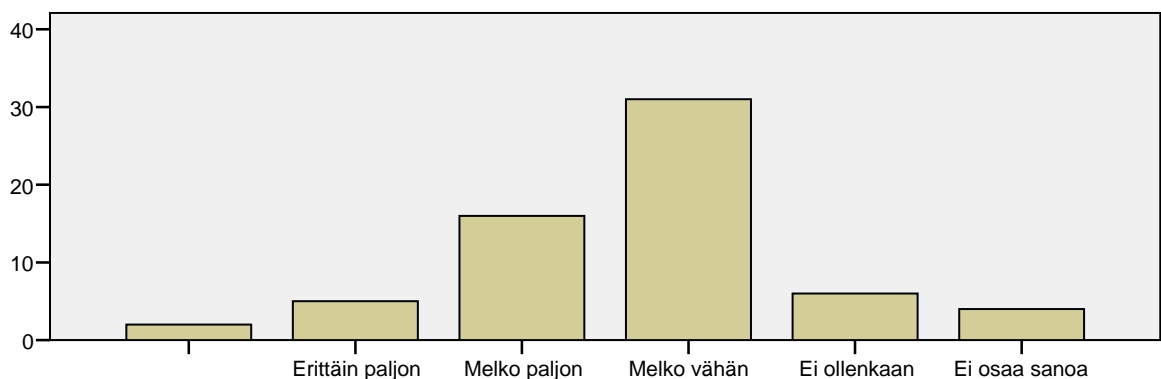
### Monipalvelujen suhde kirjastoon

Lomakekyselyn vastausten perusteella kirjastoautoväen suhtautuminen monipalveluihin on jonkin verran ristiriitainen ja varautunut. Yleisesti vastaajat kokevat monipalvelujen haittaavan muuta kirjastotoimintaa, mutta toisaalta suurin osa vastaajista oli silti valmis hyväksymään monipalvelut kirjastojen tehtäväkenttään.

Kyselyn mielipideväittämissä f, h ja i (kysymys 17) kartoitin vastaajien mielipiteitä monipalvelujen sopivuudesta kirjastojen tehtäväkenttään. Hieman yli puolet vastaajista ei kokenut monipalvelujen haittaavan varsinaista kirjastotoimintaa. Täysin sitä mieltä oli 15 % (N=9) vastaajista ja jokseenkin sitä mieltä 36,7 % (N=22), eli yhteensä 51,7 % vastanneista.

Monipalvelut koki jonkinlaiseksi haitaksi 43,3 % (N=26) vastaajista. Monipalveluja ei tämän tuloksen perusteella voida kritiikittä lisätä kirjastopalvelujen rinnalle, koska lähes puolet vastaajista on sitä mieltä, että ne haittaavat kirjaston perinteistä toimintaa.

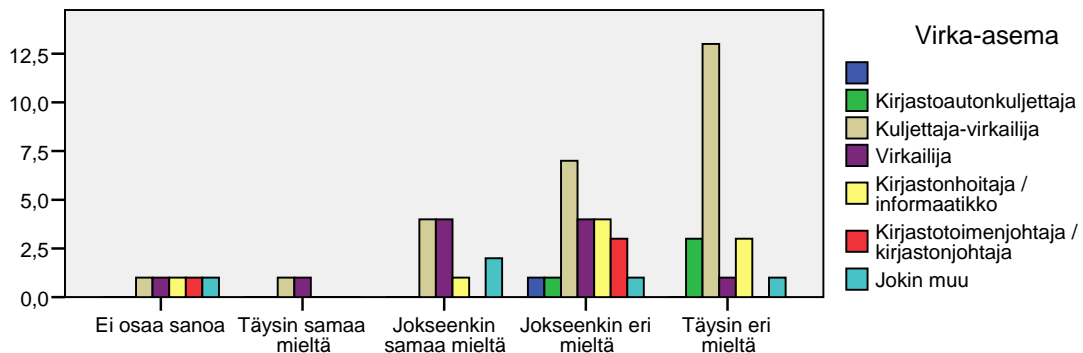
Samaa asiaa hieman toisin sanoin kysyin lomakekyselyn kysymyksessä 11, jossa kysyin haittaavatko monipalvelut kirjastoauton perinteistä toimintaa. Tulos on samansuuntainen. Monipalvelut koetaan jonkin verran haitaksi sekä varsinaiselle kirjastotoiminnalle että perinteiselle kirjastoautotoiminnalle. Vaikka yli puolet vastaajista (57,8 %, N=37) oli sitä mieltä, että monipalvelut haittaavat vähän tai eivät ollenkaan kirjastoauton perinteistä toimintaa, niin kuitenkin 32,8 % (N=21) piti monipalveluja haittana.



Kuvio 4. Monipalvelut haittaavat kirjastoautotoimintaa

Merkittävänä tuloksena voidaan pitää sitä, että lähes kolmannes vastaajista pitää monipalveluja jonkinlaisena haittana kirjastoautotoiminnalle.

Yleisesti kirjastojen tehtäväkuvaan monipalvelut kuitenkin sopivat tämän tutkimuksen vastaajien mielestä. Jopa 70 % (N=42) vastanneista hyväksyi monipalvelut kirjastoihin. Vastanneista 23,3 % (N=14) sitä vastoin pitäytyisi mieluummin kirjaston perustehtävässä ja jättäisi muut palvelut jonkin muun tahon hoidettaviksi. Toisaalta lähes puolet vastaajista piti erillistä monipalveluautoa parempana ratkaisuna kuin yhdistettyä kirjastoauto-monipalveluautoa (ks. luku 5.3, s. 62-63). Monipalvelut siis hyväksytään kirjastojen tehtäväkuvaan, mutta ei varauksetta. Mieli pidettäväksi esitin, että monipalvelut eivät sovi kirjaston tehtäväkenttään. Kuviossa 5 esitän vastaajien mielipiteiden jakautumisen virka-aseman mukaan.



Kuvio 5. Monipalvelut eivät sovi kirjaston tehtäväkenttään.

Kuviosta 5 voidaan päätellä, että suurin osa lomakekyselyyn vastanneista oli sitä mieltä, että monipalvelut sopivat joko täysin tai varauksella kirjastojen tehtäväkenttään. Huomioitavaa on, että monipalvelut koskettavat lähimmin kirjastoautoissa työskenteleviä ihmisiä. Kirjastoautonkuljettajista kaikki ovat tuloksen mukaan valmiit hyväksymään monipalvelut kirjastoihin ja kuljettaja-virkailijoistakin lähes 80 %.

Tutkimuksen mukaan kirjastoauton työntekijän toimenkuva vaatisi jonkin verran päivittämistä, jos monipalvelut liitetään osaksi kirjastoauton työntekijän toimenkuvaa. Vain viidennes (20 %) vastanneista oli valmis hyväksymään monipalvelut sellaisenaan, ilman että toimenkuvia tarvitsee muuttaa. 33,3 % (N=20) hyväksyi myös, mutta varauksin. Vastanneista 35 % (N=21) oli jokseenkin tai täysin sitä mieltä, että monipalvelut eivät sovi kirjastoauton työntekijän toimenkuvaan. Lähes puolet vastaajista (46,9 %, N=30) piti monipalvelujen soveltuvuutta kirjastoauton työntekijän toimenkuvaan joko melko tai erittäin huonona. Hieman harvempi vastaajista hyväksyisi monipalvelut toimenkuviin. Erittäin hyvin ne sopivat vastaajista 7,8 %:n (N=5) mielestä ja melko hyvin 32,8 %:n (N=21) mielestä. Mikäli monipalveluja kuitenkin kirjastoautoon suunnitellaan, niin vastaajat kaipasivat useimmin lisää koulutusta. Myös palkkausta pitäisi kohentaa ja lisääntyneiden palvelujen pitäisi vastaajien mielestä näkyä myös mainintoina toimenkuvissa.

## 5.2 Monipalveluauto maaseudun palveluna

Lomakekyselyssä oli mahdollisuus myös aiheen vapaampaan kommentointiin (kysymys nro 18). Näitä avovastauksia oli kymmenen ja lisäksi sama määrä vastaajista oli lisännyt kommenttejaan ja mielipiteitään muihin lomakkeen kysymyksiin. Tutkimukseni mukaan monipalveluautot mielletään enemmän maaseutua kuin kaupunkeja palveleviksi monipalveluyksiköiksi. Lomakekyselyssäni useat vastaajat viittasivat siihen. Koska asia nousee niin vahvasti esille, niin tämän tutkimuksen tuloksissa sitä on syytä tarkastella erikseen. Myös osa kyselyn väittämistä liittyy tähän asiaan. Monipalveluista puhuttaessa yleisesti vastaajat mainitsivat resurssien riittämättömyyden. Henkilökuntaa on vähän, pysäkkiajat lyhyet ja asiakkaita on paljon. Kaupunkien kirjastoautoissa jo pelkästään kirjastopalvelut työllistävät niin paljon, että aikaa muuhun ei ole. Lyhyenä yhteenvedona asia voidaan ilmaista erään kyselyn vastaajan sanoin: ”*Monipalvelut sopivat maaseudulle, mutta ei kaupunkiin*”. Useampi vastaaja näki kuitenkin monipalvelut tärkeiksi maaseudulle erityisesti siinä tilanteessa kun kirjastoauton asiakasmäärät vähenevät ja kirjastoauto toiminta on uhattuna. Monipalvelut tuovat vastaajien mielestä maaseudun kirjastoauto toiminnalle lisäarvoa ja osaltaan turvaavat myös kirjastopalvelujen säilymisen. Eräs vastaaja kirjoittaa: ”*Jos monipalveluautona oleminen auttaa säilyttämään kirjastoauton, niin sitten se on hyvä asia*”. Vastaajien sanallisissa palautteissa ei juurikaan asetettu monipalveluja sinänsä kyseenalaisiksi, mutta useat vastaajat epäilivät monipalvelujen toimivuutta, kuten eräs vastaaja kirjoittaa: ”*Homma on ainakin meille kuten kommunismi, teoriassa hieno, muttei pelaa käytännössä*”.

Mielipideväittämässä c, d, j ja k (ks. liite 1, s. 96) kartoitin vastaajien mielipiteitä monipalveluauton soveltuvuudesta maaseudun ja haja-asutusalueen yhdeksi palvelumuodoksi. Kaksi ensin mainittua väittämää liittyvät kirjastopalveluihin ja kaksi viimeksi mainittua monipalveluauton asemaan yleensä maaseudun palveluna. Yleisesti kirjastoautopalveluja vastaajat pitivät erittäin tärkeänä palvelumuotona haja-asutusalueilla. 93,4 % (N=57) vastanneista ei kyseenalaistanut kirjastoautopalveluja ollenkaan. Vain kolme vastanneista ei nähnyt kirjastoautopalveluja kovinkaan tärkeinä haja-asutusalueilla. Esitin kyselyssäni myös väittämän, että pelkät kirjastopalvelut riittävät maaseudun kirjastoautoissa. Vastaajat ovat kuitenkin tutkimuksen mukaan sitä mieltä, että pelkät kirjastopalvelut eivät yksistään täysin riitä, vaan maaseudun kirjastoautoihin kaivataan jotain lisää kirjastopalvelujen ohelle.



Mielipiteensä ilmaisseista vastaajista 68,4 % (N=41) olivat jokseenkin tai täysin sitä mieltä. Vain pelkät kirjastopalvelut hyväksyi maaseudun kirjastoautoon ainoastaan 8,3 % (N=5) vastaajista.

Tässä tutkimuksessa esitin väittämän, että monipalveluauto voi osaltaan turvata maaseudun asuttuna pysymisen. Vastanneista (N=60) 28,3 % (N=17) oli täysin samaa mieltä ja 45 % (N=27) oli jokseenkin samaa mieltä. Vain 15 % (N=9) vastaajista oli jokseenkin tai täysin eri mieltä. Tämän tutkimuksen mukaan yleinen käsitys on, että monipalveluautot voivat turvata maaseudun palveluita ainakin joltakin osin. Myös valtion viranomaiset ovat huomioineet asian ja pitävät kirjastoautoja yhtenä mahdollisuutena palvelujen järjestämiseksi. Esimerkiksi Etelä-Suomen lääninhallituksen sivistystoimentarkastaja Kristiina Kontiainen kertoi Haminan kirjastoautopäivillä, että samalla kun valtio on vetämässä palveluja pois kunnista, niin on keskusteltu muun muassa yhteispalvelupisteiden mahdollisuudesta kirjastoautoissa. Maaseudun rakennemuutos ja yhteiskunnan yleisen palvelurakenteen muuttuminen ovat vaikuttaneet voimakkaasti erityisesti syrjäisemmän maaseudun palveluihin. Monelta alueelta kiinteät palvelut ovat loppuneet kokonaan. Säilyneet palvelut ovat pyörillä tai siirtyneet keskustaajamiin. Useat tahot ovat nähneet monipalveluauton yhdeksi mahdollisuudeksi maaseudun asuttuna pitämiseksi. Maa- ja metsätalousministeriön Maaseutupolitiikan työryhmästä professori Eero Uusitalo mainitsee asiasta: ” *Yksi ratkaisu palveluiden järjestämiseen haja-asutusseuduilla voisivat olla vanhat tutut kirjasto- ja kauppa-autot. Ne eivät voisi kuitenkaan enää entiseen tapaan olla yhden asian palveluyksiköitä, vaan mukana voisi olla informaatiota monista palveluista*” (Litmanen-Peitsala 2009). Haminan kirjastoautopäivillä elokuussa 2009 Antero Kyöstiö totesi puheessaan: ” *Yhteiskunta haluaa, että myös kuntien syrjäseudut pysyisivät asuttuina ja yksi keino tähän on viedä palveluja sinne autojen avulla*”.

Monipalveluauton palvelujen yksistään ei tämän tutkimuksen mukaan kuitenkaan nähdä riittävän tyydyttämään maaseudun palvelutarpeita. Ainoastaan yksi vastaaja oli sitä mieltä, että monipalveluauto riittää. Jokseenkin samaa mieltä oli 6,7 % (N=4) vastaajista. Vastaajista 75 % (N=48) haluaisi maaseudulle muutakin palvelua kuin pelkän monipalveluauton. 17,2 % (N=11) vastaajista ei osannut sanoa mitään tai jätti kokonaan vastaamatta.

### 5.3 Monipalvelut kirjastoautossa

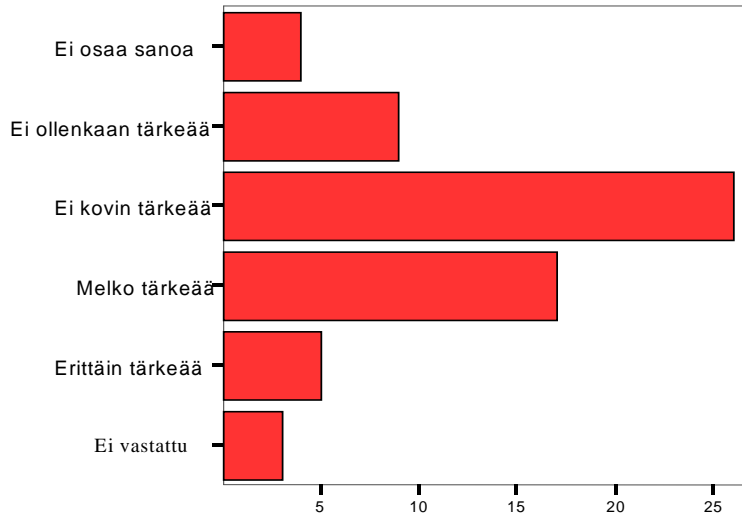
Kirjastoautopäivillä tekemäni kyselyn monipalveluja koskevassa osuudessa kartoitin vastaajien mielipiteitä monipalveluista kirjastoautoissa. Kirjastoautoon sopivia palveluja koskevan kysymyksen tuloksen olen saanut laskemalla SPSS-ohjelmalla kunkin palvelun ilmenemisen vastauksissa. Mitä enemmän palvelu sai merkintöjä, sitä korkeampi asian status on. Muuttujat olivat arvoltaan välillä 0 – 1. Mitä lähempänä muuttuja on arvoa 1, sitä korkeampi arvo palvelulle annetaan. Arvon olen merkinnyt kunkin palvelun jälkeen. Tulokset on esitetty statusarvon mukaisessa tärkeysjärjestyksessä:

1. Kirjaston kotipalvelut (esim. kirjakassit) 0,90
2. Postin palveluja (esim. postimerkkien myynti) 0,66
3. Tavarankuljetuspalveluja (esim. kauppatavaroita) 0,42
4. Terveyspalveluja (esim. verenpaineen mittaus) 0,36
5. Pankin palveluja (internet-päätteen kautta) 0,36
6. Kunnan kotipalveluja (esim. ruokapakettien kuljetus) 0,34
7. KELA:n palveluja (esim. lomakkeiden täyttäminen) 0,25
8. Apteekkipalveluja (esim. lääkkeitä myytävänä) 0,20
9. ALKO:n palveluja (esim. kuljetuspalvelu) 0,14
10. Muita palveluja 0,10
11. Veikkauksen palveluja 0,08
12. Henkilökuljetuspalveluja 0,07

Lehtosen (2007) tuloksiin verrattuna postin, pankin ja kaupan tavarankuljetuspalvelut ovat edelleen tärkeitä vastaajien mielestä, mutta Lehtosen tutkimuksessa tärkeiksi nousseiden apteekin ja veikkauksen palveluita ei enää tämän tutkimuksen mukaan pidetä niin tärkeinä. Sitä vastoin terveyspalvelut nähdään nyt tärkeämpinä kuin Lehtosen tutkimuksessa. Muissa palveluissa esitettiin muun muassa elektroniikkajätteen ja muiden ongelmajätteiden (esim. vanhentuneet lääkkeet) keräyspistettä kirjastoautoon, mikäli autossa on sopivia kuljetustiloja.

Monipalveluja ei kuitenkaan nähdä kovin tärkeäksi asiaksi kirjastoauton toiminnassa. Vastaajista 54,7 % (N=35) ei nähnyt monipalvelujen sisällyttämistä kirjastoauton palvelu-

valikoimaan kovinkaan tärkeänä. Vain 34,4 % vastaajista näki asian melko tai erittäin tärkeänä. Kuvio 6 havainnollistaa vastaajien mielipiteitä.



Kuvio 6. Monipalvelujen tärkeys kirjastoautossa.

Myös monipalvelujen käyttöä vastaajat pitivät melko vähäisenä, vastaajista sitä mieltä oli 53,1 % (N=34). Melko paljon monipalveluja kirjastoautossa käytettäisiin 25 %:n (N=16) mielestä. Tähän kysymykseen ei mielipidettään osannut sanoa tai jätti vastaamatta 21,9 % (N=14) vastaajista. Tämä kyselyn tulos tukee Kemijärven ja Leppävirran käyttötilastojen perusteella saatua tulosta, joka osoitti monipalvelujen käytön vähäisyyttä.

Monipalvelujen käytössä tilastot havainnollistavat palvelujen todellista käyttömäärää. Tässä tutkielmassa olen esitellyt kaksi monipalveluautohanketta, joista Kemijärven Kulkuri on vanha hanke, mutta edelleen toimiva. Leppävirran monipalveluauto on liikennöinyt nyt noin vuoden. Kemijärveltä on saatavissa tilastotietoa vuodesta 2000 alkaen, mutta otin tähän tutkimukseen vertailuajaksi vuodet 2005 – 2009, koska se on nähdäkseni riittävä aika tilastojen kehittymisen havainnollistamiseen. Lisäksi Kemijärvellä oli aiemmin käytössä hieman erilainen tilastointitapa, joka olisi vaikeuttanut vertailua Leppävirran tilastojen kanssa. Leppävirran monipalveluauton tilastoja on saatavissa joulukuusta 2008 alkaen. Taulukossa 4 olen esittänyt molempien monipalveluautojen vuositilastot. Tilastoissa on huomioitu vain monipalvelut, joista esitetyt luvut ovat käyttökertoja vuosittain. Monipalvelujen

yhteenlaskettua käyttäjämäärää verrataan koko vuoden kävijämäärään, jolloin saadaan prosenttiluku, joka kertoo, kuinka moni kävijä on vuoden aikana käyttänyt jotain monipalvelua.

Taulukko 4. Kemijärven ja Leppävirran monipalveluautojen tilastotietoja.

Kunta	Vuosi	Asiakkaat yht. lkm / v	Monipalv. asiakkaat	Kävijöistä %	Monipalvelujen eritelty käyttömäärä vuodessa			
					Internet- asiointi lkm	Verenp. mittaus lkm	Postin palv. lkm	Muita palv. lkm
Kemijärvi	2005	4088	377	9,22	181	170	26	0
	2006	4567	622	13,62	385	197	28	12
	2007	3572	292	8,17	128	119	41	4
	2008	3607	245	6,79	89	124	18	14
	*2009	3292	149	4,53	61	71	15	2
Leppävirta	**2009	16124	128	0,79	10	53	50	15

\* Kemijärvi ajalta 1/2009 - 9/2009

\*\* Leppävirran tilasto on ajalta 12/2008 - 9/2009

Taulukon 4 perusteella voidaan päätellä, että monipalvelujen käyttö suhteessa monipalveluauton kävijämäärään on Kemijärvellä vähentynyt. Kirjastopalvelut ovat edelleen pääasiallinen palvelumuoto. Vaikka vuosittainkin kävijämäärä on vähentynyt, niin myös monipalvelujen käyttäjämäärä on vähentynyt suhteellisesti enemmän. Kemijärvellä hankkeen alkuvuosina monipalvelujen käyttömäärät olivat huomattavasti korkeampia, esimerkiksi vuonna 2002 erilaisia monipalveluja käytettiin 1317 kertaa. Lukuun on laskettu myös teemapäivien kävijämäärät. (Haja-asutusalueen... 2004.) Toiminnan vakiintuminen ei ole lisännyt monipalvelujen käyttöä Kemijärvellä. Tilastoista voidaan siis päätellä, että monipalvelujen käyttö on koko ajan jonkin verran vähentynyt. Leppävirralla monipalvelujen käyttömäärät ovat Kemijärveen verrattuna hyvin vaatimattomat, mutta kirjastopalvelujen käyttö huomattavasti aktiivisempaa. Asukkaita Leppävirralla oli vuoden 2008 lopussa 10885 ja Kemijärvellä 8882. Kirjastoaineiston lainamäärissä kuntien välillä on huomattava ero. Kemijärvellä lainat kirjastoautosta vuonna 2008 olivat 14410 lainaa ja Leppävirralla 46221 lainaa. (Suomen yleisten kirjastojen tilastot 2009.) Selittävä tekijänä monipalvelujen käyttömäärien vähenemiselle ei yksistään ole kävijöiden yleinen väheneminen, koska suhteessa monipalvelujen käyttäjämäärä on vähentynyt enemmän. Leppävirralla monipalvelujen käyttömäärät ovat erityisen vähäiset suhteessa kirjastoauto-monipalveluauton

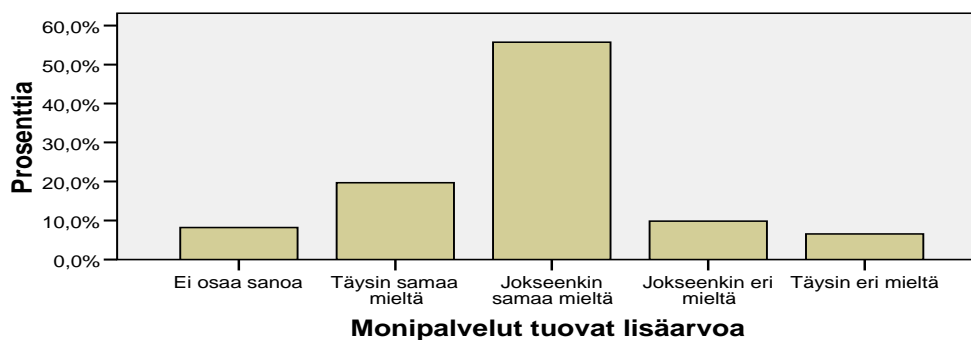
kirjastonomaiseen käyttöön, koska vain alle yksi prosentti kävijöistä käytti jotain monipalvelua.

Yksi tämän tutkimuksen tärkeistä asioista on kysymys monipalvelujen tarpeellisuudesta nimenomaan kirjastoautojen palveluina sekä monipalvelujen mahdollisesti tuoma turva tai lisäarvo kirjastoautotoiminnalle. Tässä tutkimuksessa kysyin asioita kirjastoalan ammattilaisilta. Asiakasnäkökulmaa tällä tutkimuksella ei kartoiteta. Uskon kuitenkin, että vastaajat ovat tarkastelleet asioita omaa työympäristöään laajemmassa kontekstissa ja suhteellisen objektiivisesti. Olettamustani tukee useiden vastaajien sanalliset palautteet, joissa he ilmaisevat ymmärtämyksensä myös omaa mielipidettään vastaisille mielipiteille.

### Monipalvelujen vaikutus kirjastoautotoimintaan

Mielipideväittämien a, b, e, g ja l (ks. liite 1) avulla selvitin myös vastaajien mielipiteitä monipalvelujen mahdollisista vaikutuksista kirjastoautotoimintaan. Tulokset osoittavat, että monipalvelut voivat osaltaan turvata kirjastoautotoiminnan (väittämä a). Useat vastaajat mainitsivat, että heidän omissa kirjastoautoissaan eivät aika ja resurssit riitä muihin kuin kirjastopalveluihin. Samalla he huomauttivat, että maaseudulla monipalvelut voisivat olla hyvä asia. ”*Pienissä maalaiskunnissa varmasti ihan OK asia, jos sillä turvataan k-autojen jatkuvuus*”. Useita muitakin samansuuntaisia mielipiteitä oli kyselyaineiston avovastauksissa. Vastaajista 56,3 % (N=36) oli täysin tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että monipalveluilla voidaan turvata kirjastoautotoiminta. Vajaa kolmannes oli asiasta jokseenkin tai täysin eri mieltä. Loput eivät osanneet sanoa tai eivät vastanneet mitään.

Monipalvelut ovat kirjastoautotoiminnan kannalta lisäpalveluja, joita tarjotaan muun toiminnan ohella tai lisäksi. Kuvioista 7 ilmenee vastaajien mielipide siitä, tuovatko monipalvelut lisäarvoa kirjastoautotoiminnalle (väittämä b).



Kuvio 7. Monipalvelut lisäarvona kirjastoautotoiminnalle.

Suurin osa vastaajista (71,9 %, N=46) oli sitä mieltä, että monipalvelut tuovat kirjastoautotoiminnalle lisäarvoa. Asiaa voidaan tarkastella myös sen kääntöpuolelta, kuten jäljempänä ilmenee vastanneiden mielipiteistä pelkkien kirjastopalvelujen riittävydestä maaseudun kirjastoautoissa.

Hieman yli puolet vastaajista (53,4 %, N=32) näki monipalvelut tärkeänä osana kirjastoautojen tulevaisuutta (väittämä e). Kolmannes vastaajista oli sitä mieltä, että monipalvelut eivät ole kovin tai ollenkaan tärkeitä tulevaisuuden kirjastoautoissa. Tämän tutkimuksen heikkoutena on se, etten selvittänyt sitä, olivatko vastaajat kaupunkikunnista vai maaseutukunnista. Todennäköisesti kaupunkikunnissa monipalveluja ei nähdä niin tärkeinä kuin maaseudulla. Tätä olettamusta tukevat myös useiden vastaajien kommentit aika- ja resurssipulasta erityisesti kaupunkien kirjastoautoissa. Erityisesti kaupunkien kirjastoautoissa kävijä- ja lainamäärät ovat niin suuret, että muille palveluille ei jää aikaa. Lisäksi pysäkkiajat ovat usein niin lyhyet, että muita kuin kirjastopalveluja ei ehditä hoitaa. Eräs vastaaja kirjoittaa: ”*pelkästään kirjastopalvelujen tuottaminen vie niin paljon aikaa, ettei muuta ehdä*”. Kuitenkin monipalvelut nähdään tärkeinä. Vastanneista 71,7 % (N=43) on jokseenkin tai täysin sitä mieltä, että monipalvelut sopivat kirjastoautoihin (väittämä g). Viidennes vastaajista pitää monipalveluja jokseenkin tai täysin sopimattomina kirjastoautoihin.

Monipalveluautoja voi olla kahdenlaisia (ks. määritelmä s. 8). Ensinnäkin voi olla monipalveluautoja, joiden perustehtävä on olla kirjastoauto, mutta monipalveluja tarjotaan kirjastopalvelujen ohella tai lisäksi. Toiseksi monipalveluauto voi olla pelkästään monipalveluja tarjoava erillinen liikkuva palveluyksikkö, joka on jo alun perin tarkoitettu

pelkästään muita kuin kirjastopalveluja varten. Viimeisenä väittämänä (väittäjä 1) kyselyssäni esitin, että erillinen monipalveluauto on parempi kuin monipalvelut yhdistettynä kirjastoautoon. Väittämää oli ehkä vaikea ymmärtää, koska vajaa neljännes vastaajista jätti vastaamatta kysymykseen. Vastanneista reilu kolmannes (34,4 %, N=26) oli väittäjäni kanssa jokseenkin tai täysin samaa mieltä. Kolmannes vastanneista piti yhdistettyä kirjastoauto-monipalveluautoa parempana ratkaisuna.

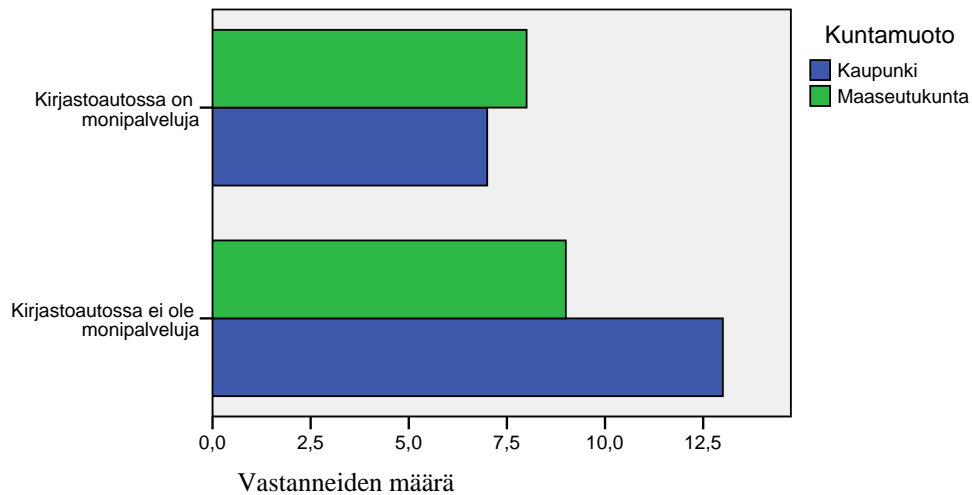
### Sähköpostikysely

Dokumenttianalyysin tekeminen kuntien päätöksentekopöytäkirjoista ei ollut mahdollista, koska en löytänyt niistä mainintoja monipalveluista. Selventääkseni asiaa tein sähköpostikyselyn, johon vastasi 37 kirjastoa. Kyselyn lähetin 43 kuntaan. Vastausprosentti oli 86 %. Tein vastauksista Excel-taulukon (ks. liite 3), johon kokosin vastaukset tarkempaa analysointia varten. Tulosten analysoinnin yhteydessä lisäsin yhdeksi muuttujaksi kuntamuodon eli sen, ovatko vastaajat kaupungeista vai maaseutukunnista. Sikäli tulokset eivät täysin vastaa todellisuutta, että useat kaupungit ovat pinta-alaltaan niin suuria, että kirjastoauto todellisuudessa ajaa myös suurissa kaupunkikunnissa osaksi maaseutumaisissa olosuhteissa. Liitteessä 3 olen eritellyt kunnat kaupunkikuntiin ja maaseutukuntiin. Vastauksissa ensimmäinen pystysarake kuvaa sitä, onko kirjastoautossa mitään sellaisia palveluja tai laitteita, jotka liittyvät muihin kuin kirjaston varsinaisiin palveluihin. Toinen pystysarake kertoo sen, onko kunnassa ollut puhetta monipalveluista kirjastoauton hankinnan yhteydessä. Kolmannessa sarakkeessa ilmenee se, onko monipalveluista mainintoja virallisissa pöytäkirjoissa tai muissa asiakirjoissa. Olen hyväksynyt mukaan myös kirjastojen muistiot, joissa mainitaan monipalvelut, mikäli vastaajat ovat niistä kertoneet. Jotkut kirjastot ovat maininneet invahissin, mutta en ole huomionnut sitä monipalveluihin, jos se on liittynyt pelkästään normaaliin kirjastotoimintaan eikä muuta ole mainittu.

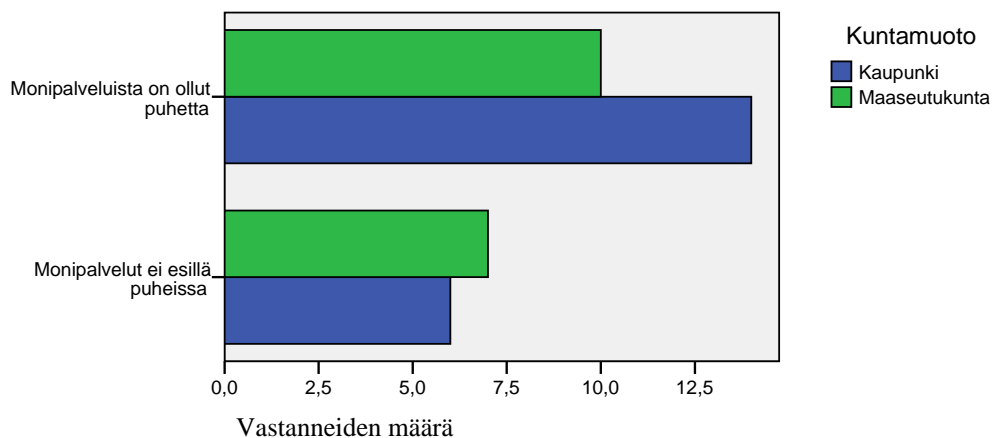
Vastanneista kunnista 54,1 % (N=20) oli kaupungeja ja 45,9 % (N=17) maaseutukuntia. Ensimmäinen kysymykseni koski sitä, onko vastaajan kirjastoautossa mitään monipalveluja tai niihin liittyviä varusteita. Mikäli vastaajat ovat ilmoittaneet, että autossa on esimerkiksi asiakastietokone, olen tulkinnut sen liittyvän monipalveluihin, koska asiakkailta on ainakin mahdollisuus käyttää silloin muitakin kuin kirjaston palveluja. Eräs kunta ilmoitti, että asiakastietokone on pelkästään kirjaston tiedonhakua varten. En ole luokitellut sitä monipalveluksi. Vastanneista 59,5 % (N=22) ilmoitti, että heidän kirjastoautossaan ei ole

monipalveluja. Jotain monipalveluja oli 40,5 %:ssa (N=15) vastanneiden kuntien kirjastoautoista.

Useissa kunnissa monipalvelut ovat kuitenkin olleet esillä jossakin vaiheessa. Vastanneista kunnista 64,9 % (N=24) ilmoitti, että monipalveluista oli puhuttu jossakin vaiheessa kirjastoauton hankinnan yhteydessä. Sitä vastoin virallisissa asiakirjoissa monipalvelut mainitaan hyvin harvoin. Vain 18,9 % (N=7) vastaajista ilmoitti, että monipalvelut tai niihin liittyvät varusteet mainitaan virallisissa asiakirjoissa. Pöytäkirjojen lisäksi olen katsonut asiakirjoiksi myös kirjastojen muistiot, mikäli vastaaja on niistä erikseen maininnut. Kuvioissa 8, 9 ja 10 olen esittänyt edellä mainitut asiat kuntamuodon (kaupunki, maaseutukunta) mukaan jaoteltuna.

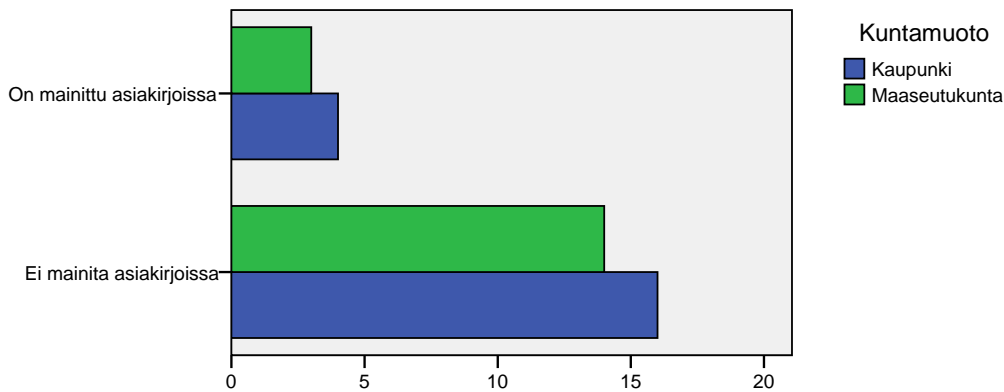


Kuvio 8. Monipalvelut kaupunkien ja maaseutukuntien kirjastoautoissa.



Kuvio 9. Keskustelu monipalveluista.





Kuvio 10. Monipalvelujen esiintyminen asiakirjoissa.

Kuvioista voidaan päätellä, että kuntamuodolla ei sanottavasti ole merkitystä asioihin, vaan kaikki asiat esiintyvät suhteellisen tasaisesti riippumatta kuntamuodosta. Huomioitava asia on, että lähes puolessa (47 %, N=8) maaseutukuntien kirjastoautoista on tämän kyselyn mukaan monipalveluja. Kaupunkien kirjastoautoista runsas kolmannes (35 %, N=7) ilmoitti, että heillä on monipalveluja. Mielenkiintoiseksi tämän tuloksen tekee se, että kyselyssäni vastaajat arvioivat, että kaupunkien kirjastoautoissa ei ehdi tai ei ole resursseja tarjota muita kuin kirjastopalveluja. Tästä huolimatta monipalvelut ovat olleet esillä kaupunkien kirjastoautojen hankinnoissa useammin kuin maaseutukunnissa. Kaupungeista 70 % (N=14) ilmoitti, että monipalveluista oli puhuttu jossakin yhteydessä. Kunnista puolestaan saman ilmoitti 58,8 % (N=10). Sähköpostikyselyni ainoa tilastollisesti merkitsevä asia on korrelaatio toisen ja kolmannen kysymyksen vastausten välillä. Tilastollisesti laskettu korrelaatio saa arvon 0,031. Mikäli arvo on välillä 0,01 – 0,05, niin asioilla on jonkin verran tilastollista merkitsevyyttä. Mikäli kunnassa on ollut puhetta monipalveluista, niin se melko usein myös mainitaan asiakirjoissa. Korrelaatio ei kuitenkaan ole kovin vahva, mikä tarkoittaa sitä, että läheskään aina monipalveluja ei mainita asiakirjoissa vaikka niistä on puhuttukin. Kaupungeista neljässä (22,2 %) asia mainitaan asiakirjoissa ja maaseutukunnista kolmessa (23,1 %).

Tässä tutkimuksessa sähköpostikysely korvasi dokumenttianalyysin kuntien päätöksentekopöytäkirjoista. Yhteensä seitsemän kuntaa ilmoitti sähköpostikyselyssä, että monipalvelut tai jotain niihin liittyviä asioita on mainittu jossakin asiakirjoissa uuden kirjastoauton hankinnan yhteydessä. Varsinaisesti monipalveluauto mainitaan vain Leppävirran asiakirjoissa, koska kirjastoauton hankinta yhdistettiin monipalveluprojektiin. Muiden kuntien päätöksenteko-

pöytäkirjoissa maininnat ovat epämääräisempiä tai hyvin lyhyitä. Laitilan kaupungin Kulttuurilautakunnan pöytäkirjassa (2008) mainitaan mahdollinen yhteistyö terveys- ja sosiaalitoimen kanssa kirjastoauton käytössä. Se voidaan tulkita mahdolliseksi monipalveluhankkeeksi. Myös Raaseporin kirjastosta kerrottiin, että pöytäkirjoissa on mainittu muun muassa kirjastoauton toimiminen äänestystilana sekä myös erilaiset kuljetuspalvelut (Ljungqvist 2009). Muiden kuntien päätöksentekopöytäkirjoissa monipalveluihin viitattiin kirjastoauton varustehankintojen yhteydessä. Sanana monipalveluja ei mainittu, mutta monipalveluihin viittasivat erilaiset hankittavat varusteet, esimerkiksi asiakastietokone, kopiokone ja invahissi. Vaikka monipalveluja ei useinkaan mainita virallisissa pöytäkirjoissa, niin silti asiana monipalvelut ovat voineet olla esillä virallisissa keskusteluissa. Tähän viittaa se, että vaikka sähköpostikyselyssä vain kaksi kuntaa mainitsi, että monipalvelut on kirjattu joihinkin palaverimuistioihin. Tästä huolimatta 24 kuntaa ilmoitti, että monipalveluista oli puhuttu jossakin vaiheessa kirjastoautohankinnan yhteydessä.

Sähköpostikyselyn tulosten perusteella voidaan sanoa, että monipalveluja ei mainita kirjastoautohankintojen yhteydessä kuntien päätöksentekopöytäkirjoissa. Hankinnoissaan kunnat noudattavat hankintalakia, jolloin hankintaprosessit ovat kunnittain hyvin samankaltaisia. Kirjastoautohankintoihin kunnat saavat valtionosuutta, joka myönnetään pelkästään kirjastoauton hankintaan. Ainoastaan invahissin tai pyörätuolinostimen hankintaan on mahdollista hakea erillistä valtionosuutta. Mikäli kunta haluaa hankkia kirjastoautoon monipalveluja varten erillisiä varusteita, niiden rahoitus on löydettävä kunnan omasta budjetista. Koska valtio ei rahoita kirjastoautojen monipalveluja, niitä ei myöskään mainita virallisissa asiakirjoissa kirjastoautohankinnan yhteydessä. Monipalvelut ovat siten kunnan sisäinen asia ja kunnan itsensä kustannettava. Kiinnostusta kunnissa olisi monipalvelujen tarjoamiseen kirjastoautojen kautta. Tämä ilmenee tuloksessa, jossa yli puolet (64,9 %) sähköpostikyselyn vastaajista ilmoitti, että monipalvelut olivat olleet esillä kirjastoautohankinnan yhteydessä.

#### **5.4 Monipalveluauton varustus**

Kirjastoautoon mahdollisesti sisällytettävät monipalvelut vaativat myös lisää erilaisia laitteita tai tiloja. Kirjastoautostandardi (2009) määrittelee useita varusteita, jotka sisältyvät kirjastoauton normaaliin varustukseen, kuten esimerkiksi WC. Niiden lisäksi kirjastoautoon

voidaan hankkia muita varusteita, jotka kirjastoautostandardissa määritellään lisävarusteiksi ja hinnoitellaan erikseen, esimerkiksi pyörätuolinostin. Lomakekyselyssä listasin erilaisia monipalveluihin liittyviä laitteita ja tiloja. Pyysin vastaajia numeroimaan asiat tärkeysjärjestyksessä. Käsittelin vastaukset SPSS-ohjelmalla. Mitä pienemmän arvon kukin asian sai, sitä tärkeämpänä vastaajat sitä pitivät. Mitä lähempänä arvo on numeroa 1, sitä korkeampi on sen status. Numerot olen merkinnyt kunkin asian jälkeen sulkuihin.

Monipalveluauton varusteet ja tilat vastaajien mieleisessä tärkeysjärjestyksessä:

1. Asiakastietokone (1,339)
2. Asiakastulostin (1,749)
3. Invahissi / pyörätuolinostin (2,309)
4. Valokopiokone (2,326)
5. Tavarankuljetustilat (2,912)
6. Verenpainemittari / verensokerimittari (2,982)
7. Kahvinkeitin (3,123)
8. Asiakas-WC (3,149)
9. Televisio ja videolaitteet (3,331)
10. Lääkekaappi (3,413)
11. Kylmäsäilytystilat (3,571)
12. Äänestystila (3,646)
13. Muita varusteita (6,017)

Mainitut asiat ovat niitä tiloja tai varusteita, jotka mainitaan monipalvelujen yhteydessä. Sinänsä asiat ovat hyvin eritasoisia, koska osa on yksittäisiä laitteita ja osa laajempia kokonaisuuksia, esimerkkinä tavarankuljetustilat. En asettanut asioita minkäänlaiseen arvojärjestykseen, vaan otin mukaan yleisimmät käytössä olleet asiat. Kyselyssä ei tullut esille kuin muutama lisäasia. Yksi vastaaja ehdotti veikkauspelikonetta, pientä esiintymistilaa ja muunneltavaa sisustusta. Myös mikroaaltouuni mainittiin, mutta sen voidaan katsoa liittyvän enemmän työntekijän henkilökohtaisiin tarpeisiin ja sisältyykin useiden kirjastoautojen varustukseen.

Monipalveluauton varustusta voidaan tarkastella myös palveluiden ja niihin liittyvien laitteiden sekä kalusteiden tarvitseman fyysisen tilan mukaan. Esimerkkiaineistoksi valitsemani monipalveluautot ovat toiminnoiltaan pitkälle samankaltaisia. Kemijärven ja

Leppävirran monipalveluautojen fyysisen tilan jakautuminen kirjastopalvelujen ja monipalvelujen kesken sitä vastoin on erilainen. Pentti Lampelan (2010) mukaan Kemijärven auton palvelutilasta noin 25 % on varattu muille kuin kirjaston palveluille. Autossa on muun muassa useita asiakastyöpisteitä tietokoneineen. Leppävirran monipalveluauton fyysisestä palvelutilasta on kirjastoautonkuljettaja Pekka Sikasen mukaan monipalveluille varattu alle 10 %. Leppävirran monipalveluautossa on asiakastyöpiste, mutta muita varsinaisesti monipalveluille varattuja tiloja ei erikseen ole. Esimerkiksi verenpaineen mittaus hoidetaan yleisessä tilassa auton sisällä. Sikasen mukaan monipalveluille ei ole erikseen tehty tiloja, koska uudessa autossa kirjastoaineiston tilat ovat muutenkin vähentyneet verrattuna vanhaan autoon, esimerkiksi pyörätuolinostin vaatii leveämmän oviaukon ja se tila on pois kirjahyllyiltä. Toisaalta monipalveluihin liittyy myös tavarankuljetuspalvelujen tarjoaminen ja Leppävirran autossa on auton alustassa tavarankuljetustiloja, joita ei yleensä perinteisessä kirjastoautossa ole.

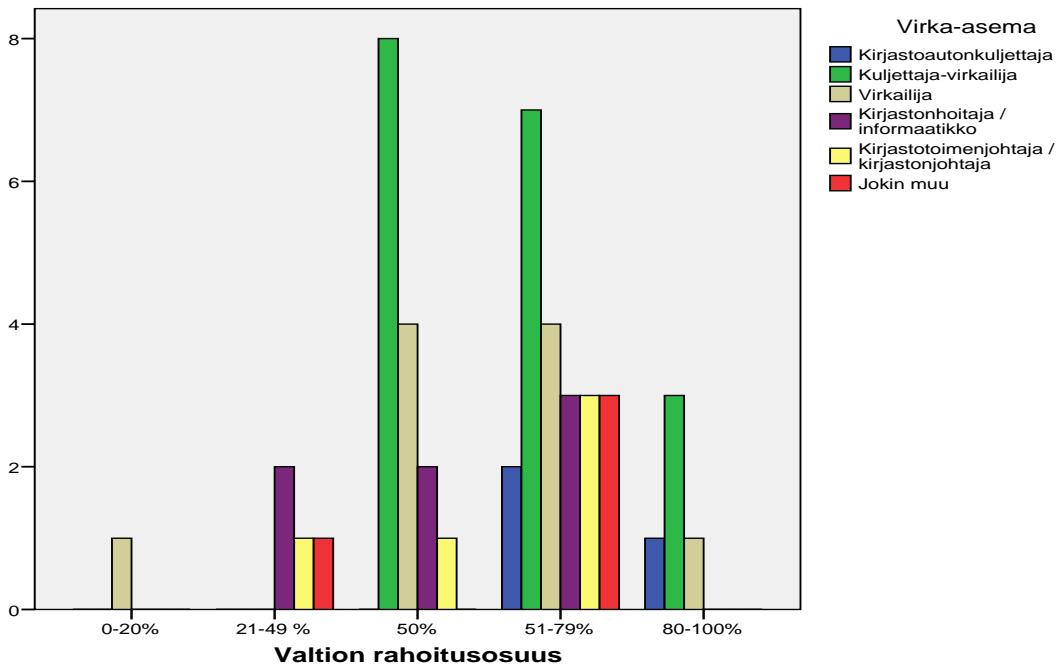
## **5.5 Monipalveluauton hankinta ja rahoitus**

Tässä alaluvussa esitettyjä tuloksia voidaan joiltakin osin verrata Lehtosen (2006, 87-88) saamiin tutkimustuloksiin. Hänen mukaansa rahoitus on hyvin merkittävässä osassa kun suunnitellaan yli hallinto-, kunta- ja yritysrajojen meneviä palveluja. Lehtosen tutkimuksen mukaan paras rahoituksen tukimalli on sellainen, jossa kunta tai valtio tukisi nimenomaan yhdistelmäpalveluja eli monipalveluja. Toiseksi parhaana mallina nähtiin ajoneuvojen hankintaan ja varusteluun myönnettävä investointituki. Lehtosen mielestä monipalveluauto saattaisi kalliin alkuinvestoinnin vuoksi soveltua paremmin julkisen sektorin ylläpitämäksi järjestelmäksi, josta yksityinen palveluntarjoaja voisi vuokrata itselleen tilaa ja mahdollisesti palvelujakin. Tässä tutkimuksessa olen ottanut lähtökohdaksi Lehtosen tulokset, joissa valtio ja kunta nähtiin monipalveluautojen mieluisimpina rahoittajatahoina. Lehtosen mainitsemaa investointitukea vertaan kirjastoautohankinnalle myönnettävään valtionosuuteen. Olen tässä tutkimuksessani tarkentanut eri rahoittajatahojen osuutta ja pyrkinyt tuomaan esille vastaajien mielipiteet erilaisten rahoitusmallien soveltuvuudesta monipalveluautojen rahoitukseen.

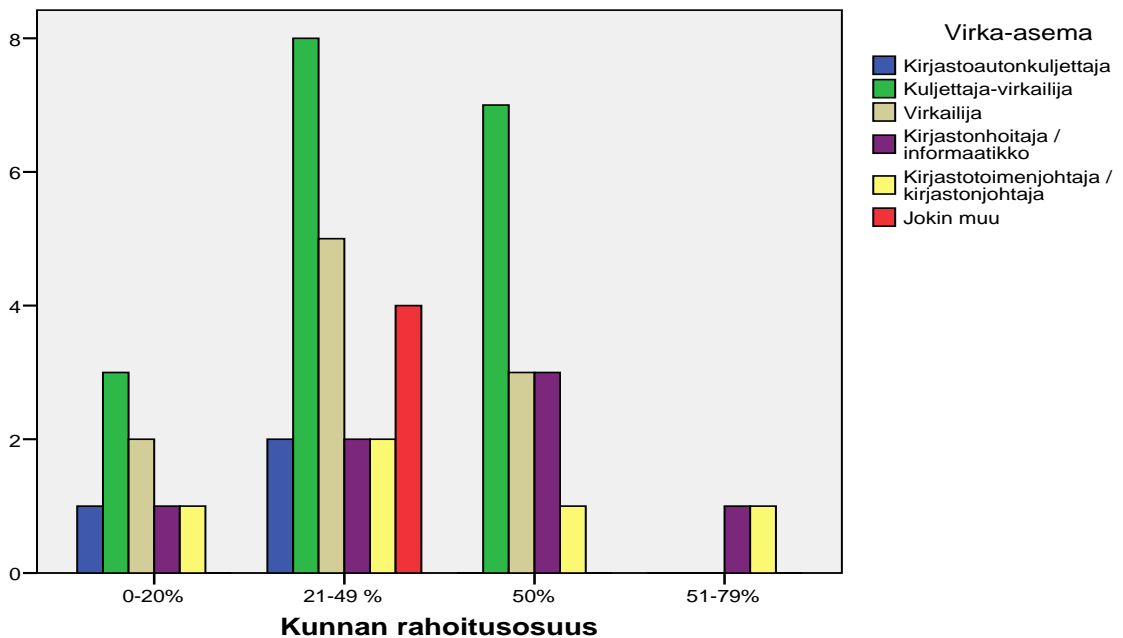
Nykyisin valtionosuus kirjastoauton laskennallisesta yksikköhinnasta (210 000 € alv. 0 %) on vuoden 2010 hankkeiden osalta 40 – 50 %. Vuonna 2011 yksikköhinta nousee 220 000

euroon ja valtionosuusprosentit tällä hetkellä tiedossa olevissa suunnitelluissa kirjastoautohankinnoissa ovat 29 – 50 % ja perustuvat ensi vuoden osalta valtion vuoden 2010 talousarvioesitykseen. Yksikköhintaa voidaan korottaa 20 000 euroa, jos kirjastoautoon hankitaan invahissi. (Opetusministeriö 2009.) Kirjastoautojen todelliset hankintahinnat ovat kuitenkin yksikköhintaa korkeammat. Yksikköhinnan yli menevän osuuden rahoittavat kunnat joko omalla rahalla tai muulla tavalla, esimerkiksi sponsorituloilla. Kun huomioidaan valtion rahoitusprosentti, niin kuntien osuudeksi jää yksikköhinnasta 50 – 71 %. Mikäli kunta ei saa hankinnalleen muuta ulkopuolista rahoitusta, niin kunnan todellinen maksuosuus on huomattavasti korkeampi. Tällä tutkimuksella on tarkoitus kartoittaa vastaajien mielipiteitä siitä, miten rahoitusosuuksien pitäisi jakaantua. Lomakekyselyn kysymys monipalveluauton rahoituksesta oli usean vastaajan mielestä vaikea. Siihen jätti kokonaan vastaamatta 17 henkilöä (26,6%). Vastanneiden (N=47) mielipide tulee kuitenkin selkeästi esille. Suuria yllätyksiä vastaukset eivät sisällä, mutta jonkinlaista korjausta rahoituslinjoihin vastaajat toivoisivat. Tuloksista voidaan päätellä, että useimmat vastaajat toivovat valtion rahoitusosuuden korottamista nykyisestä, jos kyseessä on yhdistetty kirjastoauto-monipalveluauton hankinta. Vastaajien mielipiteiden jakautumisen esitän tarkemmin kuvioissa 11, 12 ja 13.

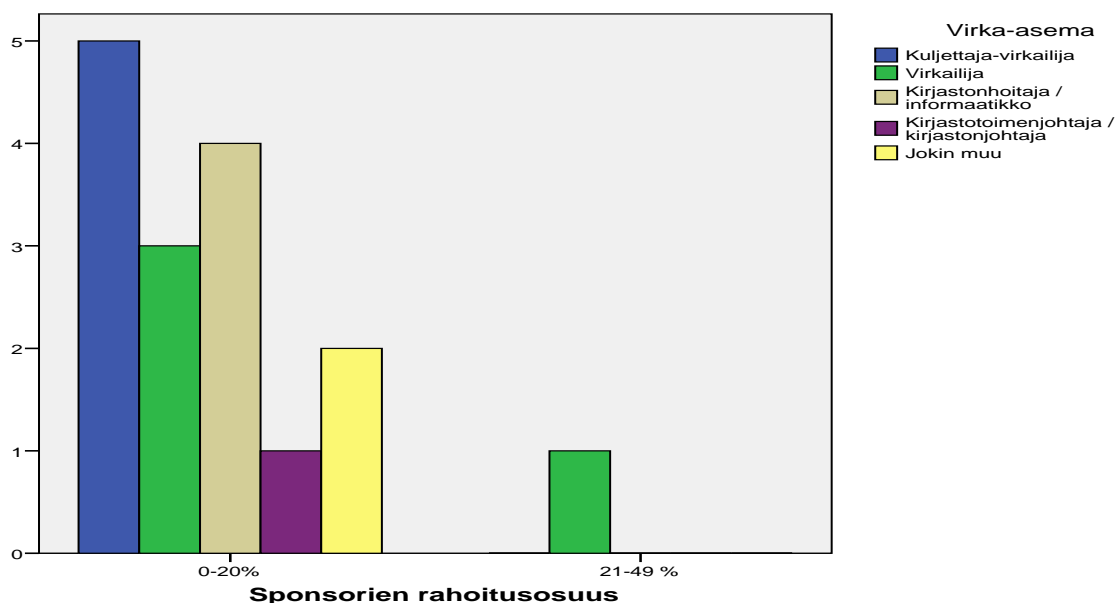
Tuloksissa esitän vastaajien mielipiteet rahoitusosuuksien jakautumisesta erikseen kunkin rahoittajatahon osalta. Vastaajilla oli mahdollisuus vapaasti määrittellä prosenttiosuudet, joilla valtio, kunta, yritykset ja sponsorit tai muut tahot osallistuisivat monipalveluautojen rahoitukseen. Saadakseni vertailukelpoiset tulokset, olen jakanut vastaukset prosenttiosuuksien mukaan viiteen ryhmään: 0-20 %, 21-49 %, 50 %, 51-79 % ja 80-100 %. Lisäksi arvioin, että vastaajan virka-asemalla on vaikutusta asiaan, koska johtavassa asemassa olevat henkilöt hallitsevat enemmän kirjastoautohankkeen kokonaisuutta ja virkailijat varsinaisen käytännön työssä tarvittavien laitteiden ja tekniikan suunnittelua. Kuvioissa 11, 12 ja 13 esitän vastaajien mielipiteet kolmesta rahoittajatahosta jaoteltuna heidän virka-asemansa mukaan. Kyselyssäni vastaajat saivat esittää myös muita rahoittajatahoja, mutta vain kaksi vastaajaa oli niitä esittänyt, esimerkiksi seurakuntia tai käyttömaksujen keräämistä asiakkailta. Kuviot esitän tässä siksi, että niistä näkee mielipiteiden painottumisen selkeämmin kuin sanallisesta esitetystä tuloksista.



Kuvio 11. Mielenpiteiden jakautuminen vastaajien virka-aseman mukaan. Valtion osallistuminen monipalveluautojen rahoitukseen.



Kuvio 12. Mielenpiteiden jakautuminen vastaajien virka-aseman mukaan. Kuntien osallistuminen monipalveluautojen rahoitukseen.



Kuvio 13. Mielenpidteen jakautuminen vastaajien virka-aseman mukaan. Yritysten / Sponsoreiden osallistuminen monipalveluautojen rahoitukseen.

Kuvioista voidaan todeta, että vastaajien mielestä rahoituksen pitäisi painottua nykyistä enemmän valtion rahoituksen lisäämiseen ja kuntien rahoitusosuutta pitäisi keventää. Lisäksi neljännes vastanneista (25 %, N=16) halusi monipalveluautoille ulkopuolista rahoitusta. Huomioitavaa on, että vain 25 % (N=16) vastaajista piti nykyistä kuntien rahoitusosuutta sopivana. Tässä yhteydessä on tietysti huomioitava myös se, että nykyinen valtionosuusprosentti on nimenomaan perinteisten kirjastoautojen hankintaan tarkoitettu valtionosuus. Tämän tutkimuksen mukaan monipalveluautojen hankintaan tulee valtion osallistua vastaajien mielestä suuremmalla osuudella.

Kirjastoautojen nykyisen rahoitusmallin mukaan valtio maksaa kunnalle valtionosuutta kirjastoauton hankintaan tietyn yksikköhinnan perusteella kunnan valtionosuusprosentin mukaan. Lopun maksaa kunta itse omasta budjetistaan sekä myös yksikköhinnan yli menevän osuuden. Tässä tutkimuksessa olen ottanut esille neljä erilaista rahoitusmallia ja pyysin vastaajia asettamaan ne tärkeysjärjestykseen. Lisäksi vastaajat saivat esittää myös jotakin muuta mahdollista mallia. Tuloksena esitän mallit vastausten perusteella lasketussa tärkeysjärjestyksessä. Asian status on sitä korkeampi, mitä lähempänä se on numeroa 1 (numero suluissa).

Monipalveluauton ja sen varusteiden hankinta pitäisi rahoittaa seuraavasti:

1. Kirjastoauto-monipalveluauton hankinnalle määritellään oma korkeampi valtionosuuteen oikeuttava yksikköhinta (1,51)
2. Monipalveluauton varustukseen määritellään erillinen valtionosuus (1,76)
3. Nykyinen rahoitusmalli on sopiva (2,75)
4. Yhteistyötahot/sponsorit rahoittavat osan monipalveluauton hankinnasta/ varustuksesta (3,41)
5. Jokin muu rahoitustapa (5,0)

Vastausten perusteella nykyinen rahoitusmalli ei täysin sovellu monipalveluautojen rahoittamiseen. Vastaajat kaipaavat monipalveluja tarjoaville kirjastoautoille suurempaa valtion rahoitusosuutta kuin perinteisille kirjastoautoille.



## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Monipalvelut kirjastoautoissa ei ole uusi asia. Jo 1970-luvulla kirjastoautoissa oli erilaisia kokeiluprojekteja, jotka liittyivät erilaisiin kulttuuripalveluihin (Kyöstiö 2009). Silloisista autoista voitiin käyttää nimitystä ”monitoimiauto”. 1990-luvulla alettiin puhua nykyisenkaltaisesta monipalveluautosta. Vuonna 1992 muun muassa Jari Paavonheimo (1992, 95) kirjoitti Kirjastolehdestä: ”*Maaseudun palvelujen harventuminen koskee myös kirjastoautoja. Tulevaisuudessa kirjastoauto onkin ehkä useita palveluja tarjoava monipalveluauto*”. 2000-luvulle tultaessa monipalveluista kirjastoautoissa on alettu puhua yhä enemmän. Tietotekniikka ja erityisesti langattomien yhteyksien parantuminen ovat tuoneet uusia mahdollisuuksia palvelujen tarjoamiseksi alueille mistä palvelut ovat loppuneet. Kirjastoautoverkko on toistaiseksi suhteellisen kattava ja useimmilla syrjäseuduilla ainoa jäljellä oleva palvelu, joka vielä tulee ihmisten luo. Kun valtio ja kunnat entisestään harventavat palveluverkostaan, vaihtoehtoisten palvelumuotojen tarve kasvaa. Kirjastoautojen mahdollisuudet on huomioitu ja asiasta kaivataan tutkimustietoa. Tämä pro gradu – tutkielmani pyrkii osaltaan vastaamaan tuohon tiedontarpeeseen.

Tutkielman laatiminen oli haasteellinen ja kiinnostava tehtävä. Vaikeutena oli asennoitua työhön riittävän tutkivalla otteella, koska aihe on niin käytännönläheinen. Aiheen tuttuuden vuoksi riittävän objektiivisen otteen saaminen asioiden tarkasteluun huoletti. Päädyin tarkastelemaan aihettani suhteellisen laajasti, koska ilmiönä monipalveluauton toimintaan liittyvien seikkojen tarkastelu voidaan liittää useampaankin tieteenalaan. Näkökulmani on lähinnä ilmiötä sisältä päin tarkasteleva, mutta pyrin ottamaan huomioon myös monipalvelujen yhteiskunnallisen näkökulman. Tätä tukee sivuainevalintani, sillä olen opiskellut Lapin yliopistossa hallintotieteitä. Yhteiskunnallinen näkemys oli tarpeen, jotta tutkimukseni toteutuisi tarkoittamallani tavalla. Tarkastelen monipalveluja kirjastojen näkökulmasta. Pyrin tutkimuksellani välillisesti vaikuttamaan monipalvelujen asemaan yhteiskunnan yhtenä palvelumuotona ja osana kunnan monipalvelujärjestelmää.

## 6.1 Tulosten luotettavuuden arviointi

Tulosten luotettavuuteen vaikuttavat monet seikat. Kyselytutkimuksessa tärkeä tekijä on tutkimuksen otoskoko, mutta sitäkin tärkeämpi on otanta-asetelma, jonka olen kuvannut alaluvussa 4.2. Vehkalahden (2008, 43) mukaan otoskoko vaikuttaa siihen, miten tarkasti otos kuvaa perusjoukkoa. Otoksen tarkkuus ei kuitenkaan kasva suorassa suhteessa otoksen kokoon ja sen vuoksi tämän tutkimuksen otos (124 henkilöä) on mielestäni riittävän kattava perusjoukosta, joka on koko Suomen kirjastoautohenkilöstö (316 henkilöä vuoden 2008 lopussa). Myös vastausprosentti vaikuttaa tulosten luotettavuuteen. Tämän tutkimuksen vastausprosenttia (51,6 %) voidaan pitää suhteellisen hyvänä, vaikka otoskoko onkin pieni. Lisäksi voidaan huomioida se, että tutkimus on toistettavissa vastaavalla otoksella myöhemmin (reliaabelius). Soinisen (1995, 119) mukaan tutkimuksen luotettavuutta tarkastellaan kahdella tasolla: mittavälineen ja koko tutkimuksen tasolla. Tämän tutkimuksen tuloksia voidaan pitää jokseenkin pätevinä, koska tutkimukseen eivät ole vaikuttaneet ylimääräiset tai virheelliset tekijät, esimerkiksi väärät vastaajat. Kyselyn toteuttaminen kirjastoautopäivillä kohdisti kyselyn juuri tarkoittamalleni vastaajaryhmälle. Muulla tavalla toteutetussa kyselyssä olisi voinut olla enemmän satunnaisia tekijöitä, jolloin otos ei olisi ollut niin homogeeninen.

Tulosten luotettavuuteen vaikuttaa yhtenä tekijänä myös tulosten yleistettävyyys (ks. Soininen 1995, 121). Kyselyn kysymystenasettelussa pyrin siihen, että kysymykset eivät olleet johdattelevia ja tämän vuoksi käytin jonkin verran vaihtelua vastausvaihtoehtojen asettelussa. Lisäksi vastaajilla oli vapaus valita itselleen sopiva aika kyselyn täyttämiseen, jolloin tietty tilanne tai muut henkilöt eivät vaikuttaneet vastaajien mielipiteisiin. Toisaalta kirjastoautopäivien muut tapahtumat olivat myös rajoittavia tekijöitä ja lomakekyselyyn vastaamiseen käytetty aika oli pois jostakin muusta. Tutkimusaihe on kuitenkin ajankohtainen ja tuli esille useaan otteeseen kirjastoautopäivien aikana, joten vastaajilla oli mahdollisuus oman mielipiteen muodostamiseen asioista ja asiat olivat jollakin tasolla tuttuja, vastaajat tiesivät, mistä on kysymys. Lomakekyselyn vastausprosentti oli riittävä tulosten yleistämiseen, mutta oma esiymmärrykseni aiheesta saattaa tosin vaikuttaa tulosten yleistettävyyteen. Tutkimukseni luotettavuutta parantaakseni olen yrittänyt tarkastella tutkimusaiheittani mahdollisimman objektiivisesti tutkittavasta asiasta lähtien jättäen omat ennakkokäsitykset vähemmälle huomiolle.

Tutkimuksen luotettavuutta parantaakseni päädyin käyttämään menetelmätriangulaatiota, jotta voin tarkastella tutkimusaiheittani useammasta näkökulmasta. Lisäksi eri menetelmät tukevat toisiaan ja mahdollisesti vahvistavat toisen menetelmän kautta saatuja tuloksia.

Tulosten luotettavuuteen vaikuttaa myös tutkimuksen kokonaisuus, jossa painottuu sen sisäinen johdonmukaisuus (Tuomi ja Sarajärvi 2002, 135). Tässä tutkielmassa tutkimuksen kohde ja tarkoitus on rajattu kirjastoautoihin monipalveluautoina. Tutkimuksen kohdetta lähestytään eri näkökulmista ja tutkimuksen tarkoitus on tarkoin määritelty. Tässä tutkielmassa lomakekysely on pääasiallinen aineistonkeruumenetelmä ja muut menetelmät tukevat sitä. Triangulaatio ei ole aivan ongelmaton tutkimusmetodi, koska eri menetelmät voivat tuottaa erilaisia tuloksia. Tässä tutkielmassa käytän triangulaatiota parantaakseni tutkimukseni luotettavuutta, koska koen, että triangulaation avulla pystyn paremmin tarkastelemaan aihetta henkilökohtaista ulottuvuutta laajemmalla tasolla. Triangulaatiossa en voi sitoutua vain yhteen näkökulmaan.

## **6.2 Tutkimusmenetelmiä koskevat johtopäätökset**

Käyttämäni tutkimusmenetelmät ovat mielestäni tähän tutkimukseen sopivat, mutta toisaalta aiheen laajempaan tutkimiseen riittämättömät. Aihe on minulle entuudestaan tuttu ja voin sen vuoksi lähestyä tutkittavia asioita omiin ennakkotietoihini nojautuen. Mielestäni olen taustoittanut aiheittani riittävän laajasti myös kirjallisuuden pohjalta. Koen aiheen henkilökohtaisen tuttuuden rikastuttaneen tutkielman sisältöä, vaikka aiheen objektiivinen tarkastelu on ollut haasteellista. Mikäli joku toinen olisi tehnyt tämän saman tutkimuksen, niin uskon, että aiheen käsittely ja tutkimusmenetelmät olisivat olleet erilaiset. Kun päätin aiheen valinnastani ja pohdin tutkimusmenetelmiäni, haastattelututkimus tuntui aluksi sopivalta vaihtoehdolta. Mielestäni haastattelut olisivat antaneet aiheelle syvyyttä. Päädyin kuitenkin kyselytutkimuksen tekemiseen, koska arvioin, että aihe on itselleni entuudestaan niin tuttu ja mahdolliset haastateltavat myös niin tuttuja, että haastatteluja olisi ollut vaikea toteuttaa niin, että henkilökohtaiset asiat eivät olisi vaikuttaneet. Toisaalta myös aikataulu ja tarjoutunut hyvä tilaisuus kyselytutkimuksen tekemiseen Haminan kirjastoautopäivillä vaikuttivat asiaan.

Tässä tutkimuksessani keskityin tarkastelemaan asioita mahdollisia monipalveluja tarjoavien kirjastoautojen näkökulmasta. Valitsemani näkökulma on mielestäni hyvä ja aiheeseen sopiva. Aiheesta ei vielä ole paljoa tutkimustietoa, ja kirjastoautojen työntekijöillä on hyvä asiantuntemus arvioida oman asiakaskuntansa palvelutarpeita ja oman työnsä resursseja. Vakioidun lomakekyselyn heikkoutena koin sen, että sen kautta ei ole mahdollista päästä kovin syvälle aiheeseen. Lisäksi kyselyyn vastaaminen on usein vastenmielistä ja siitä halutaan päästä mahdollisimman helpolla. Sen vuoksi pyrin siihen, että kyselyyni voisi vastata nopeasti. Toki muutamat vastaajat olivat paneutuneet asiaan perusteellisemmin ja esittivät myös sanallista palautetta, minkä kyselylomake myös mahdollisti. Oman tietämykseni perusteella ja tutkimusaineistoni laadullisen osuuden vuoksi koen tutkimusmenetelmäni mahdollistavan myös laadulliseen tutkimusotteeseen pohjautuvan tulkinnan. Tulosluvussa en ole käyttänyt tätä tulkintaa, mutta hyödynnän sitä johtopäätöksissäni.

Tutkimukseni edetessä havaitsin, että kyselyaineisto ei ole riittävä asettamiini tutkimusongelmiin vastaamiseksi. Jotta saisin aiheestani esille minua kiinnostavia asioita, päädyin käyttämään menetelmätriangulaatiota. Täydensin tutkimustani sähköpostikyselyllä, jonka tein kohdennetulle ryhmälle. Vastaajajoukko oli asiantuntemuksensa kannalta validi ryhmä, koska kaikki olivat osallistuneet kirjastoauton hankintaan muutamien viime vuosien aikana. Sähköpostikysely korvasi osin aiemmin suunnittelemani dokumenttianalyysin. Tein turhaa työtä etsiessäni dokumenttianalyysiä varten kattavaa asiakirja-aineistoa, minkä vuoksi kysyin asiasta sähköpostilla kohderyhmältäni, eli vuoden 2006 jälkeen kirjastoauton hankkineilta kunnilta. Tärkeänä, joskin lyhyenä, osiona tutkimuksessani on kahden monipalveluauton käyttötilastojen tarkastelu. Sitä täydensin kahdella puhelinhaastattelulla, jotka tein henkilöille, joilta sain tilastot. Sinänsä pidän tilastojen informaatiota tärkeänä, mutta heikkoutena tässä tapauksessa on vertailuaineiston puuttuminen. Sitä ei yksinkertaisesti ole.

Mikäli aloittaisin tutkimukseni teon uudelleen, eikä kirjastoautopäiviä olisi lähiaikoina, edelleen kysely olisi tutkimukseni pääasiallinen tutkimusmenetelmä. Kyselyn kohderyhmä olisi toinen. Tekisin kyselyn samoille tahoille kuin tämän tutkielman sähköpostikyselyn. Kohdistaisin kyselyni siis hiljattain kirjastoauton hankkineille kunnille. Kyselylomakkeen sisältö olisi hyvin pitkälle sama, mutta jonkin verran laajempi ja avovastausosuuksia olisi enemmän laadullisen aineiston keräämiseksi. Muutoin aiheen käsittelytapa olisi pitkälti

samanlainen, mutta dokumenttianalyysin jättäisin pois, koska sen informatiivinen merkitys näyttää tämän tutkimuksen mukaan olevan melko vähäinen.

### **6.3 Tutkimustuloksia koskevat johtopäätökset**

#### Monipalvelujen suhde kirjastopalveluihin

Monipalvelujen soveltuvuus kirjastojen palvelukenttään on ristiriitainen asia tutkimukseni mukaan. Kirjastoala suhtautuu monipalveluihin myönteisesti, mutta niitä pidetään kuitenkin jonkinlaisena häntana perinteiselle kirjastotoiminnalle. Myöskään työntekijöiden toimenkuviin monipalvelut eivät kovin kivuttomasti sovi. Tulokset osoittavat, että monipalvelut hyväksytään, mutta ei ilman lisäresursointia tai koulutusta. Useissa yhteyksissä kirjastoautojen työntekijät ovat mieltäneet itsensä kirjastoammattilaisen ohella todella monen muunkin alan taitajiksi. Kyöstiö (2009, 94) siteeraa useita henkilöitä, jotka luettelevat kirjastoauton työntekijän toimenkuvia: informaatioteknologian ammattilainen, opettaja, sosiaalityöntekijä, linja-autonkuljettaja, autonasentaja, terapeutti ja lastentarhanopettaja. Kun työ perinteisesti on ollut hyvin monialaista ja poikkeaa melkoisesti tavallisesta kirjastotyöstä, niin sillä on varmasti vaikutusta myös kirjastoautoväen suhtautumiseen monipalveluihin. Monipalvelut sinänsä hyväksytään, mutta työn realiteetit eivät aina anna myöten monipalvelujen tarjoamista. Moni mainitsi muun muassa lyhyet pysäkkiajat.

Monipalvelut sopivat kirjastojen tehtäväkuvaan, mutta perinteiset kirjastopalvelut ovat tutkimukseni mukaan silti monipalveluauton tärkeimpiä palveluja. Monipalveluja voidaan lisätä sellaisiin kirjastoautoihin, joissa ne eivät aiheuta kohtuutonta häntaa varsinaiselle kirjastotoiminnalle ja sopivat muutoinkin kirjastoauton muiden toimintojen rinnalle ennen kaikkea kirjaston omilla ehdoilla. Vaikka kirjastot eivät kovin aktiivisesti olekaan monipalveluja lisäämässä kirjastoautoille, niin silti suurin osa tutkimukseeni osallistuneista hyväksyi ne. Mielestäni nyt valtion, kuntien ja muiden mahdollisten yhteistyötahojen pitäisi olla aktiivisempia ja ottaa kirjastojen myötämielinen suhtautuminen tosissaan. Kirjastot tulevat toimeen omilla palveluillaan, mutta monipalveluille on tilausta. Kirjastoautoväki on valmis kehittämään yhteistoimintaa kirjaston ja muiden hallinnonalojen välillä säilyttääkseen kirjastopalvelut kaikkien saatavilla. Lomakekyselyyn vastaajista reilusti yli puolet (68,4 %)

oli sitä mieltä, että pelkät kirjastopalvelut eivät ole riittäviä maaseudun kirjastoautoissa. Monipalvelut nähdään lisäarvona kirjastoautotoiminnalle siellä, missä asiakkaat vähenevät ja on mietittävä uusia keinoja palveluiden säilyttämiseksi. Kirjastoautoväki näkee oman etunsa ohella myös maaseudun ja harvaan asuttujen alueiden asukkaiden edun siinä, että palveluja on mahdollista yhdistää ja monipalveluauto on tällä hetkellä varteenotettava vaihtoehto.

Tällä hetkellä kirjastoautotyöntekijöiden toimenkuvat ovat täysin kirjastotyöpainotteisia. Kirjastoalan koulutus on työn vaatimus ja soveltuva ajokorttikin pitää olla. Käytännössä muita vaatimuksia kirjastoauton työntekijällä ei ole. Työhönottaja voi tietysti lisätä omia vaatimuksiaan. Jo edellä mainitsin kirjastoautotyön monialaisuudesta. Työhön pääsyvaatimukset ovat todella vaatimattomat suhteessa työn vaativuuteen. Erityisesti monipalvelujen tuomaa lisää työn vaativuustasoon ei ole huomioitu. Tutkimuksessani noin puolet vastaajista oli valmiita hyväksymään monipalvelut kirjastoautovirkailijan toimenkuvaan joko sellaisenaan tai ainakin lähes sellaisenaan. Tulos hieman ihmetyttää, mutta olen päätenyt sellaiseen johtopäätökseen, että kirjastoautoväki on tottunut työskentelemään niin itsenäisesti ja ottamaan vastuuta niin monenlaisista asioista, että monipalvelujen lisääminen kirjastoauton työntekijän toimenkuvaan ei pelota. Toisaalta vaikutusta voi olla myös sillä, että kirjastoautoväki on miesvaltaista naisvaltaisella alalla. Tarkoitin tällä lähinnä alan palkkatasoa. Se on myös jonkinlainen ongelma, johon tutkimukseni avovastauksissakin epäsuorasti viitattiin. Kirjastoalalla on yleisesti alhaiset palkat ja monipalveluauton työntekijän palkkaus täytyy olla suhteessa muihin kirjastoalan palkkoihin.

### Kirjastoauto monipalveluautona

Kirjastoautotoiminnan jatkuvuuden suhteen tähän tutkimukseen osallistuneet ovat hieman pessimistisiä. Vaikka kirjastoautojen määrä jatkuvasti vähenee, toiminta kokonaisuudessaan ei ole uhattuna. Kirjastoautojen määrän väheneminen ei tarkoita suoraan palvelujen vähenemistä. Useissa kunnissa väestörakenteen ja muiden syiden vuoksi toimintoja on järjeistetty ja kirjastoautotoimintoja on yhdistetty useamman kunnan yhteistoiminnaksi. Kun väki maaseudulla vähenee, vapautuvilla resursseilla voidaan kirjastoautopalveluja tarjota yhä laajemmalle alueelle. Samassa yhteydessä voidaan pohtia monipalvelujen tarvetta. Muutamissa lomakekyselyn avovastauksissa monipalvelut nähtiin kirjastoautojen mahdollisuutena tilanteessa, jossa asiakkaat ja lainat ovat vähenemässä.

Monipalvelujen käyttömääriä voidaan tarkastella hyvin suhteellisena asiana. Käyttämieni tilastotietojen perusteella monipalvelujen käyttömäärät ovat vähäisiä. Kun pohditaan asiaa kokonaisuutena, asia voidaan nähdä toisenlaisessakin valossa. Monipalvelut ovat uusi ja vakiintumaton asia kirjastoautojen palvelukonseptissa. Kirjastot eivät juurikaan mainosta palvelujaan, mutta silti kirjastoja käyttää moni kunnan asukas. Monipalvelujen osalta mainostusta kaivattaisiin ehkä enemmän, vaikkakin eräs monipalvelut tunteva kyselyyn vastaaja kirjoittaa: *”Markkinapelleksi emme ole halunneet ryhtyä, vaan katsomme mille asioille on oikeasti käyttöä.”* Uskon, että erilaisille palveluille maaseudulla on kuitenkin tarvetta. Kirjastoautot eivät toimi liiketaloudellisella periaatteella, joten sama voi päteä myös monipalveluihin. Mikäli muutama asiakas päivässä tarvitsee jotain palvelua ja saa sen monipalveluautosta, se on tärkeä asia, josta voi olla kansantaloudellista hyötyä. Ehkä ihminen olisi muutoin joutunut matkustamaan useita kymmeniä kilometrejä kiinteään palvelupisteeseen ja mahdollisesti useita tunteja tai koko päivä olisi kulunut yhden palvelutapahtuman takia.

Nykyiset monipalvelut kirjastoautoissa ovat paikallisista tarpeista syntyneitä ja useimmiten jonkin projektin tuotteita. Kirjastoauto tarjoaa valmiin fyysisen tilan, henkilöresursseja ja asiakasverkoston. Suhteellisen kattavan pysäkkiverkoston kautta kirjastoauto voi viedä monipalveluja kunnan syrjäisemmillekin seuduille. Kirjastolla itsellään ei kuitenkaan ole mahdollisuutta rahoittaa monipalvelujen aiheuttamia lisäkustannuksia. Esimerkiksi Leppävirran monipalveluprojektin rahoittajana on lääninhallituksen sosiaali- ja terveystoimi. Projektit ovat hyviä ja niiden avulla saadaan tuntuma monipalvelujen käytöstä ja tarpeesta. Mikäli monipalvelut halutaan osaksi kirjastoautojen palvelukonseptia, projekteista pitää ottaa oppia enemmän ja monipalvelukonsepti vakinaistaa osaksi kunnan monipalvelujärjestelmää. Tässä tilanteessa tarvitaan käytännön toimia; logistiikka on valmiina ja kirjastoissa suhtaudutaan asiaan myönteisesti. Se tulee ilmi useissa kyselyyn vastanneiden kirjoittamissa mielipiteissä. Eräs vastaaja kirjoittaa: *”sellaisissa kunnissa, joissa asukasmäärät supistuu ja lainaus vähenee, samoin asiakkaat, on varmaan etsittävä uusia keinoja, jotta kirjastoautotoimintaa voitaisiin jatkaa.”* Kirjastot tarjoavat valmiit puitteet kirjastoautojen kautta ja monipalvelujen lisääminen perinteisenkin kirjastoauton palveluvalikoimaan ei ole kustannuksiltaan suuri investointi. Monipalveluautoista on puhuttu jo pitkään, mutta konkretiaa kaivataan. Mielestäni ensisijaisesti valtion pitäisi ottaa monipalveluasialle esille ja

muuttaa sanat käytännön teoiksi. Tässä tutkielmassa kyselyn tuloksissa korostui käsitys valtion vahvemmassa osuudesta kirjastoautojen ja samalla monipalveluautojen rahoittajana.

Monipalveluiksi voidaan käsittää kaikki sellaiset palvelut, jotka eivät liity perinteisiin kirjastopalveluihin. Tutkimuksessani tuli esille palveluja, joista osa oli kunnan tuottamia, osa muita julkisia palveluja ja osa yritysten palveluja. Kaikki ovat kuitenkin yhtä kokonaisuutta kunnan monipalvelujärjestelmässä ja palvelujen kohderyhmä on periaatteessa kaikilla sama: kunnan asukkaat. Vaikka tutkimukseni tuloksissa asetin palvelut tiettyyn tärkeysjärjestykseen, niin todellisuudessa palveluja ei voida arvottaa niin yksioikoisesti. Jos jokin palvelu tuottaa käyttäjälleen hyötyä, palvelu on tärkeä. Kirjastoautojen resurssit monipalvelujen tarjoajina ovat rajalliset. Sen vuoksi kaikkia palveluja ei voida ottaa palveluvalikoimaan. Tällöin palvelujen priorisointi on paikallaan ja valitaan vain sellaiset palvelut, joihin on riittävät resurssit. Useat tutkimukseen osallistuneet kiinnittivät huomiota resurssien riittämättömyyteen. Periaatteessa kirjastoautoväki on valmis hyväksymään monipalvelut kirjastoautoihin, mutta ei kirjastopalvelujen kustannuksella. Nykyisellään useimmat kirjastoautojen työntekijät ovat niin työllistettyjä, että monipalveluille ei ole sijaa. Nykyisellään yhtälö on kyselyyn vastaajienkin mielestä vaikea: monipalveluja voitaisiin tarjota, jos olisi aikaa, henkilöitä ja ennen kaikkea rahaa. Kontingenssiteoreettisen ajattelun mukaisesti koko organisaatiolta vaaditaan sopeutumista, jotta palvelurakenne ja sen toimintaedellytykset voidaan säilyttää. Tutkimuksessani tuli esille esimerkiksi se, että käytännössä monipalvelujen esteenä ovat usein tiukat ammattikuntarajat sekä lainsäädäntö ja lupabyrokratia. Hyvänä esimerkkinä on lääkekaappitoiminta. Käsikauppalääkkeiden vapaata myyntiä vastustavat ennen kaikkea apteekit. Asiakkaat toivoisivat reseptivapaiden lääkkeiden vapaampaa myyntiä ja monipalveluauto olisi yksi mahdollinen sellaisen palvelun tarjoaja. Kirjastoautojen kehittyminen monipalveluautoiksi vaatii siis koko kuntaorganisaatiolta sopeutumista ja joustoa. Ensinnäkin monipalveluauton työntekijää ei pidä nähdä vain kirjastoautonkuljettajana vaan monialaisena ammattilaisena, jolle maksetaan myös sen mukainen palkka. Kyselyyn vastaajista lähes 80 % halusi kohennusta kirjastoauton työntekijän palkkaukseen. Toiseksi valtio voisi omilla toimillaan kannustaa kuntia palvelujen järjestämiseen vaihtoehtoisella tavalla tukemalla ”kannattamatonta” monipalvelutoimintaa. Kolmanneksi kunta varsinaisena palvelujen järjestäjänä voisi katsoa monipalveluautoa eri hallintorajojen yli ja niitä yhdistävänä tekijänä, jonka kautta kunta voi järjestää palvelujaan helposti ja edullisesti sinne, missä palvelut muutoin ovat vaikeasti järjestettävissä tai kannattamattomia.



Tuloksia voidaan tarkastella myös kontingenssiteoreettisen ajattelun valossa. Monipalveluauto on osa laajempaa organisaatorakennetta, jonka toiminnan ei pidä olla stabiilia vaan tilanteiden ja olosuhteiden mukaan muuntuva. Kun toimintaympäristö muuttuu, niin toimintatapojenkin täytyy muuttua ja elää muutosten mukana. Toimintatapojen moninaisuus vaatii yhteistyötä eri organisaatioiden kesken. Kun monipalveluautot nähdään selkeimmin osana kuntaorganisaatiota, niin muut organisaatiot nähdään yhteistyötahoina, jotka osallistuvat monipalvelujen tarjoamiseen joko palveluja tuottamalla tai rahoittajina. Koko tätä organisaatorakennetta voidaan kutsua kunnan monipalvelujärjestelmäksi. Kontingenssiteorian mukaisesti organisaation elinehto on sopeutuminen ympäristöön. Kun puhutaan maaseudun rakennemuutoksesta ja palvelujen vähenemisestä, niin asioita pitää tarkastella koko organisaation kannalta ja pyrkiä löytämään ne keinot, joilla toimintaedellytykset saadaan säilytettyä ja palvelurakenne pidettyä siedettävällä tasolla. Siihen tarvitaan hyvää tahtoa ja koko monipalvelujärjestelmän kattavaa yhteistyötä. Monipalveluautot ovat yksi mahdollisuus säilyttää palvelut siellä, mistä ne uhkaavat loppua tai ovat jo loppuneet. Tämän tutkimuksen mukaan monipalveluautoilla on selkeä tilaus. Rahoittajatahona valtio suhtautuu monipalveluihin myönteisesti ja se olisi syytä ottaa myös kunnissa huomioon. Valtio voisi olla myös aloitteellinen ja tukea kuntia monipalvelujen järjestämisessä. Tämän tutkimuksen perusteella kirjastoautojen henkilökunta suhtautuu myönteisesti monipalvelujen lisäämiseen kirjastoautojen tehtäväkenttään, mutta tehtäviä ei kuitenkaan pidä lisätä ilman lisäresursointia ja koulutusta.

Monipalvelujen todellinen tarve ja lisäarvo kirjastoautotoiminnalle on jonkin verran kyseenalainen asia. Muutamissa lomakekyselyn avovastauksissa mainittiin, että monipalvelut ovat hyvä asia siellä, missä niille on tarvetta, mutta samalla todettiin, että kaikissa kirjastoautoissa sellaisille ei ole aikaa tai tarvetta. Vastajien mielipiteistä voidaan päätellä, että kirjastoauto tulee toimeen omillaankin ja monipalvelut ovat ”vain” lisäpalveluja, joita ilmankin pärjätään. Päättelyä voidaan jatkaa, että kirjastoautot ”voivat” ottaa monipalveluja hoidettavakseen, jos joku sitä ehdottaa ja osoittaa riittävät resurssit. Ilman koulutusta ja rahallista lisäkorvausta monipalveluja ei niin innokkaasti haluta. Monipalvelut mielletään enemmän maaseudun palveluiksi, mutta tutkimukseni mukaan tarvetta on myös kaupunkikunnissa. Pienemmissä maaseutukunnissa kirjastoautotoiminnasta vastaa usein yksi henkilö. Vaikka maaseutukunnan kirjastoauton lainamäärät ovatkin vaatimattomat kaupunkien kirjastoautoihin verrattuna, silti maaseutukunnan kirjastoautovirkailija voi olla hyvinkin

työllistetty, koska tekee kaiken yksin, ja aikaa monipalveluille ei ole. Sen vuoksi koulutus ja palkan lisääminen ei yksistään ratkaise kysymystä siitä, voiko jonkin yksittäisen kirjastoauton kautta tarjota monipalveluja. Kun kunnassa on yksi työntekijä kirjastoautossa, niin silloin kirjastoauton käyttö jää vajaaksi, koska kirjastoauto seisoo suurimman osan vuorokaudesta tallissaan. Jos kirjastoautoon palkattaisiin lisää työväkeä, auto saataisiin tehokkaampaan käyttöön ja monipalveluillekin olisi aikaa.

### Monipalveluauton varustus

Monipalveluautoon liittyvät laitteet, kalusteet, tilat ja muut varusteet voivat olla hyvin moninaisia, koska vain mielikuvitus on rajana. Missään ei ole määritelty, mitä monipalveluauto oikeasti tarkoittaa. Esimerkiksi Kemijärvellä ja Leppävirralla monipalveluautojen varustus perustuu täysin paikallisiin tarpeisiin. Molemmissa tapauksissa monipalveluautojen varustus on suunniteltu projekteissa. Tutkimusaineistoni analyysi osoittaa, että sähköisiin asiointipalveluihin liittyvät varusteet olivat tärkeimpiä. Asiakastietokone ja asiakkaiden käyttöön tarkoitettu tulostin olivat ensisijaisia varusteita monipalveluautossa kyselyyn vastaajien mielestä. Myös esteetön asiointi nähtiin tärkeäksi, koska pyörätuolinostin oli kolmannella sijalla tärkeysjärjestyksessä. Myös kuljetus- ja terveydenhoitopalveluihin liittyvät tilat ja laitteet olivat tärkeitä. Jonkinlainen yllätys oli, että televisio ja videolaitteet eivät ole kovin tärkeitä. Myöskin ruokatavaroiden kuljetus nähdään ongelmallisena, sillä ruokatavaroiden kuljetus vaatii asianmukaiset kylmäsäilytystilat ja silloin asia on huomioitava jo monipalveluauton rakennusvaiheessa. Kyselyssäni nimetyistä tiloista äänestystila sai vähiten kannatusta. Tämä on yllättävä tulos, sillä useissa kunnissa kirjastoautot toimivat ennakköäänestyspaikkoina.

Kirjastoautot rakennetaan pääasiassa tilaustyönä ostajan toiveiden mukaisesti. Useimmiten rakennustyön pohjana on kirjastoautostandardin mukainen auto, johon tehdään ostajan toivomat muutokset. Todennäköisesti kirjastoautojen rakentaminen monipalveluvarustuksella ei tulisi juurikaan kalliimmaksi. Koritehtailla on jo jonkin verran kokemusta kirjastoauto-monipalveluautojen rakentamisesta ja sitä kokemusta kannattaisi hyödyntää myös suunniteltaessa monipalveluauton mallia. Valtakunnallisten kirjastoautopäivien yhteydessä kokoontuu standardityöryhmä, joka päivittää kirjastoautostandardia tarpeen mukaan. Mielestäni hyvänä lisänä standardiin ja apuna kirjastoautoa hankkiville kunnille olisi vaihtoehtoinen monipalveluauton malli. Nyt monipalveluautoa suunnittelevat kunnat joutuvat

kyselemään asioita muista kunnista ja suunnittelemaan monipalveluauton varustusta pitkälle omatoimisesti.

### Monipalveluauton hankinta ja rahoitus

Kirjastoautojen hankinta ja rahoitus ovat olleet suhteellisen selkeitä asioita. Tämän tutkimuksen mukaan erityisesti rahoitukseen kaivataan korjausta, mikäli kirjastoautopalvelujen rinnalle tulevaisuudessa suunnitellaan muita palveluja. Nykyisin kirjastoautojen rahoituksen painopiste on kunnilla. Vielä 1980-luvun loppupuolella valtiot rahoittivat suurimman osan kirjastoautoista, valtionavut olivat jopa 80 %. Kirjastoissa koetaan, että monipalvelut eivät kuulu kirjaston perinteiseen tehtäväkuvaan ja näin ollen myöskään niiden rahoittaminen ei kuulu kirjastolle. Sponsorit ja palvelujen varsinaiset tuottajat ovat yksi mahdollisuus rahoittaa monipalvelut, mutta erityisesti monipalveluja tarjoavan kirjastoauton hankintaan kaivataan enemmän valtion tukea. Toisaalta valtion viranomaiset ovat pohtineet palvelujen järjestämismahdollisuuksia sellaisille alueille, joista palveluja ollaan vähentämässä tai palvelut ovat jo loppuneet. Asiaan viitataan myös valtion viranomaisten tulevaisuutta koskevissa strategioissa. Sinänsä palvelut ovat kyllä pääsääntöisesti kuntien hoidettavia, mutta nykyisessä taloustilanteessa kunnat hakevat mieluummin säästöjä kuin sijoittavat rahaa uusiin palveluihin. Tässä tilanteessa palvelujen säilyttäminen maaseuduilla ja harvaan asutuilla alueilla on pitkälti valtion ja kunnan yhteistoimintaa, jossa valtion rahoitusosuus pitää olla suurempi kuin se tällä hetkellä on.

Yli puolet (57,4 %) lomakekyselyn vastaajista halusi korottaa valtion rahoitusosuutta monipalveluautojen hankinnassa. Lähes kolmannes vastaajista pitäisi valtion rahoitusosuuden ennallaan. Todellisuutta on, että nykyinen valtion määrittelemä yksikköhinta ei kata edes tavallisen kirjastoauton hankintakustannuksia. Mikäli hankittavaan autoon suunnitellaan monipalveluja, niin todellinen hinta on useita kymmeniä tuhansia euroja korkeampi kuin laskennallinen yksikköhinta. Parhaimpana vaihtoehtona tutkimukseeni osallistuneet pitivät juuri yksikköhinnan korottamista. Se olisi mielestäni hyvä asia, koska silloin kunnilla saattaisi olla myös intressejä hankkia sellainen auto, joka mahdollistaisi monipalvelujen tarjoamisen. Yksikköhinnan korottamisella olisi monia muitakin vaikutuksia. Esimerkiksi kirjastoautojen valmistajat voisivat vapaammin suunnitella sellaisia kirjastoautojen korirakenteita, joissa monipalvelujen tarvitsemat tilat ja varusteet olisi otettu huomioon. Kokemusta heillä jo on,

mutta edelleen perinteinen pelkkiin kirjastopalveluihin tarkoitettu korityyppi on ”standardikori”. Jos halutaan ottaa huomioon monipalvelut, ne on suunniteltava erikseen ja korityölle tulee tällöin enemmän hintaa.

#### **6.4 Toimenpidesuosituks**

Tutkimustulosteni perusteella esitän toimenpidesuosituksia useille tahoille. Suositukset ovat kannanottoni niihin asioihin, joihin tutkimukseeni osallistuneet henkilöt ovat kiinnittäneet huomiota ja jotka mielestäni tukisivat monipalvelujen kehittämistä kirjastoautojen palveluina. Vaikka esitän asiat vaatimusten muodossa, niin ne on silti otettava ehdollisina: näin olisi hyvä tehdä. Esitän neljä toimenpidesuositusta:

1. Kirjastoautokunnat ottavat palvelurakenteensa tarkasteluun ja tutkivat haja-asutusalueidensa palvelujen järjestämismahdollisuudet ja tarpeet nimenomaan kirjastoauton mahdollisuutena ottaen huomioon mahdollisen resurssien lisästarpeen.
2. Kirjastot ymmärtävät monipalveluautojen erityisluonteen kirjastojen tehtäväkentässä ja pyrkivät vaikuttamaan siihen, että henkilöstön koulutus ja palkkaus ovat asianmukaisella tasolla.
3. Valtio korottaa valtionosuuteen oikeuttavaa yksikköhintaa sellaisten kirjastoautohankintojen osalta, joissa kunta hankkii monipalveluauton tai vaihtoehtoisesti valtio määrittelee monipalveluauton varustukselle erillisen valtionosuuden.
4. Suomen kirjastoseuran kirjastoautotyöryhmä tutkii mahdollisuutta kehittää monipalveluautoille oma standardi tai yhdistää monipalvelut kirjastoautostandardiin.

#### **6.5 Jatkotutkimusehdotukset**

Mikäli tutkimusta tämän aiheen parissa halutaan jatkaa, tarvitaan erityisesti asiakasnäkökulmaa, jossa monipalvelujen potentiaaliselta asiakaskunnalta kysytään heidän odotuksiaan ja tarpeitaan monipalveluille. Jatkotutkimuksella voitaisiin nostaa esille kentän

palvelutarpeet. Valtakunnallinen kysely toisi esille monipalvelujen todellisen tarpeen tai tarpeettomuuden. Kirjastoautojen kautta toteutettu kysely ei ole sinänsä riittävä, koska kirjastoauto ei tavoita kaikkia. Laajan kyselyn toteuttaminen vaatii kuitenkin laajan organisaation. Tämän tutkimukseni tulokset osoittavat, että kirjastoautohenkilöstön mielipiteet asiasta ovat kaksijakoisia, yhtäältä monipalveluja pidetään hyvänä ja tärkeänä asiana, toisaalta ollaan sitä mieltä, että monipalvelujen käyttö olisi vähäistä. Kun liikkuvia monipalveluja kehitetään, olisi tärkeää, että tämä perustuisi asiakkaiden käsitykseen siitä, ovatko monipalvelut todella tarpeellisia. Tässä yhteydessä täytyy ottaa huomioon se, että valtio edesauttaa erilaisilla tukitoimilla verkkoyhteyksien rakentamista syrjäseuduille ja sitä kautta tukee maaseudun asukkaiden omaehtoista erilaisten tietoverkkopalvelujen käyttämistä. Tarvitaanko siis enää liikkuvia palveluyksiköitä, kun kaikilla on Internet-yhteydet kotona? Onko siis järkevää kehittää kirjastoautoja monipalveluautoiksi, jos palveluille ei ole käyttöä? Vai olisiko monipalveluauton palvelukonsepti toisenlainen kuin mitä nykyisin?

Tämän tutkielman ulkopuolelle jää useita asioita, joiden tutkiminen olisivat kiinnostavaa eri tahoilla. Olisi esimerkiksi tutkittava sitä, miten eri monipalveluautot poikkeavat toisistaan ja millaisia niiden tilaratkaisut ovat monipalveluauton varustuksen ja tilojen näkökulmasta. Tutkimuksen avulla voisi kehitellä jonkinlaisen monipalveluauton mallin, joka voisi olla suunnittelun pohjana uuden monipalveluauton hankinnassa. Lisäksi tutkimus antaisi autojen valmistajille tietoa siitä, mitä kannattaa tarjota, kun ostaja on hankkimassa monipalveluautoa.

Tämän tutkielman lisäksi myös Lehtonen (2007) on tutkinut erilaisten palvelujen soveltuvuutta monipalveluauton palvelukonseptiin. Hänen tutkimuksessaan olivat esillä osin samat palvelut kuin tässä tutkielmassa. Molemmille tutkimuksille yhteinen piirre on se, että kaikki mainitut palvelut ovat julkisia palveluja, joita voidaan tarjota monipalveluauton kautta. Jatkotutkimuksen kannalta mielenkiintoista olisi selvittää laajemmin myös mahdollisten monipalveluauton yhteistyötahojen palvelutarpeet ja tutkia esimerkiksi yksityisten palveluntarjoajien mahdollisuudet ja halukkuus palvelujen tarjoamiseen kunnan monipalveluauton kautta siinä tapauksessa, että monipalveluja tarjotaan nimenomaan kirjastoauton palveluihin yhdistettynä. Mielenkiintoista olisi selvittää, olisiko sellainen edes mahdollista esimerkiksi lainsäädännön kannalta.

## LÄHTEET

### Julkaistut lähteet

Anttila, Jukka (1996) Miten maaseudun palvelut turvataan? Helsinki: Sisäasiainministeriö.

Galbraith, Jay R. (1977) Organization design. Massachusetts (MA): Addison-Wesley.

Harjunpää, Nina (1997) Monipalvelupisteiden toteuttaminen ja toiminnallisten kynnysten ylittäminen. Seinänaapurien palveluprojektin loppuraportti. Seinäjoki: Helsingin yliopisto, Maaseudun tutkimus- ja koulutuskeskus.

Hentilä, Anne (2009) Kirjastoautoista monipalveluautoja. *Kaleva* 12.10.2009: 8.

Holme, Ninna & Sivenius, Pasi (2009) Kirjastoautot Suomessa. Lahti: Holme & Sivenius.

Järvelin, Ilmi (1992) Neuvonnasta neuvontaan. Lisensiaattitutkielma. Tampere: Tampereen yliopisto.

Kalima, Kai (2001) Julkisyhteisöjen hankintatoimi. Helsinki: Suomalaiset oikeusjulkaisut SOJ Oy.

Karppinen, Anja & Plihtari, Aulikki (1976) Suomen kirjastoautotoiminnan yleiskartoitus. Kirjastotieteen ja informatiikan laudatur-tutkielma. Tampere: Tampereen yliopisto.

Kirjastoautotoiminta (1985) Helsinki: Kirjastopalvelu.

Kirjastopoliittinen työryhmä (2001) Kirjastopoliittinen ohjelma 2001-2004. Työryhmän muistio. Helsinki: Opetusministeriö.

Kohti hallittua murrosta – julkiset palvelut uudella vuosituhanella. Julkisen hallinnon sähköisen asiainnoin toimintaohjelma 2002-2003 (2001) Helsinki: Valtiovarainministeriö.

[http://www.vm.fi/vm/fi/04\\_julkaisut\\_ja\\_asiakirjat/01\\_julkaisut/04\\_hallinnon\\_kehittaminen/20011231KOhtih/40642.pdf](http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/01_julkaisut/04_hallinnon_kehittaminen/20011231KOhtih/40642.pdf) (käytetty 30.11.2009)

Koski, Heikki (1996) Kansalainen, kunta ja valtio. Helsinki: Sisäasiainministeriö.

Kuusniemi-Laine, Anna & Takala, Pilvi (2007) Julkisten hankintojen käsikirja. Helsinki: Edita.

Kyöstiö, Antero (1991) Kirjastoautoselvitys. Vuoden 1989 kirjastoautokyselyn tulokset. Helsinki: Suomen kirjastoseura.

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

”Kärrihurjan käsikirja” eli kirjastoautohenkilöstön edunvalvonta- ja työsuojeluopas (2004) Tampere: Kunta-alan ammattiliitto KTV.

Laitinen, Merja & Pohjola, Anneli (2001) ”Ei tää niin syrjässä” Tutkimus elämisen mahdollisuuksista ja palveluista syrjäkylissä. Rovaniemi: Lapin yliopisto.

Laki julkisista hankinnoista 30.3.2007 / 348.

Lehtola, Ilkka (2001) Palvelujen muutos ja syrjäkyläläisen arki. Väitöskirja. Joensuu: Joensuun yliopisto.

Lehtonen, Jussi (2006) Maaseudun tulevaisuus ja monipalveluauton mahdollisuudet. *Futura* 25(4): 80-93.

Lehtonen, Jussi (2005) Palvelut pyörillä : Liikkuvien palvelujen kehitysvaiheita. *Tekniikan Waiheita* 1/05. <http://www.ths.fi/Lehtonen105.pdf>

Leppävirran monipalveluautohanke (Lemon) : hankkeen loppuraportti. (2008) Leppävirta: Leppävirran kunta.

[http://www.leppavirta.fi/files/orig/32\\_Lepp%C3%A4virran\\_monipalveluauto.pdf](http://www.leppavirta.fi/files/orig/32_Lepp%C3%A4virran_monipalveluauto.pdf)

Leväsvirta, Leena (1999) Kuntien hallinto muuttuvassa toimintaympäristössä. Helsinki: Suomen kuntaliitto.

Lysebäck, Anna & Norrström, Lise-Lotte (2000) Bokbussen – från dåtid till nutid : En studie om bokbussens utveckling i Sverige. Magisteruppsats i biblioteks- och informationsvetenskap. Borås: Bibliotekshögskolan.

Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä (2009) Maaseutu ja hyvinvoiva Suomi. Valtioneuvoston maaseutupoliittinen selonteko eduskunnalle. Helsinki: Valtioneuvosto.

[http://www.maaseutupolitiikka.fi/files/943/maaseutupoliittinen\\_selonteko\\_VN.pdf](http://www.maaseutupolitiikka.fi/files/943/maaseutupoliittinen_selonteko_VN.pdf)

Mäntylä, Miia (2001) Monesta yhdeksi : Maaseudun palvelujen uudet mahdollisuudet. Vaasa: Vaasan yliopisto.

Mäntylä, Miia (2003) Unohdetun kansan haaveet : Asukkaiden näkemyksiä maaseudun palvelujen tärkeydestä. Vaasa: Vaasan yliopisto.

Oksanen, Antero (2007) Kuntien yleiset hankintaohjeet. Helsinki: Suomen Kuntaliitto.

Opetusministeriö (2009) Opetusministeriön kirjastopolitiikka 2015. Yleiset kirjastot. Kansalliset strategiset painoalueet. Helsinki: Opetusministeriö, kulttuuriyksikkö.

Oulasvirta, Lasse & Brännkärr, Christer (2001) Toimiva kunta. Helsinki: Kuntakoulutus.

Paavonheimo, Jari (1992) Kirjastoauto monipalveluautoksi? Maaseudulla etsitään vaihtoehtoja. *Kirjastolehti* 4: 95.

Pönkänen, Matti (1985) Tieteenfilosofiset pääsuuntaukset. Teoksessa: Kirjastot ja tiede, 25-54. Helsinki: Kirjastopalvelu.



Sarkola, Sirkka (1975) Kirjastoautokäsikirja. Helsinki: Suomen kirjastoseura.

Sarkola, Sirkka (1969) Kirjastoauto toiminta Suomessa. Helsinki: Suomen kirjastoseura.

Soininen, Marjaana (1995) Tieteellisen tutkimuksen perusteet. Turku: Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskus.

Suomen kirjastoseura (2008) Lausunto valtion talousarvioksi vuodeksi 2009.

[http://kirjastoseura.kaapeli.fi/etusivu/seura/uudet?modeyksi=yksi&takaisin=http://kirjastoseura.kaapeli.fi/etusivu/seura/uudet&teksti\\_id=12427](http://kirjastoseura.kaapeli.fi/etusivu/seura/uudet?modeyksi=yksi&takaisin=http://kirjastoseura.kaapeli.fi/etusivu/seura/uudet&teksti_id=12427) (käytetty 30.12.2009)

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli (2002) Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki: Tammi.

Valtioneuvoston kanslia (2009) Hallitusohjelman toimeenpanon arviointi hallituskauden puolivälissä – Hallituksen strategia-asiakirjan seuranta. Helsinki: Valtioneuvoston kanslia.

<http://www.vnk.fi/julkaisukansio/2009/j14-hallitusohjelman-toimeenpanon-arviointi-j26-the-finnish-j27-halvtidsoversyn/pdf/fi.pdf> (käytetty 7.1.2010)

Vehkalahti, Kimmo (2008) Kyselytutkimuksen mittarit ja menetelmät. Helsinki: Tammi.

### **Julkaisemattomat lähteet**

Aittaniemi, Mauri (2008) Tiivistelmä yhdistetyiltä Ruotsin kirjastopäiviltä sekä Pohjoismaisilta kirjastoautopäiviltä Luulajassa 14.5.08 - 16.5.08.

<http://www.rovaniemi.fi/includes/loader.aspx?id=173e414e-0524-443f-b700-04a6272b2ea8>  
(käytetty 7.1.2010)

Asuminen ja palvelut –keskustelufoorumi : muistio 20.3.2007. Outokumpu.

[http://cc.joensuu.fi/~alma/derive/pk-foorumi/muistiot/Muistio\\_palvelu\\_ilona070320.pdf](http://cc.joensuu.fi/~alma/derive/pk-foorumi/muistiot/Muistio_palvelu_ilona070320.pdf)  
(käytetty 15.12.2009)

Camel Book Drive : Donate to Kenya's Mobile Library.  
<http://camelbookdrive.wordpress.com/> (käytetty 13.12.2009)

Eteläaho, Terttu (2001) Kahden viikon välein – kenelle ja mitä? Informaatiotutkimuksen  
proseminariesitelmä. Oulu: Oulun yliopisto.

EU-kynnysarvot muuttuvat 1.1.2010 lukien. (2009) Työ- ja elinkeinoministeriö.  
[http://www.tem.fi/?92752\\_m=97650&s=903](http://www.tem.fi/?92752_m=97650&s=903) (käytetty 16.12.2009)

Grönlund, Liisi (1999) Kirjastoauto tuo ja vie – Rautavaaralta Valtimolle käy Armas Lempin  
tie. Kirjastoautoyhteistyöstä Rautavaaralla 1990-luvulla. Informaatiotutkimuksen  
proseminariesitelmä. Oulu: Oulun yliopisto.

Haikola, Suvi (2005) Kotipalvelua kirjastoissa. Kirjasto- ja tietopalvelun opinnäytetyö.  
Seinäjoen ammattikorkeakoulu.

Haja-asutusalueen monipalveluprojekti Kulkurin loppuraportti (2004) Kemijärvi: Kemijärven  
kaupunki.

Hyvärinen, Lea (2008) Leppävirran monipalveluautohanke LEMON. Raportti. Leppävirta:  
Leppävirran kunta.

Julkiset rakennusurakat sekä julkiset tavara- ja palveluhankinnat (2004) EU:n direktiivi  
2004/18/EY.

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/internal\\_market/businesses/public\\_procurement/122009\\_fi.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/businesses/public_procurement/122009_fi.htm) (käytetty 30.11.2009)

Kirjastoautostandardi (2009) <http://www.kirjastot.fi/File/1db94668-6b7b-48ab-bbd1-05ca7e71571e/kirjastoautostandardi2009.pdf> (käytetty 30.11.2009)

Kirjastolaki 4.12.1998/904 (1998) <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1998/19980904>  
(käytetty 30.12.2009)

Kovanen, Tanja (1997) Kirjastoautotoiminnan vaiheita: Keski-Suomen ensimmäinen kirjastoauto hankittiin Viitasaarelle vuonna 1968. Kirjasto- ja tietopalvelun opinnäytetyö. Seinäjoki: Seinäjoen ammattikorkeakoulu.

Kyöstiö, Antero (2009) Suomen kirjastoautotoiminnan 50-vuotishistoria. Käsikirjoitus. Tampere: A. Kyöstiö.

Laitilan kaupungin Kulttuurilautakunnan pöytäkirja 30.01.2008. (2008)  
<http://www.laitila.fi/eslpk/kkla/2008/30011700.0/txt4.htm> (käytetty 29.12.2009)

Laitinen, Marjatta (2007) Liedon kunnan kirjastoautotoiminnasta: palvelukysely kirjastoauton asiakkaille. Kirjasto- ja tietopalvelun opinnäytetyö. Seinäjoki: Seinäjoen ammattikorkeakoulu.

Lampela, Pentti (2010) Kemijärven monipalveluauton kuljettaja-virkailija. Puhelinhaastattelu 8.1.2010.

Lehtonen, Jussi (2007) Maaseudun liikkuvat palvelut. Esitys Kuusamon kirjastoautopäivillä 12.8.2007. [http://kirjastoseura.kaapeli.fi/admin/luennot/liite\\_1425](http://kirjastoseura.kaapeli.fi/admin/luennot/liite_1425)

Leino, Katja (2004) Kirjastoautotoimintaa Suomessa. Kirjastoautotoiminnan SWOT – analyysi. Informaatiotutkimuksen pro gradu –tutkielma. Tampere: Tampereen yliopisto.

Leinonen, Veli (2009) Kunnallisen toiminnan muutoksista.  
<http://www.fuf.fi/kunnallishallinto.rtf> (käytetty 14.12.2009)

Ljungqvist, Eva (2009) Sähköpostiviesti 12.11.2009.

Opetusministeriö (2006) Opetusministeriön kirje lääninhallituksille 31.10.2006 Dnro 34/511/2006.

Opetusministeriö (2009) Valtionosuuksien myöntämistä koskeva rahoitussuunnitelma 2009-2012.  
[http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Kirjastot/avustukset/perustamishankkeet\\_ja\\_k](http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Kirjastot/avustukset/perustamishankkeet_ja_k)

[irjastoautohankkeet/investointisuunnitelmat/liitteet/investointisuunnitelma\\_2009-2012.pdf](#)

(käytetty 11.05.2009)

Sarajärvi, Vesa (2002) Miljoonavastuu : Tutkimus kirjastoautohenkilöstön työstä. Kirjasto- ja tietopalvelun opinnäytetyö. Oulu: Oulun seudun ammattikorkeakoulu.

Sikanen, Pekka (2010) Leppävirran monipalveluauton kuljettaja-virkailija. Puhelinhaastattelu 8.1.2010.

Suomen yleisten kirjastojen tilastot (2009) Helsinki : Opetusministeriö.

<http://tilastot.kirjastot.fi/fi-FI/tilasto.aspx?QueryId=2d611e1f-be29-14e7-10e2-9957ef82973c&RefererUrl=%2ffi-fi%2ftilastohaku.aspx%3fQueryId%3d2d611e1f-be29-14e7-10e2-9957ef82973c> (käytetty 16.11.2009)

Varila, Kalle (2008) Biblioteksdagarna och Nordisk bokbussfestival 2008.

<http://www.kirjastot.fi/Page/9a203c43-8f94-4b9e-8e5d-7a1391d23e67.aspx?groupId=abe7fc89-989c-4f4c-9cd7-de2f2d803913&announcementId=9e24bdbd-5731-45f3-8d9e-33aba1fd64c9>

(käytetty 7.1.2010)

Yleisten kirjastojen perustamishankkeet. Käsittely valtiosuusjärjestelmässä (2006) Helsinki : Opetusministeriö.

[http://www.minedu.fi/OPM/Kirjastot/rahoitus/yleisten\\_kirjastojen\\_valtiosuudet/liitteet/OPAS\\_perustamishanke.pdf](http://www.minedu.fi/OPM/Kirjastot/rahoitus/yleisten_kirjastojen_valtiosuudet/liitteet/OPAS_perustamishanke.pdf) (käytetty 30.11.2009)

Äyräs, Anneli (2005) Minne matka, kirjastoauto? Puheenvuoro. Lahden kirjastoautopäivät 12.-14.8.2005.

## LIITE 1. KYSELYLOMAKE

### KYSELY

Kirjastoauto monipalveluautona

#### Taustatiedot (ympyröi oikea vaihtoehto)

1. Sukupuoli

- A. Mies
- B. Nainen

2. Maakunta, jonka alueella asutte

- A. Uusimaa
- B. Itä-Uusimaa
- C. Varsinais-Suomi
- D. Satakunta
- E. Häme
- F. Pirkanmaa
- G. Päijät-Häme
- H. Kymenlaakso
- I. Etelä-Karjala
- J. Etelä-Savo
- K. Pohjois-Savo
- L. Pohjois-Karjala
- M. Keski-Suomi
- N. Etelä-Pohjanmaa
- O. Pohjanmaa (rannikko)
- P. Keski-Pohjanmaa
- Q. Pohjois-Pohjanmaa
- R. Kainuu
- S. Lappi

3. Missä työskentelette?

- A. Kokonaan kirjastoautossa
- B. Osittain kirjastoautossa ja osittain muualla
- C. Kokonaan pääkirjastossa tai lähikirjastossa
- D. Muualla / en työskentele kirjastossa. Missä organisaatiossa?

\_\_\_\_\_ (jos vastasit D, niin siirry  
kysymykseen 5)

4. Jos olette töissä kirjastoalalla, niin mikä on asemanne kirjastossa?

- A. Kirjastoautonkuljettaja
- B. Kuljettaja-virkailija
- C. Virkailija

- D. Kirjastonhoitaja / informaatikko
- E. Kirjastotoimenjohtaja / kirjastonjohtaja
- F. Jokin muu, mikä? \_\_\_\_\_

5. Kuinka hyvin mielestänne tunnette kirjastoautotoimintaa?
- A. Erittäin hyvin (esim. työskentelette kirjastoautossa)
  - B. Hyvin (esim. seuraatte kirjastoautotoimintaa)
  - C. Kohtalaisen hyvin (esim. tunnette kirjastoautotoiminnan pääpiirteissään)
  - D. Melko huonosti (esim. tiedätte kirjastoautot)
  - E. Huonosti
  - F. En ollenkaan

6. Millaisena pidätte kirjastoautotoiminnan tasoa yleensä Suomessa?
- A. Heikko
  - B. Tyydyttävä
  - C. Hyvä
  - D. Erinomainen
  - E. En osaa sanoa

7. Millaisena näette kirjastoautotoiminnan tulevaisuuden Suomessa?
- A. Heikkona, toiminta tulee vähenemään
  - B. Tyydyttävänä, toiminta jatkuu entisellään
  - C. Hyvänä, toiminta kehittyy
  - D. Erinomaisena, toiminta kehittyy ja monipuolistuu voimakkaasti
  - E. En osaa sanoa

## **KIRJASTOAUTOJEN MONIPALVELUJA KOSKEVAT KYSYMYKSET**

8. Kirjastoautoissa voidaan tarjota perinteisten kirjastopalvelujen lisäksi myös muita palveluja. Rastita seuraavista kaikki mielestäsi kirjastoautoon sopivat palvelut.

- Postin palveluja (esim. postimerkkien myynti)
  - Pankkipalveluja (esim. virkailija avustaa asiakasta pankkipalvelujen käytössä asiakaspäätteellä)
  - Terveyspalveluja (esim. verenpaineen mittaus)
  - Kuljetuspalveluja (esim. kauppatavaroita)
  - Apteekkipalveluja (esim. lääkkeitä myytävänä)
  - KELA:n palveluja (esim. opastus lomakkeiden täytössä)
  - ALKO:n palveluja (esim. kuljetuspalvelu)
  - Veikkauksen palveluja
  - Kunnan kotipalveluja (esim. ruokapakettien kuljetus)
  - Kirjaston kotipalvelua (esim. kirjakassit)
  - Henkilökuljetuspalveluja
  - Muuta, mitä? \_\_\_\_\_
- 
-

9. Kuinka tärkeänä pidätte monipalvelujen sisällyttämistä kirjasto-auton palveluihin? Ympyröi mieleisesi vaihtoehto.

- A. Erittäin tärkeää
- B. Melko tärkeää
- C. Ei kovin tärkeää
- D. Ei ollenkaan tärkeää
- E. En osaa sanoa

10. Jos kirjastoautossa tarjottaisiin / tarjotaan monipalveluja, niin kuinka paljon niitä mielestänne käytettäisiin / käytetään?

- A. Erittäin paljon
- B. Melko paljon
- C. Melko vähän
- D. Ei ollenkaan
- E. En osaa sanoa

11. Haittaavatko monipalvelut mielestänne kirjastoauton perinteistä toimintaa?

- A. Erittäin paljon
- B. Melko paljon
- C. Melko vähän
- D. Ei ollenkaan
- E. En osaa sanoa

12. Sopivatko monipalvelut mielestänne kirjastoauton työntekijän toimenkuvaan?

- A. Erittäin hyvin
- B. Melko hyvin
- C. Melko huonosti
- D. Erittäin huonosti
- E. Ei ollenkaan
- F. En osaa sanoa

13. Miten kirjastoauton työntekijä pitäisi mielestänne huomioida monipalveluja suunniteltaessa? (voit ympyröidä useita vaihtoehtoja)

- A. Palkkausta pitää kohentaa
- B. Koulutusta pitää lisätä
- C. Tehtävät pitää määritellä toimenkuvissa erikseen
- D. Jotenkin muuten, miten? \_\_\_\_\_
- E. Ei tarvitse huomioida mitenkään
- F. En osaa sanoa

14. Kirjastoautostandardissa määritellään kirjastopalveluissa tarvittava kirjastoauton varustus. Kirjastoauto/monipalveluautossa tarvitaan lisäksi muita varusteita. Aseta asiat mielestäsi tärkeysjärjestykseen (numeroi).

\_\_\_ Invahissi / pyörätuolinostin

\_\_\_ Asiakkaille WC

- Kahvinkeitin
- Asiakastietokone
- Asiakastulostin
- Valokopiokone
- Televisio ja videolaitteet
- Kylmäsäilytystilat (ruokapakettien kuljetus)
- Äänestystila vaaleja varten
- Verenpainemittari / verensokerimittari
- Tavarankuljetustiloja
- Lääkekaappi (myytäviä lääkkeitä)
- Muuta, mitä? \_\_\_\_\_

15. Missä suhteessa eri tahojen pitäisi mielestänne osallistua kirjastoauto-monipalveluautojen hankinnan rahoitukseen? Merkitse prosentiosuus.

- A. Valtio \_\_\_\_\_ %
  - B. Kunta \_\_\_\_\_ %
  - C. Yritykset / sponsorit \_\_\_\_\_ %
  - D. Jokin muu taho \_\_\_\_\_ % Mikä? \_\_\_\_\_
- 

16. Miten monipalveluauton ja sen varusteiden hankinta pitäisi mielestänne rahoittaa? Aseta vaihtoehdot tärkeysjärjestykseen.

Nykyinen rahoitusmalli (valtionosuus yksikköhinnasta + kunnan oma rahoitus)

Monipalveluauton varustukseen erillinen valtionosuus (myös muulle varustukselle kuin invahissille)

Kirjastoauto-monipalveluauton hankinnalle määritellään oma korkeampi valtionosuuteen oikeuttava yksikköhinta

Yhteistyötahot / sponsorit rahoittavat osan monipalveluauton hankinnasta / varustuksesta

Jokin muu tapa. Mikä? \_\_\_\_\_

---



17. Ympyröi seuraavista väittämistä lähinnä omaa mielipidettäsi oleva vaihtoehto.  
1 = Täysin samaa mieltä, 2 = Jokseenkin samaa mieltä,  
3 = Jokseenkin eri mieltä, 4 = Täysin eri mieltä, 0 = En osaa sanoa

- A. Monipalveluilla voidaan turvata kirjastoautotoiminta 1 2 3 4 0
- B. Monipalvelut tuovat lisäarvoa kirjastoautotoiminnalle 1 2 3 4 0
- C. Pelkät kirjastopalvelut riittävät maaseudun kirjastoautoissa  
1 2 3 4 0
- D. Kirjastoautopalvelut ovat tärkeitä haja-asutusalueille 1 2 3 4 0
- E. Monipalvelut ovat kirjastoautojen tulevaisuutta 1 2 3 4 0
- F. Monipalvelut haittaavat varsinaista kirjastotoimintaa 1 2 3 4 0
- G. Monipalvelut eivät sovi kirjastoautoihin 1 2 3 4 0
- H. Monipalvelut eivät sovi kirjaston tehtäväkenttään 1 2 3 4 0
- I. Monipalvelut eivät sovi kirjastoauton työntekijän toimenkuvaan  
1 2 3 4 0
- J. Monipalveluauto voi osaltaan turvata maaseudun asuttuna pysymisen  
1 2 3 4 0
- K. Monipalveluauto on riittävä maaseudun palvelutarpeiden tyydyttäjä  
1 2 3 4 0
- L. Erillinen monipalveluauto on parempi kuin monipalvelut yhdistettynä kirjastoautoon  
1 2 3 4 0

18. Tähän voit vapaasti kirjoittaa kommentteja tai mielipiteitä tutkimuksen aiheesta. Voit myös kertoa omia kokemuksiasi kirjastoautoista monipalveluautoina.

**KIITOS VASTAUKSISTANNE !**

## LIITE 2. SÄHKÖPOSTIKYSELY

Hyvät kirjastojen johtajat

Tämä sähköposti on lähetetty kaikille niille kirjastoille, joihin on muutaman viime vuoden (2006-2009) aikana hankittu uusi kirjastoauto tai hankintaa suunnitellaan lähivuosina. Tiedot olen ottanut Opetusministeriön valtiosuunnitelmien myöntämistä koskevista suunnitelmista.

Olen itse töissä Ranuan kirjastossa kirjastonhoitajana ja näin vanhempana (46 v.) jatkan opiskelujani. Työni ohessa opiskelen Oulun yliopistossa pääaineenani informaatiotutkimus. Sivuaineena olen opiskellut Lapin yliopistossa hallintotieteitä. Tämä sähköpostikysely liittyy osaksi tekeillä olevaa pro gradu -tutkielmaani. Varsinaisen kyselytutkimuksen tein elokuussa Haminan kirjastoautopäivillä. Tutkimukseni aiheena ovat kirjastoautot kunnallisessa monipalvelujärjestelmässä.

Yksi osa tutkimustani on kuntien päätöksentekopöytäkirjojen analyysi, jossa kiinnitän erityisesti huomiota siihen, onko kirjastoautohankintojen yhteydessä mainittu kirjastoautoon mahdollisesti suunnitteilla olevia monipalveluja tai niihin liittyviä varusteita. Pöytäkirjat eivät kuitenkaan kerro koko totuutta asiasta. Tällä kyselyllä haluan tuoda asiaan lisävalaistusta ja pyydän Teitä vastaamaan muutamaan kysymykseeni. Olkaa ystävällisiä ja vastatkaa joka tapauksessa, vaikka asioista ei kunnassanne / kaupungissanne olisi puhuttu mitään. Sekin tieto on tutkimukselleni tärkeä.

Selvennyksenä käsitteiden määrittelyä:

Monipalvelut kirjastoautossa = postin, pankin, yms. palvelut, terveyspalveluja, kotipalvelua, kuljetuspalveluja jne.  
Monipalveluauton varusteet = esim. invahissi, asiakastietokoneet ja -tulostin, verenpainemittari, tavarankuljetustilat, tv, videot, kopiokone, äänestystila yms.

Kysymykset:

1. Onko kirjastoautossanne tällä hetkellä muita kuin varsinaiseen kirjastotoimintaan liittyviä palveluja tai laitteita?
2. Oliko / onko ollut monipalveluista puhetta silloin, kun suunnittelitte / suunnittelette uuden kirjastoauton hankintaa?
3. Onko monipalveluja mainittu Teillä missään virallisissa pöytäkirjoissa tms.?
4. Halutessanne voitte kertoa lisää mahdollisista kirjastoautonne monipalveluista.

Pyydän vastauksianne mahdollisimman pian. Lyhyet vastaukset riittävät.

Ystävällisin terveisin

Vesa Sarajarvi  
kirjastonhoitaja, Oulun yliopiston opiskelija  
vesa.sarajarvi@ppl.inet.fi / vesasara@paju.oulu.fi  
p. 050-5383873

### LIITE 3. SÄHKÖPOSTIKYSELYN VASTAUSTEN KOOSTE

#### Sähköpostikyselyn vastausten kooste

<b>KAUPUNKI</b>	Monipalveluja	Puhetta	Pöytäkirjat
Espoo	ei	ei	ei
Jyväskylä	kyllä	kyllä	ei
Jämsä	ei	kyllä	ei
Kajaani	ei	ei	ei
Kemi	ei	kyllä	ei
Keuruu	kyllä	kyllä	ei
Kotka	kyllä	kyllä	kyllä
Kuopio	ei	ei	ei
Kuusamo	kyllä	kyllä	ei
Lahti	ei	ei	ei
Laitila	kyllä	kyllä	kyllä
Lappeenranta	ei	ei	ei
Nivala	ei	kyllä	ei
Oulu	ei	kyllä	ei
Raasepori	ei	kyllä	kyllä
Rovaniemi	ei	kyllä	kyllä
Somero	ei	kyllä	ei
Tampere	kyllä	kyllä	ei
Turku	kyllä	ei	ei
Vaasa	ei	kyllä	ei
20 kpl			
<b>MAALAISKUNTA</b>			
Hausjärvi	ei	kyllä	ei
Hämeenkyrö	ei	kyllä	ei
Joroinen, Juva, Rantasalmi	kyllä	ei	ei
Juankoski, Kaavi, Nilsjä, Tuusniemi	ei	kyllä	ei
Kangasala	ei	kyllä	ei
Kauhava	ei	ei	ei
Kirkkonummi	ei	ei	ei
Kittilä, Kolari	kyllä	kyllä	kyllä
Kiuruvesi	kyllä	kyllä	ei
Lapinlahti - Varpaisjärvi	ei	ei	ei
Leppävirta	kyllä	kyllä	kyllä
Loppi	kyllä	ei	ei
Mäntsälä	ei	ei	ei
Ranua	kyllä	kyllä	kyllä
Valkeakoski, Lempäälä	ei	ei	ei
Vieremä	kyllä	kyllä	ei
Vöyri	kyllä	kyllä	ei
17 kpl			
<b>EI VASTANNEET</b>			
Hamina			
Kerimäki			

Laihia				
Pihtipudas, Viitasaari				
Saarijärvi				
Vantaa				
yht. 43 kpl				