

KUNTAYHTEISTYÖN JA KUNTALIITOSTEN VAIKUTUS KIRJASTOAUTOTOIMINTAAN

Kati Leppäkoski

Tampereen yliopisto
Informaatiotieteiden yksikkö
Informaatiotutkimus ja interak-
tiivinen media
Pro gradu -tutkielma
Toukokuu 2014

Tämän pro gradu -tutkielman tavoitteena oli selvittää, miten kuntayhteistyö ja kuntaliitokset ovat vaikuttaneet kirjastoautotoimintaan, sekä miten kuntaliitoksissa mukana olleet ja kirjastoautoyhteistyötä harjoittavat kunnat näkevät kirjastoautotoiminnan tulevaisuuden. Tutkimuksessa selvitettiin myös, onko edellä mainituissa asioissa alueellisia eroja, ja miten kirjastoautotoimintaa voitaisiin kehittää. Tutkimusaineisto koottiin Eduix Oy:n E-lomakkeella. Kysely lähetettiin keväällä 2013 kirjastoautoyhteistyötä harjoittaville kunnille sekä kirjastoautotoimintaa harjoittaville kunnille, jotka ovat olleet kuntaliitoksessa vuosina 2009–2013. Vastauksia kertyi yhteensä 60 kappaletta vastausprosentin ollessa 56. Tutkimustulokset analysoitiin Excel-taulukkolaskentaohjelmistolla.

Tutkimustulosten perusteella kuntayhteistyön tavoitteissa, toteutuksessa ja vaikutuksessa on paljon yhteistä, mutta myös eroavaisuuksia eri puolilla maata. Kirjastoautopalvelun myynti ja osto ovat valtakunnallisesti suosituimmat yhteistyön muodot, ja niitä käytettiin myös runsaasti koko maassa. Kirjastoauton yhteisomistus oli myös suosittu yhteistyömuoto Pohjois-, Itä- ja Sisä-Suomessa. Sen sijaan Etelä- ja Länsi-Suomessa tätä ei harjoitettu. Suosituin kirjastoautoyhteistyön kustannusten jakotapa oli tuntiperusteisuus, jota käytettiin koko maassa. Pohjois- ja Itä-Suomessa suosittiin myös kunnan asukasmäärään perustuvaa jakotapaa, Etelä-Suomessa taas henkilöstö-, aineisto- ja ajoneuvokuluihin perustuvaa. Kustannussäästöt mainittiin koko maassa merkittävimmäksi kuntayhteistyön aloittamisen syyksi. Säästöissä oli myös vastausten perusteella onnistuttu. Yhteistyön muita merkittäviä vaikutuksia olivat kirjastoautojen reittien pidentyminen ja pysäkkimäärien lisääntyminen, mikä on näkynyt etenkin Itä- ja Länsi-Suomessa. Aineisto, asiakkaat ja lainausmäärät olivat lisääntyneet kuntayhteistyön vaikutuksesta lähes koko maassa.

Kuntaliitokset vaikuttivat myös melko yhtenäisesti koko maassa. Kirjastoautojen määrä oli pysynyt melko vakaana, mutta ajoreitit ja pysäkkimäärät kasvoivat, ja samalla kirjastoautopalvelua saatiin vietyä uusille alueille ja asiakkaille. Alueellisia eroja oli lähinnä resursseissa. Aineistoa koettiin olevan riittävästi koko maassa. Sen sijaan Etelä- ja Länsi-Suomessa kärsitään henkilöstöpulasta, kun taas muualla maassa henkilöstöä on riittävästi.

Kirjastoautotoiminnan tulevaisuudessa nähdään jonkin verran eroja eri alueiden välillä. Toiminnan jatkumiseen suhtauduttiin positiivisesti kaikkialla. Ainoastaan Pohjois- ja Sisä-Suomessa yksittäiset kunnat uskoivat kirjastoautotoiminnan lopettamisen olevan todennäköistä. Kirjastoautojen määrän karsimiseen ei myöskään yleisesti uskottu. Kuntaliitos- ja kuntayhteistyökunnat näkivät tulevaisuuden näiltä osin melko samanlaisena. Kuntayhteistyön lisäämisen suhteen kunnat olivat yleisesti varsin skeptisiä, vaikka yhteistyön välttämättömyys nousikin esiin avointen kysymysten vastauksista. Monipalveluauton hankintaa ei nähty kovinkaan todennäköiseksi. Positiivisimmin hankintaan suhtauduttiin Pohjois-Suomessa. Myös kuntayhteistyötä harjoittavat kunnat suhtautuivat jokseenkin positiivisesti monipalveluautoon. Monipalveluautot koettiin tärkeiksi syrjäseuduille. Sopivan henkilökunnan rekrytointi nähtiin kuitenkin vaativaksi tehtäväksi.

Avainsanat: kuntayhteistyö, kuntaliitokset, kirjastoautot, maakunnat, tulevaisuus

Sisällysluettelo

1	JOHDANTO.....	5
2	KESKEISET KÄSITTEET	7
2.1	Kirjastoauto.....	7
2.2	Monitoimi- ja monipalveluauto	8
2.3	Kirjastoautotoiminta	9
2.4	Kunta, kuntaliitokset ja kuntien välinen yhteistyö	10
2.5	Kuntien yhteinen kirjastoautotoiminta	12
2.6	Maakunta	13
3	KIRJASTOAUTOJEN HISTORIA.....	15
3.1	Varsinainen kirjastoautotoiminta alkaa 1960-luvulla.....	16
3.2	Kirjastoautotoiminta 1970-luvulla.....	17
3.2.1	Kuntien yhteinen kirjastoautotoiminta alkaa.....	18
3.2.2	Monipalveluautojen tulo	18
3.3	Kirjastoautotoiminta 1980-luvulla ja 1990-luvulla	18
3.3.1	Kuntien yhteinen kirjastoautotoiminta	19
3.3.2	Monipalveluautot	20
3.4	Kirjastoautot 2000-luvulla.....	20
3.4.1	Kuntien yhteinen kirjastoautotoiminta tänään.....	21
3.4.2	Monipalveluautot tänään	22
3.4.3	Erikoiskirjastoautot	24
3.5	Kuntaliitosten historia ja nykyisyys	25
3.6	Kirjastoautotoiminta tilastoina.....	27
4	MAAKUNNAT	30
4.1	Etelä-Suomi	32
4.1.1	Uusimaa.....	32
4.1.2	Kanta-Häme	33
4.1.3	Päijät-Häme	33
4.1.4	Kymenlaakso	34
4.1.5	Yhteenveto	34
4.2	Länsi-Suomi.....	35
4.2.1	Varsinais-Suomi	35
4.2.2	Satakunta	35
4.2.3	Etelä-Pohjanmaa.....	36
4.2.4	Pohjanmaa	36
4.2.5	Keski-Pohjanmaa	37
4.2.6	Yhteenveto	37
4.3	Sisä-Suomi.....	38
4.3.1	Pirkanmaa.....	38
4.3.2	Keski-Suomi.....	38
4.3.3	Yhteenveto	39
4.4	Itä-Suomi	39
4.4.1	Etelä-Karjala.....	39
4.4.2	Etelä-Savo	39
4.4.3	Pohjois-Savo.....	40
4.4.4	Pohjois-Karjala.....	40
4.4.5	Yhteenveto	41

4.5	Pohjois-Suomi	41
4.5.1	Pohjois-Pohjanmaa.....	41
4.5.2	Kainuu	42
4.5.3	Lappi.....	42
4.5.4	Yhteenveto	43
5	KIRJASTOAUTOTOIMINNAN TUTKIMUKSIA	44
6	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS.....	47
6.1	Tutkimuksen toteutus.....	48
6.2	Tutkimusmenetelmät	49
6.3	Tulosten analysointi.....	51
7	TUTKIMUSTULOKSET	53
7.1	Kyselyyn osallistuneet kunnat	53
7.1.1	Vastausprosentit alueittain	53
7.1.2	Kyselyyn osallistuneet kunnat alueittain.....	54
7.1.3	Kyselyyn osallistuneiden kuntien jakautuminen.....	54
7.2	Kirjastoautojen määrän kehittyminen kunnissa.....	58
7.3	Kirjastoautoyhteistyö.....	58
7.3.1	Yhteistyömuodot	58
7.3.2	Kustannusten jakotapa.....	60
7.3.3	Kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syyt	62
7.3.4	Kirjastojen näkemyksiä kuntayhteistyön vaikutuksista	65
7.4	Kirjastojen näkemyksiä kuntaliitosten vaikutuksista.....	73
7.4.1	Kirjastoautot ja niiden reitit.....	73
7.4.2	Asiakaskunta	76
7.4.3	Resurssit	78
7.5	Kirjastojen näkemyksiä kirjastoautotoiminnan tulevaisuudesta.....	79
7.5.1	Monipalveluauton hankinta.....	80
7.5.2	Kirjastoautotoiminnan jatkuminen ja ajokaluston kehitys	81
7.5.3	Kuntayhteistyö tulevaisuudessa	86
7.6	Kirjastoautokyselyn avointen kysymysten vastaukset.....	91
7.6.1	Kirjastoauton työntekijät, autojen määrä sekä kirjastoautoyhteistyö .	91
7.6.2	Näkemyksiä kirjastoautotoiminnan kehittämisestä.....	92
8	YHTEENVETO	95
8.1	Kuntayhteistyön toteuttaminen käytännössä	95
8.2	Kuntayhteistyön aloittamiseen johtaneet syyt	97
8.3	Kirjastoautoyhteistyön vaikutukset	98
8.4	Kuntaliitosten vaikutus kirjastoautopalveluihin	102
8.5	Kirjastoautotoiminnan tulevaisuus	104
8.6	Kirjastoautotoiminnan kehittäminen	109
9	LOPUKSI	114
	LÄHTEET	115

Liite 1: Kyselylomake

1 JOHDANTO

Sain ensikosketuksen tähän graduni aiheeseen vuonna 2010 tehdessäni kandidaatintutkielman Suomen kirjastoautotoiminnan historiasta ja tulevaisuuden näkymistä. Tämä pro gradu -tutkielma jatkaa osaltaan kandidaatintutkielmaa ja syventää siinä saatuja tuloksia. Tämän pro gradu -tutkielman tarkoituksena oli selvittää, miten kuntayhteistyö ja kuntaliitokset ovat vaikuttaneet kirjastoautotoimintaan. Kuntayhteistyön osalta tutkittiin, mitkä tekijät ovat johtaneet yhteistyön aloittamiseen kirjastoautotoiminnassa, miten tätä yhteistyötä toteutetaan, ja miten se on vaikuttanut kirjastoautotoimintaan. Kuntaliitosten osalta on lähinnä tutkittu niiden vaikutuksia kirjastoautotoimintaan. Tämän lisäksi tutkittiin kirjastojen näkemyksiä kirjastoautotoiminnan tulevaisuudesta sekä kehittämisestä. Keskeinen osa tutkimuksessa oli myös, että onko kirjastoautoyhteistyössä, kuntaliitosten vaikutuksissa ja tulevaisuusnäkymissä alueellisia eroja eri puolella Suomea.

Kirjastoautojen määrä on yleisesti vähentynyt 1990-luvun lamavuosien jälkeen, joskin tällä hetkellä pahin laskuvauhti on ohi. Kunnilla on kuitenkin paljon säästöpaineita toiminnassaan, mikä kohdistuu myös kirjastoautotoimintaan. Kuntaliitokset ja kirjastoautoyhteistyö ovatkin tästä syystä nykypäivää. Myös eri maakunnilla on omanlaisensa tilanteet johtuen niiden väestömääristä ja taloudellisesta tilanteesta, mikä voi vaikuttaa eri tavalla kirjastoautotoiminnan järjestämiseen.

Tutkielma etenee siten, että toisessa luvussa esitän tutkielman keskeiset käsitteet. Käsitteiden määrittelyt auttavat tutkielman aihepiirin ymmärtämisessä. Kolmannessa luvussa esitellään kirjastoautotoiminnan historiaa ja nykyisyyttä, sekä tuodaan esille kuntaliitosten historiaa ja nykyisyyttä. Tämä historiaosuus luo pohjan tutkielman aihepiiriin, ja auttaa ymmärtämään, mistä syistä yhteistyö ja kuntaliitokset ovat nykyään arkipäivää. Luvussa neljä annetaan yleiskuvaus Suomen eri maakunnista. Tämä johdattelee tulososioon, jossa tarkastellaan, onko kirjastoautotoiminnassa alueellisia eroja, ja ovatko ne selitettävissä esimerkiksi alueiden väestörakenteella. Tässä tutkielmassa maakunnat ryhmiteltiin vielä isompiin alueisiin, jotta yksittäistä kuntaa ei tunnistaisi tuloksista. Luvussa viisi esitellään kirjastoautotoiminnasta aiemmin tehtyjä tutkimuksia. Niitä onkin tullut lähiaikoina jonkin verran. Kuntaliitoksiin ja kirjastotoimintaan keskittyneitä tutkimuksia on jo muutamia, mutta puhtaasti kirjastoautoyhteistyöhön perustuvia tutkimuksia ei ilmeisesti vielä ole. Luvussa kuusi esitellään tarkemmin tutkimuksen toteutus, tutkimusmenetelmät

ja tutkimusongelma. Luvussa seitsemän raportoidaan tutkimuksen keskeiset tulokset. Kyselyn vastauksista muodostettiin prosenttijakaumia, jotka esitetään taulukoissa ja kuvi-
oissa. Myös avointen kysymysten keskeiset sisällöt tuodaan esille suoraan lainauksin. Kah-
deksannessa luvussa on yhteenveto tuloksista. Luvussa yhdeksän on loppupäätelmiä ja
jatkotutkimusideoita.

2 KESKEISET KÄSITTEET

2.1 Kirjastoauto

Kirjastoautolla on erilaisia määritelmiä. Sarkola määrittelee kirjastoauton siten, että se on moottoriajoneuvo tai sellaiseen kytkettävä vaunu, jonka tehtävänä on harjoittaa kirjallisuuden ja muun kirjastoaineiston lainausta suoraan yleisölle. Sen tulisi kulkea määrättyllä reitillä ja aikataulun puitteissa. Kirjastoautoksi ei lasketa kuitenkaan autoa, jolla kuljetetaan ihmisiä kirjastoihin. (Sarkola 1975, 5-6.) Kyöstiö määrittelee kirjastoauton taas siten, että kirjastoauto on lähikirjaston kaltainen liikkuva kirjasto. Tätä kirjastoa voivat käyttää ne ihmiset, joilla ei ole mahdollisuutta päästä kiinteään kirjastoon. Kirjastoauto-palvelu mahdollistaa siis tasapuolisesti palvelua kaikille asuinpaikasta riippumatta. Kirjastoveneet voidaan myös Kyöstiön (2009, 717; 727) mukaan laskea kirjastoautoiksi. Ne ovat vesillä liikkuvia kirjastoja.

Eri maissa kirjastoautoa kutsutaan eri termeillä, kuten *bookmobile*, *bibliobus* ja *Bucherbuss*. Kirjastoautoa voidaan kutsua myös mobiiliksi kirjastopalveluksi. Tämä juontuu sanasta *mobile library*, jota australialaiset ja britit käyttävät. Se tarkoittaa karkeasti moottoroitua ajoneuvoa, joka kuljettaa kirjaston materiaaleja asiakkaille. Joka tapauksessa mitä tahansa kirjaston palvelua, jota ei harjoiteta kiinteässä kohteessa, voidaan kutsua liikkuvaksi kirjastoksi. Autojen lisäksi apuna voidaan käyttää niin veneitä, junia, lentokoneita, moottoripyöriä kuin erilaisia eläimiäkin. Esimerkiksi Thaimaassa kirjoja kuljetetaan norsujen avulla. Norsua on hankala kutsua kirjastoautoksi, joten mobiilin kirjastopalvelun termi on parempi. Mobiileja kirjastopalveluja suunniteltaessa olisi hyvä ottaa huomioon erilaisten erityisryhmien, kuten lasten, vanhusten ja liikuntakyvyttömiä, tarpeita. (Stringer 2010, 5-9.)

Kyöstiön mukaan kirjastoautoja eivät ole kirjaston käytössä olevat autot, joilla kuljetetaan kirjoja lähi- ja laitoskirjastoihin tai ihmisten kotiin. Kirjastoautoja eivät ole myöskään tietokoneen käyttöön ja opastukseen tarkoitettut autot, kuten Tampereen Netti-Nysse. Kyöstiön mukaan ns. kulttuuribussitkaan, jotka kuljettavat mukanaan erilaista kulttuuri-tarjontaa, eivät ole kirjastoautoja. Jos tällaiset autot ovat hallinnollisesti kirjaston alaisia, ne ovat kirjaston autoja, eivät kirjastoautoja. (Kyöstiö 2009, 712; Kyöstiö 2011, 23.) Toisaalta tästä asiasta löytyy myös ristiriitaisia näkemyksiä, sillä Holme ja Sivenius (2009)

laskevat esimerkiksi Netti-Nyssen kirjastoautoksi. Leinon mukaan Netti-Nysse ei taas täytä kirjastoauton määritelmää siinä mielessä, että kirjastoautot ovat olemassa erityisesti kirjojen lainausta varten. Siitä huolimatta Netti-Nysse on hyvä väline tarjoamaan laajennettuja kirjastopalveluja, tässä tapauksessa internetpalveluja. (Leino 2004, 61.) Joissakin kunnissa kirjastoautopalvelu on yhdistetty hallinnollisesti kirjaston koti- ja laitospalvelujen kanssa. Kun ikäihmisiä on paljon asiakkaina ja kotipalveluasiakkaat lisääntyvät, tämä johtaa vääjäämättä lisääntyneeseen yhteistyöhön. Molemmat palvelut perustuvat siihen, että kirjastopalveluja tuodaan lähelle. Palvelua nimitetäänkin hakeutuvaksi kirjastopalveluksi. (Nummi 2013, 21.)

2.2 Monitoimi- ja monipalveluauto

Monitoimiautot ovat autoja, jotka tarjoavat kirjojen lainauksen ohella erilaisia kirjastopalveluun liittyviä toimintoja. Kirjastoautossa voidaan järjestää satutunteja, elokuva-, nukketeatteri- tai muita teatteriesityksiä sekä erilaisia musiikkiesityksiä. Tällöin ollaan lähellä kulttuuribussin käsitettä. (Kyöstiö 2011, 144.) Holmbergin (1985, 104) mukaan monitoimiautot voidaan kuitenkin laskea kirjastoautoiksi.

Nykyään puhutaan yleisemmin *monipalveluautosta*, joten nimestä selviää hyvin se, että useita palvelutoimintoja yritetään yhdistää samaan autoon (Lehtonen 2006, 80). Autosta tarjotaan tällöin myös ei-kirjastonomaisia palveluja. Tällaisia palveluja ovat esimerkiksi postimerkkien myynti, lääkkeiden, ruokatavaroiden ja ruoan toimittaminen. Autosta voi myös olla internetyhteyksien kautta yhteydessä esimerkiksi Kelaan ja työvoimatoimistoon. (Kyöstiö 2011, 144.)

Yhteistä monitoimi- ja monipalveluautoille on se, että niiden perustehtävä on olla kirjastoauto, mutta autot on sisustettu ja varusteltu niin, että niiden on mahdollista hoitaa myös muita tehtäviä. Käytännössä kummatkin termit ovat lähellä toisiaan ja rajanveto niiden välillä on hankalaa. Näin ollen periaatteessa voidaan puhua monitoimi- tai monipalveluautosta tarkoitettaessa samaa asiaa. (Kyöstiö 2011, 144–145.)

2.3 Kirjastoautotoiminta

Kunnassa asukasluvun tulisi olla vähintään 10 000 asukasta, jotta siellä voitaisiin harjoittaa *kirjastoautotoimintaa*. Tätä voidaan kuitenkin arvioida tapauskohtaisesti hyvin laajojen kuntien osalta. Kirjastoauton hankkimisesta voidaan tehdä perustamishanke, joka on ”toiminnallisen kokonaisuuden muodostavaa tilojen rakentamista, hankintaa, peruskorjausta, tai niitä vastaavaa toimenpidettä ja mainittuihin toimenpiteisiin liittyvää irtaimen omaisuuden hankintaa”, jonka arvioidut kokonaiskustannukset ovat vähintään 80 000 euroa. (Yleisten kirjastojen perustamishankkeet 2006, 4, 12.) Opetus- ja kulttuuriministeriön tehtävänä on vahvistaa vuosittain kirjastoille perustamishankkeiden valtakunnallinen rahoitussuunnitelma valtion talousarviovuotta seuraavia neljää vuotta varten. Perusteena kirjastoautohankkeelle ja kirjastoautotoiminnalta edellytetään, että auto on tehokkaassa käytössä vähintään 10 kk vuodessa, neljänä päivänä viikossa ja 30 tuntia viikossa. Jotta auton voisi hankkia, tulisi selvittää edellisen kirjastoauton käytön historia, käyttömäärä, sekä kunnossapidon kustannukset viiden viime vuoden ajalta. (Yleisten kirjastojen perustamishankkeet 2012, 4, 6,10.)

Uuden auton hankinnalle on myös edellytyksenä, että edellistä autoa on käytetty vähintään 15 vuotta (Yleisten kirjastojen perustamishankkeet 2012, 17). Aiemmin, erityisesti 1960-luvulla uuden kirjastoauton käyttöä laskettiin 10 vuotta. Arvio nousi vähitellen 15 vuoteen. Kyöstiön mukaan nykyään puhutaan jopa 20 vuodesta. (Kyöstiö 2011, 127.) Kun kirjastoauto hankitaan useamman kunnan kanssa yhteisesti, hanke ilmoitetaan yhteisenä hankkeena sisältäen tiedot kuntien osuuksista (Yleisten kirjastojen perustamishankkeet 2006, 7). Kirjastojen perustamishankkeisiin ja kirjastoautojen hankintaan voi saada elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen vuosittain myöntämää valtionavustusta. Nämä lähivuosiksi aiotut hankkeet löytyvät opetus- ja kulttuuriministeriön vuosittain vahvistamasta rahoitussuunnitelmasta. (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2013.) Opetus- ja kulttuuriministeriö päättää vuosittain valtionavustuksen perusteena päätettävän kirjastoauton hinnan. Jos kirjastoautoon hankitaan invanostin, hyväksytyä hintaa voidaan korottaa. (Yleisten kirjastojen perustamishankkeet 2006, 23.)

Vuonna 2015 pitäisi tapahtua valtionosuusuudistus, jolloin kirjastojen korvamerkitty valtionavustus rakentamiseen ja kirjastoautojen hankintaan saattaa poistua. Tähän asti kuntien on ollut mahdollista saada kirjastoautojen hankintaan ja kirjastorakentamiseen erillistä valtionosuutta 25–50 %. Vuodesta 2015 lähtien kunnilla olisi mahdollisuus saada

koko valtionosuutensa laskennallisena yhteissummana, jonka ne voivat käyttää oman harjontakykynsä mukaan. Kirjastoseuran toimistopäällikkö Kristiina Kontiaisen mukaan tämä uudistus voisi heikentää varsinkin pienten kuntien kirjastojen korjaus-, rakentamis- ja kirjastoautohankkeita. (Dammert 2014, 13.)

Vuoden 2001–2004 Kirjastopoliittisen ohjelman laatusuosituksissa todetaan, että 80 %:lla kuntalaisista tulisi olla kiinteä kirjasto enintään kahden kilometrin päässä tai kirjastoauton pysäkki yhden kilometrin päässä. Tämä suositus koskee taajama-alueita. Haja-asutusalueella suositellaan, että palvelujen tulisi olla esimerkiksi 30 minuutin tai tunnin ajomatkan päässä. (Kirjastopoliittinen ohjelma 2001–2004, 133.) Uudemmassa yleisten kirjastojen laatusuosituksessa mainitaan, että suurimmalla osalla kunnan asukkaista tulisi olla matkaa kirjastoon alle 2 kilometriä, tai kirjastoon on hyvät kulkuyhteydet ja matka-aika ei ole kohtuuton (alle puoli tuntia). Kävelymatkan tulisi olla lapsille myös kohtuullinen ja turvallinen. Kirjastoautojen pysäkillä matkaa tulisi olla alle kilometri. (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2010, 41.) Opetusministeriön Kirjastostrategian mukaan kuntien tehtävänä on järjestää jokaiselle kansalaiselleen fyysisesti kirjasto- ja tietopalvelut kohtuullisen matkan päähän verkko- ja etäpalvelujen lisäksi (Opetusministeriö 2003, 23).

2.4 Kunta, kuntaliitokset ja kuntien välinen yhteistyö

Kunnan tehtävänä on kuntalaisten peruspalveluiden järjestäminen. Kuntien järjestämistä vastuuseen kuuluvat sosiaali- ja terveydenhuolto, opetus- ja sivistystoimi, sekä ympäristö ja tekninen infrastruktuuri. (Suomen Kuntaliitto 2014a.)

Kunnan tulisi mm. järjestää kirjasto- ja tietopalvelut kuntalaisilleen. Kunnan tulisi toteuttaa kirjasto- ja tietopalvelut itse, yhteistyössä muiden kuntien kanssa tai muulla tavoin. Kuntalaisten tulisi saada käyttöönsä uusiutuvia kirjastoaineistoja ja välineitä. Myös kirjasto- ja tietopalvelualan henkilöstön tulisi olla kuntalaisten saatavilla. Yleisten kirjastojen ja tietopalveluiden tavoitteena on ”edistää väestön yhtäläisiä mahdollisuuksia sivistykseen, kirjallisuuden ja taiteen harrastukseen, jatkuvaan tietojen, taitojen ja kansalaisvalmiuksien kehittämiseen, kansainvälistymiseen, sekä elinikäiseen oppimiseen.” Kirjastotoiminnan tavoitteena on myös kohentaa ”virtuaalisten ja vuorovaikutteisten verkkopalvelujen ja niiden sivistyksellisten sisältöjen kehittymistä”. (Kirjastolaki 1998, 2-3§.)

Jos kuntien toimintaympäristössä tapahtuu muutoksia, voidaan tarvita kuntakoon suurentamista *kuntaliitoksin*. Kun kunnissa kustannusvastuu palveluista lisääntyy, valtionosuudet vähenevät, väestön ikärakenne muuttuu ja muuttoliike suuntautuu kohti kasvukeskuksia, kuntarakennetta voidaan joutua muuttamaan. Tällaiset muutokset sekä kuntien näkökulmasta huonot veroratkaisut johtavat kuntien taloustilanteen huonontumiseen. (Haveri, Laamanen & Majoinen 2003, 42, 49.)

Kuntajakolain mukaan kuntaliitos tarkoittaa sitä, että yhdistyvät kunnat lakkautetaan ja perustetaan uusi kunta. Toinen mahdollisuus on se, että yksi tai useampi kunta lakkautetaan, ja ne yhdistetään olemassa olevaan kuntaan. Tällöin jokin kunta jää voimaan, ja siihen liitetään edellä mainitut lakkautetut kunnat. Useimmiten tämä jäljelle jäävä kunta on väkiluvultaan suurin. (Kuntien yhdistyminen 2007, 26.)

Kuntien tavoitteena on lisätä asukkaidensa hyvinvointia ja kestävää kehitystä alueellaan. Kun kunta- ja palvelurakennetta uudistetaan, sen tavoitteena on taata kuntien elinvoimaisuus ja toimintakykyisyys. Yleensä keskeisinä toimenpiteinä tavoitteiden saavuttamisessa on kuntien yhdistyminen ja yhteistoiminta-alueiden syntyminen. Kuntajakolaissa kuntien yhdistymisen edellytyksiä ovat, että muutoksen tulisi ”edistää palvelujen järjestämistä alueen asukkaille, parantaa alueen asukkaiden elinolosuhteita, parantaa alueen elinkeinojen toimintaedellytyksiä, tai edistää kuntien toimintakykyä sekä toiminnan taloudellisuutta”. (Kuntien yhdistyminen 2007, 3.)

Kuntajakolaissa on säädetty oikeuksista ja ehdoista, joilla viranhaltijoiden ja työntekijöiden asema järjestetään, kun kuntajakomuutos tapahtuu. Vakituksissa työsuhteissa oleva henkilöstö sekä viranhaltijat siirtyvät kuntaliitoksen tapahtuessa uuden tai laajentuvan kunnan palvelukseen. Kuntajakolaissa on siis suojattu henkilöstön työpaikat irtisanomisilta viiden vuoden ajan kuntaliitoksesta. Jos työntekijä tai viranhaltija ei suostu ottamaan vastaan työnantajan hänelle tarjoamaa uutta virkaa tai työtehtävää, hänet voidaan irtisanoa. (Kuntarakennelaki 2013, 29 §.)

Kunnilla on monia mahdollisuuksia järjestää palvelujensa tuottaminen. Yleensä palvelut on parhainta toteuttaa *yhteistyössä* muiden kuntien, yhteisöjen ja yritysten kesken. (Suomen Kuntaliitto 2014b.) Kunnat voivat antaa jonkin tehtävän yhden tai useamman kunnan puolesta toisen kunnan hoidettavaksi. Tämä yleensä tarkoittaa sitä, että tämän kaikkien sopijakuntien tehtävien hoitavan kunnan organisaatioon muodostetaan kuntien yhteinen toimielin, jonne sopijakunnat voivat valita edustajansa. Tällainen järjestely on esimerkiksi

isäntäkunta- tai vastuukuntamallista. Kunnat voivat myös päättää, että niiden tehtäviä hoitaa kuntayhtymä. ”Kuntayhtymä on jäsenkunnistaan erillinen, itsenäinen julkisoikeudellinen oikeushenkilö, jolla on oma perussopimuksessa määritelty toimialansa sekä omat toimielimensä ja oma henkilöstönsä”. Valtaosa kuntayhtymistä on vapaaehtoisia, mutta esimerkiksi sairaanhoitopiirit ja maakuntien liitot ovat pakkokuntayhtymiä. Kunnat voivat sopia, että jotkut sen tehtävät annetaan toisen kunnan viranhaltijan hoidettaviksi. Kunnat voivat pitää myös yhteisiä virkoja tai niillä on mahdollisuus myydä ja ostaa viranhaltijapalveluita. (Suomen Kuntaliitto 2014c.)

Ostopalvelussa kunta voi ostaa palveluja toiselta kunnalta tai yritykseltä. Kunnilla on myös seudullista yhteistyötä, joka liittyy elinkeinopolitiikkaan ja edunvalvontaan. Seudullinen yhteistyö soveltuu hyvin sivistyspalvelujen ja sosiaali- ja terveystyöpalvelujen järjestämiseen. Osakeyhtiöt, osuuskunnat ja säätiöt sopivat hyvin liikelaitostyyppisen toiminnan toteuttamiseen. Näissä voi olla mukana yksityisiä osakkaita, jolloin kunnallista ja yksityistä pääomaa voidaan yhdistää erilaisten hankkeiden aloittamiseksi. Mikäli kunta omistaa enemmistön jostakin yhtiöstä tai sillä on määräysvaltaa jossakin yhteisössä, tästä muodostuu yhdessä kunnan kanssa kuntakonserni. Sopimustyhteistyö soveltuu taas hyvin mm. jäte- ja vesihuoltoon. (Suomen Kuntaliitto 2014b.)

2.5 Kuntien yhteinen kirjastoautotoiminta

Kuntien yhteistä kirjastoautotoimintaa voidaan harjoittaa usealla eri tavalla. Yksi vaihtoehto on, että kirjastoautopalveluja ostetaan toiselta kunnalta. (Kyöstiö 2009, 732.) Vaikka kunnalla olisi oma kirjastoauto, kunta saattaa silti ostaa autopalveluja naapurikunnaltaan-kin (Kyöstiö 2011, 330). Toinen mahdollisuus kuntien kirjastoautoyhteistyössä on se, että kunnat omistavat yhteisesti kirjastoauton (Kyöstiö 2009, 732).

Kuopion kaupungin kulttuurijohtajan Pekka Vähäkankaan mukaan nykyajan yhteisautojen lähtökohtana on haja-asutusalueen palveluja tarvitseva ihminen. Kirjastoauton asiakkaalle on tärkeämpää se, että ylipäättään saa palveluja, kuin se, mikä kunta niitä tarjoaa. Kuntien välinen yhteistyö nähdään siis voimavarana. (Kovanen 2010, 19.) Anneli Ketosen mukaan kuntien välisiä yhteisautoja hankitaan usein korvaamaan käyttöikänsä päähän tulleita autoja (Heikkilä 2006, 20). Näin ollen kirjastoautopalveluja ei tarvitse lopettaa kokonaan, vaan palvelua voidaan jatkaa yhdessä toisen kunnan kanssa. Yhteistyön ideana on se, että esimerkiksi kahden kunnan alueen reitit ajetaan kahden sijasta yhdellä autolla

ja hankintakustannukset jaetaan kuntien kesken. Tämän tyyppistä toimintaa saattaa kuitenkin vaikeuttaa reittien suunnittelu huonokuntoisille maanteille, atk-järjestelmien erot ja usean kunnan yhteistyön yleiset sudenkuopat. (Verho 2006, 20.)

Yksi uusi kuntien välinen kirjastoautojen yhteistyömuoto on seutukirjasto, jossa usean kunnan kirjastojen johto on siirretty yhteen paikkaan, vaikka kaikki kunnat ovat pysyneet itsenäisinä. Joensuun seutukirjasto on ensimmäinen, ja se aloitti toimintansa vuonna 2007. Tämän seutujärjestelyn etuna on se, että tällöin ei tarvita erillisiä yhteistyösopimuksia ja kirjastoauton reittisuunnittelua voidaan tehdä kuntarajoista välittämättä. (Kyöstiö 2011, 337.)

Lepoluodon mukaan (tässä ks. Karvonen 2010, 12) kirjastokimppa on myös yksi yhteistyön muoto. Silloin kaikki kimppaan kuuluneet kunnat ovat pysyneet itsenäisinä, ja jokaisella kunnan kirjastolla on oma johtajansa. Heinisuon, Koskelan ja Saineen mukaan kirjastoilla on yhteinen kirjastojärjestelmä ja yhteinen aineistorekisteri, jota asiakas voi käyttää aineistonhakuun. (tässä ks. Karvonen 2010, 11). Kekin mukaan kimppat pystyvät toimimaan myös yli maakuntakirjasto- ja läänirajojen (tässä ks. Karvonen 2010, 12).

On kuntien välinen asia, millä hintaperusteella yhteistyön kustannukset jaetaan. Näin ollen käytössä onkin useita laskentatapoja. Yksi voi olla tuntiperusteinen jakotapa, jossa kustannukset jaetaan sen mukaan, kuinka monta tuntia kunkin kunnan alueella ajetaan. Kyseeseen voi tulla myös kilometriperusteisuus tai kunnan asukasmäärä. Lisäksi voidaan laskea sovituin kertoimin auton huolto-, henkilöstö- ja aineistokuluja. Näitä kaikkia laskentaperusteita voidaan käyttää myös yhdistelmänä. Yksi mahdollinen tapa on myös se, että kirjastoautopalveluja myyvä kunta laskee kirjastonsa lainan hinnan ja sitä käytetään laskentaperusteena. (Kyöstiö 2011, 330.)

2.6 Maakunta

Koko maa on jaettu 19 *maakuntaan* alueiden kehittämistä ja suunnittelua varten. Maakunta on alue, ”johon kuuluvat kunnat muodostavat toiminnallisesti ja taloudellisesti sekä alueen suunnittelun kannalta tarkoituksenmukaisen kokonaisuuden”. Valtioneuvoston tehtävänä on päättää maakuntien lukumäärä, alueet ja nimet, sen jälkeen kun on ensiksi kuultu asianomaisia maakuntien liittoja ja kuntia. (Tilastokeskus 2014a; Suomen Kuntaliitto 2014d.)

”Maakunnan liitto on alueensa lakisääteinen kuntayhtymä, jossa jokaisen kunnan on oltava jäsen”. Maakuntien liitot huolehtivat alueensa kuntien edunvalvonnasta. Ne vastaavat myös toimialueensa alueellisesta kehittämisestä sekä maakuntakaavoituksesta. Jokaista maakunnan liittoa johtaa maakuntavaltuusto ja maakuntahallitus. Maakuntien liittoja johtaa lisäksi liiton toimisto maakuntajohtajan johdolla. (Suomen Kuntaliitto 2014d.)

3 KIRJASTOAUTOJEN HISTORIA

Sarkolan mukaan maailman ensimmäinen pyörille sijoitettu yleinen kirjasto on vuodelta 1905. Silloin Yhdysvaltojen Marylandissa Washington County Free Libraryn kirjastonhoitaja valjasti hevosen vetämään lahjoitettua kirjakokoelmaa. Vuonna 1907 hevonen korvattiin autolla. Tämä oli maailman ensimmäinen kirjastoauto, ja se alkoi palvella Pohjois-Amerikan harvaan asuttua maaseutua. (Sarkola 1969, 2.)

Kyöstiö mainitsee, että liikkuvaa kirjastoa kokeiltiin ensimmäisen kerran vuonna 1859, jolloin kirjoja kuljetettiin työmiehille kotiin Englannin Warringtonissa. Kyöstiö kertoo myös Yhdysvaltojen Marylandissa tapahtuneesta kirjojen kuljettamisesta, mutta hän mainitsee, että maailman ensimmäinen kirjastoauto tuli käyttöön vasta vuonna 1912. Maailmansotien välisenä aikana kirjastoautotoiminta levisi useaan Euroopan maahan ja Uuteen-Seelantiin. Toisen maailmansodan jälkeen kirjastoautot olivat levittäytyneet jo jokaiseen maailmanosaan. (Kyöstiö 2009, 712.)

Pietilän mukaan Suomen kirjastoauton juuret ovat Helsingin pitäjän eli nykyisen Vantaan alueella. Siellä herastuomari F. Winberg teki kierroksia hevoskärryillä ja reellä vuosina 1913–1914. Toiminta loppui kuitenkin vuonna 1914 ensimmäisen maailmansodan puhjettua. (Tässä ks. Kyöstiö 2009, 712–713.)

Kirjastoautotoiminta ei vakiintunut maassamme nopeasti. Kyöstiön mukaan maailmansotien välinen aika meni Suomen kanta- ja piirikirjastoverkkojen luontiin ja kirjastonhoitajien kouluttamiseen, eikä tuona aikana tehty kirjastoautokokeiluja, eikä kirjastoautoasiaa viety eteenpäin. Tuolloin kirjastoauto ymmärrettiin usein pääkirjaston alaiseksi autoksi, joka käy kouluilla ja kirjastoissa, joiden hoitajat lainasivat täydennystä kokoelmiinsa. Toisen maailmansodan päättymisen jälkeen kirjastoautoasiaa mietittiin edelleen, ja asiasta tehtiin vuonna 1947 eduskunta-aloite. Aloitteessa ehdotettiin, että kirjastoautotoimintaa voitaisiin kokeilla muutaman kirjastoauton turvin. Ajateltiin, että kirjastoautot voisivat tavoittaa laajemman asiakaskunnan kuin useampi pieni kiinteä kirjasto. Eduskunta kuitenkin hylkäsi aloitteen, sillä maassamme ei ollut isoa keskuskirjastovarastoa, josta kirjoja voitaisiin välittää. 1950-luvulla käydyissä keskusteluissa valtion kirjastoviranomaiset ja kirjastontarkastajat ottivat kuitenkin myönteisen asenteen kirjastoautotoimintaa kohtaan. Kirjastontarkastajat olivat

esimerkiksi sitä mieltä, että sivukirjastoja ei saisi lakkauttaa, mutta kirjastoautotoimintaa voitaisiin kokeilla. (Kyöstiö 2009, 714–715.)

1950-luvulla aloitettiin ensimmäiset kirjastoautotoiminnan kokeilut. Näitä kokeiluita tehtiin viidessä kunnassa: Helsingin maalaiskunnassa (1951), Karjaalla (1956), Munsalassa (1954), Nokiolla (1958) ja Pohjan kunnassa (1959). Näissä kokeiluissa autoina toimivat kunnan omistama pakettiauto tai vuokrattu farmariauto. Autot olivat reitillään yleensä sunnuntaisin ja kerran neljässä viikossa. Kokeilut osoittivat, että tällaista toimintaa tarvitaan, sillä asiakkaat ottivat kirjastoautot hyvin vastaan. Autot tavoittivat myös asiakkaita, jotka eivät muuten käyneet kirjastossa. Tapahtui jopa niin, että joissakin autoissa lainaus nousi suuremmaksi kuin kunnan piirikirjastojen lainaus. Kantakirjastonkin lainaus saattoi kasvaa. (Kyöstiö 2009, 715–716.)

3.1 Varsinainen kirjastoautotoiminta alkaa 1960-luvulla

Kyöstiön mukaan varsinainen kirjastoautoverkko Suomessa luotiin vasta 1960–1970-luvuilla. Merkittävä tekijä tässä oli vuoden 1961 kirjastolaki sekä vuoden 1962 kirjastoasetus. Ennen kirjastolain voimaantuloa valtion kirjastotoimiston johtaja Kaarina Ranta oli sitä mieltä, että kirjastoauto tulisi halvemmaksi kuin lukuisat sivukirjastot, vaikka kirjastoauto olisi kertainvestointina suuri. Hänen mukaan autotoiminta voitaisiin sovittaa yhteen asutuksen laajenemisen mukaan, ja kirjastoauto voisi tulla lähelle ihmisiä, jotka eivät muuten pääsisi kirjastoon. 1950-luvun kirjastoautokokeilujen aikaan oli ajateltu, että kirjastoautotoiminta tulisi vain keskuskirjaston tai maakuntakirjaston alaisuuteen, mutta kirjastolain ja asetuksen ansiosta toimintaa voitiin laajentaa myös pienempiin kirjastoihin. Kirjastoasetuksessa nimittäin säädettiin, että kirjastojen menoihin valtionapua laskettaessa kuuluivat myös kirjastoautojen hankinta- ja korjauskulut. Valtionrahoitusta maalaiskunnat saivat 2/3 ja kaupunkikunnat 1/3, mikä osaltaan helpotti maalaiskuntien kirjastoautohankintaa. Tällä lainkohdalla olikin suuri merkitys kirjastoautotoiminnan lisääntymiseen maassamme. (Kyöstiö 2009, 716–717.)

Kirjastoautojen määrän kasvuun vaikutti myös väestön voimakas muuttoliike maaseudulta kaupunkiin 50–70-luvuilla. Toisen maailmansodan päätyttyä 70 % suomalaisista asui pienissä kylissä ja taajamissa ja elinkeinorakenne oli maatalousvaltaista (55 %).

1950-luvun lopulta alkoi maaseudun väestön voimakas lasku, joka jatkui 1970-luvun loppuun asti. Tällainen väestörakenteen muutos heijastui maalaiskouluihin ja niitä alettiin lakkauttaa. Samoin kouluissa sijainneet sivukirjastot lakkautettiin. Vuosina 1965–1975 lakkautettiin 2280 koulua. Lakkautettujen kirjastojen tilalle tuli kirjastoauto apuun. Kaupunkien kasvaessa syntyi taas lähiöitä, jotka tarvitsivat myös kirjastopalveluja. Tähän suureen yhteiskunnalliseen muutokseen kirjastoautot olivat toivottuja. 1960-luvulla kirjastoautoja alkoi tulla katukuvaan, mutta varsinaisesti niiden läpimurto tapahtui 1970-luvulla. Ensimmäisen kirjastoauton hankki Turku omalla kustannuksellaan ennen kirjastolain voimaantuloa vuonna 1961. Turun kokeilusta tuli esikuva Suomen kirjastoautotoiminnalle. Ensimmäiset valtionavulla hankitut autot sijaitsivat 1963 Lohjan maalaiskunnassa ja Urjalassa. (Kyöstiö 2009, 716–718.)

3.2 Kirjastoautotoiminta 1970-luvulla

Vaikka kirjastoauto olikin helppo hankkia 1960-luvulla kirjastolain ja -asetuksen turvin, autoja ei kuitenkaan hankittu kovinkaan runsaasti. 1960-luvulla kirjastoautoja hankittiin etupäässä Etelä-Suomen kaupunkikuntiin. 1970-luvulla kirjastoautojen määrä lisääntyi voimakkaasti. Vuonna 1975 kirjastoautoja oli jo 209. Vähitellen kirjastoautotoiminta laajeni koko Suomeen. Kirjastoautoja alkoi tulla enemmän myös maalaiskuntiin. (Kyöstiö 2009, 720.)

Maalaiskuntien kirjastoautotoiminnan vilkastumiseen vaikutti osaltaan myös niiden kirjastotoiminnan kehittyminen. Kaupunkien kirjastoissa oli ollut jo alun alkaen päätoimisia kirjastonhoitajia, mutta 1970-luvulla niitä alkoi tulla myös maalaiskuntiin. (Kyöstiö 2009, 721.) Aino Mattilan mukaan haja-asutusalueella jo sijaitsevat sivukirjastot eivät tuottaneet tarpeeksi hyvin palveluja, joten kirjastoautoille nähtiin tarvetta. Kirjastoautoilla tavoitettiin syrjäkylien ihmisiä paikalliskirjastoja paremmin. (Mattila 1972, 1-16.) Kirjastontarkastajat vauhdittivat edelleen kirjastoautotoiminnan kehittymistä. Voidaankin sanoa, että kirjastoautot lisäsivät yhteiskunnallista tasa-arvoa, kun kaikille ihmisille saatiin samantasoista palvelua. (Kyöstiö 2009, 721.)

Kirjastoveneet tulivat käyttöön 1970-luvulla. Kirjastovenetöiminta alkoi Savonlinnassa 1970-luvun puolella välissä. Silloin oli käytössä Merenkulkulaitoksen yhteysalus, jossa oli pieni kokoelma. Paraisilla toiminta alkoi vuonna 1976. (Kyöstiö 2009, 727.)

3.2.1 Kuntien yhteinen kirjastoautotoiminta alkaa

Kuntien välinen kirjastoautoyhteistyö oli mahdollista jo vuoden 1962 kirjastoasetuksen jälkeen. Tällöin ei kuitenkaan ollut vielä tarvetta kuntien väliseen yhteistyöhön ja vasta vuoden 1978 laki kunnan peruskoulun, lukion ja yleisten kirjastojen valtionosuuksista ja avustuksista mahdollisti käytännössä kirjastoautopalvelujen ostamisen toiselta kunnalta. Tätä mahdollisuutta alettiin käyttää vähitellen hyödyksi lain voimaantulon jälkeen. Toinen mahdollisuus kuntien välisessä kirjastoautoyhteistyössä oli se, että kunnat omistivat yhteisesti kirjastoauton. (Kyöstiö 2009, 732.)

Ensimmäinen yhteistoiminta-autoista aloitti toimintansa 1979. Kyseessä oli samalla kolmen valtion alueella ajava auto, joka toimi Enontekiön ja Muonion kunnissa Suomessa, Kiirunan kunnassa Ruotsissa sekä Kautokeinin kunnassa Norjassa. Autossa oli aineistoa suomeksi, ruotsiksi, saameksi ja norjaksi. (Kyöstiö 2009, 732; Liikkanen 1993, 1.)

3.2.2 Monipalveluautojen tulo

Varsinkin 1970-luvulla puhuttiin monitoimikirjastoautoista ja monitoimibusseista. Liperissä kokeiltiin monitoimiautotoimintaa vuoden 1975 loppupuolella. Autossa pystyi muisoimaan, katselemaan elokuvia ja teatteria. (Kyöstiö 2011, 145–146.)

Kyöstiön mukaan varsinainen ensimmäinen monitoimiauto oli Kuhmon kaupunginkirjaston vuonna 1974 hankkima auto. Autossa oli kirjakokoelman lisäksi av-välineet, nukke-teatterivälineet, ja kokoontaitettavia istuimia esityksiä varten. Toiminta kuitenkin hiipui vähitellen. (Kyöstiö 2009, 726.) Vastaavia laitteita kuin Kuhmossa oli, hankittiin myös muihin kirjastoautoihin 1970-luvulla (Kyöstiö 2011, 150). Esimerkiksi Metson mukaan (tässä ks. Kyöstiö 2011, 150) Jyväskylän autossa oli vuonna 1976 mahdollisuus diojen ja elokuvien katseluun. Reitillä oli joskus mukana kirjailijakin. Samoin kuin Kuhmon auton, näiden muidenkin monitoimiautojen toiminta hiipui vähitellen (Kyöstiö 2011, 150–151).

3.3 Kirjastoautotoiminta 1980-luvulla ja 1990-luvulla

Kirjastoautotoiminta ajautui kriisiin 1970-luvun lopulla. Tuolloin valtion rahatilanne heikkenyi, ja kunnilla oli omia talousvaikeuksia. Tuohon aikaan moni auto tuli myös uusimisvaiheeseen. 1970-luvulla arvioitiin, että autoja voitaisiin käyttää 10–12 vuotta, jonka jälkeen auton korjaaminen tulisi liian kalliiksi. Vuonna 1978 arvioitiin, että seuraavana

viitenä vuotena tulisi uusia 107 autoa. Kuitenkin autojen hinta nousi seuraavan kolmen vuoden aikana kaksinkertaiseksi. Vuoden 1977 ja 1978 talousarvioissa ei ollut esimerkiksi ollenkaan rahaa uusien kirjastoautojen hankintaan. Tilanne alkoi helpottua 1980-luvun aikana, valtion rahatilanteen parannuttua. (Kyöstiö 2009, 722.)

Eniten kirjastoautoja oli vuonna 1992, jolloin niitä oli 234. Tuon vuoden jälkeen kirjastoautojen määrä lähti laskuun. 1990-luvun alun laman aikoihin kunnat alkoivat hakea säästöjä, jotka kohdistuivat myös kirjastoautoihin. Tällöin kirjastoautojen antamaa palvelua alettiin usein pitää ylipalveluna. Näin ollen palvelu oli helppo lopettaa, kun auto tuli vanhaksi, tai kun pitkään ajanut kuljettaja jäi eläkkeelle. Kirjastoautotoiminnan supistaminen ei koskenut pelkästään maaseutua, vaan kirjastoautojen vähentäminen aloitettiin kaupungeista, joissa oli useita autoja. Näin ollen muutamia samassa kaupungissa toimivia autoja voitiin karsia eikä toimintaa välttämättä tarvinnut lopettaa kokonaan. (Kyöstiö 2009, 722–724.) Laman jälkeen kuntien vaikeutunut tilanne jatkui 2000-luvun alkupuolella (Kyöstiö 2004).

3.3.1 Kuntien yhteinen kirjastoautotoiminta

1980–1990-luvuilla alkoi olla enemmän kirjastoautojen yhteistoimintaa. Suomen toinen kansainvälinen yhteinen auto aloitti liikennöintinsä 1989 Utsjoen kunnassa Suomessa sekä Kaarasjoella Norjassa. Auton pääpaikka oli Kaarasjoki. (Kyöstiö 2009, 732–733.)

Hyvin tyypillinen esimerkki 1980-luvun kuntien välisestä yhteistyöstä oli Anttolan, Juvan, Mikkelin maalaiskunnan ja Puumalan välinen yhteistyö. Anttolan kunnan ei kannattanut omistaa kokonsa puolesta kirjastoautoa, joten se osti muilta kunnilta kirjastoautopalvelua. 1980-luvulla alettiin myös ostaa kirjastoautopalvelua kunnan tietyille alueille, vaikka kunnalla olikin oma auto. Esimerkiksi Lieksassa ostettiin vuoden 1983 alusta lähtien Kolin kylälle kirjastoautopalveluja Juuan kunnalta. Tämä oli käytännöllistä, sillä kylä sijaitsi Pielisen toisella puolella. Ensimmäinen kuntien yhteisesti omistama auto aloitti toimintansa vuonna 1991 Iin, Kuivaniemen ja Yli-Iin kunnissa. Tämä kirjastoauto on toiminnassa edelleen, vaikka Yli-Ii kuuluu nykyään Ouluun. (Kyöstiö 2011, 328, 330, 332.)

3.3.2 Monipalveluautot

1980-luvulla aika ajoi kulttuuribussien ohi. 1990-luvulla kiinnostuttiin kuitenkin jälleen kirjastoautojen hyötykäytöstä muissa tehtävissä niiden perustehtävänsä lisäksi. Erityisesti ATK:n tulo autoihin loi uusia mahdollisuuksia. (Kyöstiö 2011, 151–152.)

Hentilän mukaan (tässä ks. Kyöstiö 2011, 152.) Kuusamossa kokeiltiin ATK:n käyttöä kirjastoautossa vuonna 1992. Tietokoneen päätteeltä saattoi saada tietoa vapaista työpaikoista, sekä täyttää Kelan kaavakkeita. Autossa myytiin myös postimerkkejä. Autossa oli myös mahdollisuus Veikkauksen Online-pelien pelaamiseen. Pihlajan mukaan (tässä ks. Kyöstiö 2011, 152) Kaavin kirjastoauto oli taas ensimmäinen auto, jossa oli mahdollisuus pelata Veikkauksen pelejä.

3.4 Kirjastoautot 2000-luvulla

Nykyään kirjastoautoja on vähemmän kuin esimerkiksi 1990-luvulla. Kirjastoautojen määrä on vähentynyt koko ajan vuoden 1992 jälkeen. Kirjastoautotoimintaa kuitenkin tarvitaan, jotta myös syrjäkylien ihmiset saisivat yhdenvertaisia palveluja verrattuna suurkaupunkien asukkaisiin. Jotta toimintaa voidaan jatkaa, kunnat voivat hankkia esimerkiksi yhteisen auton tai monipalveluauton. Nykypäivän trendinä on se, että kyläkoulujen verkosto harvenee, kirjastoautoja lakkautetaan, ja pienillä kunnilla ei ole varaa uusia vanhoja autojaan (Kovanen 2010, 18).

Yleisiä kirjastoja oli vuonna 2012 yhteensä 827. Vastaavasti kirjastoautoja oli samana vuonna 151 ja kirjastoveneitä yksi. Vuonna 2013 oli taas yleisiä kirjastoja 815, kirjastoautoja 148 ja kirjastoveneitä 1. (Suomen yleisten kirjastojen tilastot.) Yhä toiminnassa oleva kirjastovene sijaitsee Paraisilla (Kyöstiö 2011, 171). Taulukko 1 kuvaa kirjastojen ja kirjastoautojen määrän vähentymistä kymmenen viime vuoden aikana. Kirjastoautojen määrä väheni vuosina 2003–2009 koko ajan suhteessa kirjastoyksiköihin. Vuonna 2011 tämä trendi pysähtyi tilapäisesti, mutta jo vuonna 2013 suhdeluku oli muuttunut entiseen suuntaan. Tuolloin yhtä kirjastoautoa kohden oli 5,51 kirjastoa.

	2003	2005	2007	2009	2011	2013
Kirjastoja	968	939	895	863	836	815
Kirjastoautoja	192	182	166	155	153	148
Kirjastoveneitä	1	1	1	1	1	1
Kirjastojen määrä kirjastoautoa kohden	5,04	5,16	5,39	5,57	5,46	5,51

Taulukko 1. Kirjastojen ja kirjastoautojen määrän kehittyminen 2003–2013 (Lähde: Suomen yleisten kirjastojen tilastot)

Kyöstiö näkee useita syitä kirjastoautojen määrän vähenemiselle. Erityisesti Suomessa tapahtuva sisäinen muutto on vaikuttanut asiaan. Useimmista kunnista on tullut muuttotappiokuntia ja ihmiset suuntaavat työpaikkojen perässä kasvukeskuksiin. Maaseudulla kouluja lakkautetaan koko ajan ja ihmiset suuntaavat asumaan kuntakeskuksiin. Kun monissa kunnissa on väkiluku vähentynyt, kirjastoautot ovat menettäneet asiakkaitaan. Tämä voi asettaa kirjastoautot uhanalaiseen asemaan. Voidaan todeta, ettei palvelua enää tarvita, jos ei ole tarpeeksi käyttäjiä. (Kyöstiö 2009, 722–724.)

3.4.1 Kuntien yhteinen kirjastoauto toiminta tänään

Yksi nykyisistä yhteisautoista kulkee Hartolan ja Heinolan alueilla. Hartola ostaa palvelut Heinolalta, mutta kummassakin kunnassa on omat kuljettajansa. Kunnat solmivat yhteistyön vuonna 2008. Näin ollen Hartolan vanhan auton tultua käyttöikänsä päähän ei kirjastoauto toimintaa ole jouduttu lopettamaan. (Kyöstiö 2011, 335–336.) Joensuun seudulla aloitti puolestaan vuonna 2009 monen kunnan välinen yhteinen kirjastoauto, joka liikennöi Joensuun lisäksi Outokummussa, Polvijärvellä ja Liperissä. Auto oli maamme ensimmäinen maaseudulla toimiva lastenkirjastoauto. Autossa on nettipalvelu ja autossa pyritään kuljettamaan juuri sellaista aineistoa, mitä lapset haluavat. (Kovanen 2010, 18.)

Saukkosen ja Suonpään mukaan (tässä ks. Kyöstiö 2011, 333) Valkeakoskella ja Lempäälässä toimii kirjastoauto, joka on kummankin kunnan yhteisomistuksessa. Auto aloitti toimintansa vuonna 2007. Auto kiertää seitsemänä päivänä viikossa. Kustannukset jaetaan yhdessä kummankin kunnan kesken. Valkeakoski hoitaa kuluista 65 % ja Lempäälä 35 %. Kirjastoauto liikennöi kummankin kunnan alueella

2000-luvulla on tullut entistä yleisemmäksi omistaa kirjastoauto yhteisesti toisen kunnan kanssa. Tällaisiin yhteisomistuksiin päädytään usein tilanteissa, jossa oman kunnan auto alkaa tulla vanhaksi, ja se tulisi uusia. Näin ollen auton hankinta jonkun toisen kunnan kanssa voi olla järkevämpää. Toinen syy yhteiseen autonhankintaan voi olla kuljettajapula toisessa autoa hankkivassa kunnassa. Opetusministeriön vuonna 2007 teettämän kyselyn mukaan oma kirjastoauto oli 65 % kunnista, yhteinen taas 14 % kunnista ja 21 % kunnista osti kirjastoautopalveluja naapureiltaan. Vuoden 2009 alussa vajaa 50 kuntaa osti naapurikunniltaan kirjastoautopalveluja. Tuo luku oli kuitenkin likimääräinen, sillä tilanne muuttuu nopeasti mm. kuntaliitosten vuoksi. (Kyöstiö 2011, 327, 332–333, 336.) Keväällä 2013 ELY-keskusten ja Suomen kirjastoseuran teettämän kyselyn mukaan 62 % kirjastoautoista ajoi vain oman kunnan alueella, mutta jo 38 % reiteistä oli usean kunnan alueella (Pirhonen 2013a).

3.4.2 Monipalveluautot tänään

Nykypäivänä tapahtuu paljon kuntaliitoksia, jolloin asukas pohja kunnissa lisääntyy ja monipalveluja otetaan käyttöön. Tällaisessa tilanteessa kuntaliitosten myötä kirjastoja voidaan lakkauttaa, jolloin kirjastoverkko harventuu, ja jos kylälle jää kirjasto, sen yhteyteen voidaan liittää muita kunnan palveluja. Voidaan jopa väittää, että yhteispalvelu on päivän hitti. Esimerkiksi Hämeenlinnan yhdistyessä usean eri kunnan kanssa on niiden kirjastoissa ollut mm. Kela-palveluiden neuvontaa. (Litmanen-Peitsala 2010, 16–17.) Tällaisia monipalveluja voidaan tarjota myös kirjastoautojen avulla.

2000-luvulla monipalveluautojen toiminta onkin lisääntynyt (Kyöstiö 2011, 153). Suomen kirjastoseuran varapuheenjohtajan Anneli Ketosen mukaan monipalveluautokokeiluja on tehty ympäri maata, mutta nämä ovat yleensä epäonnistuneet yhteistyön puuttessa. Hankkeet ovat kariutuneet esimerkiksi siihen, että auton kyytiin ei ole saatu terveydenhuollon ammattilaista mukaan. (Mannerkoski 2010.) Suomen kirjastoseuran kirjastoautotyöryhmän puheenjohtajan Kalle Varilan ja Ranuan kirjaston silloisen kirjastonhoitajan Vesa Sarajärven mukaan monipalveluautojen määrä tulee kuitenkin tulevaisuudessa lisääntymään. He näkivät ongelmaksi sen, että monin paikoin monipalveluautoon liittyvältä idealta puuttuu rahoitus. Varilan mukaan valtionapua ei saa enempää kuin perinteisen hyllyauton hankintaan. Käytännössä tämä tarkoittaa, että rahaa tulee vain invahissiin. (Litmanen-Peitsala 2009, 15.)

Vesa Sarajärven mukaan kirjastolaiset eivät ole asiantuntijoita eläke- tai terveysasioissa, eivätkä välttämättä yksin voisi antaa palvelua. Kuitenkin, jos Kelan virkailija lähtee auton mukaan, hän on poissa työpaikaltaan. Jotta kirjastoautolaiset osaisivat neuvoa terveysasioissa, pitää käsikauppa-apteekkia tai auttaa eläkehakemuksen teossa, heille tulisi järjestää kyseisistä asioista koulutusta. (Litmanen-Peitsala 2009, 15.) Kirjastoautoista voisi kuitenkin hyvin tarjota sellaisia palveluja, joiden järjestämisessä kirjastovirkailijat eivät tarvitsisi mitään erityiskoulutusta. Kirjastoautot voivat välittää esimerkiksi haja-asutusalueille liikuntavälineitä ja erilaisia mittareita. Kunnan sosiaalitoimen kanssa voidaan tehdä yhteistyötä, jolloin esimerkiksi kuljetetaan vanhuksien pyykkisäkkejä pesuun ja takaisin. Vanhuksia voidaan kuljettaa kyydissä myös kauppareissuille. (Kirjastosta saa vaikka mölkkypelin 2009.) Näin ollen kirjastoauto ylipäätään on henkireikä syrjäseudulla. Monen yksin asuvan ihmisen ainoa ihmiskontakti saattaa olla kirjastoauton henkilökunta. (Ahonen 2014, 17.)

Yksi toiminnassa olevista monipalveluautoista on Kemijärven Kulkuri-auto, jossa puolet tiloista on varattu kirjoille ja puolet päätteille opetustiloihin. Asiakkaat saavat nettiopastusta ja voivat hoitaa online-yhteyden kautta esimerkiksi pankki-, Kela-, työvoima- ja veikkausasioitaan. (Kyöstiö 2009, 726.) Toinen toiminnassa oleva monipalvelu- ja monitoimiauto on mm. Ranualla kiertävä auto, jossa on mahdollista pitää kirjojen lainaustoiminnan lisäksi erilaisia koulutustilaisuuksia. Autossa on televisio ja videolaitteet. Asiakaskäytössä on myös kaksi kannettavaa tietokonetta ja tulostin. Liikuntarajoitteiset pääsevät kirjastoautoon invahissillä. Autoa on käytetty myös äänestyspaikkana. Auto otettiin käyttöön vuonna 2008. (Sarajärvi.) Leppävirran kirjastoauto Tilda on puolestaan räätälöity tuottamaan ikäihmisille palveluja. Auto kulkee haja-asutusalueilla, joissa erilaisia palveluja tarvitaan. Autossa voidaan mitata asiakkaiden verenpainetta ja pitää terveyteen liittyviä teemapäiviä. Asiakkaat voivat hoitaa pankkiasioitaan asiakaspäätteiden avulla, ja kirjastoauton mukana kuljetetaan jopa reseptilääkkeitä. Autossa on myös invahissi, ja autossa voidaan kuljettaa asiakkaille pyykkisäkkejä ja kauppakasseja. Asiakkaille voidaan kuljettaa myös ruokaa. (Suhonen 2009, 18.) Vieremällä on vuonna 2008 otettu käyttöön kirjastoauto, joka muun kirjastoauto toiminnan ohessa toimittaa ruokaa haja-asutusalueen kouluille, päiväkodeille ja vanhusten palvelukeskuksille (Holme & Sivenius 2009).

Yksi uusista monipalveluautoista otettiin käyttöön Sodankylässä tammikuussa 2014. Tämä auto palvelee monipuolisemmin kuin yksikään muu kirjastoauto Suomessa. Kirjastoauton ohjaamo on äänieristetty, ja näin ollen terveydenhoitaja tai diabeteshoitaja pystyy pitämään siellä vastaanottoa. Autossa on myös pyörätuolinostin. Auton perällä sijaitsee iso tv-ruutu, jota voidaan hyödyntää erilaisten tietoiskujen, elokuvien ja kirjaston näyttelyiden esittämiseen. Kirjastoautoon voi tuoda myös vanhoja lääkkeitä sekä käytettyjä paristoja. Auto sisältää lisäksi lääkekaapin, jossa voidaan myydä reseptilääkkeitä. Kaikesta huolimatta auto on kuitenkin perinteinen kirjastoauto lainauspalveluineen. (Ahonen 16–17, 2014.)

Kirjastoautot ovat toimineet 2000-luvun aikana myös muutamissa kunnissa ennakoö- nestyspaikkoina. Näin on käynyt muun muassa Haminassa, Hollolassa, Kiuruvedellä, Kuusamossa ja Ranualla. (Kyöstiö 2011, 160.)

3.4.3 Erikoiskirjastoautot

Kirjastoautolla on ajateltu olevan monenlaisia asiakkaita ja kohderyhmiä. Sivistystoimen- tarkastaja Anneli Ketosen mukaan kirjastoauto toimii erityisesti koulukirjastona, jos sel- laista ei ole kuntaan rakennettu. Kirjastoauton avulla voidaan myös saavuttaa päiväkotien lapsia, palvelutalojen asukkaita ja haja-asutusalueen autotonta väkeä. (Heikkilä 2006, 20.) Kirjastoauto tavoittaa myös sairauden tai liikuntavaikeuksien takia kotona olevat ih- miset, joiden luo se liikkuvana palveluna pääsee (Kyöstiö 2009, 732).

Tästä syystä on olemassa muutamia erilaisia kohderyhmiä palvelevia autoja. Kyöstiön (2009, 725–726) mukaan ensimmäinen tällainen oli Helsingin kaupunginkirjaston vuonna 1992 toimintansa aloittanut vanhasta kirjastoautosta sisustettu lastenauto. Auto korvattiin vuonna 1998 alun perin lastenautoksi sisustetulla uudella autolla. Espoon kau- punginkirjasto hankki samana vuonna samanlaisen auton. Nykyään Espoolla on vuodesta 2013 alkaen ollut uusi kirjastoauto, joka ajaa aamupäivisin päiväkotii- sekä koulupysä- kejä ja on iltpäivisin erilaisissa tapahtumissa (Virtanen). Lahden kaupunginkirjasto si- susti vanhan auton lastenautoksi vuonna 1995. Lahdessa on myös sisustettu vuonna 1999 yksi autoista vanhuksille sopivaksi. Tämä auto käy vanhustentaloilla ja muilla pysäkeillä, joilla on paljon vanhuksia asiakkaina. (Kyöstiö 2009, 726.) Oulun kaupunginkirjasto on yhdistänyt vuonna 2001 lasten ja vanhusten auton, joka käy vanhainkodeissa ja päiväko- deissa sekä vie aineistoa myös kotiin. Tämä auto on pikkukirjastoauto, jossa on helposti vaihdettava kokoelma ja invahissi. (Kyöstiö 2011, 143.) Oulu sai uuden isomman auton

vuonna 2012. Auto palvelee enimmäkseen koulu- ja päiväkotipysäkkejä, mutta mukana on myös muutamia laitospysäkkejä. (Halonen & Kauppila.) Joensuun seutukirjaston lastenauto aloitti toimintansa vuonna 2009 (Kovanen 2010, 18). Auto on uusittu vuonna 2013 (Joensuun seutukirjasto). Yleensäkin autoissa voidaan ottaa erilaiset kohderyhmät huomioon siten, että eri reiteille otetaan monenlaista aineistoa mukaan ja aineisto vaihdetaan pyörillä liikkuvien hyllymoduulien avulla (Kyöstiö 2009, 734).

3.5 Kuntaliitosten historia ja nykyisyys

Suomen ensimmäinen kuntaliitos tapahtui Soikkasen mukaan vuonna 1934, kun Kyyrölän kunta yhdistyi Muolaaseen (tässä ks. Leinamo 2004, 21). Suomen Kuntaliiton mukaan kuntien määrä väheni 45:lla toisen maailmansodan alueluovutusten vuoksi. Vuosina 1946–1959 tapahtui lisäksi yhdeksän kuntaliitosta. (tässä ks. Leinamo 2004, 21.) Niemivuon, Nummelan ja Ryynäsen mukaan 1960-luvulla kuntarakenne muuttui merkittävästi kun hyvinvointivaltio laajentui. Tällöin tavoiteltiin alueellista tasa-arvoa ja tietynlaisten peruspalveluiden takaamista kaikille kansalaisille. Huomattiin kuitenkin, että pienkuntavaltaisuus vaikeutti tasa-arvoisen palvelutuotannon toteuttamista. Tästä syystä 1960-luvulla pyrittiin toteuttamaan perusteellinen kuntarakenteen kokonaisuudistus. (tässä ks. Haveri, Laamanen & Majoinen 2003, 30.) Keinosen ja Hannuksen ym. mukaan laadittiin laki, jonka mukaan kuntauudistus tulisi voimaan myöhemmin säädettävillä erityislaeilla. Lain mukaan liian pienet kunnat olisi yhdistettävä tai muodostettava yhteistoiminta-alueiksi jonkin toisen kunnan kanssa, jolloin yhteisten tehtävien hoitaminen tulisi tehokkaammaksi. (tässä ks. Haveri, Laamanen & Majoinen 2003, 30.)

Keinosen ja Hannuksen ym. mukaan tavoitteena pidettiin noin 8000 asukkaan kuntia ja 4000 asukasta pienemmäksi kunta sai jäädä vain erityisluvalla (tässä Haveri, Laamanen, Majoinen 2003, 30). Niemivuon mukaan (tässä ks. Haveri, Laamanen & Majoinen 2003, 30) vuonna 1972 sisäministeriö vahvisti kuntien yhdistämisestä ja yhteistoiminta-alueiden muodostamisesta tehdyt suunnitelmat. Niemivuon mukaan 1980-luvulle tultaessa kuntauudistussuunnitelmat nähtiin kuitenkin vanhentuneiksi ja kuntauudistuksen suunnittelulaki kumottiin vuonna 1988 (tässä ks. Leinamo 2004, 24).

Suomen Kuntaliiton mukaan vuosien 1964–1981 aikana kuntien määrä väheni 87:lla. Kuntaliitoksia tapahtui erityisen paljon 1960–1970-luvun taitteessa. (tässä ks. Leinamo

2004, 23.) Niemivuon mukaan suurin osa 1960–1970-luvuilla tapahtuneista 64 kuntaliitoksesta noudattivat kuntauudistussuunnitelmaa, mutta ne perustuivat vapaaehtoisuuteen (tässä ks. Leinamo 2004, 23–24). Moision ja Uusitalon mukaan näitä yhdistymisiä tuettiin taloudellisesti vuodesta 1973, jolloin liitoskunnille maksettiin yhdistymisavustuksia sekä yhdistymiskorvauksia (tässä ks. Leinamo 2004, 24). Kun 1980-luku koitti, kuntaliitoksia ei tapahtunut enää niin usein (Haveri, Laamanen & Majoinen 2003, 31).

Sandbergin & Ståhlbergin mukaan 1980-luvun lopulla sekä 1990-luvulla kuntaliitoskeskustelu vilkastui jälleen (tässä ks. Leinamo 2003, 24). Puustisen ja Haveri & Majoisen mukaan 1990-luvun ns. reikäleipäkuntien yhdistymiset kuitenkin epäonnistuivat (tässä ks. Leinamo 2004, 24). Suomen Kuntaliiton mukaan vuosina 1989–2004 lakkautettiin vain 17 kuntaa (tässä ks. Leinamo 2003, 24). Keinosen ja Moision & Uusitalon mukaan vuodesta 1992 lähtien ovat kunnat kuitenkin saaneet kuntaliitoksista avustusta asukasmäärän mukaan. Avustus suosi pieniä liitoskuntia, joten niiden määrä liitoksiin nähden on koko ajan kasvanut. (tässä ks. Leinamo 2004, 25.)

Seitsemän viime vuoden (2007–2013) aikana Suomessa on tapahtunut 69 kuntaliitosta (Suomen Kuntaliitto 2014e). Valtioneuvosto aloitti keväällä 2005 Paras-hankkeen, jolla pyrittiin uudistamaan kunta- ja palvelurakennetta. Uudistuksen tavoitteena oli taata laadukkaat palvelut koko maassa ja toteuttaa elinvoimainen, toimintakykyinen ja eheä kuntarakenne. Hanketta on ohjannut puitelaki, joka oli voimassa 2007–2012. Nykyiseen hallitusohjelmaan on sisällytetty myös laaja kuntauudistus, jonka tavoitteeksi on määritelty vahvoihin peruskuntiin pohjautuva kuntarakenne, joka voitaisiin toteuttaa muun muassa kuntaliitoksien avulla. Tämä kuntauudistus jatkaa Paras-hanketta. Kuntien tulisi olla riittävän suuria pystyäkseen itsenäisesti huolehtimaan peruspalveluista. (Suomen Kuntaliitto 2014f.) Keväällä 2014 päätettiin sote-uudistuksesta, jossa viisi sote-aluetta (Helsinki, Turku, Tampere, Kuopio, Oulu) järjestävät oman alueensa kaikki sosiaali- ja terveystaloudelliset palvelut vuodesta 2017 lähtien. Nämä palvelut eivät häviä kuitenkaan joka kunnasta, vaan sote-alue järjestää palvelut ja kunnat toimivat palveluiden tuottajina. Sote-uudistus irrotti sosiaali- ja terveystaloudellisten palveluiden uudistuksen kuntauudistuksesta. Kuntauudistus jatkuu luultavimmin kuten tähänkin asti, joten kunnat selvittävät liitoksia ja kuntalain uudistus etenee. Joitakin asioita voidaan joutua kuitenkin miettimään uudelleen. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2014.)

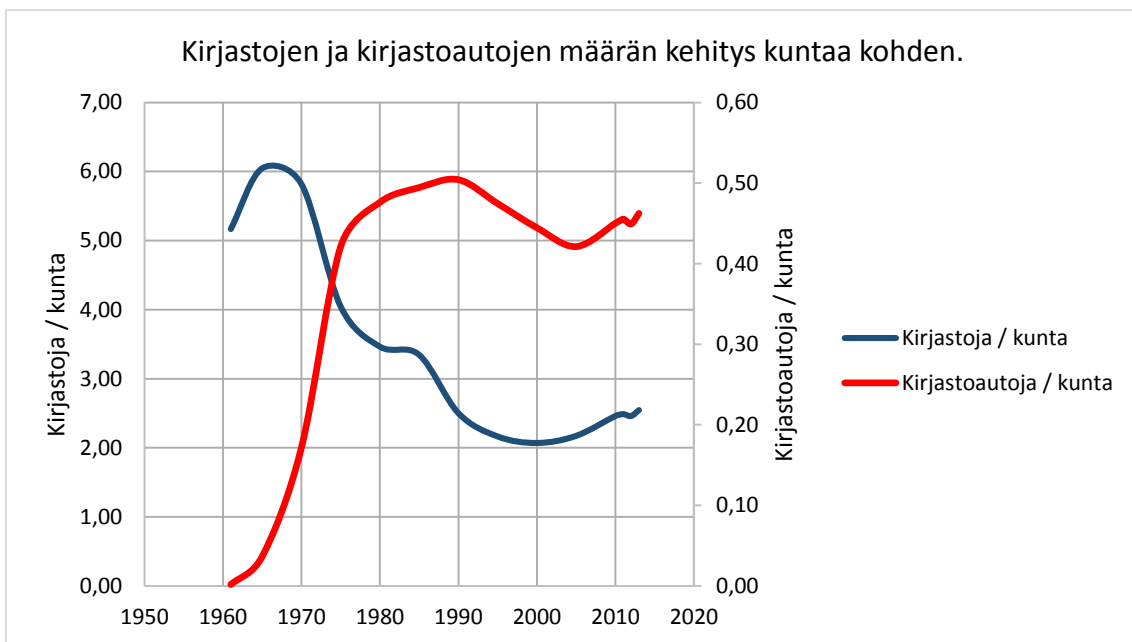
3.6 Kirjastoauto toiminta tilastoina

Kuntia oli 548 vuonna 1961. Vuosien 1965 ja 1970 välillä kuntien määrä alkoi selvästi vähetä. Tuolloin on tapahtunut runsaasti kuntaliitoksia, kuten luvussa 3.5 mainittiin. Suurin pudotus on nähtävissä vuosien 1970–1975 välillä. Kirjastoja oli taas enimmillään vuonna 1965, jonka jälkeen niiden määrä alkoi vähetä. Kirjastoautojen määrä kasvoi huomasti vuosien 1970–1975 välillä erityisesti siitä syystä, että niillä korvattiin lakkautettuja kirjastoja, kuten luvussa 3.2 mainittiin. Lamavuodet 1990–1995 näkyvät kirjastojen ja kirjastoautojen määrän vähenemisenä. Enimmillään kirjastoautoja oli vuonna 1992, jolloin niitä oli 234. Tämän jälkeen niiden määrä lähtikin laskuun. (Kyöstiö 2009, 722.) Kuntien määrä väheni jälleen selvästi vuosina 2005–2010. Tuolloin tapahtui myös paljon kuntaliitoksia, mikä näkyi sekä kirjastojen että kirjastoautojen määrien vähenemisenä. Tällöin joidenkin kuntien kirjastoautoja on voitu lakkauttaa säästösyistä, tai kunnat ovat alkaneet harjoittaa yhteistyötä keskenään.

Vuosi	Kuntia	Kirjastoja	Kirjastoautoja
1961	548	2833	1
1965	546	3303	20
1970	518	3015	89
1975	477	1930	201
1980	464	1608	221
1985	461	1543	228
1990	460	1151	232
1995	455	985	216
2000	452	936	201
2005	432	939	182
2010	342	842	154
2011	336	836	153
2012	336	827	151
2013	320	815	148

Taulukko 2. Kuntien, kirjastojen ja kirjastoautojen määrän kehitys (Lähteet: Kulttuuritalasto 1981, 196; Suomen tilastollinen vuosikirja 2003, 522; Suomen yleisten kirjastojen tilastot; Kuntien ja kaupunkien lukumäärä 1900–2013 (Excel-tiedosto))

Alla olevassa kuviossa (Kuvio 1) on esitetty kirjastojen ja kirjastoautojen määrä kuntaa kohden, johdettuna edellisen taulukon (Taulukko 2) tiedoista. Vuonna 1965 on jokaisella kunnalla ollut keskimäärin kuusi kirjastoa. Tämä onkin ollut kivijalkakirjastojen kulta-aikaa, kuten kirjastoautojen historiaa käsittelevässä luvussa 3.1 todettiin. 1970-luvun alkupuolella kirjastojen määrä kuntaa kohden vähentyi kuitenkin selvästi, kun taas kirjastoautojen määrä vastaavasti lisääntyi vauhdilla. Kirjastoautoja otettiin tällöin runsaasti käyttöön ja niillä korvattiin kiinteitä kirjastoja.



Kuvio 1. Kirjastojen ja kirjastoautojen määrän kehitys kuntaa kohden

Kirjastoautojen määrä kunnissa lisääntyi 1990-luvun alkuun asti, minkä jälkeen niiden määrä alkoi vähentyä. Kirjastoautojen määrän vähenemiseen olivat syynä lama ja säästötoimet. Vuodesta 2005 eteenpäin kirjastoautojen määrä kuntaa kohden alkoi taas nousta. Syynä tähän on lähinnä, että tuosta vuodesta lähtien kuntaliitokset ovat runsastuneet. Kuntien määrä on vähentynyt, mutta kirjastoautoja ei ole poistettu käytöstä samalla vauhdilla. Kirjastoauto on yleensä saanut jatkaa toimintaansa, ja jos kummallakin kuntaliitoskunnalla on ollut oma autonsa, on toinen auto vain siirtynyt uuden kunnan autoksi, jolloin autojen kuntakohtainen määrä on lisääntynyt.

Kirjastojen määrä kunnissa on vähentynyt vuodesta 1965 vuoteen 2000 asti, jonka jälkeen niiden määrä on lähtenyt hieman nousuun. Erityisesti vuodesta 2005 eteenpäin on havait-

tavissa kirjastojen määrän kasvua kuntaa kohden. Tässäkin syynä ovat lähinnä kuntaliitokset, jolloin useita eri kuntien kirjastoja on liitetty uuden kunnan alueelle. Tämän myötä kuntakohtainen kirjastojen lukumäärä on lisääntynyt.

4 MAAKUNNAT

Taulukko 3 esittää tilastotietoa Suomen eri maakunnista. Lisäksi taulukossa 3 esitetään samat tilastot myös koko valtakunnan tasolla. Maakunnat eroavat toisistaan niin taloudellisen tilanteensa kuin väestörakenteensa osalta.

Alue	Pinta-ala km ²	Väkiluku 31.12.2013	Muutos 2013	Väestöntih. as. / km ²	BKT, milj. € 2011	BKT / as. arvio	Työttömyys 2013
Koko maa	303 891	5 451 270	0,5 %	17,94	188 679	34 612 €	8,2 %
Uusimaa	9 097	1 585 473	1,2 %	174,29	71 321	44 984 €	6,7 %
Ahvenanmaa	1 552	28 666	0,6 %	18,47	1 171	40 850 €	3,9 %
Etelä-Karjala	5 329	132 252	-0,1 %	24,82	4 724	35 720 €	7,9 %
Pohjanmaa	7 752	180 384	0,4 %	23,27	6 384	35 391 €	5,6 %
Satakunta	7 819	224 556	-0,2 %	28,72	7 423	33 056 €	7,7 %
Keski-Pohjanmaa	5 019	68 677	0,1 %	13,68	2 262	32 937 €	4,7 %
Pirkanmaa	12 585	500 166	0,7 %	39,74	16 184	32 357 €	9,4 %
Varsinais-Suomi	10 661	470 880	0,4 %	44,17	14 843	31 522 €	8,9 %
Kymenlaakso	5 148	180 845	-0,3 %	35,13	5 492	30 374 €	9,4 %
Lappi	92 660	182 514	-0,2 %	1,97	5 379	29 472 €	10,5 %
Pohjois-Savo	16 768	248 430	0,1 %	14,82	7 309	29 421 €	8,1 %
Pohj.-Pohjanmaa	35 508	403 287	0,7 %	11,36	11 639	28 860 €	9,9 %
Keski-Suomi	16 703	275 320	0,1 %	16,48	7 828	28 432 €	10,0 %
Päijät-Häme	5 124	202 424	-0,1 %	39,51	5 754	28 425 €	8,3 %
Etelä-Pohjanmaa	13 444	193 977	0,0 %	14,43	5 467	28 184 €	7,6 %
Kanta-Häme	5 199	175 481	0,0 %	33,75	4 892	27 878 €	6,6 %
Pohjois-Karjala	17 762	165 445	-0,2 %	9,31	4 500	27 199 €	12,5 %
Etelä-Savo	14 260	152 518	-0,6 %	10,70	3 981	26 102 €	10,8 %
Kainuu	21 500	79 975	-0,9 %	3,72	2 039	25 495 €	11,5 %

Taulukko 3. Tilastotietoa maakunnista (Lähteet: Tilastokeskus 2014b; Elinkeinoelämän valtuuskunta 2013.)

Taloudellista kehitystä mitataan bruttokansantuotteella, joka tarkoittaa vuoden aikana tuotettujen tavaroiden ja palvelujen arvoa (Suomen Kuntaliitto 2014g). Tässä tutkimuksessa bruttokansantuote henkeä kohden on arvioitu vuoden 2013 väkiluvun ja vuoden 2011 bruttokansantuotteen perusteella, sillä tuoreempaa tilastotietoa bruttokansantuotteesta ei ole julkaistu. Bruttokansantuotteella henkeä kohden mitattuna Suomen maakunnista rikkaimmat olivat Uusimaa, Etelä-Karjala ja Pohjanmaa. Köyhimmät olivat puolestaan Kainuu, Etelä-Savo ja Pohjois-Karjala. (Ahvenanmaata ei ole otettu huomioon tässä pro gradu – tutkielmassa, sillä alueella ei ole tiettävästi yhteistyötä kirjastoautotoiminnassa). (Taulukko 3.)

Maakuntien väkiluku, asukastiheys ja väestönkasvu vaihtelevat suuresti. Maakunnittain eriteltynä Lappi on harvaanasutuin maakunta. Seuraavaksi harvaanasutuimpia maakuntia ovat Kainuu ja Pohjois-Karjala. Myös Etelä-Savo on harvaanasutuimpien joukossa. Tiheimmin asutuin maakunta on Uusimaa, toiseksi tiheimmin Varsinais-Suomi, ja sen jälkeen tulevat Pirkanmaa ja Päijät-Häme. (Taulukko 3.)

Väestönkasvussa huomioidaan sekä syntyvyyden ja kuolleisuuden erotus että nettomuutto (Johdatus väestötieteeseen). Nettomuutto puolestaan tarkoittaa tarkasteltavan alueen tulo- ja lähtömuuton välistä erotusta. Nettomuuttoa voidaan tarkastella myös maakunnan sisällä, jolloin nähdään vaikuttaako muuttoliike eri tavalla alueen eri osiin. (Tilastokeskus 2014c.)

Väestönkasvu oli negatiivista Kainuun, Etelä-Savon, Päijät-Hämeen, Lapin, Satakunnan, Kymenlaakson, Etelä-Karjalan ja Pohjois-Karjalan maakunnissa. Näistä Kainuu, Etelä-Savo, Lappi ja Pohjois-Karjala olivat lisäksi harvaanasuttuja seutuja. Väestönkasvu oli taas positiivista Uudenmaan, Keski-Pohjanmaan, Pirkanmaan, Pohjois-Pohjanmaan, Pohjois-Savon, Varsinais-Suomen, Pohjanmaan, Keski-Suomen ja Ahvenanmaan maakunnissa. Näistä Uusimaa, Pirkanmaa, Varsinais-Suomi ja Pohjanmaa olivatkin tiheimmin asuttujen maakuntien joukossa. Etelä-Pohjanmaalla ja Kanta-Hämeessä väestön määrä oli pysynyt käytännössä samana. (Taulukko 3.)

Työttömyysaste koko maan tasolla oli vuonna 2013 8,2 %. Maakuntien välillä oli kuitenkin suuria eroja. Selvästi koko maan tasoa pienempi työttömyys oli Ahvenanmaalla, Keski-Pohjanmaalla, Pohjanmaalla, Uudellamaalla ja Kanta-Hämeessä. Pahinta työttömyys oli puolestaan Pohjois-Karjalassa, Kainuussa, Etelä-Savossa, Lapissa, Keski-Suomessa ja Pohjois-Pohjanmaalla. (Taulukko 3.)

Nämä taulukossa luetellut asiat vaikuttavat myös kirjastoautotoimintaan. Jos maakunta on suuri, kirjastoautoilla on paljon ajamista. Maakunnan väkiluvun muutos voi vaikuttaa siten, että siellä missä väki vähenee, myös kirjastoautotoiminta voi vähentyä. Toisaalta väen väheneminen voi johtaa sivukirjastojen sulkemiseen, jolloin kirjastoautopalvelun tarve voi lisääntyä. Väestötiheydellä voi olla myös vaikutuksensa kirjastoautojen reitteihin. Myös maakunnan taloudellisella tilanteella voi olla vaikutuksensa kirjastoautotoimintaan. Tämä voi näkyä esimerkiksi siinä, onko kunnalla varaa toteuttaa kirjastoautotoimintaa itsenäisesti, vai tarvitaanko yhteistyötä jonkun toisen kunnan kanssa. Väestön vanheneminen tai korkea syntyvyys voivat taas lisätä erikoiskirjastoautojen tarvetta.

Tässä pro gradu -tutkielmassa maakunnat ryhmiteltiin viiteen isompaan alueeseen niiden sijainnin ja ominaispiirteiden mukaan. Tämä lisäsi vastaajien anonymiteetin säilymistä, sillä kyselyyn saatiin vastauksia muutamista maakunnista niin vähän, että vastaajat olisi voitu tunnistaa. Alueista ensimmäinen on Etelä-Suomi, johon kuuluvat Uusimaa, Kymenlaakso, Kanta-Häme ja Päijät-Häme. Alue esitellään tarkemmin alaluvussa 4.1. Seuraavana on Länsi-Suomi, johon kuuluvat Varsinais-Suomi, Satakunta, Etelä-Pohjanmaa, Pohjanmaa ja Keski-Pohjanmaa. Alue esitellään paremmin alaluvussa 4.2. Kolmantena alueena on Sisä-Suomi, johon kuuluvat Pirkanmaa ja Keski-Suomi. Tämä alue esitellään paremmin alaluvussa 4.3. Itä-Suomeen kuuluvat puolestaan Etelä-Karjala, Pohjois-Karjala, Etelä-Savo ja Pohjois-Savo. Alue esitellään alaluvussa 4.4. Pohjois-Suomeen kuuluvat puolestaan Lappi, Pohjois-Pohjanmaa ja Kainuu, ja alue esitellään alaluvussa 4.5.

4.1 Etelä-Suomi

4.1.1 Uusimaa

Uudellamaalla asui vuonna 2013 yli 1,5 miljoonaa asukasta, mikä oli ylivoimaisesti eniten koko maassa. Väestönkasvu vuonna 2013 oli 1,2 %, mikä oli niin ikään koko maan suurin. Uusimaa oli myös ylivoimaisesti tiheimmin asuttu maakunta, sillä väestötiheys oli 174 asukasta neliökilometrillä. Koko maan asukastiheys oli noin 17 asukasta neliökilometrillä. Pinta-alaltaan Uusimaa sijoittui maakuntien keskikastiin. (Taulukko 3.)

Osaltaan Uudenmaan väestönkasvu selittyi muuttovoitolla, mikä vuosina 2010–2012 kohdistui etenkin Helsingin seutukuntaan. Vastaavasti Raaseporin ja osaltaan myös Loviisan seutukunnissa nettomuutto oli negatiivista, joten Uudellamaalla on myös alueita,

joilta väestöä muuttaa pois. Uudellamaalla oli koko maan keskiarvoa enemmän työikäisiä ja parempi työllisyystilanne. Tässä oli kuitenkin jonkin verran alueellisia eroja. (Mella & Pouru 2013, 31–32.) Uudenmaan työttömyysaste oli 2013 taas 6,7 %, mikä on selvästi alhaisempi kuin koko maassa (Taulukko 3). Työllisyystilanteessa ei ollut merkittäviä eroja seutukuntien välillä ja työttömyysaste oli kaikissa niissä koko maata pienempi vuonna 2012. Loviisan ja Raaseporin seuduilla työikäisten osuus oli kuitenkin koko maan keskiarvoa pienempi, ja selvästi huonompi kuin muualla Uudenmaan alueella. (Mella & Pouru 2013, 31–32.) Arvioitu bruttokansantuote henkeä kohden oli Uudellamaalla lähes 45 000 euroa, mikä oli selvästi eniten koko maassa, ja lähes kaksi kertaa niin paljon kuin köyhimmissä maakunnassa Kainuussa. Koko maan arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli lähes 35 000 euroa. (Taulukko 3.)

4.1.2 Kanta-Häme

Kanta-Hämeessä asui vuonna 2013 noin 175 000 asukasta. Kanta-Häme oli myös tiheään asuttu, ja viidenneksi pienin Suomen maakunnista. Väestön määrässä ei ollut tapahtunut merkittävää muutosta vuonna 2013. (Taulukko 3.) Nettomuutto oli kuitenkin positiivista vuosina 2010–2012. Muutto kohdistui erityisesti Hämeenlinnan ja Riihimäen seutukuntiin, kun taas Forssan seutukunnasta siirryttiin muualle. Työikäisten osuus maakunnassa oli koko maata suurempi lukuun ottamatta Forssan seutukuntaa. (Mella & Pouru 2013, 37–38.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli 6,6 %, mikä oli selvästi alhaisempi kuin koko maassa (Taulukko 3). Poikkeuksen muodostaa Forssan seutukunta, jonka työttömyysaste vuonna 2012 oli koko maata korkeampi (Mella & Pouru 2013, 37). Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli vajaa 28 000 euroa, mikä oli selvästi koko maan keskiarvoa alhaisempi. Kanta-Häme olikin bruttokansantuotteella asukasta kohden mitattuna neljänneksi köyhin maakunta. (Taulukko 3.)

4.1.3 Päijät-Häme

Päijät-Hämeessä oli vuonna 2013 asukkaita noin 202 000. Maakunta oli tiheään asuttu, sillä väestötiheys oli kaikista maakunnista kolmanneksi korkein ollen noin 40 asukasta /km². Päijät-Häme olikin kolmanneksi pienin pinta-alaltaan Suomen maakunnista. Maakunnan väestönkasvu oli vuonna 2013 hieman negatiivista. (Taulukko 3.) Vuosina 2010–2012 nettomuutto oli kuitenkin positiivista, ollen noin 0,4 % (Mella & Pouru 2013, 41).

Maakunnan seutukunnissa oli kuitenkin eroa. Varsinkin Lahdessa oli muuttovoittoa, kun taas maalaiskunnissa oli voimakastakin muuttotappiota. Päijät-Hämeessä oli koko maata vähemmän työikäisiä ja osuus on koko ajan laskussa. (Mella & Pouri 2013, 41–42.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli hieman yli koko maan keskiarvon, ollen 8,3 % (Taulukko 3). Erityisen korkea työttömyysaste oli vuonna 2012 Lahden ja Heinolan seuduilla (Mella & Pouri 2013,41). Päijät-Hämeen arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli melko selvästi koko maan keskiarvoa pienempi (Taulukko 3).

4.1.4 Kymenlaakso

Kymenlaaksossa oli vuonna 2013 asukkaita noin 181 000. Maakunta oli myös tiheään asuttu, sillä väestötiheys oli 35 as/km², mikä oli viidenneksi eniten koko maassa. Maakunta oli kuitenkin pinta-alaltaan neljänneksi pienin kaikista maakunnista. Kymenlaaksossa oli negatiivinen väestönkasvu vuonna 2013, ollen -0,3 %. (Taulukko 3.)

Nettomuutto oli kuitenkin lievästi positiivista vuosina 2010–2012, ja se kohdistui erityisesti Kotkan ja Haminan seutukuntaan. Kouvolan seutukunnassa oli taas muuttotappiota. Kymenlaaksossa oli koko maata vähemmän työikäisiä ja määrä on koko ajan laskussa. Tämä johtui muuttotappiosta ja ihmisten ikääntymisestä. (Mella & Pouri 2013, 43–44.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli merkittävästi koko maan keskiarvoa korkeampi, ollen 9,4 %. Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli jonkin verran koko maan keskiarvoa pienempi. (Taulukko 3.)

4.1.5 Yhteenveto

Näille kaikille Etelä-Suomen alueen maakunnille oli yhteistä se, että ne olivat tiheään asuttuja ja alueilla oli muuttovoittoa. Ne olivat myös pinta-alaltaan pieniä. Maakunnat erosivat toisistaan siinä, että väestönkasvu oli Kymenlaaksossa ja Päijät-Hämeessä negatiivista, Kanta-Hämeessä ei ollut tapahtunut muutosta ja Uudellamaalla väestö kasvoi voimakkaasti. Lisäksi Kanta- ja Päijät-Hämeessä sekä Kymenlaaksossa oli pieni BKT henkeä kohden, kun taas Uudellamaalla se oli maan korkein. Kymenlaaksossa ja Päijät-Hämeessä työikäisten osuus oli koko maan keskiarvoa pienempi, kun taas Uudellamaalla ja Kanta-Hämeessä se oli suurempi. Uudellamaalla ja Kanta-Hämeessä työttömiä oli koko maan keskiarvoa vähemmän. Kymenlaaksossa työttömyys taas ylitti melko selvästi koko maan keskiarvon, ja Päijät-Hämeessä lievästi. Etelä-Suomea voisikin luonnehtia tiheästi asutuksi, pienien maakuntien, muuttovoittoiseksi ja enimmäkseen väestöä kasvattavaksi

alueeksi, jolla on kuitenkin myös muuttotappiosta kärsiviä seutukuntia. Työllisyystilanne on monin paikoin enimmäkseen hyvä tai kohtalaisen hyvä.

4.2 Länsi-Suomi

4.2.1 Varsinais-Suomi

Varsinais-Suomessa asui vuonna 2013 kolmanneksi eniten asukkaita koko maassa. Väestönkasvu oli positiivista vuonna 2013, ollen 0,4 %. Varsinais-Suomi oli myös toiseksi tiheimmin asuttu maakunta. Maakunnan pinta-ala oli keskitasoa muihin verrattuna. (Taulukko 3.) Nettomuutto oli positiivista vuosina 2010–2012, ja kohdistui erityisesti Turun ja Loimaan seutukuntiin. Salon seutukunnassa oli kuitenkin muuttotappiota johtuen todennäköisesti pitkälti Nokian irtisanomisista. Varsinais-Suomessa työikäisten ihmisten osuus oli lähes sama kuin koko maassa, joskin tässä oli seutukunnallisia eroja. Turussa oli enemmän työväestöä kuin esimerkiksi Vakka-Suomessa. (Mella & Pouru 2013, 33–34.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli 8,9 %, mikä oli jonkin verran koko maan keskiarvoa korkeampi (Taulukko 3). Seutukunnittain tarkasteltuna työttömyysaste oli korkea varsinkin Salossa vuonna 2012. Muualla oli aika lähellä koko maan keskiarvoa. (Mella & Pouru 2013, 33.) Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli hieman alle koko maan keskiarvon (Taulukko 3).

4.2.2 Satakunta

Satakunnassa asui vuonna 2013 lähes 225 000 asukasta. Väestötiheys oli lähes 29/km², mikä oli koko maan keskiarvon yläpuolella. Väestönkasvu oli taas yleisesti negatiivista vuonna 2013. Satakunta ei ole kovin laaja maakunta. (Taulukko 3.) Väestönkasvun negatiivisuus selittyi lähinnä väestön vanhenemisella, sillä nettomuutto oli suunnilleen nollassa vuosina 2010–2012. Maakunnassa oli seutukunnittain kuitenkin eroa. Porin seutukunnassa oli muuttovoittoa, kun taas Rauman ja Pohjois-Satakunnan seutukunnissa oli muuttotappiota. Työikäisten osuus oli koko maata pienempi ja määrä pieni jokaisessa seutukunnassa muuta maata nopeammin. Työttömyysaste maakunnassa oli vuonna 2012 Rauman seutukuntaa lukuun ottamatta koko maan keskiarvoa suurempi. (Mella & Pouru 2013, 35–36.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli kuitenkin jonkin verran koko maan keskiarvoa alhaisempi, ollen 7,7 %. Voisikin sanoa, että Satakunnassa työttömien määrä olisi

vähentynyt. Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli 33 000 euroa, mikä oli hie-
man koko maan keskiarvon alapuolella. (Taulukko 3.)

4.2.3 Etelä-Pohjanmaa

Etelä-Pohjanmaalla oli vuonna 2013 noin 194 000 asukasta. Väestötiheys oli 14 asu-
kasta/ km², mikä oli alle koko maan keskiarvon. Väestö ei ollut vuonna 2013 juurikaan
kasvanut. (Taulukko 3.) Tosin vuosina 2010–2012 maakunnan alueella oli muuttovoittoa
(Mella & Pouru 2013, 56). Etelä-Pohjanmaa sijoittui pinta-alaltaan keskikastiin kaikista
Suomen maakunnista (Taulukko 3). Muuttoliike kohdistui Seinäjoen seutukuntaan, kun
taas muissa seutukunnissa oli voimakastakin muuttotappiota. Etelä-Pohjanmaalla oli työ-
ikäisiä koko maan keskiarvon verran Seinäjoen seutukunnassa. Järviseudun, Kuusiokun-
tien ja Suupohjan seutukunnissa työikäisten osuus kuitenkin väheni. Työttömyysaste oli
alle koko maan keskiarvon vuonna 2012 lukuun ottamatta Järviseudun ja Suupohjan seu-
tukuntia. (Mella & Pouru 2013, 55.) Vuonna 2013 maakunnan työttömyysaste oli 7,6 %,
mikä oli alle koko maan keskiarvon. Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli vain
noin 28 000, joten Etelä-Pohjanmaa oli Suomen viidenneksi köyhin maakunta. (Taulukko
3.)

4.2.4 Pohjanmaa

Pohjanmaalla oli vuonna 2013 asukkaita noin 180 000. Väestötiheys oli koko maan kes-
kiarvon yläpuolella ollen 23 asukasta /km². Väestönkasvu oli vuonna 2013 positiivista
ollen 0,4 %, mikä selittyi osaltaan nettomuutolla, joka kohdistui etenkin Vaasan seutu-
kuntaan (2010–2012). Muualla maakunnassa oli taas pientä muuttotappiota. Pohjanmaan
pinta-ala oli melko pieni. (Taulukko 3; Mella & Pouru 2013, 57–58.) Työikäisen väestön
osuus Pohjanmaalla kasvoi etenkin Vaasan seutukunnassa, mutta väheni puolestaan
Sydösterbottenin ja Kyrönmaan seutukunnassa (Mella & Pouru 2013, 57–58). Vuonna
2013 työttömyysaste oli 5,6 %, mikä oli selvästi alhaisempi kuin koko maassa. Arvioitu
bruttokansantuote asukasta kohden oli 35 000 euroa, joten Pohjanmaa oli rikkaimpia maa-
kuntiamme Uudenmaan, Ahvenanmaan ja Etelä-Karjalan jälkeen. (Taulukko 3.)

4.2.5 Keski-Pohjanmaa

Keski-Pohjanmaalla oli asukkaita vuonna 2013 lähes 69 000. Väestötiheys oli vajaa 14 asukasta /km², mikä oli koko maan keskiarvoa pienempi. Maakunta oli pinta-alaltaan Ahvenanmaan jälkeen kaikkein pienin. Väestönkasvu oli vuonna 2013 positiivista, ollen 0,1 %. (Taulukko 3.) Väestönkasvu selittyi suurella syntyvyydellä, sillä Keski-Pohjanmaa oli vuosina 2010–2012 muuttotappiomaakunta (Mella & Pouri 2013, 60).

Erityisen voimakasta muuttotappio oli Kaustisen seutukunnassa, kun taas Kokkolan seutukunnassa oli muuttovoittoa. Keski-Pohjanmaalla työikäisten osuus oli hieman koko maata pienempi. Kokkolan seutukunnassa työikäisten määrä kasvoi, kun taas Kaustisten seutukunnassa väheni. (Mella & Pouri 2013, 59.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli 4,7 %, mikä oli Ahvenanmaan jälkeen pienin koko maassa. Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli lähes 33 000, joka oli hieman koko maan keskiarvoa vähemmän. (Taulukko 3.)

4.2.6 Yhteenveto

Länsi-Suomen alueella BKT asukasta kohden oli alle koko maan keskiarvon, lukuun ottamatta Pohjanmaata, joka oli Suomen rikkaimpien maakuntien joukossa. Tiheästi asuttuja maakuntia olivat Varsinais-Suomi, Satakunta ja Pohjanmaa, kun taas Etelä- ja Keski-Pohjanmaa olivat melko harvaan asuttuja maakuntia. Maakunnat olivat pinta-alaltaan joko pieniä tai keskikokoisia. Väestönkasvu oli positiivista paitsi Satakunnassa. Muuttovoittoa oli kaikkialla paitsi Satakunnassa, jossa se oli nolla ja Keski-Pohjanmaalla, jossa oli muuttotappiota. Työikäisiä oli koko maan keskiarvon verran ainoastaan Varsinais-Suomessa ja Pohjanmaalla. Työllisyystilanne Länsi-Suomessa oli erityisen hyvä, sillä työttömyysaste oli kaikissa maakunnissa alle koko maan keskiarvon lukuun ottamatta Varsinais-Suomea, jossa se oli hieman koko maan keskiarvoa suurempi. Länsi-Suomen aluetta voisi siis luonnehtia niin, että alueen maakunnat ovat enimmäkseen tiheästi asuttuja ja melko pieniä. Väestönkasvu on positiivista samoin kuin nettomuutto, joskin seutukuntien välillä on voimakastakin eroa. Työllisyystilanne on myös hyvä.

4.3 Sisä-Suomi

4.3.1 Pirkanmaa

Pirkanmaan väkiluku oli vuonna 2013 noin 500 000, mikä oli kaikista maakunnista toiseksi korkein. Pirkanmaan väestötiheys oli selvästi yli koko maan keskiarvon, lähes 40 asukasta/km². Tämä olikin kolmanneksi korkein kaikista maakunnista. Pirkanmaa sijoittui pinta-alaltaan keskikastiin kaikista Suomen maakunnista. Pirkanmaalla oli kaikista maakunnista toiseksi korkein väestönkasvu Pohjois-Pohjanmaan kanssa vuonna 2013, yhteensä 0,7 %. (Taulukko 3.) Väestönkasvu selittyi nettomuutolla, joka oli vuosina 2010–2012 positiivista. Maakunnassa muutettiin erityisesti Tampereelle sekä Etelä- ja Lounais-Pirkanmaan seutukuntiin. Vastaavasti Ylä- ja Luoteis-Pirkanmaalla oli muuttotappiota. Pirkanmaan työikäisten osuus oli suurempi kuin koko maassa, ja Tampereen seutu toimi tässä veturina. Ylä- ja Luoteis-Pirkanmaalla työikäisten määrä oli kuitenkin laskussa. (Mella & Pouru 2013, 39–40.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli 9,4 %, mikä oli selvästi korkeampi kuin koko maassa (Taulukko 3). Lounais- ja Luoteis-Pirkanmaalla tilanne oli parempi, sillä niissä työttömyysaste oli vuonna 2012 koko maan keskiarvoa alempi. (Mella & Pouru 2013, 39). Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli lievästi alle koko maan keskiarvon, noin 32 000 euroa (Taulukko 3).

4.3.2 Keski-Suomi

Keski-Suomessa oli vuonna 2013 asukkaita noin 275 000. Väestötiheys oli 16 asukasta /km², mikä oli hieman alle koko maan keskiarvon. Pinta-alaltaan maakunta oli suurimpien joukossa. Väestönkasvu oli vuonna vain 0,1 %. (Taulukko 3.) Väestönkasvu selittyi pitkälti positiivisella nettomuutolla, joka vuosina 2010–2012 kohdistui kuitenkin epätasaisesti maakunnan eri osiin. Jyväskylä oli ainoa seutukunta, joka veti väestöä. Muut seutukunnat taas menettivät väestöä voimakkaasti. Keski-Suomessa työikäisten määrä oli Jyväskylän seutukunnassa yli koko maan keskiarvon, kun taas muissa seutukunnissa ja koko maakunnassa työikäisten määrä väheni koko ajan. (Mella & Pouru 2013, 53–54.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli 10 %, mikä oli selvästi enemmän kuin koko maassa. Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli 28 000 euroa, mikä oli selvästi koko maan keskiarvon alapuolella. (Taulukko 3.)

4.3.3 Yhteenveto

Sisä-Suomen alueella BKT asukasta kohden oli hieman alle koko maan keskiarvon, mutta nettomuutto ja väestönkasvu olivat positiivisia. Pirkanmaa oli kolmanneksi tiheimmin asuttu koko maassa ja Keski-Suomi jäi vain hieman koko maan keskiarvosta. Maakunnat olivat myös melko laajoja. Keski-Suomessa oli taas työkäisiä vähemmän kuin Pirkanmaalla samoin kuin väestötiheys oli pienempi. Molemmissa maakunnissa oli koko maan keskiarvoa enemmän työttömiä. Molemmissa oli myös voimakkaasti vetäviä seutukuntia, mutta samalla vanhenevia muuttotappiokuntia. Sisä-Suomea voisikin kuvailla siten, että alueella on pieni BKT asukasta kohden, mutta nettomuutto ja väestönkasvu ovat positiivisia. Tästä huolimatta alueella on paljon työttömiä. Väestö lisäksi keskittyy tietyille alueille, jolloin alueet eriarvoistuvat.

4.4 Itä-Suomi

4.4.1 Etelä-Karjala

Etelä-Karjalassa oli vuonna 2013 noin 132 000 asukasta. Etelä-Karjala ei ollut kuitenkaan kovin laaja maakunta. Väestötiheys oli lähes 25 as/km², mikä oli koko maan keskiarvoa suurempi. Maakunnan väestönkasvu oli vuonna 2013 lievästi negatiivinen. (Taulukko 3.) Tämä selittyi pitkälti väestön vanhenemisella ja alhaisella syntyvyydellä, sillä nettomuutto maakuntaan oli vuonna 2012 lievästi positiivinen (Mella & Pouru 2013, 46). Nettomuutto kohdistui kuitenkin eri tavalla eri seutukuntiin. Lappeenrannan seutukunnassa oli muuttovoittoa ja Imatran seutukunnassa taas muuttotappiota. Etelä-Karjalassa oli koko maata vähemmän työkäisiä ja määrän odotettiin vähenevän erityisesti Imatran seutukunnassa. Työttömyysaste oli vuonna 2012 koko maakunnassa koko maan keskiarvoa suurempi. (Mella & Pouru 2013, 45.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli kuitenkin laskenut, sillä se oli 7,9 %, mikä oli hieman pienempi kuin koko maassa. Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli lähes 36 000 euroa, joka oli hieman koko maan keskiarvoa enemmän ja kolmanneksi suurin kaikista maakunnista. (Taulukko 3.)

4.4.2 Etelä-Savo

Etelä-Savossa oli vuonna 2013 asukkaita lähes 153 000. Etelä-Savo oli neljänneksi harvimminkin asutettu maakunta, jonka väestötiheys oli vain 11 asukasta/ km². Etelä-Savo oli

myös varsin laaja maakunta pinta-alaltaan ja kuului lähes maan kärkikastiin. Väestönkasvu oli vuonna 2013 voimakkaasti tappiollista, mikä selittyi osaltaan tappiollisella nettomuutolla (2010–2012), sekä työikäisten pienellä osuudella. (Taulukko 3; Mella & Pouru 2013, 47–48.) Ainoastaan Mikkelin seutukunnassa oli positiivista nettomuuttoa. Erityisen negatiivista nettomuutto oli Pieksämäen seutukunnassa. Työikäisten osuus oli koko maan keskiarvoon nähden varsin pieni ja väheni koko ajan. Tämä selittyi alhaisella syntyvyydellä ja ihmisten ikääntymisellä. (Mella & Pouru 2013, 47–48.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli 10,8 %, mikä oli selvästi koko maan keskiarvoa korkeampi (Taulukko 3). Poikkeus tässä oli Pieksämäen seutukunta, jossa työttömiä oli vuonna 2012 koko maan keskiarvoa vähemmän. Osaltaan tässä selityksenä oli Pieksämäen seutukunnan suuri muuttotappio, jolloin alueelle jäi vähemmän työikäisiä ihmisiä kilpailemaan samoista työpaikoista. (Mella & Pouru 2013, 47.) Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli vain 26 000, joten Etelä-Savo oli bruttokansantuotteella asukasta kohden mitattuna toiseksi köyhin maakunta (Taulukko 3).

4.4.3 Pohjois-Savo

Pohjois-Savossa oli vuonna 2013 asukkaita 248 000. Maakunta oli viidenneksi laajin kaikista Suomen maakunnista. Väestötiheys oli 15 asukasta /km², mikä oli hieman koko maan keskiarvoa pienempi. Väestö kasvoi lievästi vuonna 2013. (Taulukko 3.)

Nettomuuttokin oli positiivista vuosina 2011–2012, mikä selittyi pitkälti Kuopion seutukunnan muuttovoittoisuudella. Sen sijaan Varkauden seudulla muuttoliike oli tappiollista. Pohjois-Savossa työikäisten osuus oli koko maata pienempi ja määrä väheni koko ajan väestön ikääntymisen vuoksi. Ainoastaan Kuopion seutukunnassa oli hieman yli koko maan keskiarvoa enemmän työikäisiä. Työttömyysaste oli kaikissa seutukunnissa ja koko maakunnassa koko maata suurempi vuonna 2012 lukuun ottamatta Kuopion seutukuntaa. (Mella & Pouru 2013, 49–50.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli taas hieman koko maan keskiarvoa pienempi, ollen 8,1 %. Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli 29 000 euroa, mikä oli jonkin verran koko maan keskiarvoa heikompi. (Taulukko 3.)

4.4.4 Pohjois-Karjala

Pohjois-Karjalan väkiluku oli vuonna 2013 noin 165 000. Maakunta oli myös neljänneksi laajin pinta-alaltaan. Pohjois-Karjalan väestötiheys oli vain 9 asukasta /km², ja se oli koko maan harvaanasuvin maakunta Lapin ja Kainuun jälkeen. Väestönkasvu oli lievästi

negatiivinen vuonna 2013 (-0,2 %), mikä selittyi alhaisella syntyvyydellä ja väestön ikääntymisellä. (Taulukko 3.)

Nettomuutto oli kuitenkin lievästi positiivista vuosina 2010–2012, joskin erot seutukuntien välillä olivat suuret. Positiivista nettomuutto oli erityisesti Joensuun seutukunnassa ja negatiivista Keski-Karjalan seutukunnassa. Pohjois-Karjalassa oli koko maata vähemmän työikäisiä, ja osuus väheni jatkuvasti. Maakunta kärsikin suurista rakenteellisista ongelmista, mikä näkyi muuttotappion ja ikääntymisen johdosta työikäisen väestön vähene-
misenä. Näin oli käynyt erityisesti Keski-Karjalassa ja Pielisen Karjalassa. (Mella & Pouru 2013, 51–52.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli koko maan korkein, 12,5 % (Taulukko 3). Pielisen Karjalassa työttömyysaste oli vuonna 2012 jopa 18 % (Mella & Pouru 2013, 51). Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli vain 27 000, joten maakunta oli kolmanneksi köyhin Kainuun ja Etelä-Savon jälkeen (Taulukko 3).

4.4.5 Yhteenveto

Itä-Suomen alueen maakunnissa BKT asukasta kohden oli koko maan tasoa pienempi lukuun ottamatta Etelä-Karjalaa, jossa se oli maamme suurimpia. Kaikkialla muualla paitsi Etelä-Karjalassa työikäisten osuus oli myös koko maan keskiarvoa pienempi. Alueen maakunnat olivat Etelä-Karjalaa lukuun ottamatta harvaanasuttuja ja laajoja. Jokaisessa maakunnassa väestönkasvu oli negatiivista, paitsi Pohjois-Savossa, jossa väestön määrä oli kasvanut hieman. Etelä-Savoa lukuun ottamatta maakunnissa oli kuitenkin muuttovoittoa, joten väestön väheneminen johtui pitkälti väestön ikääntymisestä. Lähes jokaisessa maakunnassa, lukuun ottamatta Etelä-Karjalaa ja Pohjois-Savoa, oli myös paljon työttömiä. Itä-Suomen aluetta voikin luonnehtia siten, että maakunnat ovat enimmäkseen köyhiä, työikäisten määrä vähenee ja väestö vanhenee, maakunnat ovat enimmäkseen harvaanasuttuja ja laajoja, ja väestönkasvu on negatiivista, vaikka maakunnissa on ollut muuttovoittoa. Työttömien määrä on monin paikoin suuri.

4.5 Pohjois-Suomi

4.5.1 Pohjois-Pohjanmaa

Pohjois-Pohjanmaalla oli vuonna 2013 asukkaita noin 403 000. Se olikin neljänneksi eniten kaikista maakunnista. Maakunta oli kuitenkin pinta-alaltaan suuri ja asukastiheys oli

vain 11 asukasta /km². Väestönkasvu Pohjois-Pohjanmaalla oli vuonna 2013 noin 0,7 %, mikä oli toiseksi eniten koko maassa. (Taulukko 3.)

Maakunnan nettomuutto oli lähes nolla vuosina 2010–2012, joten väestönkasvu selittyi suurella syntyvyydellä. Muuttoliike keskittyi erityisesti Oulun seutukuntaan. Koillismaalla, Haapavesi-Siikalatvassa, Nivala-Haapajärvässä, ja Raahessa muuttotappio oli sen sijaan voimakasta. Oulun seutukunnassa työikäisen väestön osuus kasvoi ja oli yli koko maan keskiarvon. Muissa seutukunnissa työikäisten osuus oli kuitenkin alle koko maan keskiarvon ja laski koko ajan. (Mella & Pouru 2013, 61–62.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli 9,9 %, mikä oli selvästi koko maan keskiarvoa suurempi (Taulukko 3). Työttömyysaste oli hyvin korkea vuonna 2012 etenkin Oulunkaaren, Oulun ja Koillismaan seutukunnissa (Mella & Pouru 2013, 61). Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli noin 29 000, joten maakunta sijoittui vertailussa keskikastiin (Taulukko 3).

4.5.2 Kainuu

Kainuussa oli vuonna 2013 asukkaita noin 80 000. Väestötiheys oli myös vain noin 3,8 asukasta /km². Kainuu olikin Lapin jälkeen harvimmin asuttu Suomen maakunnista. Kainuu oli myös laaja maakunta pinta-alaltaan. Väestönkasvu oli negatiivisinta koko maassa vuonna 2013, noin -0,9 %. Nettomuutto oli myös negatiivista vuosina 2010–2012. (Taulukko 3; Mella & Pouru 2013, 64.)

Kainuussa oli paljon iäkkäitä ja vähän työikäisiä ja työikäisten osuus väheni edelleen. Huonoin tilanne oli Kehys-Kainuussa. (Mella & Pouru 2013, 63.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli Suomen toiseksi korkein, ollen 11,5 % (Taulukko 3). Erityisen suuri työttömyystilanne oli Kehys-Kainuun seutukunnassa vuonna 2012, jossa se oli jopa 18 % (Mella & Pouru 2013, 63). Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli vain noin 25 000, vain hieman yli puolet rikkaimman maakunnan, Uudenmaan, vastaavasta. Kainuu olikin bruttokansantuotteella asukasta kohden mitattuna Suomen köyhin maakunta. (Taulukko 3.)

4.5.3 Lappi

Lapissa oli vuonna 2013 asukkaita noin 183 000. Maakunta oli pinta-alaltaan selvästi laajin. Väestötiheys oli ylivoimaisesti maakunnista alhaisin ollen vain alle 2 asukasta /km². Väestönkasvu oli lievästi negatiivista vuonna 2012. Tätä nopeammin väestö väheni

vain Kainuussa, Etelä-Savossa ja Kymenlaaksossa. (Taulukko 3.) Väestön väheneminen selittyi sillä, että nettomuutto oli negatiivista vuosina 2010–2012, maakunnassa oli iäkäs väestö ja pieni syntyvyys. Muuttoliike keskittyi Tunturi-Lapin, Pohjois-Lapin ja Rovaniemen seutukuntiin, kun taas Itä-Lapissa ja Torniolaaksossa oli muuttotappiota. Rovaniemen seutukunnassa oli työikäisiä koko maan keskiarvon verran, mutta muissa seutukunnissa sekä koko maakunnan tasolla työikäisten määrä oli laskussa. Erityisen huono tilanne oli Torniolaakson ja Itä-Lapin seutukunnissa. Työttömyys oli myös kasvussa lukuun ottamatta Tunturi-Lappia ja Torniolaaksoa. (Mella & Pouru 2013, 65–66.) Vuonna 2013 työttömyysaste oli 10,5 %, mikä oli selvästi koko maan keskiarvoa suurempi (Taulukko 3). Vuonna 2012 työttömyysaste oli Itä-Lapin seutukunnassa jopa 20 % (Mella & Pouru 2013, 65). Arvioitu bruttokansantuote asukasta kohden oli 29 000 euroa, joten Lappi sijoittui tässä maakuntien keskikastiin (Taulukko 3).

4.5.4 Yhteenveto

Pohjois-Suomen maakunnat olivat harvaanasuttuja ja niissä BKT asukasta kohden oli koko maan keskiarvoa pienempi. Ne olivat myös kaikista maakunnista laajimpia pinta-alaltaan. Työikäisiä oli maan keskiarvoa enemmän ainoastaan Pohjois-Pohjanmaalla. Nettomuutto oli negatiivista Kainuussa ja Lapissa. Pohjois-Pohjanmaalla se oli pysynyt nollassa. Väestönkasvu oli positiivista ainoastaan Pohjois-Pohjanmaalla. Jokaisessa maakunnassa työttömyysaste oli koko maata korkeampi. Pohjois-Suomea voikin luonnehtia harvaanasutuksi ja laajaksi alueeksi, BKT asukasta kohden on pieni, työikäisten osuus ei ole suuri, alueet kärsivät muuttotappiosta, ja alueella on paljon työttömiä.

5 KIRJASTOAUTOTOIMINNAN TUTKIMUKSIA

Suomen kirjastoautotoimintaa on tutkittu jonkin verran. Kirjastoautotoiminnasta on enimmäkseen kirjoitettu oppaiden ja historiikkien muodossa, mutta nykyään löytyy myös uudempaa tutkimusta niin erilaisten selvitysten kuin tutkielmien muodossa.

Katja Leino (2004) on tehnyt pro gradu -tutkielman, jossa kartoitetaan Suomen kirjastoautotoiminnan syntyä ja kehitystä, ja pyritään löytämään ulkomaisesta kirjastoautotoiminnasta tehostamiskeinoja, joita hyödyntää Suomessa (Leino 2004, 2). Anja Karppinen ja Aulikki Plihtari (1976) ovat tehneet kirjastoautotoiminnan yleiskartoituksen koskien 1970-luvun puolivälin Suomea. Selvitettävänä ovat olleet silloiset kirjastoautokunnat, lähtökohdat kirjastoautotoiminnan aloittamiseen, toimintanormit, voimavarat, toimintamuodot sekä kirjastotyön ominaispiirteet. Aino Mattila (1972) on tehnyt erikoistyön tuon ajan Suomen maalaiskuntien kirjastoautotoiminnasta. Hän tarkasteli tutkimuksessaan niitä näkökohtia, joiden vuoksi maalaiskunnan kirjastoautotoiminta oli tarpeen (Mattila 1972, 2). Ilkka Kononen (1983) on selvittänyt pro gradu -tutkielmassaan kirjastoautopalvelujen tarjonnan ja käytön kehitystä Suomessa (Kononen 1983, 6). Terttu Inkinen (2005) on puolestaan käsitellyt kandidaatintutkielmassaan Helsingin lastenkirjastotyötä lastenkirjallisuuteen suuntautuneen kirjastoauton avulla.

Lisäksi Eeva Saastamoinen on tutkinut kirjastoautotoimintaa internetin käytön näkökulmasta. Hänen pro gradu -tutkielmansa (2003) tarkastelee internetin käytön edistämistä yleisissä kirjastoissa. Hän tarkastelee erityisesti sitä, miten Tampereella on otettu huomioon kansalaisten ja etenkin vanhusten digitaalinen tietohuolto ja tutkii asiaa kiertävän tietotekniikka- ja internetpalvelua tarjoavan bussin, Netti-Nyssen avulla. (Saastamoinen 2003, 65–68.)

Kuntaliitosten ja kirjastotoiminnan suhdetta on tutkittu jonkin verran. Lehtinen ja Tahvanainen ovat tehneet 80-luvulla tutkimuksen kuntaliitosten vaikutuksista kirjastopalveluihin. Tutkimuksessa selvitettiin kuuden kuntaliitoksen vaikutusta kirjasto-oloihin sekä tarkasteltiin kuntaliitoksen vaikutuksia kunnan suuruuden ja kuntamuodoltaan erilaisen kunnan suhteen. Näitä vaikutuksia arvioitiin ennen kuntaliitosta ja sen jälkeen. Vaikutuksia arvioitiin tarkastelemalla lainauslukuja, menoja, henkilökunnan määrää, kirjavaroja, lainaajien suhteellista osuutta kunnan asukkaista ja kirjastoverkosta. Kirjastoautotoi-

minta liittyi myös kirjastoverkoston. Tutkimuksessa tultiin siihen tulokseen, että kirjasto-olot voivat yhtenäistyä kuntaliitoksen vaikutuksesta. Kuntaliitoksen jälkeen määrärahat, lainausluvut sekä lainaajamäärät nousivat. Tutkimuksessa pääteltiin myös, että määrärahojen lisääntyminen paransi kirjastopalveluiden tarjontakykyä. Esimerkiksi joissakin paikkakunnissa kirjastoauto pystyi ajamaan kahdessa vuorossa kuntaliitoksen jälkeen. Kirjastoverkko tuli siis kattavammaksi. (Lehtinen & Tahvanainen 1982, 6-8, 102–104.)

Uudempi kuntaliitoksia koskeva tutkimus on Henna-Riikka Hautamäen vuonna 2012 valmistunut pro gradu -tutkielma. Hän on tutkinut erityisesti sitä, millaisia vaikutuksia kuntaliitoksilla on ollut kirjastopalveluihin. Hautamäki oli erityisen kiinnostunut siitä, onko kuntaliitoksella ollut vaikutusta palveluiden saatavuuteen, tuloksellisuuteen ja kirjaston toimintaedellytyksiin. Lisäksi selvitettiin, ovatko vaikutukset kuntaliitoksille asetettujen tavoitteiden mukaiset. Tutkittaessa kuntaliitosten vaikutuksia kirjastopalveluiden saatavuuteen, sitä tarkasteltiin kirjaston toimipisteiden ja aukioloaikojen määrässä tapahtuneiden muutosten kautta. Huomiota kiinnitettiin myös siihen, miten kuntaliitokset ovat vaikuttaneet kirjastoauto toimintaan ja kirjastoaineiston saatavuuteen. Tutkimuksessa haluttiin myös saada selville, onko kuntaliitoksen ansiosta kirjastopalveluiden tuloksellisuus parantunut, ja onko kuntaliitos vaikuttanut kirjaston toimintaedellytyksiin, kuten kirjastopalveluiden rahoitukseen, henkilöstön määrään, toimitiloihin ja kirjastonkäyttöön. Tutkimuksessa arvioitiin seitsemän vuosina 2003–2005 tehdyn kuntaliitoksen vaikutuksia kirjastopalveluihin. Arviointi tehtiin tilastoaineiston ja vastinparivertailun avulla. Vaikutuksia tarkasteltiin myös yksityiskohtaisemmin kahdella liitosalueella. (Hautamäki 2012, 19–20.)

Ville-Pekka Nummen (2013) tutkielman tavoitteena oli kartoittaa kirjastoautolaisten ja kirjastotoimenjohtajien näkemyksiä nykymuotoisesta kirjastoautotoiminnasta sekä sen tulevaisuudesta. Tutkimuksessa selvitettiin millaisia kirjastoautotoiminnan painotukset ovat erilaisissa kuntatyypeissä sekä sitä, että mihin suuntaan kirjastoautolaiset näkevät mahdollisuuden kehittää kirjastoautopalvelua. Yhden mahdollisen kehittämissuunnan antoi Espoon lastenkirjastoautohanke, joka on erityisesti lapsille suunniteltu kirjastoauto. (Nummi 2013, 30–31.)

Monipalveluautoja on myös tutkittu jonkin verran. Vesa Sarajärvi (2010) tarkasteli monipalvelujen tarpeellisuutta erityisesti osana kunnan monipalvelujärjestelmää sekä samalla kunnan kirjastotoimea. Tutkimuksessa kartoitettiin sopivatko monipalvelut kirjastoautoihin, ja voitaisiinko niillä turvata maaseudun palvelut. Tutkimuksessa kuvattiin monipalveluauton varustusta sekä sitä miten monipalveluauton hankinta ja rahoitus on järjestetty. Tutkimuksessa kartoitettiin kirjastoautoväen ajatuksia monipalveluautoista erityisesti maaseudun palveluna. Tutkimus osoitti kirjastoautoväen suhtautuvan monipalveluihin myönteisesti, mutta kuitenkin varauksella. Monipalveluiden järjestäminen vaatii lisäresursointia ja koulutusta. Monipalveluautojen tärkeimmäksi varusteeksi osoittautuivat sähköiseen asiointiin liittyvät laitteet. Parhaimmaksi vaihtoehdoksi monipalveluauton hankinnan tukemiseksi nähtiin autojen hankinnan valtionosuuteen oikeuttavan yksikköhinnan korottaminen. (Sarajärvi 2010, 6, 77–83.)

Suomen kirjastoseura ja ELY-keskukset tekivät vuoden 2013 keväällä kyselyn kaikille Suomen kirjastoautoille kartoittaakseen kirjastoautojen nykytilaa. Kysely lähetettiin yhteensä 129 kuntaan josta 115 vastasi. Kyselystä selvisi, että kuntien välinen yhteistyö tulee lisääntymään kuntien taloustilanteen kiristyessä. Samoin monet muut yhteistyömuodot lisääntyvät niin kunnallisten kuin yksityisten tahojen kanssa. Kirjastoautojen lähipalvelullista asemaa tulisi korostaa tulevaisuudessa. Myös kirjastoautojen työntekijöiden eläköitymisiin tulisi varautua. (Pirhonen 2013a.)

6 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Kuten aiemmat luvut 3, 4 ja 5 osoittivat, viime vuosina on tehty useita kuntaliitoksia, ja kunnat tekevät yhteistyötä keskenään, jotta asioiden hoito saataisiin sujuvammaksi. Yleisesti ottaen kirjastoautojen määrä on laskenut 20 viime vuoden aikana. Pirhosen mukaan kirjastoautopalvelujen tarjonta on supistunut 25 % vuodesta 1999 ja suurimmat supistukset on tehty Itä-Suomessa niin autojen kuin pysäkkienkin kohdalla (Pirhonen 2013a). Myös kuntien määrä on laskenut. Tutkielmani keskeisenä tavoitteena on selvittää, miten kuntayhteistyö mahdollistaa kirjastoautotoiminnan toteuttamisen muuttuvissa yhteiskunnallisissa oloissa. Tavoitteena on myös kartoittaa, miten kirjastoautotoiminta on muuttunut kuntaliitosten ja kuntayhteistyön vaikutuksesta ja miten sen oletetaan muuttuvan tulevaisuudessa.

Tutkielmassani haetaan vastauksia seuraaviin kysymyksiin:

- Mitkä tekijät ovat myötävaikuttaneet kuntayhteistyön aloittamiseen kirjastoautotoiminnassa?
- Millaisia vaikutuksia kirjastoautoyhteistyöllä on ollut?
- Miten kuntayhteistyö toteutetaan käytännössä?
- Miten kuntaliitokset ovat vaikuttaneet kirjastoautotoimintaan?
- Miten kirjastoautotoimintaa tullaan järjestämään tulevaisuudessa?
- Miten kirjastoautotoimintaa voisi vielä kehittää?
- Onko edellisissä kysymyksissä nähtävissä maantieteellisiä eroja?

Tutkimuksessa on tarkasteltu näitä asioita valtakunnallisesti ja alueittain. Alueittain asioita on tarkasteltu erityisesti siksi, että näin voidaan saada selville, onko eri maantieteellisten alueiden välillä eroja, ja vaikuttavatko näin ollen tehdyt valtakunnalliset ohjeistukset eri tavalla eri puolilla Suomea.

6.1 Tutkimuksen toteutus

Valikoin tutkimuksen kohdejoukoksi kirjastoja, jotka olivat olleet kuntaliitoksessa vuosien 2009–2013 aikana, ja joilla tiettävästi oli kirjastoautotoimintaa, sekä kirjastoja, joilla oli tiettävästi yhteistoimintaa kirjastoautotoiminnassa eri kuntien kesken. Etsin nämä tiedot kirjastojen tilastotietokannasta, kuntien internetsivuilta ja kirjastot.fi -tietokannasta. Lähetin näitä asioita kartoittavan kyselylomakkeen kuntien kirjastotoimenjohtajille keväällä 2013. Kyselylomake on tutkielman liitteenä 1.

Vuosina 2009–2013 tapahtui yhteensä 40 kuntaliitosta, joissa mukana olleista kunnista ainakin yhdellä oli kirjastoautotoimintaa. Koska osa kunnista oli mukana useammassakin liitoksessa, tutkimuksessa oli mukana yhteensä 34 kuntaliitoskuntaa. Kuntayhteistyötä harjoittavia kuntia oli puolestaan 75. Yhteensä tutkimuksessa oli mukana siis 109 kuntaa.

Lomakekyselyyn tuli melko hyvin vastauksia, sillä 109 kirjastosta 60 vastasi. Vastauksista ilmeni kuitenkin, ettei kahdessa kyselyssä mukana olleessa kunnassa harjoiteta missään muodossa kirjastoautotoimintaa. Nämä kaksi kuntaa jätettiin tutkimuksen ulkopuolelle, joten analyysiin otettiin yhteensä 107 kirjaston vastaukset. Kyselyn vastausprosentiksi tuli 56, jota voidaan pitää verrattain hyvänä.

Kyselylomakkeen ymmärtämisessä oli jonkin verran epäselvyyttä. Kaikki eivät ymmärtäneet, että kirjastoautotoiminnan yhteistyöllä oli tarkoitettu myös kirjastoautopalvelun myyntiä toiselle kunnalle. Kyselylomake oli toteutettu siten, että jos vastasi, ettei harjoita kirjastoautoyhteistyötä jonkun toisen kunnan kanssa, ei päässyt vastaamaan yhteistyökunnille tarkoitettuihin kysymyksiin. Niinpä jouduin myöhemmin lähettämään nämä kysymykset erikseen niille kirjastoille, jotka eivät omien sanojensa mukaan harjoittaneet yhteistyötä, mutta jotka avointen kysymysten vastauksissa kertoivat myyvän kirjastoautopalvelua muille kunnille. Suurin osa kirjastoista vastasikin näihin täydentäviin kysymyksiin. Huomioin kuitenkin tulosten analysoinnissa myös tarkentaviin kysymyksiin vastaamatta jättäneiden muutaman kunnan ”vaillinaisetkin” vastaukset.

Antamani alkuperäisen vastausajan päätyttyä lähetin vielä vastaamatta jättäneille kirjastoille muistutusviestin, johon tarkensin vielä erikseen, että kirjastoautotoiminnan yhteistyöllä tarkoitetaan niin kirjastoautopalvelun ostoa, myyntiä, kirjastoauton yhteisomistusta, seutukirjastoa kuin kirjastokimpaa. Siltikään kaikki eivät ymmärtäneet tätä, vaan

sain edelleen muutaman "vaillinaisen" vastauksen, joissa avointen kysymysten vastauksien perusteella jotkut kunnat harjoittivat yhteistyötä toisen kunnan kanssa, vaikka eivät olleet kyselyn alussa maininneet tästä. Nämäkin vastaukset otettiin silti huomioon. Jos ei edes avoimien kysymysten vastauksissa ollut viitteitä yhteistyöstä, oletin, että yhteistyötä ei silloin ole. Sain myös ristiriitaisia vastauksia, joissa kirjastoautopalvelun ostaja oli maininnut yhteistoiminnasta ja itse myyjä ei. Olenkin miettinyt, olisiko kaikkien kysymysten pitänyt näkyä jokaiselle vastaajalle riippumatta siitä harjoittaako kirjastoautotoimintaa itsenäisesti tai yhdessä jonkun toisen kunnan kanssa. Tosin ei ole varmuutta, olisiko tämäkään vähentänyt ristiriitaisia näkemyksiä.

Kysely lähetettiin kirjastoille ensimmäisen kerran 15.4.2013 vastausajan ollessa 30.4.2013 asti. Muistutusviesti lähetettiin 2.5.2013, jolloin vastausaikaa oli jatkettu 12.5.2013 asti. Tuolloin vastausajankohtaan sisältyi helatorstai, mikä on voinut vaikuttaa vastausten lukumäärään.

Kuntaliitoskunnat vastasivat aktiivisesti kyselyyn. Kirjastoautopalvelun myyjät, ostajat sekä yhteistoiminnassa jonkun toisen kunnan kanssa kirjastoautotoimintaa harjoittavat kunnatkin vastasivat suhteellisen aktiivisesti. Myös seutukirjastoon kuuluvat vastasivat, kuten muutama kirjastokimppaan kuuluva. Kyselyyn vastasi myös muutamia itsenäisesti kirjastoautotoimintaa harjoittavia kuntia, jotka eivät ole olleet mukana kuntaliitoksissa, joille kyselyä ei alun perin olisi edes pitänyt lähettää.

6.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusaineisto kerättiin kysymyslomakkeiden avulla. Kysely on survey-tutkimuksen keskeinen menetelmä. Englanninkielinen termi survey tarkoittaa kyselyn, haastattelun ja havainnoinnin muotoja, joissa aineisto tulee kerätä standardoidusti ja joissa kohdehenkilöistä muodostuu otos tai näyte tietyistä perusjoukosta. Tämä standardoituus tarkoittaa sitä, että kyselyssä tulisi kysyä jotakin tiettyä asiaa kaikilta vastaajilta täysin samalla tavalla. Surveyllä on pitkä tutkimushistoria ja nykyisin käytetään useita survey-tutkimuksen tyyppejä. Galluptutkimus on tunnetuin. Survey-tutkimuksella kerätty aineisto käsitellään yleensä kvantitatiivisesti. (Hirsjärvi 2007, 188–189.)

Kyselytutkimuksen etuna on se, että kyselyillä voidaan kerätä laaja tutkimusaineisto. Tutkimukseen voidaan saada myös useita osallistujia. Tällainen kyselymenetelmä on hyödyllinen, sillä sen avulla voidaan säästää aikaa ja vaivaa. Aineisto voidaan myös käsitellä nopeasti ja analysoida tietokoneen avulla. Tiedon käsittelyssä voidaan käyttää avuksi tilastollisia analyysitapoja ja raportointimuotoja. Kyselytutkimuksessa on myös heikkouksia. Aina ei voida esimerkiksi tietää, miten vakavasti tutkittavat ovat suhtautuneet tutkimukseen, tai ovatko he vastanneet rehellisesti ja huolellisesti. Ei ole myöskään varmaa, miten onnistuneita annetut vastausvaihtoehdot ovat olleet vastaajien mielestä. Väärinymmärryksiä voi näin ollen tapahtua. Ei ole myöskään takeita siitä, miten hyvin vastaajat ovat perehtyneet asiaan, josta on esitetty kysymyksiä. Kato, eli vastaamattomien osuus, voi myös nousta korkeaksi kyselytutkimuksessa. (Hirsjärvi 2007, 190.)

Posti- ja verkkokysely on sellainen, että tutkittavat saavat lomakkeen postissa tai netissä, ja he täyttävät sen ja postittavat tai lähettävät takaisin tutkijalle (Hirsjärvi 2007, 191). Tämä kysely toteutettiin Eduix Oy:n E-lomakkeella. Kysely lähetettiin sähköpostitse kunkin tutkittavan kunnan kirjaston kirjastotoimenjohtajalle. He saivat sähköpostin, jonka liitteenä olivat tunnukset, jotka oikeuttivat vastaamaan kyselyyn. Kirjastotoimenjohtajat lähettivät E-lomakkeen kautta takaisin vastauksia. Useimmiten kun lomake lähetetään suurelle yleisölle tai valikoimattomalle joukolle, kato voi olla korkea. Mikäli lomake lähetetään jollekin erityisryhmälle, kuten fysioterapeuteille, kunnanjohtajille yms., voidaan saada takaisin paljon enemmän vastauksia. (Hirsjärvi 2007, 191.) Tässä tapauksessa tutkittavana joukkona toimivat kirjastotoimenjohtajat ja vastauksia saatiinkin melko hyvin, sillä kyse oli rajatusta joukosta.

Kyselyssä oli strukturoituja, avoimia sekä asteikkoihin perustuvia kysymyksiä. Avoin kysymys tarkoittaa sitä, että kysymyksen jälkeen on tyhjä tila omin sanoin kirjoitettavaa vastausta varten. Monivalintakysymyksissä tutkija laatii valmiit, numeroidut vastausvaihtoehdot ja vastaajan tulisi merkitä rastilla tai rengastaa lomakkeesta valitsemansa vastausvaihtoehto tai useampia vaihtoehtoja, mikäli niitä on annettu. Asteikkoihin eli skaaloihin perustuva kysymystyyppi tarkoittaa taas sitä, että vastaajalle on esitetty väittämiä, ja vastaajan tulisi valita, miten voimakkaasti hän on samaa tai eri mieltä esitetystä väittämästä. Yksi esimerkki tästä on Likertin asteikko. Asteikot ovat yleisesti 5-tai 7-portaisia, ja vaihtoehdot tulevat muodostamaan nousevan tai laskevan skaalan. (Hirsjärvi 2007, 193–195.) Tässä kyselyssä käytettiin kuitenkin neliportaista asteikkoa. Väittämä sisälsi myös vaih-

toehdon ”en osaa sanoa”, joka jätettiin huomioimatta analysointivaiheessa. E-lomakkeessa vastaajan tuli monivalintakysymyksissä valita annetuista vaihtoehtoista sopiva ja klikata hiirellä tätä vaihtoehtoa.

6.3 Tulosten analysointi

Tulosten analysointivaiheessa jätin huomiotta sellaiset kysymykset, joihin oli tullut paljon ”en osaa sanoa” -vastauksia. Esimerkki tällaisesta oli kirjastoautotoiminnan tulevaisuutta koskevassa osiossa ollut kysymys siitä, uskovatko kirjastot kuntansa olevan mukana kuntaliitoksessa, joka vaikuttaisi myös kirjastoautojen määrään. ”En osaa sanoa” – tyyppiset vastaukset olisivat voineet myös vähentää ”oikeiden” vastausten määrää, jolloin tulokset olisivat voineet vääristyä. Jätin myös pois kysymyksiä, jotka olivat melko lähellä toista kysymystä. Esimerkiksi yksi kirjastoautotoiminnan lopettamiseen liittyvä kysymys oli lähellä toista kysymystä. Ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin kirjastoautotoiminnan lopettamista kokonaan ja toisessa taas kirjastoautotoiminnan lopettamista, mutta samalla siirtymistä kirjastoautotoiminnan ostopalvelun asiakkaaksi. Niinpä jätin jälkimmäisen kysymyksen pois. Jätin myös analysoimatta sellaiset kysymykset, joissa ei ollut nähtävissä kovinkaan paljoa eroavaisuuksia eri vastaajien ja alueiden välillä. Esimerkiksi kysymykseen siitä, että kuljettajilla olisi liikaa ajamista kuntayhteistyön tapahtuessa, tuli lähes pelkästään samanlaisia vastauksia, jolloin ei ollut nähtävissä hajontaa. Ainoastaan kirjastoautotoiminnan ristiriitaisuudesta kertovan kysymyksen jätin, vaikka vastauksissa ei ollut nähtävissä käytännössä minkäänlaista hajontaa, koska tällä kysymyksellä oli merkitystä tutkielman kannalta. Kysymyksiä oli myös varsin paljon ja kaikkien kysymysten vastausten esittäminen olisi paisuttanut tämän gradun liian suureksi. Toisaalta suuri kysymysten määrä auttoi siinä, että tutkimukseen saatiin valittua sopivimmat ja hajontaa vastauksissaan sisältäneet, jolloin kokonaisuudesta saatiin mielekäs.

Tutkimusaineiston käsittelyssä käytettiin hyödyksi Excel -taulukkolaskentaohjelmaa. E-lomake tulosti vastaukset suoraan Exceliin. Vastauksista muodostettiin prosenttija-kaumia, jotka esitetään taulukoissa ja kuvioissa. Tämän kyselyn suljetut kysymykset tuottivat kvantitatiivista aineistoa. Kvantitatiivista tutkimusta voidaan kutsua myös tilastolliseksi tutkimukseksi. Kvantitatiivisen tutkimuksen tarkoituksena on kartoittaa olemassa olevaa tilannetta lukumäärien ja prosenttiosuuksien mukaan. (Heikkilä 2008, 16.) Lomak-

keen avointen kysymysten vastaukset tuottivat taas kvalitatiivista aineistoa. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään ilmiötä tutkimaan kokonaisvaltaisesti. Yleisesti suositaan metodeja, joissa tutkittavien ääni ja näkökulmat tulevat esille. (Hirsjärvi 2007, 160.) Avointen kysymysten vastaukset ryhmiteltiin omiksi ryhmikseen ja niistä pyrittiin löytämään samankaltaisuuksia ja eroavaisuuksia. Samankaltaiset asiat jaettiin omiksi ryhmiksi ja ryhmiä pyrittiin kuvaamaan tietyin käsittein. Toisin sanoen ryhmittelin avovastauksia teemoittain. Vastauksista tulikin monta eri teemaa, jotka tuodaan esille tulososiossa. Lähes jokaisesta teemasta on myös havainnollistettu vähintään yksi esimerkki suorin lainauksin. Tällaista menetelmää voidaan kutsua laadulliseksi sisällönanalyysiksi. Sisällönanalyysi on menetelmä, jota voidaan soveltaa kaikessa laadullisessa tutkimuksessa. Sisällönanalyysissä pyritään löytämään tekstimuotoisesta aineistosta yhtäläisyyksiä ja eroja. Sisällönanalyysin avulla pyritään saamaan tutkittavasta ilmiöstä selkoa tiivistetyssä muodossa. Sisällön erittely tarkoittaa taas esimerkiksi aineistossa esiintyvien sanojen toistumisen laskemista aineistosta. (Tuomi & Sarajärvi 2013, 91–93, 105–106.)

7 TUTKIMUSTULOKSET

7.1 Kyselyyn osallistuneet kunnat

Kyselyyn osallistuneiden kuntien tuli mainita myös maakuntansa kyselylomakkeessa. Kuten jo aiemmin mainittiin maakuntien erityispiirteitä erittelevässä luvussa 4, yksittäisen maakunnan vastaukset jäivät pieniksi, joten kyselyiden vastausten analysoinnin helpottamiseksi, maakunnat ryhmiteltiin erilaisiin suurempiin alueisiin. Tähän oli syynä myös se, että näin yksittäisen kunnan tunnistaminen vastauksista tuli vaikeammaksi. Maakunnat jaettiin alueisiin seuraavasti:

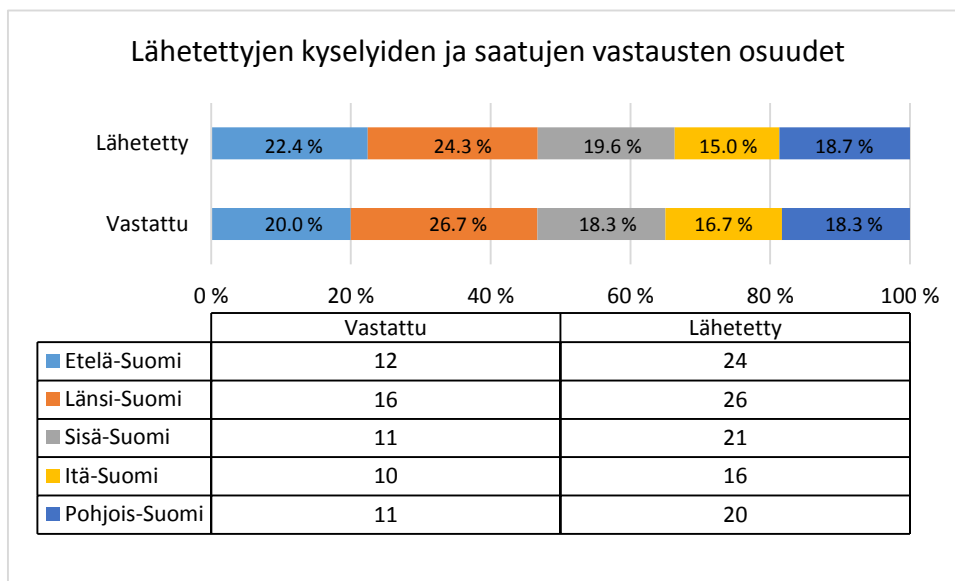
- Etelä-Suomi
 - Uusimaa, Kymenlaakso, Kanta-Häme, Päijät-Häme
- Länsi-Suomi
 - Varsinais-Suomi, Satakunta, Etelä-Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa, Pohjanmaa
- Sisä-Suomi
 - Pirkanmaa, Keski-Suomi
- Itä-Suomi
 - Etelä-Karjala, Pohjois-Karjala, Etelä-Savo, Pohjois-Savo
- Pohjois-Suomi
 - Pohjois-Pohjanmaa, Kainuu, Lappi

7.1.1 Vastausprosentit alueittain

Kyselyn 107 vastaanottajasta 60 vastasi. Vastausprosentti oli 56, mikä on varsin korkea. Näin ollen kysely antaa suhteellisen totuudenmukaisen kuvan eri alueiden tilanteesta. Alueellisesti katsottuna heikoin vastausprosentti 50 oli Etelä-Suomessa. Myös Sisä-Suomen (noin 52 %) ja Pohjois-Suomen (55 %) vastausprosentit jäivät koko maan tasoa pienemmiksi. Parhaiten vastattiin Itä-Suomesta, jossa vastausprosentti oli noin 63. Myös Länsi-Suomesta vastattiin hyvin vastausprosentin ollessa noin 62.

7.1.2 Kyselyyn osallistuneet kunnat alueittain

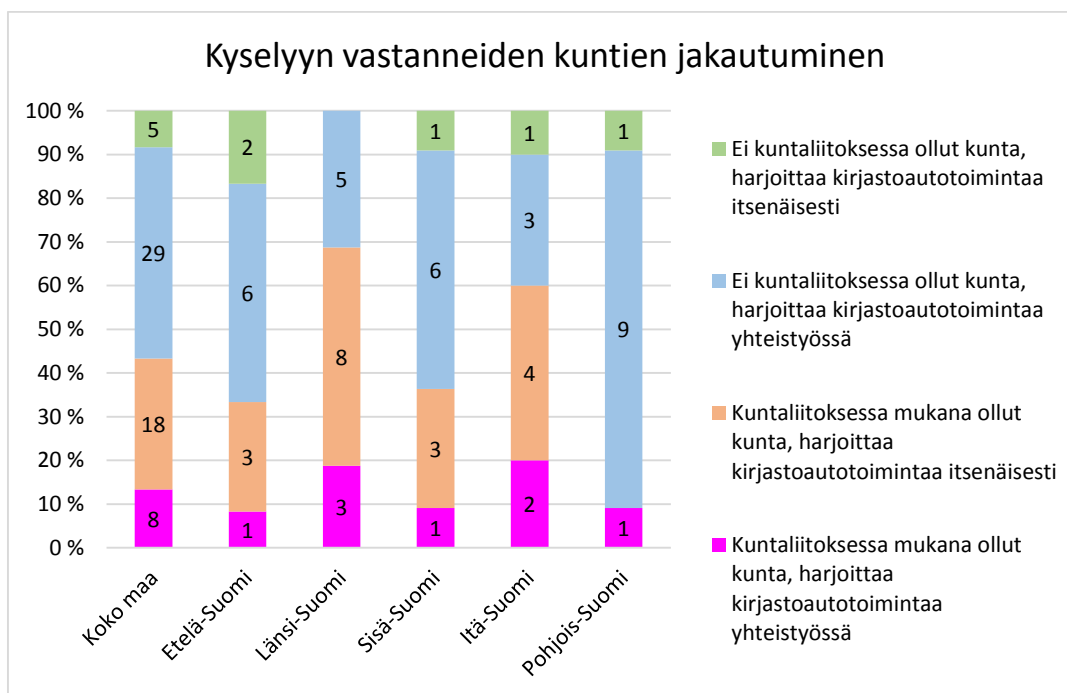
Kuvio 2 esittää lähetettyjen kyselyiden ja saatujen vastausten suhteelliset osuudet alueittain. Kuvio 2 on huomattavissa, että lähetettyjen kyselyiden ja saatujen vastausten suhteellisissa osuuksissa ei ole kovin suuria eroja. Eniten kyselyitä lähetettiin Länsi-Suomeen, ja sieltä myös saatiin eniten vastauksia. Kuten edellä mainittiin, Itä-Suomen vastausprosentti oli korkein, mikä näkyy vastausten suhteellisen osuuden kasvuna verrattuna lähetettyihin kyselyihin. Etelä- ja Sisä-Suomen vastausprosentit olivat muuta maata heikompia, mikä näkyy vastausten suhteellisen osuuden pienenemisenä. Pohjois-Suomessa taas lähetettyjen kyselyiden ja saatujen vastausten suhteellinen osuus säilyi lähes samana.



Kuvio 2. Lähetettyjen kyselyiden ja saatujen vastausten osuudet alueittain

7.1.3 Kyselyyn osallistuneiden kuntien jakautuminen

Kysely lähetettiin yhteensä 34 kuntaliitoskunnalle. Näistä 26 vastasi, joten vastausprosentiksi tuli 76. Näin ollen tämän ryhmän vastaukset ovat hyvin yleistettävissä. Kysely lähetettiin myös 75:lle oletettavasti yhteistyössä kirjastoautotoimintaa harjoittavalle kunnalle. Tästä ryhmästä vastasi 34. Yhteistyössä kirjastoautotoimintaa harjoittavat kunnat olisivat voineet vastata ahkeramminkin. Tämän ryhmän vastausprosentiksi tuli 45 mikä on kuitenkin riittävä tutkimuksen kannalta, vaikkakin selvästi kuntaliitoskuntien prosenttia pienempi. Tässä lähetettyihin kyselyihin on laskettu jo aiemmin mainitut kaksi kuntaa, jotka kuitenkin ilmoittivat, etteivät harjoita enää kirjastoautotoimintaa.



Kuvio 3. Kyselyyn vastanneiden kuntien tyyppi alueittain

Kuvio 3 esittää kyselyyn vastanneiden kuntien jakautumisen valtakunnan tasolla ja alueittain. Kyselyyn vastanneista 60 kunnasta 12 sijaitsi Etelä-Suomessa, 16 Länsi-Suomessa, 11 Sisä-Suomessa, 10 Itä-Suomessa ja 11 Pohjois-Suomessa. Valtakunnan tasolla tarkasteltuna kyselyyn vastanneista 26 kuntaliitoskunnasta kahdeksan harjoittaa yhteistyössä kirjastoautotoimintaa. Vastaavasti 18 kuntaa harjoittaa kirjastoautotoimintaa itsenäisesti.

Kyselyyn vastanneista kunnista 34 ei ole ollut mukana kuntaliitoksessa. Näistä 29 harjoittaa kirjastoautotoimintaa yhteistyössä. Vastaavasti viisi kuntaa harjoittaa kirjastoautotoimintaa itsenäisesti. Nämä viisi kuntaa eivät kuuluneet kyselyn alkuperäiseen kohde-ryhmään, sillä kyselyt pyrittiin lähettämään vain kuntaliitoskunnille ja yhteistyössä kirjastoautotoimintaa harjoittaville kunnille. Näiden kuntien vastaukset on kuitenkin huomioitu tutkimuksessa kirjastoautotoiminnan tulevaisuutta koskevassa osiossa.

Yhteistyössä kirjastoautotoimintaa harjoittaa siis 37 kuntaa, ja vastaavasti itsenäisesti 23 kuntaa. Kirjastoautoyhteistyötä harjoittavista kunnista neljä ilmoitti omissa vastauksissaan harjoittavansa itsenäisesti kirjastoautotoimintaa. Kuitenkin muiden kuntien vastausten perusteella ilmeni, että nämä harjoittavat kirjastoautoyhteistyötä. Tässä tutkimuksessa nämä kunnat on laskettu mukaan kirjastoautotoimintaa yhteistyössä harjoitaviin kuntiin, joskin osaan yhteistyötä koskevista kysymyksistä niiltä ei saatu vastausta.

7.1.3.1 Kuntaliitoskunnat

Kuvio 3 esitti, että koko maan vastauksissa kuntaliitoskuntia oli yhteensä 26, joten näiden suhteellinen osuus vastauksista oli noin 43 %. Alueellisesti tarkasteltuna kuntaliitoskuntia oli vastauksissa suhteellisesti eniten Länsi- ja Itä-Suomessa. Kuntaliitoskuntia oli Länsi-Suomessa yhteensä 11, joten niiden suhteellinen osuus Länsi-Suomen vastauksista oli noin 70 %. Itä-Suomessa kuntaliitoskuntia oli 6, jolloin niiden suhteellinen osuus Itä-Suomen vastauksista oli 60 %. Huomattavaa on, että Pohjois-Suomessa kuntaliitoskuntia oli ainoastaan yksi, joten sen suhteellinen osuus on vain 9 %. Tähän voi olla syynä se, kuten tässä tutkielmassa maakuntien erityispiirteitä kertovassa alaluvussa 4.5.4 todetaan, että Pohjois-Suomessa kunnat ovat laajoja ja harvaanasuttuja, jolloin kuntaliitoksilla ei saavutettaisi välttämättä samoja hyötyjä kuin etelämpänä, missä kunnat ovat pinta-alaltaan selvästi pienempiä. Koko maan tasolla, sekä alueittain, selvästi pienempi osa kuntaliitoskunnista harjoitti liitoksen jälkeenkin yhteistyötä. Koko maan tasolla näitä kuntia oli kahdeksan, joten näiden suhteellinen osuus kaikista vastauksista oli noin 13 %. Länsi- ja Itä-Suomessa harjoitettiin selvästi eniten kuntaliitoskuntien välistä yhteistyötä. Länsi-Suomen vastauksissa näiden kuntien suhteellinen osuus oli noin 19 %. Vastaavasti Itä-Suomessa osuus vastauksista oli 20 %.

Itsenäisesti vastausten perusteella kirjastoautotoimintaa harjoitti koko maan tasolla 18 kuntaliitoskuntaa, mikä oli 30 % kaikista vastanneista. Näiden kuntien suhteellinen osuus vastauksista oli suurin Länsi-Suomessa, jossa tähän ryhmään kuului joka toinen kunta. Myös Itä-Suomessa näiden kuntien suhteellinen osuus oli varsin suuri, noin 40 %. Pohjois-Suomessa yksikään kyselyyn vastannut kunta ei kuulunut tähän ryhmään.

7.1.3.2 Yhteistyössä kirjastoautotoimintaa harjoittavat kunnat

37 kuntaa, noin 62 % vastaajista harjoitti yhteistyötä. Yhteistyössä kirjastoautotoimintaa harjoittavia kuntia, jotka eivät ole olleet mukana kuntaliitoksessa, oli koko maan vastauksissa yhteensä 29, joten näiden suhteellinen osuus kaikista vastauksista oli noin 48 %. Erityisen suuri tämän ryhmän osuus oli Pohjois-Suomessa, jossa yhteistyössä kirjastoautotoimintaa harjoittavien kuntien suhteellinen osuus alueen vastauksista oli lähes 82 %. Kun tähän lasketaan mukaan vielä kuntaliitoskuntien kirjastoautoyhteistyö, yhteistyökuntien osuudeksi tulee lähes 91 %. Tähän voi olla juuri syynä se, että kunnat ovat laajoja ja harvaanasuttuja, jolloin yhteistyötä tarvitaan eri kuntien kesken, jotta palvelua saadaan

tarjottua mahdollisimman laajalti. Esimerkkinä tästä on tilanne, jossa yhden kunnan syrjäiselle alueelle tarjotaan palvelua naapurikunnan autolla. Kunnat voivat olla myös köyhiä, jolloin yhteistoiminnan avulla kuluja voidaan jakaa useamman kunnan kesken. Tiilastokeskus on tutkinut Suomen köyhimpiä kuntia, ja tulonjakolistan häntäpäätä löytyi vuonna 2007 monia Itä- ja Pohjois-Suomen kuntia (Paunonen 2009).

Myös Etelä- ja Sisä-Suomessa harjoitetaan paljon yhteistyössä kirjastoautotoimintaa. Etelä-Suomessa yhteistyössä kirjastoautotoimintaa harjoittavien kuntien, jotka eivät ole olleet kuntaliitoksessa, suhteellinen osuus vastauksista oli 50 %. Jos mukaan lasketaan myös kuntaliitoskuntien yhteistyö, yhteistyötä harjoittavien kuntien suhteellinen osuus oli noin 58 %. Sisä-Suomessa taas vastaavasti yhteistyössä kirjastoautotoimintaa harjoittavien kuntien suhteellinen osuus oli lähes 55 %. Jos mukaan lasketaan kuntaliitoskuntien kirjastoautoyhteistyö, suhteellinen osuus oli lähes 64 %.

Vähiten yhteistyötä kirjastoautotoiminnassa oli vastausten perusteella Länsi- ja Itä-Suomessa. Länsi-Suomessa kuntaliitoksissa ei mukana olleiden yhteistyökuntien suhteellinen osuus alueen vastauksista oli vain noin 31 %. Kun mukaan lasketaan kuntaliitoskuntien kirjastoautoyhteistyö, suhteelliseksi osuudeksi tulee 50 %. Itä-Suomessa kuntaliitoksissa ei mukana olleiden yhteistyökuntien suhteellinen osuus alueen vastauksista oli vain 30 %. Jos mukaan lasketaan myös kuntaliitoskuntien kirjastoautoyhteistyö, suhteellinen osuus vastauksista oli 50 %, joka on käytännössä sama kuin Länsi-Suomessa.

7.1.3.3 Itsenäisesti kirjastoautotoimintaa harjoittavat kunnat, jotka eivät ole olleet kuntaliitoksessa

Kuten edellä todettiin, kyselyyn vastasi myös kuntia, jotka eivät olisi kuuluneet tutkimukseen. Nämä kunnat eivät ole olleet kuntaliitoksessa eivätkä harjoita kirjastoautotoimintaa yhteistyössä. Tällaisia kuntia oli yhteensä viisi, joten näiden suhteellinen osuus koko maan vastauksista oli noin 8 %. Näitä kuntia oli jokaisella alueella lukuun ottamatta Länsi-Suomea.

7.2 Kirjastoautojen määrän kehittyminen kunnissa

Kuntien kirjastoautojen määrä ei ole merkittävästi muuttunut viime vuosina. Useimmat kunnat vastasivat (52 vastausta), että kirjastoautojen määrä on pysynyt ennallaan. Vain neljä vastasi, että kirjastoautoja on joko tullut lisää, tai niitä on poistettu käytöstä.

Suurimmat syyt kirjastoautojen vähenemiseen olivat ajettavien alueiden pudonneet asiakasmäärät, sekä kuntayhteistyö, joka teki osan autoista tarpeettomiksi. Joissakin tapauksissa kuntayhteistyö on kuitenkin vaikuttanut positiivisesti kunnan kirjastoautojen määrään, ja kirjastoautot ovat lisääntyneet. Suurin syy kirjastoautojen lisääntymiseen oli se, että kuntayhteistyön ja kuntaliitoksen myötä on tullut lisää ajoalueita. Kuntaliitos on vaikuttanut myös niin, että liitetyiltä alueilta on tullut uusia kirjastoautoja käyttöön.

7.3 Kirjastoautoyhteistyö

7.3.1 Yhteistyömuodot

Taulukko 4 esittää kyselyyn vastanneiden yhteistyökuntien harjoittamat yhteistyömuodot, sekä kuinka moni alueen kirjastoista harjoitti kyseistä yhteistyömuotoa. Tulokset on esitetty sekä valtakunnallisesti että alueittain. Jokaisella kunnalla oli mahdollisuus valita usea vaihtoehto eri yhteistyömuodoista.

	Etelä-Suomi	Länsi-Suomi	Sisä-Suomi	Itä-Suomi	Pohjois-Suomi	Koko maa
Yhteistyötä harjoittavia kirjastoja	7	8	7	5	10	37
Yhteisomistus	0 %	0 %	42,9 %	40,0 %	40,0 %	24,3 %
Palvelun myynti	71,4 %	62,5 %	28,6 %	20,0 %	40,0 %	45,9 %
Palvelun osto	28,6 %	37,5 %	28,6 %	20,0 %	30,0 %	29,7 %
Seutukirjasto	14,3 %	0 %	0 %	20,0 %	10,0 %	8,1 %
Kirjastokimppa	0 %	25,0 %	28,6 %	20,0 %	30,0 %	21,6 %
Muut	14,3 %	0 %	0 %	0 %	10,0 %	5,4 %

Taulukko 4. Eri kirjastoautoyhteistyömuotojen yleisyys alueittain

Koko maan osalta suosituin yhteistyömuoto oli kirjastoautopalvelun myynti, jota ilmoitti harjoittavansa 17 kuntaa 37:sta, lähes 46 % kaikista vastanneista. Kirjastoautopalvelun myynnin suosio voi johtua siitä, että se on toimiva yhteistyömuoto. Palvelun myyjä saa

lisätienestettä, joilla erilaisia kuluja voidaan kattaa. Alueellisesti tarkasteltuna kirjastoautopalvelun myynti oli erityisen suosittua Etelä-, (71 %) Länsi- (63 %) ja Pohjois-Suomessa (40 %). Palvelun myyntiä harjoitettiin kaikilla alueilla, mutta Itä- ja Sisä-Suomessa sen osuus jäi selvästi matalammaksi. On kuitenkin huomioitava, että esimerkiksi Itä-Suomesta vastasi vain viisi kuntayhteistyökuntaa, joten vastausten perusteella ei välttämättä saada kovinkaan tarkkaa kuvaa alueen todellisesta tilanteesta.

Toiseksi suosituimmaksi yhteistyömuodoksi nousi kirjastoautopalvelun osto, jota harjoitti 11 kuntaa 37:sta, 30 % vastaajista. Kirjastoautopalvelun ostosuosion voi selittää sillä, että tällöin kunta tarjoaa asukkailleen kirjastoautopalvelua, mutta ei ole vastuussa kirjastoautotoiminnan järjestämisestä. Yhteistyöksi riittää, että maksaa vain palvelusta toiselle kunnalle. Tällainen on toimiva ratkaisu silloin, jos oman kunnan asukasmäärä on pieni, eikä oman kirjastoauton pitäminen ole kannattavaa asukasmäärään nähden. Suosituinta osto oli Länsi-Suomessa (lähes 38 %) ja Pohjois-Suomessa (30 %), joissa prosenttiosuus ylitti koko maan keskiarvon. Itä-Suomessa vain yksi kunta, 20 % vastanneista, ilmoitti ostavansa kirjastoautopalvelua toiselta kunnalta.

Kolmanneksi suosituin yhteistoimintamuoto oli kirjastoautojen yhteisomistus, jota ilmoitti harjoittavansa 9 kuntaa 37:sta, joka on noin 24 %. Kirjastoauton omistaminen yhteisesti jonkun toisen kunnan kanssa on yleisesti nähty vaativaksi, sillä silloin tulee sovittaa usean kunnan erilaiset omistus- ja toimintatavat yhteen. Yhteisomistusta harjoitettiin vain Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa, joissa kaikissa se oli suosituin yhteistyömuoto. Näistä suosituinta yhteisomistus oli Sisä-Suomessa, mitä oli maininnut 43 % vastaajista. Pohjois- ja Itä-Suomessa tällaista yhteistyömuotoa ilmoitti harjoittavansa 40 % vastaajista.

Neljänneksi suosituin yhteistyömuoto oli kirjastokimppa, jota harjoitti 8 kuntaa 37:sta, lähes 22 % kaikista vastanneista. Kirjastokimppa tarkoittaa mm. sitä, että yhteistyössä olevilla kunnilla on yhteinen tietojärjestelmä. Tämä helpottaa kirjojen lainaamista. Kirjastokimppaa harjoitettiin vastausten perusteella kaikkialla muualla paitsi Etelä-Suomessa. Yleisintä se oli Pohjois-Suomessa, jossa 30 % alueen vastanneista kunnista ilmoitti harjoittavansa sitä. Kirjastokimppan kohdalla on huomioitava, että se ei sellaisenaan tarkoita kirjastoautojen yhteistoimintaa, vaan vaatii aina jonkin yhteistyömuodon rinnalle. Kirjastokimppaan kuuluvilla kirjastoilla voi olla esimerkiksi yhteinen kirjastojär-

jestelmä, mutta kirjastoauto ei kulje kaikkien kirjastokimppaan kuuluvien kirjastojen alueilla. Tämä yhteinen kirjastojärjestelmä voi tosin helpottaa kirjastoautoyhteistyön, eli seutukirjaston, kirjastoautojen yhteisomistuksen tai kirjastoautopalvelun myymisen aloittamisen.

Vain kolme kyselyyn vastannutta kuntaa, noin 8 % kaikista vastanneista, ilmoitti kuuluvansa seutukirjastoon. Seutukirjasto on kimppaa laajempi yhteistyömuoto, jossa usean kunnan johto on siirretty yhteen paikkaan, vaikka kunnat ovat pysyneet itsenäisinä. Tämä on aika joustava yhteistyön muoto, sillä kirjastoauton reittejä voidaan suunnitella vapaammin kuntarajoista piittaamatta, eikä erillisiä yhteistyösopimuksia tarvita niin kuin yhteisomistuksessa. Seutukirjastoon kuuluvat kunnat sijaitsivat vastausten perusteella Etelä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa.

Vain kaksi kuntaa, noin 5 % kaikista vastanneista, ilmoitti harjoittavansa muita yhteistyömuotoja. Nämä kunnat sijaitsivat Etelä- ja Pohjois-Suomessa. Näitä mainittuja muita yhteistyömuotoja olivat kuljetusyhteistyö eri kuntien kesken sekä yhteinen verkkokirjasto.

7.3.2 Kustannusten jakotapa

Taulukko 5 esittää kustannusten jakotapojen yleisyyttä yhteistyötä harjoittavassa kirjastossa. Kukin kunta sai valita useamman vaihtoehdon. Tulosten analysoinnissa on tarkasteltu, kuinka iso osa alueen yhteistyötä harjoittavista kirjastoista käyttää kyseistä kustannusten jakotapaa.

Koko maan osalta selvästi suosituin kustannusten jakotapa oli tuntiperusteisuus, jota käytti 14 kuntaa 37:sta, lähes 38 % vastanneista. Etelä-Suomessa tällaista kustannusten jakotapaa harjoitti peräti noin 71 % vastanneista ja Itä-Suomessa taas vastaavasti 60 %. Vähiten tuntiperusteista jakotapaa käytettiin Sisä-Suomessa, jossa sitä käytti vain 14 % vastaajista.

Koko maan osalta toiseksi suosituin kustannusten jakotapa perustuu henkilöstö-, aineisto- ja ajoneuvokuluihin. Jakotapaa käytti yhdeksän kuntaa 37:sta, noin 24 % vastanneista. Kuten tuntiperusteinen hinnoittelu, tämäkin jakotapa oli suosituinta Etelä- ja Itä-Suomessa, Etelä-Suomessa osuus oli noin 57 % ja Itä-Suomessa 40 %. Länsi- ja Pohjois-Suomessakin käytettiin jonkin verran kyseistä kustannusten jakotapaa. Sisä-Suomessa vaihtoehtoa ei maininnut yksikään kunnista.

	Etelä-Suomi	Länsi-Suomi	Sisä-Suomi	Itä-Suomi	Pohjois-Suomi	Koko maa
Yhteistyötä harjoittavia kirjastoja	7	8	7	5	10	37
Tuntiperusteinen	71,4 %	25,0 %	14,3 %	60,0 %	30,0 %	37,8 %
Kilometriperusteinen	42,9 %	0 %	0 %	0 %	20,0 %	13,5 %
Kunnan asukasmäärä	0 %	0 %	14,3 %	60,0 %	30,0 %	18,9 %
Henkilöstö-, aineisto- ja ajoneuvokulut	57,1 %	25,0 %	0 %	40,0 %	10,0 %	24,3 %
Kirjaston lainojen hinta	14,3 %	25,0 %	28,6 %	0 %	10,0 %	16,2 %
Kiinteä osuus	28,6 %	12,5 %	28,6 %	0 %	10,0 %	16,2 %
Muu jakoperuste	14,3 %	12,5 %	14,3 %	0 %	20,0 %	13,5 %

Taulukko 5. Kustannusten jakotavat kirjastoautoyhteistyössä

Kolmanneksi suosituin kustannusten jakotapa perustuu kunnan asukasmäärään. Tämän oli valinnut seitsemän kirjastoa 37:sta, lähes 19 % vastanneista. Itä-Suomessa tämä oli yhtä suosittua kuin tuntiperusteinen kustannusten jakotapa, eli sitä käytti 60 % vastaajista. Pohjois-Suomessakin kyseinen kustannusten jakotapa oli suosituinta. Sen sijaan Etelä- ja Länsi-Suomessa ei käytetä ollenkaan kyseistä kustannusten jakotapaa. Sisä-Suomessa yksi kirjasto seitsemästä oli valinnut tämän, joka oli noin 14 % vastanneista.

Seuraavaksi suosituimmat kustannusten jakotavat perustuivat kirjaston lainojen hintaan sekä kiinteään osuuteen, jossa tietyt kirjastot maksavat sovitun kiinteän summan palveluista toisilleen. Kuusi kirjastoa 37:sta, noin 16 % vastanneista käytti kyseisiä kustannusten jakotapoja. Alueellisesti tarkasteltuna näitä jakotapoja käytettiin tasaisesti kaikkialla, paitsi Itä-Suomessa, jossa ne eivät olleet käytössä yhdelläkään kirjastolla.

Kilometriperusteisuutta käytti viisi kirjastoa 37:sta, lähes 14 % vastanneista. Tämä ei ollut valtakunnan tasolla suosittu kustannusten jakotapa, sillä useallakaan alueella se ei ollut

yhdenkään vastaajan käytössä. Etelä-Suomessa tämä jakotapa oli sen sijaan varsin suosittu, sillä lähes 43 % vastanneista mainitsi käyttävänsä sitä. Pohjois-Suomessa tämän vaihtoehdon oli valinnut 20 % vastanneista.

Viisi kirjastoa kertoi käyttävänsä muita jakoperusteita. Jakoperusteiksi mainittiin, mm. laskutus pysäkkiajan mukaan, kuukausittain maksettava vuokra, reittitunti/asukasmäärä ja reittitunti/kirjaston aukiolotunti. Tällaisia jakoperusteita käytettiin kaikkialla muualla paitsi Itä-Suomessa.

7.3.3 Kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syyt

	Etelä-Suomi	Länsi-Suomi	Sisä-Suomi	Itä-Suomi	Pohjois-Suomi	Koko maa
Yhteistyötä harjoittavia kirjastoja yhteensä	7	7	6	4	9	33
Asiakkaiden parempi tavoittaminen	42,9 %	14,3 %	33,3 %	75,0 %	44,4 %	39,4 %
Kustannussäästöt	42,9 %	28,6 %	50,0 %	25,0 %	44,4 %	39,4 %
Sivukirjastojen korvaaminen kirjastoautoilla	14,3 %	14,3 %	16,7 %	0	22,2 %	15,2 %
Väestömäärän muutokset ajettavalla alueella	0	0	16,7 %	25,0 %	22,2 %	12,1 %
Lisäaineiston saaminen lainattavaksi	0	14,3 %	16,7 %	25,0 %	22,2 %	15,2 %
Yhtenäinen ATK-järjestelmä helpotti yhteistyön aloittamista	14,3 %	14,3 %	16,7 %	50,0 %	33,3 %	24,2 %
Kirjastoautotoiminnan aloittaminen kunnassamme	0	0	16,7 %	25,0 %	0	6,1 %
Korvaava henkilökunta eläköityneiden tilalle	0	0	0	25,0 %	0	3,0 %
Korvaava ajoneuvo käytöstä poistetun tilalle	42,9 %	14,3 %	16,7 %	25,0 %	11,1 %	21,2 %
Muut syyt	42,9 %	14,3 %	33,3 %	0	22,2 %	24,2 %

Taulukko 6. Kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syyt

Taulukko 6 esittää kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syitä niin valtakunnallisesti kuin alueittain. Jokaisella kunnalla oli mahdollisuus valita useampi vaihtoehto. Kuten aiemmin

mainittiin, neljä yhteistyökunnaksi tutkimuksessa määriteltyä kuntaa ei vastannut kaikkiin kirjastoautoyhteistyötä koskeviin kysymyksiin, joten vastaukset saatiin tässä vain 33 kunnalta.

Koko valtakunnan tasolla suosituimpia kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syitä olivat kirjastoautoyhteistyöstä saatavat kustannussäästöt sekä asiakkaiden parempi tavoitettavuus. Näistä molempia oli vastannut noin 39 % vastanneista. Asiakkaat voidaan tavoittaa paremmin, kun yhteisellä autolla ajetaan kahden tai useamman kunnan reitit. Esimerkiksi yhden kunnan auto voi ajaa toisesta kunnasta lähellä rajaa sijaitsevat alueet, joilla ei aiemmin ole ollut kirjastoauto toimintaa. Kustannuksissa voidaan taas säästää jakamalla auton kustannuksia useamman kunnan kesken.

Alueellisesti tarkasteltuna asiakkaiden tavoitettavuus oli merkittävä syy kirjastoautoyhteistyön aloittamiselle etenkin Itä-Suomessa, jossa sen oli maininnut 75 % alueen vastanneista kirjastoista. Myös Etelä- ja Pohjois-Suomessa osuus oli koko valtakunnan tasoa korkeampi. Länsi-Suomessa asiakkaiden tavoitettavuutta ei puolestaan nähty erityisen merkittäväksi syyksi, sillä vain noin 14 % vastaajista oli valinnut kyseisen vaihtoehdon.

Sisä-Suomessa puolet vastanneista piti kustannussäästöjä syynä kirjastoautoyhteistyön aloittamiselle. Etelä- ja Pohjois-Suomessakin kustannussäästöjen osuus oli koko valtakunnan tasoa suurempi, runsaat 40 % näiden alueiden vastaajista oli valinnut kyseisen vaihtoehdon. Itä-Suomessa kustannussäästöjä ei nähty erityisen merkittäväksi syyksi, sillä vain yksi kirjasto, 25 % kaikista vastanneista, oli valinnut tämän vaihtoehdon. Tämä on yllättävä tulos, sillä Itä-Suomessa on paljon köyhiä kuntia, joten voisi olettaa, että kustannussäästöjä pyrittäisiin hakemaan myös kirjastoauto toiminnassa. Toisaalta Itä-Suomessa vastaajien osuus oli pieni, joten tuloksia ei voida pitää tältä osin täysin luotettavina.

Yhtenäinen ATK-järjestelmä oli seuraavaksi suosituin kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syy. Sen oli valinnut vajaa neljännes vastanneista. Yhtenäinen ATK-järjestelmä voi helpottaa yhteistyötä, sillä silloin ei tarvitse sovittaa erilaisia tietojärjestelmiä yhteensopiviksi. Alueellisesti tarkasteltuna varsinkin Itä-Suomessa yhtenäinen ATK-järjestelmä oli suosittu aloittamisen syy. Sen oli valinnut puolet alueen vastanneista. Myös Pohjois-Suomessa vajaa kolmannes alueen vastanneista oli valinnut yhtenäisen ATK-järjestelmän kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syyksi, mikä ylittää koko maan keskiarvon. Länsi- ja

Etelä-Suomessa oli valittu vähiten tätä vaihtoehtoa osuuden ollessa vain noin 14 % alueiden kirjastoista.

Korvaavaa ajoneuvoa piti kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syynä noin 21 % kaikista vastaajista. Korvaava ajoneuvo voidaan saada toiselta kunnalta, silloin kun oman kunnan kirjastoauto tulee esimerkiksi käyttöikänsä päähän. Korvaava ajoneuvo oli nähty erityisen merkittäväksi syyksi Etelä-Suomessa, missä sen oli valinnut lähes 43 % vastaajista. Tämä on selvästi koko maan keskiarvoa suurempi osuus, joten tulosten perusteella voisi päätellä, että Etelä-Suomessa kirjastoautotoiminnan jatkuvuus taataan monissa tapauksissa hankkimalla korvaava ajoneuvo yhteistyökunnalta. Pohjois-Suomessa korvaavaa ajoneuvoa ei pidetty merkittävänä kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syynä, sillä vain noin 11 % vastanneista mainitsi tämän vaihtoehdon. Myös lähes kaikilla muilla alueilla tämä yhteistyömuoto oli alle koko maan keskiarvon lukuun ottamatta Itä-Suomea, jossa vastanneita oli 25 %.

Lisäaineiston saaminen kirjastoautotyöhön tai sivukirjastojen korvaaminen kirjastoautolla eivät olleet valtakunnallisesti tai alueellisesti erityisen merkittäviä yhteistyön aloittamisen syitä. Molempia vaihtoehtoja oli valinnut vain noin 15 % kaikista vastaajista. Alueellisesti tarkasteltuna lisäaineiston saanti ylitti koko maan keskiarvon Itä-, Pohjois- ja Sisä-Suomessa. Itä-Suomessa osuus oli suurin, 25 % vastaajista. Tosin Itä-Suomen kohdalla on huomioitava pieni vastaajien joukko. Etelä-Suomessa lisäaineiston saantia ei ollut maininnut aloittamisen syyksi yksikään vastaaja.

Pohjois-Suomessa sivukirjastojen korvaaminen (noin 22 %) oli mainittu kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syyksi koko maan keskiarvoa useammin. Myös Sisä-Suomessa osuus ylitti koko maan keskiarvon. Itä-Suomessa yksikään kirjasto ei ollut maininnut kyseistä syytä.

Sivukirjastoja on korvattu yllättävän vähän kirjastoautoilla, vaikka kirjastoauto pystyy vaihtamaan paikkaa, toisin kuin kivijalkakirjasto. Auton voi myös hankkia yhdessä muiden kuntien kanssa, jolloin kuntakohtaiset kustannukset ovat pienempiä. (Seppä 2010.) Sivukirjastoja lakkautettiin eniten 1970-luvulla. Viime vuosina suurin buumi on mennyt jo ohi. (Taulukko 2.)

Väestömäärän muutoksia ei nähty valtakunnallisesti merkittäväksi syyksi, sillä vain 12 % kaikista vastanneista oli maininnut sen. Jos joltain kunnan alueelta ihmisiä muuttaa paljon

pois, ei kirjastoautotoiminnalle nähdä enää tarvetta. Tällöin usean kunnan yhteinen auto voi hoitaa laajennetun reittinsä puitteissa myös tämän autioituneemman alueen, jolloin kirjastoautotoimintaa ei tarvitse täysin lopettaa. Alueellisesti tarkasteltuna väestömäärän muutoksia pidettiin jokseenkin merkittävinä kirjastoautotoiminnan aloittamisen syinä Itä- (25 %), Pohjois- (22 %) sekä osittain Sisä-Suomessa (lähes 17 %). Tähän voi olla syynä se, että näillä alueilla on muuttotappiokuntia ja autioituvaa maaseutua, kuten näiden alueiden maakuntien erityispiirteitä erittelevissä alaluvuissa 4.3.3, 4.4.5 ja 4.5.4 todettiin. Kirjastoautotoiminnan aloittaminen sekä korvaava henkilökunta eläköityneiden tilalle olivat vain yksittäisissä kunnissa kirjastoautoyhteistoiminnan aloittamisen syitä.

Noin 24 % vastanneista kunnista oli maininnut muita kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syitä. Tällaisiksi oli mainittu esimerkiksi se, että molemmilta lähikunnilta olivat kirjastoautot vanhentuneet, joten yhteistä autoa tarvittiin. Pienten kuntien verkostoitumista pidettiin myös tärkeänä. Lisäksi mainittiin, että joiltakin alueilta puuttuivat lähikirjastot, jolloin kirjastoautopalvelua tarvittiin. Jotakin kuntaa pyydettiin aloittamaan kirjastoautopalvelun myyminen toiselle kunnalle. Alueellisesti tarkasteltuna muut syyt olivat vaikuttaneet eniten kirjastoautoyhteistyön aloittamiseen Etelä-Suomessa, jossa niitä oli valinnut 43 % kaikista vastanneista. Länsi-Suomessa muiden syiden osuus oli puolestaan pieni, noin 14 %.

7.3.4 Kirjastojen näkemyksiä kuntayhteistyön vaikutuksista

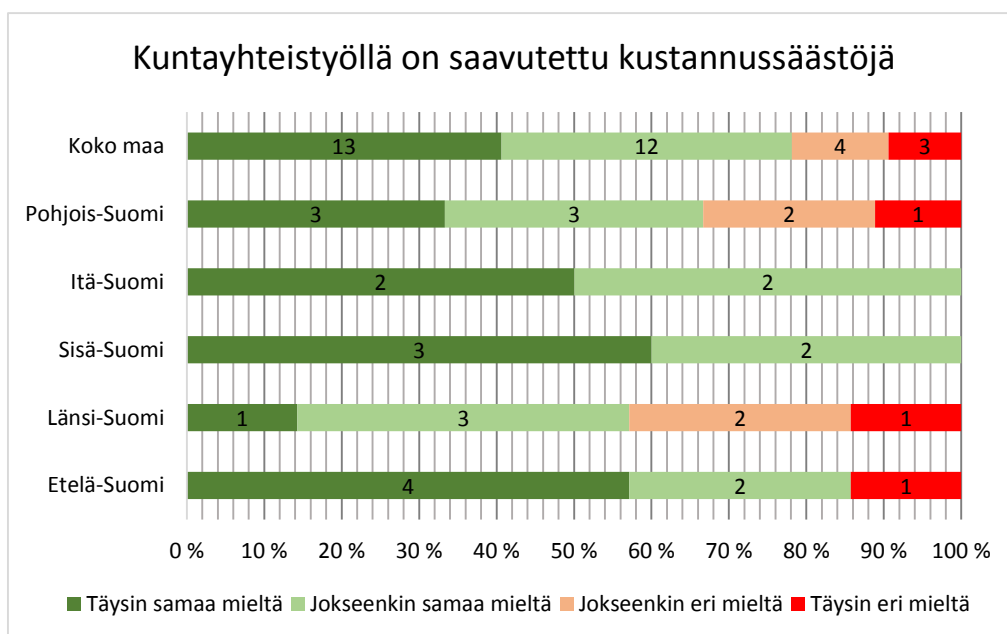
Seuraavaksi tarkastellaan kirjastojen näkemyksiä kuntayhteistyön vaikutuksista. Tarkastelu tehtiin esittämällä kirjastoille väittämiä, ja kysymällä, mitä mieltä nämä ovat niistä. Neljä yhteistyökunnaksi tutkimuksessa määriteltyä kuntaa ei vastannut väittämiin, joten vastaukset saatiin 33 kunnalta.

7.3.4.1 Kuntayhteistyön vaikutus kustannussäästöihin ja sivukirjastojen määriin

Kirjastoilta kysyttiin, onko kuntayhteistyö vaikuttanut kustannussäästöihin sekä sivukirjastojen määriin. Sivukirjastoja voidaan korvata kirjastoautoilla, sillä auton avulla voidaan säästää kustannuksissa.

Kuvio 4 esittää vastausjakauman väittämästä, että kuntayhteistyöllä olisi saavutettu kustannussäästöjä. Tulosten perusteella voidaan todeta, että yhteistyöllä on saavutettu sääs-

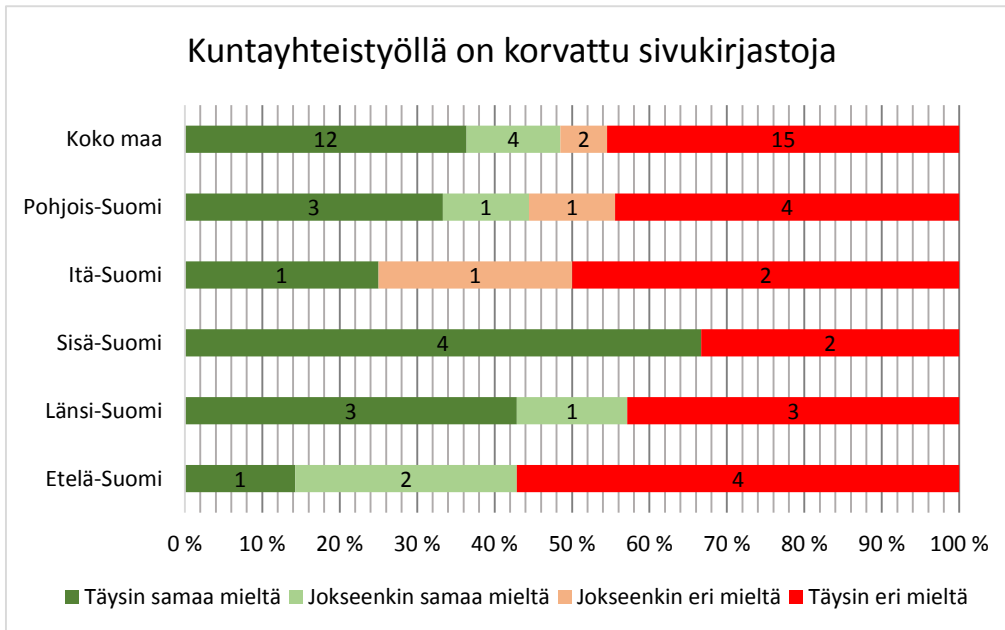
töjä, sillä koko maassa noin 78 % vastanneista oli täysin tai jokseenkin samaa mieltä asiasta. Myös jokaisella alueella enemmistö näki kuntayhteistyön tuoneen säästöjä. Itä- ja Sisä-Suomessa jokainen vastaaja oli asiasta täysin tai jokseenkin samaa mieltä. Tulos on varsin kiinnostava, sillä kuten kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syistä kertovan alaluvun 7.3.3 taulukosta (Taulukko 6) kävi ilmi, Itä-Suomessa vain 25 % alueen kirjastoista ilmoitti pitävänsä kustannussäästöjä kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syynä. Vaikuttaakin siltä, että vaikka säästöjä on tullut, kustannussyyt eivät olleet kirjastoautoyhteistyön aloittamisen päälimmäisinä syinä. Länsi-Suomessa oltiin kustannussäästöjen saavuttamisen suhteen kriittisimpiä, sillä siellä lähes 43 % vastanneista oli jokseenkin tai täysin eri mieltä väittämästä. Myös Pohjois-Suomessa oli koko maan osuutta enemmän eri mieltä olevia (noin 33 %).



Kuvio 4. Kuntayhteistyön vaikutus kustannussäästöihin

Seuraavaksi esitetään jakauma kirjastoilta saaduista vastauksista väittämään, että yhteistyöllä on korvattu sivukirjastoja (Kuvio 5.) Lievä enemmistö, vajaa 52 % kaikista vastanneista, oli sitä mieltä, ettei yhteistyöllä ole korvattu sivukirjastoja. Vastauksissa oli kuitenkin alueellisia eroja. Koko maan osalta lähes samoilla linjoilla olivat Etelä- ja Pohjois-Suomi. Itä-Suomessa peräti kolme neljästä oli sitä mieltä, ettei sivukirjastoja ole korvattu kirjastoautoilla, joskin Itä-Suomen vastausten määrä on pieni, joten tuloksiin sisältyy epävarmuutta. Sisä- ja Länsi-Suomessa taas enemmistö näki, että sivukirjastoja olisi kor-

vattu. Huomattavaa on, että Länsi-Suomessa ei juurikaan mainittu sivukirjastojen korvaamista kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syyksi. Tästä voi päätellä, että kuntayhteistyö on kuitenkin joissakin tapauksissa johtanut sivukirjastojen sulkemiseen, vaikka se ei olekaan ollut alun perin tavoitteena. Sisä-Suomessa on tulosten perusteella sivukirjastoja korvattu merkittävästi kirjastoautoyhteistyön avulla. Tämä voi johtua siitä, että Sisä-Suomessa monet seutukunnat ovat kärsineet muuttotappioista, kuten Sisä-Suomen alueen maakunnista kertovassa alaluvussa 4.3.3 todettiin.



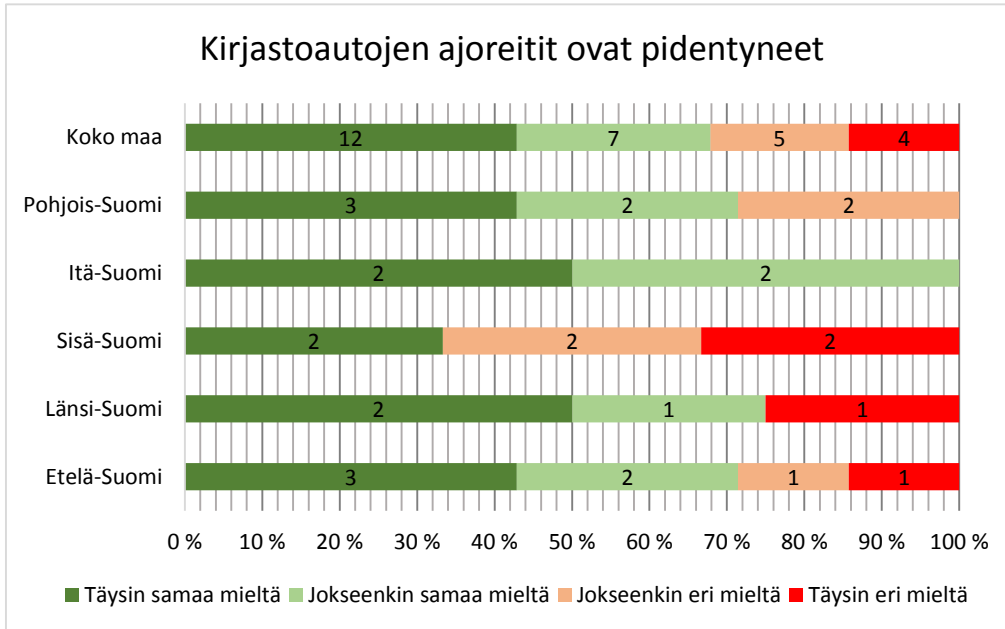
Kuvio 5. Kuntayhteistyön vaikutus sivukirjastoihin

7.3.4.2 Kuntayhteistyön vaikutus kirjastoautojen ajoreitteihin, käyntikertoihin pysäkeillä sekä pysäkkien määrään

Kirjastoilta kysyttiin, miten kuntayhteistyö on vaikuttanut kirjastoautoverkostoon pysäkimäärien, reittien pituuksien ja pysäkillä käyntien suhteen.

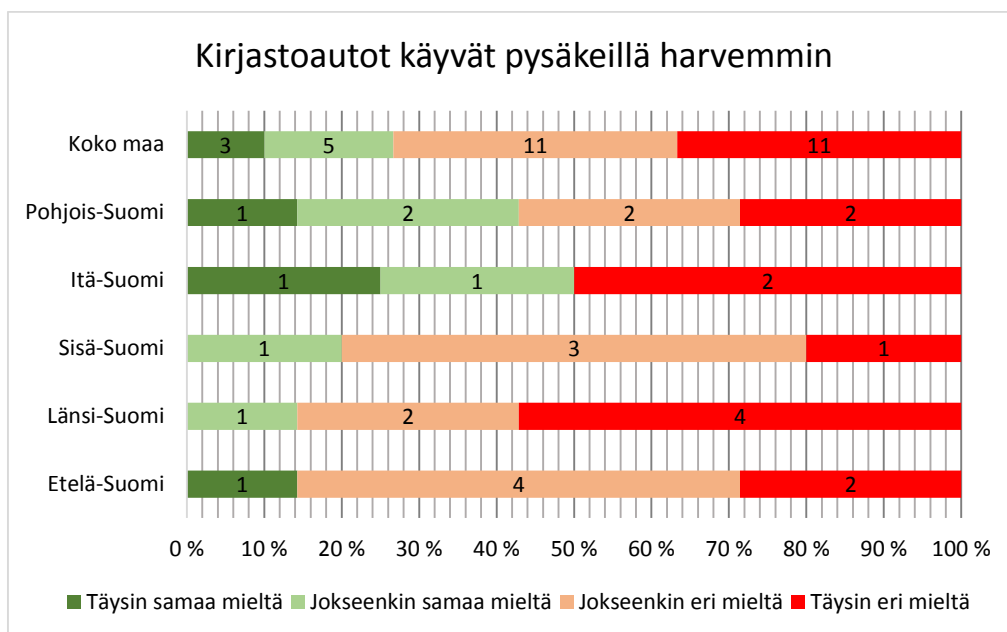
Kuvio 6 esittää saatujen vastausten jakauman kirjastoautojen ajoreittien pidentymisestä. Kuten kuviosta huomataan, lähes 68 % kaikista vastanneista oli täysin tai jokseenkin samaa mieltä ajoreittien pidentymisestä. Vastauksissa oli kuitenkin selviä eroja alueiden välillä. Pohjois-, Länsi- ja Etelä-Suomessa oltiin koko maan osalta lähes samoilla linjoilla. Itä-Suomessa ajoreittien pidentyminen vaikuttaa selvältä, sillä kaikki vastanneet olivat täysin tai jokseenkin samaa mieltä. Itä-Suomessa kunnat ovat suuria pinta-alaltaan,

jolloin kuntayhteistyö voi lisätä voimakkaasti ajokilometrejä. Sisä-Suomessa asiasta oltiin eri linjoilla kuin muualla maassa, sillä lähes 67 % vastanneista oli ajoreittien pidentymisestä täysin tai jokseenkin eri mieltä.



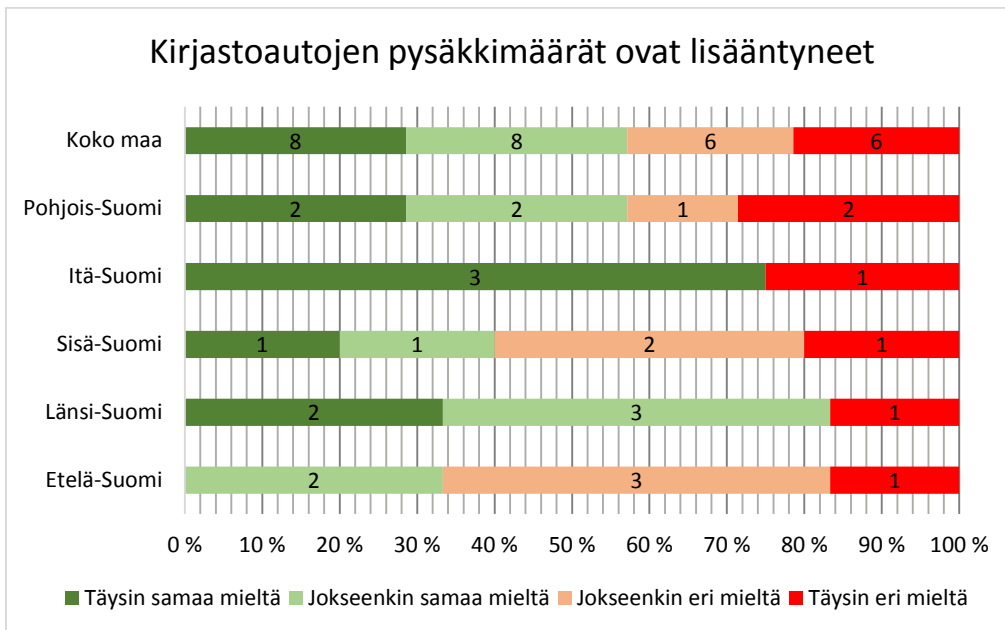
Kuvio 6. Kuntayhteistyön vaikutus kirjastoauton reitteihin

Kuvio 7 esittää vastausten jakauman kuntayhteistyön vaikutuksesta kirjastoauton pysäkeillä käyntien harventumiseen. Koko maan osalta lähes 74 % kaikista vastanneista oli pysäkeillä käyntien harventumisesta joko jokseenkin tai täysin eri mieltä. Tästä voisi päätellä, että kirjastoautojen käyntikerrat pysäkeillä eivät ole harventuneet, sillä alueellisesti katsottuna jokaisella alueella oltiin tätä mieltä. Tosin Itä- ja Pohjois-Suomessa samaa mieltä olevien osuus oli selvästi koko maan tasoa sekä muita alueita suurempi. Tämä johtuu todennäköisesti siitä, että alueiden kunnat ovat pinta-alaltaan suuria ja harvaan asuttuja, joten kirjastoautojen pysäkkejä on paljon, ja niiden määrää on jouduttu vähentämään.



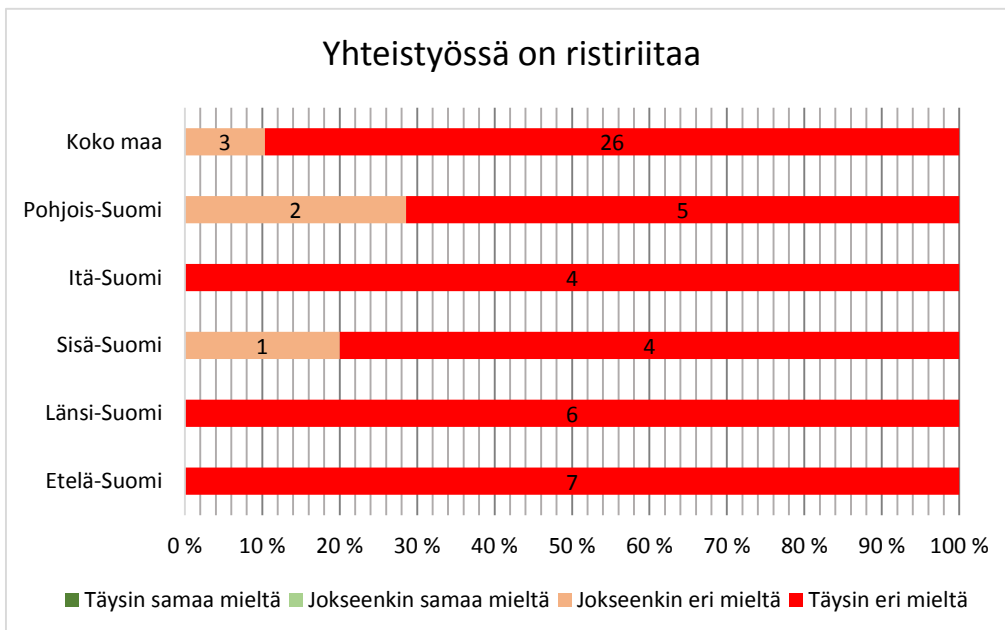
Kuvio 7. Kuntayhteistyön vaikutus kirjastoautojen pysäkeillä käynteihin

Kuvio 8 esittää vastausten jakauman kuntayhteistyön vaikutuksesta pysäkkimääriin. Koko maan osalta noin 57 % vastanneista oli pysäkkimäärien kasvusta joko jokseenkin tai täysin samaa mieltä. Alueellisesti vastauksissa oli kuitenkin jonkin verran eroavaisuuksia. Pohjois-Suomi oli koko maan osalta lähes samoilla linjoilla. Itä-Suomessa kirjastoautojen pysäkkimäärät vaikuttaisivat lisääntyneen, sillä 75 % alueen vastanneista oli täysin samaa mieltä. Länsi-Suomessa peräti noin 83 % vastanneista oli pysäkkimäärien lisääntymisestä täysin tai jokseenkin samaa mieltä. Näiden alueiden osalta pysäkkien lisääntynyt määrä johtunee pitkälti pidentyneistä ajoreiteistä, sillä samat alueet olivat eniten samaa mieltä ajoreittien pidentymisestä (Kuvio 6). Sisä- ja Etelä-Suomessa oltiin taas enimmäkseen eri mieltä kirjastoautojen pysäkkimäärän lisääntymisestä. Sisä-Suomessa 60 % vastaajista oli asiasta jokseenkin tai täysin eri mieltä, Etelä-Suomessa taas lähes 67 %. Sisä-Suomessa ajoreittien ei koettu merkittävästi kasvaneen kirjastoautoyhteistyön myötä (Kuvio 6), mikä selittänee osaltaan tämän kysymyksen vastausjakauman. Sen sijaan Etelä-Suomessa ajoreittien koettiin lisääntyneen, joten tämän kysymyksen vastausten perusteella kirjastoautoverkoston pysäkkien määrää on monin paikoin karsittu.



Kuvio 8. Kuntayhteistyön vaikutus kirjastoautojen pysäkkimääriin

7.3.4.3 Yhteistyön ristiriitaisuus



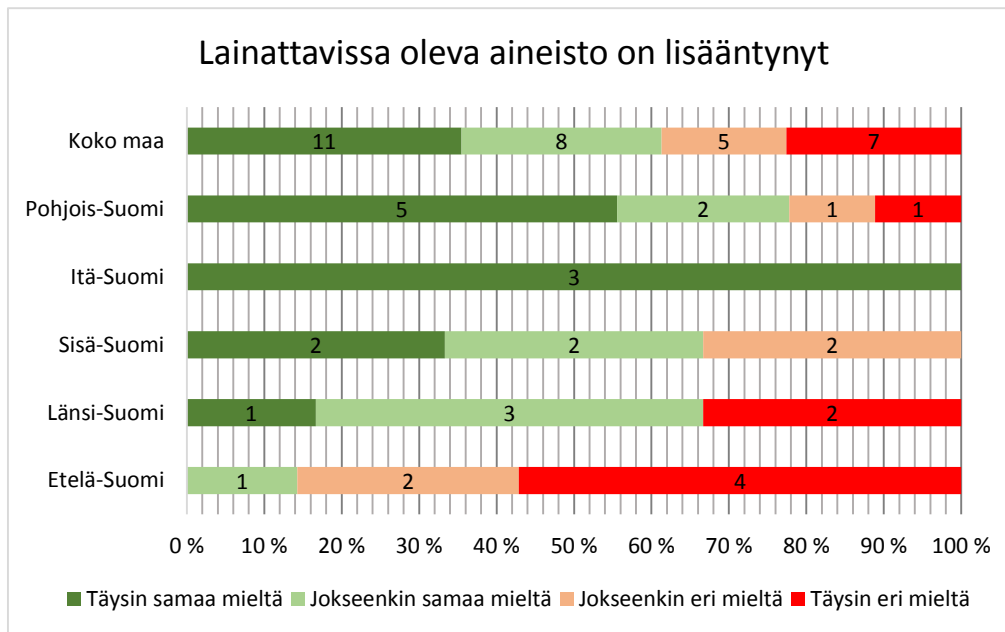
Kuvio 9. Kuntayhteistyön ristiriitaisuus

Kyselyssä tiedusteltiin myös, onko kuntayhteistyössä ristiriitaa. Kuvio 9 esittää vastaus-
 ten jakauman. Kuten huomataan, yksikään vastaaja ei ollut asiasta täysin tai jokseenkin
 samaa mieltä. Tämä voi johtua siitä, ettei kukaan ole uskaltanut mainita ristiriidasta pal-
 jastumisen pelossa, vaikka sitä olisikin olemassa. Ainoastaan Pohjois- ja Sisä-Suomessa

osa vastaajista oli jokseenkin eri mieltä. Tämä voikin tarkoittaa, että yhteistyössä olisi nähtävissä jonkinlaista pientä ristiriitaa.

7.3.4.4 Kuntayhteistyön vaikutus lainattavissa olevan aineiston määrään, asiakaskunnan lisääntymiseen ja lainausmääriin

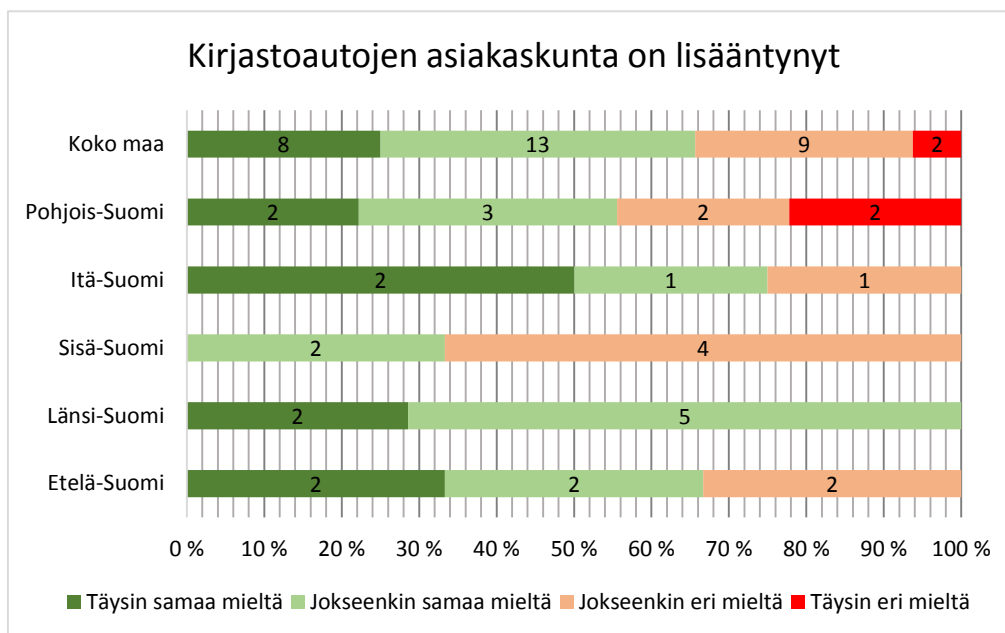
Kyselyssä tiedusteltiin kuntayhteistyökunnilta, miten lainattavissa oleva aineisto, asiakaskunta, sekä lainausmäärät ovat muuttuneet kuntayhteistyön myötä.



Kuvio 10. Kuntayhteistyön vaikutus lainattavissa olevaan aineistoon

Kuvio 10 esittää vastausten jakauman kuntayhteistyön vaikutuksesta lainattavissa olevaan aineistoon. Koko maan osalta enemmistö, noin 61 %, oli sitä mieltä, että aineistoa olisi tullut lisää. Vastauksissa oli kuitenkin merkittäviä eroja alueiden välillä. Lähes samoilla linjoilla koko maan kanssa olivat Sisä- ja Länsi-Suomi. Huomattavaa on, että Länsi-Suomessa lisäaineiston saantia ei nähty mitenkään merkittäväksi yhteistyön aloittamisen syyksi (vrt. Taulukko 6) Huomionarvoista on myös se, että Itä-Suomessa jokainen vastaaja oli täysin samaa mieltä lainattavissa olevan aineiston lisääntymisestä. Itä-Suomessa omistetaan melko paljon yhteisesti kirjastoautoja. Tällöin kummankin kunnan lainattava aineisto on yleensä myös toisen kunnan käytössä, mikä lisää aineiston määrää. Etelä-Suomessa puolestaan peräti lähes 86 % vastaajista oli jokseenkin tai täysin eri mieltä aineiston lisääntymisestä. Voisikin olettaa, että Etelä-Suomessa on ollut jo paljon

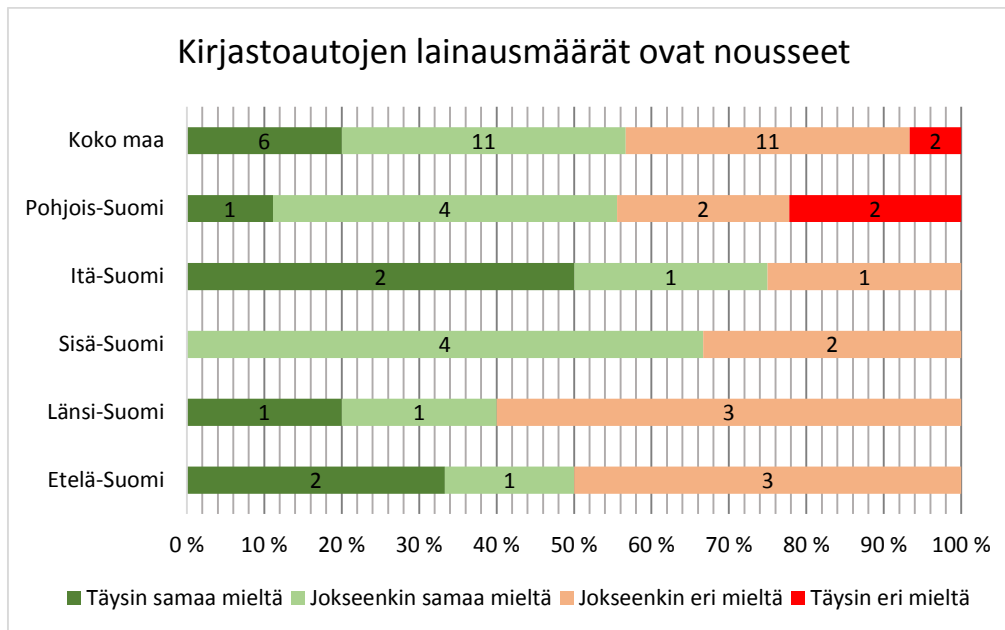
lainattavissa olevaa aineistoa ennestään, joten kuntayhteistyö ei ole tuonut merkittävästi sitä lisää.



Kuvio 11. Kuntayhteistyön vaikutus kirjastoautojen asiakaskuntaan

Kuvio 11 esittää vastausten jakauman väittämään, että asiakaskunta olisi lisääntynyt kuntayhteistyön myötä. Koko maan osalta lähes 66 % vastanneista oli täysin tai jokseenkin samaa mieltä asiakaskunnan lisääntymisestä. Alueellisia eroja oli kuitenkin melko paljon. Koko maan kanssa lähes samoilla linjoilla olivat Pohjois-, Itä- ja Etelä-Suomi. Itä-Suomen täysin samaa mieltä olevien osuus (50 %) on kuitenkin silmiinpistävästi suurempi kuin muilla alueilla, joskin Itä-Suomen vastaajien pieni lukumäärä voi vääristää jakaumaa. Sisä-Suomessa kuntayhteistyö ei puolestaan ole onnistunut lisäämään asiakasmääriä. Länsi-Suomessa taas kaikki vastaajat olivat täysin tai jokseenkin samaa mieltä siitä, että asiakaskuntaa olisi tullut enemmän.

Kuvio 12 esittää vastausten jakauman kuntayhteistyön vaikutuksesta kirjastoautojen lainausmääriin. Koko maan osalta lähes 57 % vastanneista oli lainausmäärien noususta täysin tai jokseenkin samaa mieltä. Alueellisia eroja kuitenkin löytyi. Koko maan osalta lähes samoilla linjoilla olivat Pohjois- ja Etelä-Suomi. Itä-Suomen lainausmäärät olivat nousseet eniten, sillä 75 % vastanneista oli asiasta täysin tai jokseenkin samaa mieltä. Tässä pieni vastaajien lukumäärä voi kuitenkin vääristää jakaumaa todellisesta. Länsi-Suomessa lainausmäärät eivät näyttäisi nousseen kuntayhteistyön myötä, sillä 60 % vastaajista oli jokseenkin eri mieltä asiasta.



Kuvio 12. Kuntayhteistyön vaikutus lainausmääriin

7.4 Kirjastojen näkemyksiä kuntaliitosten vaikutuksista

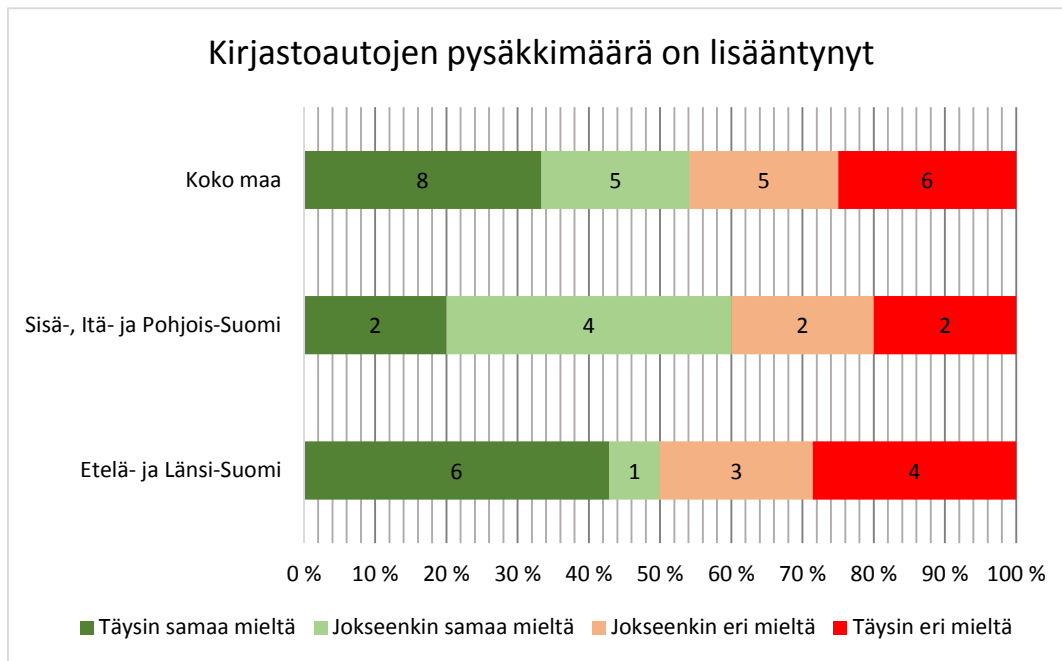
Kyselyyn vastasi vain 26 kuntaliitoskuntaa. Osasta alueita vastauksia saatiin niin vähän, että edellisten osioiden kaltainen jako ei ollut tulosten tarkastelun kannalta mielekäs. Tästä syystä alueet on yhdistetty kahteen isompaan ryhmään. Näistä ensimmäiseen kuuluvat Sisä- Itä- ja Pohjois-Suomi ja jälkimmäiseen taas Etelä- ja Länsi-Suomi. Ensimmäisessä ryhmässä ovat köyhemmät ja harvaanasutut maakunnat, ja jälkimmäisessä taas tiheästi asutut ja rikkaammat.

7.4.1 Kirjastoautot ja niiden reitit

Kuntaliitoskunnilta kysyttiin onko kuntaliitos vaikuttanut kirjastoautopysäkkien määrään. Kuntaliitos voi lisätä myös ajoalueiden määrää, joten kunnilta kysyttiin myös, käytkö kirjastoautot nyt myös sellaisilla alueilla, joissa ei aiemmin ole ollut kirjastoauto-toimintaa. Lisäksi kysyttiin kuntaliitosten vaikutuksista kirjastoautojen ajokilometreihin ja määriin.

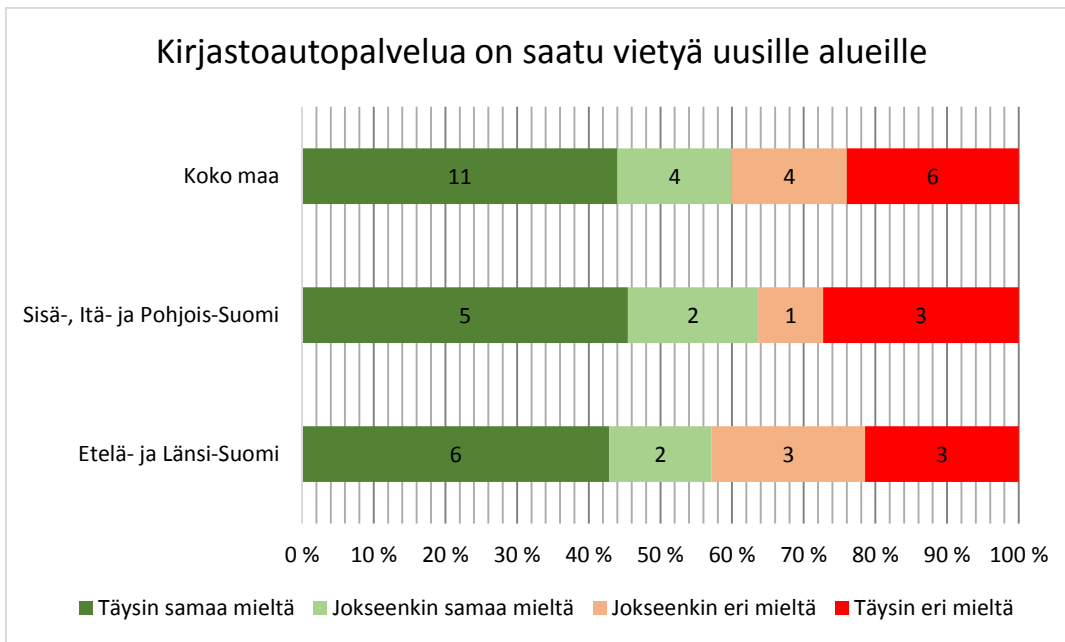
Kuvio 13 esittää vastausten jakauman koko maan osalta ja alueittain, ja osoittaa että noin 54 % kaikista kirjastoista oli täysin tai jokseenkin samaa mieltä kirjastoautopysäkkien määrän lisääntymisestä kuntaliitoksen myötä. Etelä- ja Länsi-Suomen alueella puolet vas-

tanneista näki, että pysäkkimäärät olisivat kasvaneet. On kuitenkin tulkittavissa, että joissakin kunnissa lisääntyminen olisi ollut voimakasta, koska yli 40 % vastanneista oli täysin samaa mieltä asiasta. Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa kirjastoautopysäkit ovat lisääntyneet vastausten perusteella Etelä- ja Länsi-Suomea useammassa kunnassa, mutta lisääntyminen on ollut maltillisempaa (40 % jokseenkin samaa mieltä). Koska kuten luvusta 4 ilmeni, Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomen alueet ovat köyhempiä ja harvaanasuttuja, pysäkkimääriä on jouduttu monin paikoin luultavimmin karsimaan.



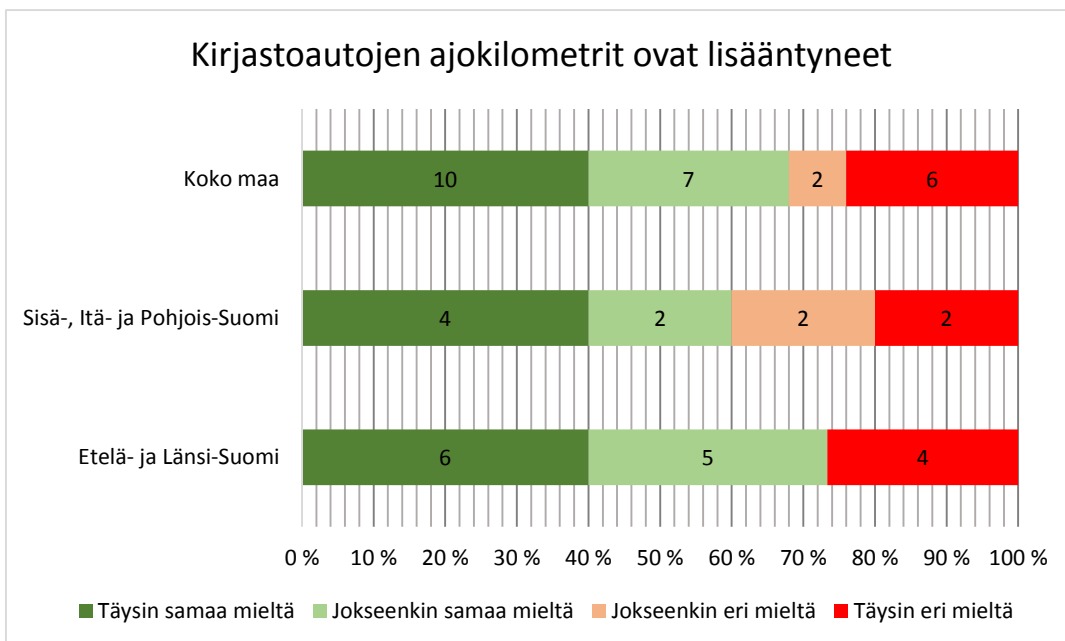
Kuvio 13. Kuntaliitosten vaikutus kirjastoautojen pysäkkimääriin

Kuvio 14 esittää kuntaliitoskuntien vastausten jakauman väittämään, että kirjastoautot käyvät nyt myös sellaisilla alueilla, joilla ei aiemmin ole ollut kirjastoautotoimintaa. Koko maan osalta 60 % oli asiasta täysin tai jokseenkin samaa mieltä. Kuvio 14 osoittaa, ettei alueiden välillä ollut merkittäviä eroja. Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa asiasta oli täysin tai jokseenkin samaa mieltä lähes 64 % kirjastoista, Etelä- ja Länsi-Suomessa taas noin 57 %.



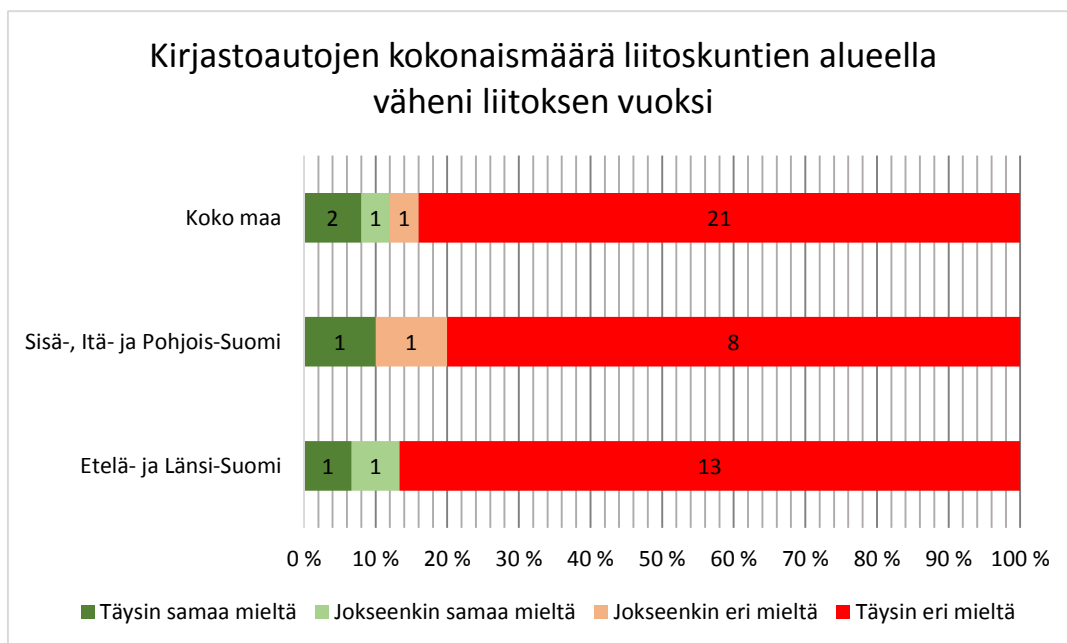
Kuvio 14. Kirjastoautopalvelun laajentuminen uusille alueille kuntaliitosten myötä

Kuvio 15 esittää vastausten jakauman valtakunnallisesti ja alueittain kuntaliitosten vaikutuksesta kirjastoautojen ajokilometreihin. Tulokset osoittavat, että ajokilometrimäärät olisivat lisääntyneet, sillä 68 % koko maan kirjastoista oli asiasta täysin tai jokseenkin samaa mieltä. Alueellisesti tarkasteltuna täysin samaa mieltä olevien osuus ajoreittien pidentymisestä oli yhtä iso, 40 %, kaikkialla. Jokseenkin samaa mieltä olevien osuus Etelä- ja Länsi-Suomessa oli kuitenkin muuta maata suurempi.



Kuvio 15. Kuntaliitosten vaikutus kirjastoautojen ajokilometreihin

Kuvio 16 esittää vastausten jakauman valtakunnallisesti ja alueittain kuntaliitoksen vaikutuksesta kirjastoautojen kokonaismäärään. Kuviosta 16 voidaan päätellä, että kirjastoautojen määrä ei ole vähentynyt merkittävästi missään päin maata kuntaliitosten vaikutuksesta. Koko maassa 88 % oli täysin tai jokseenkin eri mieltä määrän vähenemisestä. Etelä- ja Länsi-Suomessa vastausten osuus oli lähes 87 % ja Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa peräti 90 %.



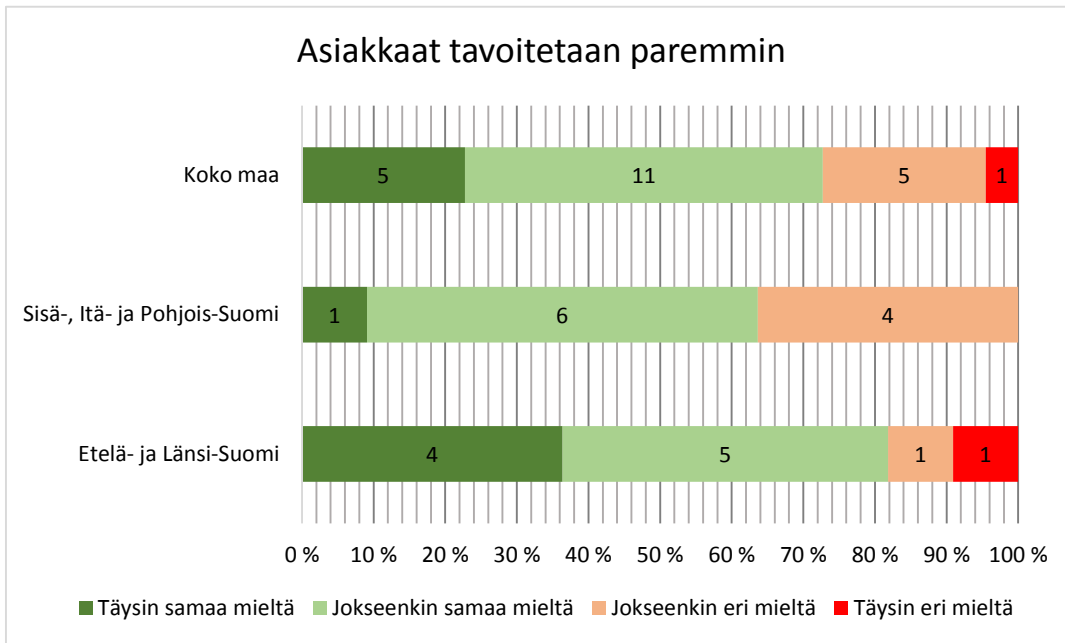
Kuvio 16. Kuntaliitoksen vaikutus kirjastoautojen kokonaismäärään liitoskuntien alueella

7.4.2 Asiakaskunta

Kyselyssä haluttiin myös saada selville, onko kuntaliitos vaikuttanut asiakkaiden tavoitettavuuteen. Lisäksi kirjastoilta kysyttiin, onko asiakaskunta laajentunut kuntaliitoksen myötä.

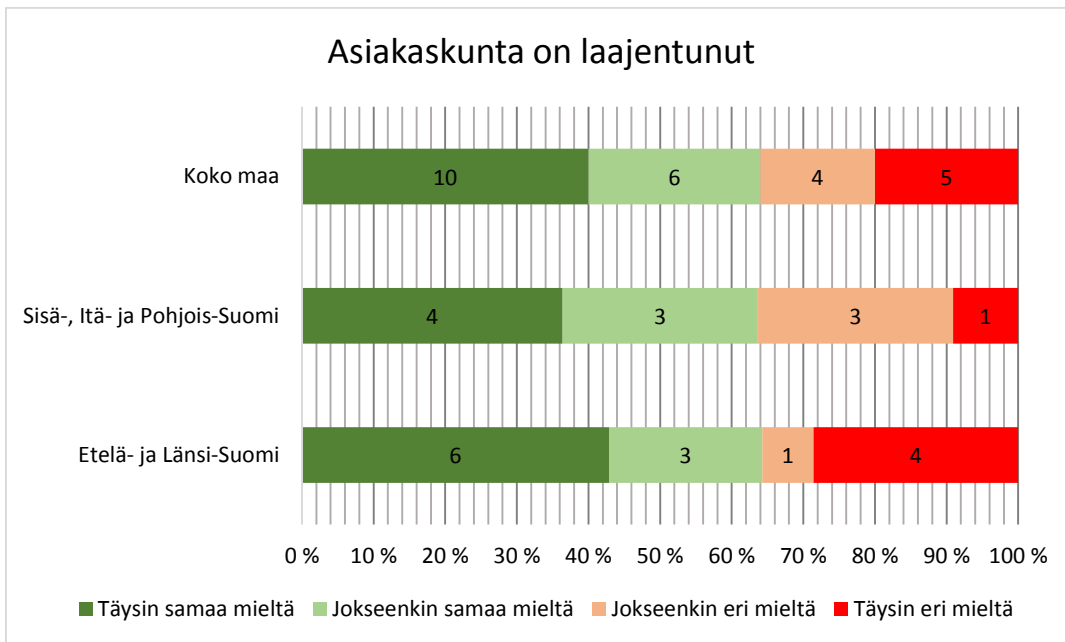
Kuvio 17 esittää vastausten jakauman koko maan osalta ja alueittain asiakkaiden paremmasta tavoitettavuudesta. Tuloksista voidaan päätellä, että asiakkaat tavoitetaan nyt paremmin, sillä kaikkialla selvästi yli puolet vastaajista oli asiasta täysin tai jokseenkin samaa mieltä. Koko maan osalta samaa mieltä oli lähes 73 % vastaajista, Etelä- ja Länsi-Suomessa 82 %, ja Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa noin 64 %. Etelä- ja Länsi-Suomessa täysin samaa mieltä oli noin 36 % vastaajista, mikä on selvästi Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomea enemmän. Etelä- ja Länsi-Suomessa on toisaalta myös noin 9 % täysin eri mieltä olevia vastaajia. Tästä voi päätellä, että Etelä- ja Länsi-Suomessa asiakkaat tavoitetaan

merkittävästi paremmin, joitain poikkeuksia lukuun ottamatta. Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa kunnat ovat laajoja ja harvaanasuttuja ja pysäkkimäärä sekä ajokilometrit eivät olleet kovinkaan paljoa lisääntyneet. Niinpä kaikkia alueita ei siellä pystytä palvelemaan, mikä näkyy asiakkaiden heikompana tavoitettavuutena.



Kuvio 17. Kuntaliitosten vaikutus asiakkaiden tavoitettavuuteen

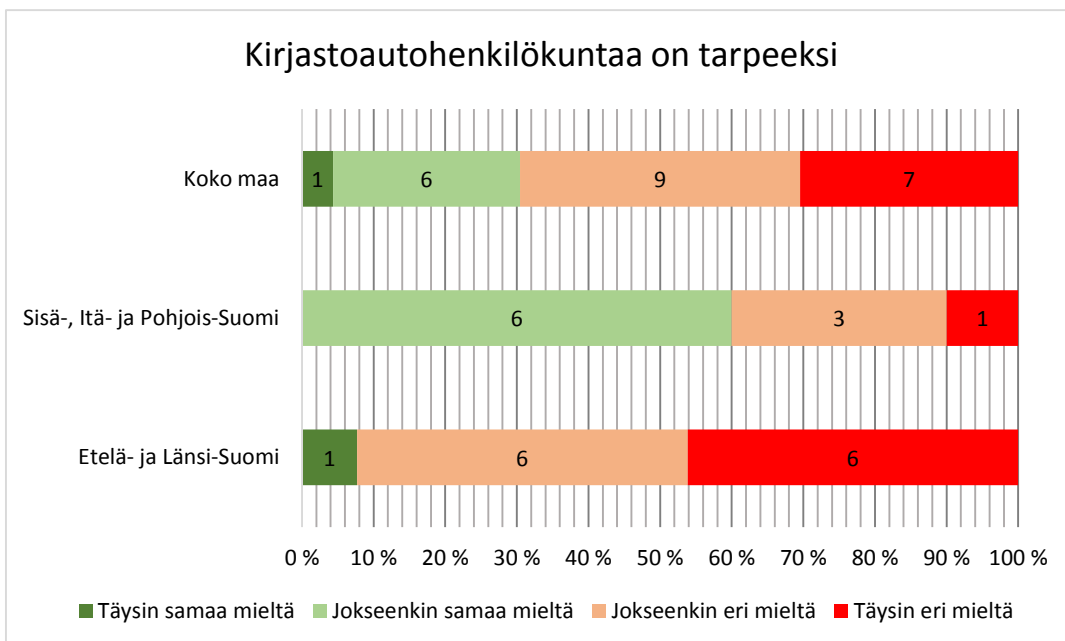
Kuvio 18 esittää tulokset koko maan osalta ja alueittain kuntaliitosten vaikutuksesta kirjastoautojen asiakaskuntaan. Tulosten perusteella asiakaskunnan laajentumisesta ei ole havaittavissa merkittävää eroa alueiden välillä. Koko maassa 64 % vastaajista oli täysin tai jokseenkin samaa mieltä asiasta. Alueellisia eroja ei ollut, sillä niin Etelä- ja Länsi-Suomessa kuin Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa samaa mieltä olevien osuus oli sama 64 %. Etelä- ja Länsi-Suomessa täysin samaa ja täysin eri mieltä olevien vastaajien osuus oli hieman Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomea suurempi.



Kuvio 18. Kuntaliitosten vaikutus asiakaskuntaan

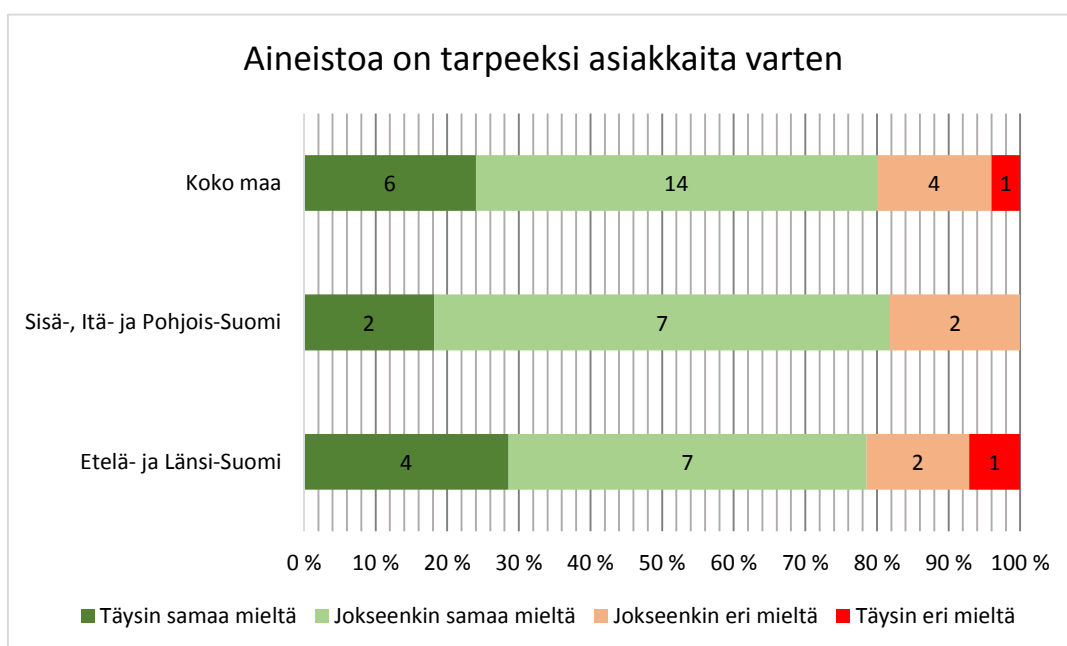
7.4.3 Resurssit

Kyselyssä tiedusteltiin, onko kirjastoautohenkilökuntaa käytössä tarpeeksi. Lisäksi oltiin kiinnostuneita siitä, onko kuntaliitoksen myötä kirjastoautoihin saatu tarpeeksi aineistoa asiakkaita varten.



Kuvio 19. Kirjastoautohenkilökunnan riittävyys kuntaliitoksunnissa

Kuvio 19 esittää vastausten jakauman väittämään, että henkilökuntaa on tarpeeksi. Kuten vastausjakaumasta huomataan, henkilökunnan määrä vaihtelee voimakkaasti maan eri alueilla. Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa 60 % vastaajista oli jokseenkin samaa mieltä henkilökunnan riittävydestä. Täysin samaa mieltä ei ollut kuitenkaan yksikään vastaajista, ja täysin eri mieltä oli 10 % alueen kirjastoista. Tästä voidaan päätellä, että Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa kirjastoautohenkilökuntaa on keskimäärin riittävästi, vaikkakin alueellisia eroja on. Etelä- ja Länsi-Suomessa on taas selkeästi henkilökuntapulaa, sillä peräti noin 92 % kirjastoista oli eri mieltä henkilökunnan riittävydestä.



Kuvio 20. Aineiston riittävyys kuntaliitoskunnissa

Kuvio 20 esittää vastausjakauman väittämään, että kirjastoautoissa on aineistoa tarpeeksi asiakkaita varten. Aineistoa on vastausten perusteella varsin hyvin saatavilla eikä vastauksissa ole merkittäviä alueellisia eroja. Koko maan osalta 80 % oli sitä mieltä, että aineistoa on tarpeeksi. Vastaava osuus oli Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa lähes 82 % ja Etelä- ja Länsi-Suomessa lähes 79 %. Etelä- ja Länsi-Suomessa on kuitenkin kirjastoja, joilla on aineistosta selvästi pulaa, sillä noin 7 % vastanneista oli asiasta täysin eri mieltä.

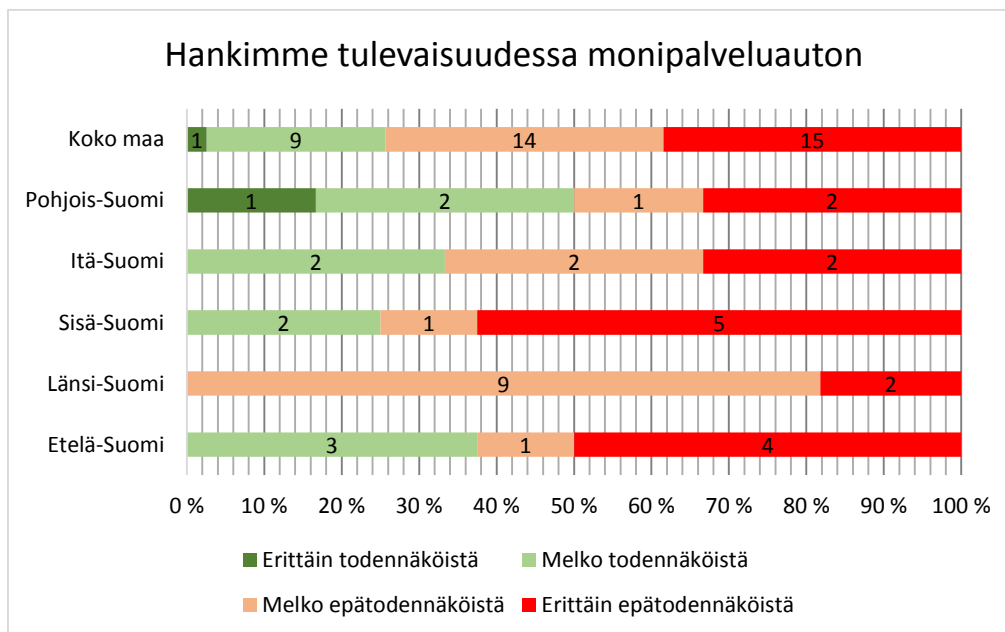
7.5 Kirjastojen näkemyksiä kirjastoautotoiminnan tulevaisuudesta

Kyselyssä selvitettiin myös sitä, miten kirjastot näkevät kirjastoautotoiminnan kehittyvän seuraavan viiden vuoden aikana. Tähän aihealueeseen liittyviin kysymyksiin vastasivat

kaikki kyselyyn osallistuneet kunnat. Vastauksia tulikin paljon, joten tulosten analysoinnissa on huomioitu alkuperäinen aluejako, sekä valtakunnan taso. Tämän lisäksi vastauksia on tarkasteltu kaikkien vastaajien, kuntayhteistyötä harjoittavien sekä kuntaliitoskuntien mukaan. Osa kunnista kuului näistä molempiin ryhmiin, mikä on huomioitu vastauksissa. Kaikissa vastauksissa on myös mukana ne viisi kuntaa, jotka eivät kuuluneet kumpaankaan näihin edellä mainittuihin ryhmiin.

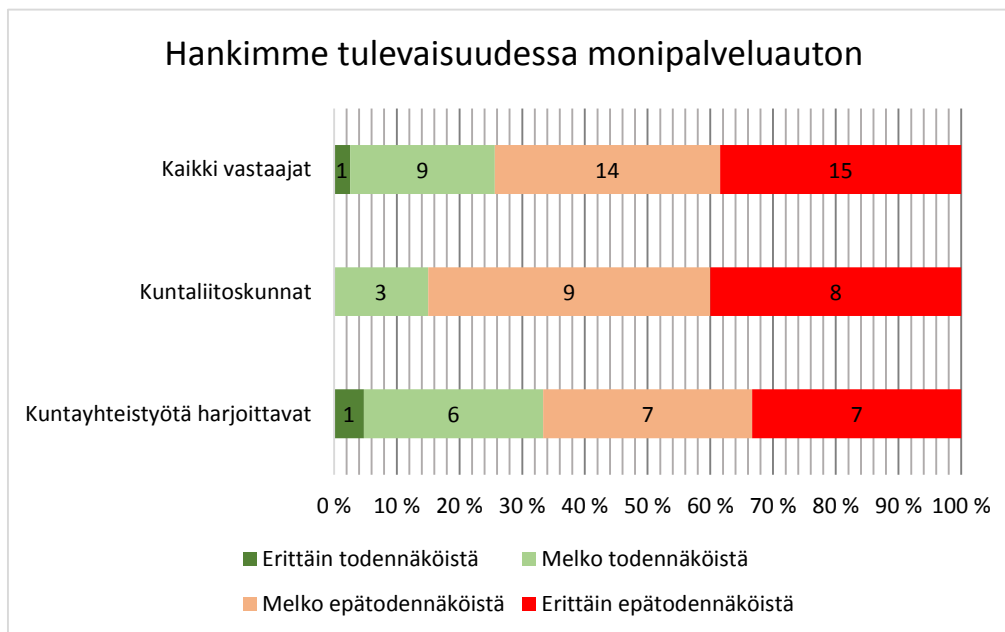
7.5.1 Monipalveluauton hankinta

Kirjastoilta kysyttiin, aikovatko ne hankkia tulevaisuudessa monipalveluauton. Kuvio 21 esittää vastausten jakauman aluettain. Koko maan vastauksista voi päätellä, että kirjastot eivät olisi kovinkaan innokkaasti hankkimassa monipalveluautoa, sillä noin 74 % kaikista vastanneista piti ideaa melko tai erittäin epätodennäköisenä. Alueiden välillä oli kuitenkin eroja. Lähes samoilla linjoilla koko maan kanssa olivat Itä-, Sisä- ja Etelä-Suomi. Pohjois-Suomessa monipalveluautoon suhtauduttiin taas positiivisemmin, sillä siellä puolet vastaajista pitivät asiaa erittäin tai melko todennäköisenä. Monipalveluauto voisikin toimia hyvin pohjoisen syrjäisillä seuduilla, joissa on muutenkin pulaa erilaisista palveluista. Länsi-Suomessa jokainen vastaaja piti monipalveluautoa epätodennäköisenä.



Kuvio 21. Monipalveluauton hankinta tulevaisuudessa, alueittain

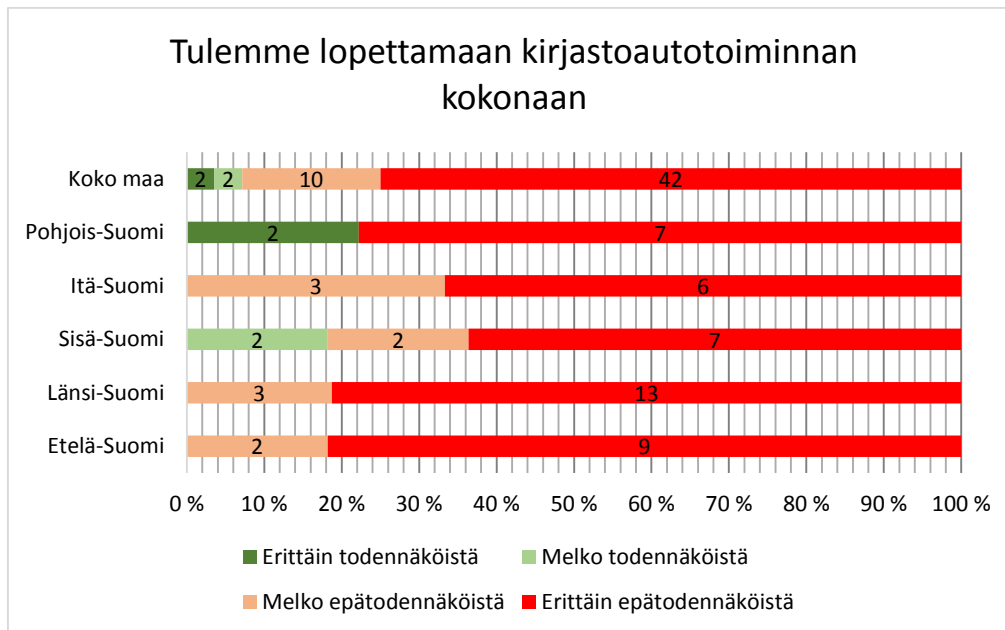
Kuvio 22 esittää vastausten jakauman kuntaliitoskuntien ja kuntayhteistyötä harjoittavien kuntien osalta. Kuten tuloksista huomataan, monipalveluauton hankintaa ei pidetä erityisen todennäköisenä kummassakaan ryhmässä. Erityisen epätodennäköisenä monipalveluauton hankintaa pidettiin kuntaliitoskunnissa, joissa 85 % piti asiaa melko tai erittäin epätodennäköisenä. Kuntayhteistyötä harjoittavista kunnista yksi kolmasosa vastaajista piti monipalveluauton hankintaa erittäin tai melko todennäköisenä. Se on hieman enemmän kuin kaikkien vastaajien vastaava osuus (lähes 26 %). Monipalveluautotoiminnan voisikin saada toimimaan juuri seudullisena yhteistyönä.



Kuvio 22. Monipalveluauton hankinta tulevaisuudessa, kunnan tyyppin mukaan

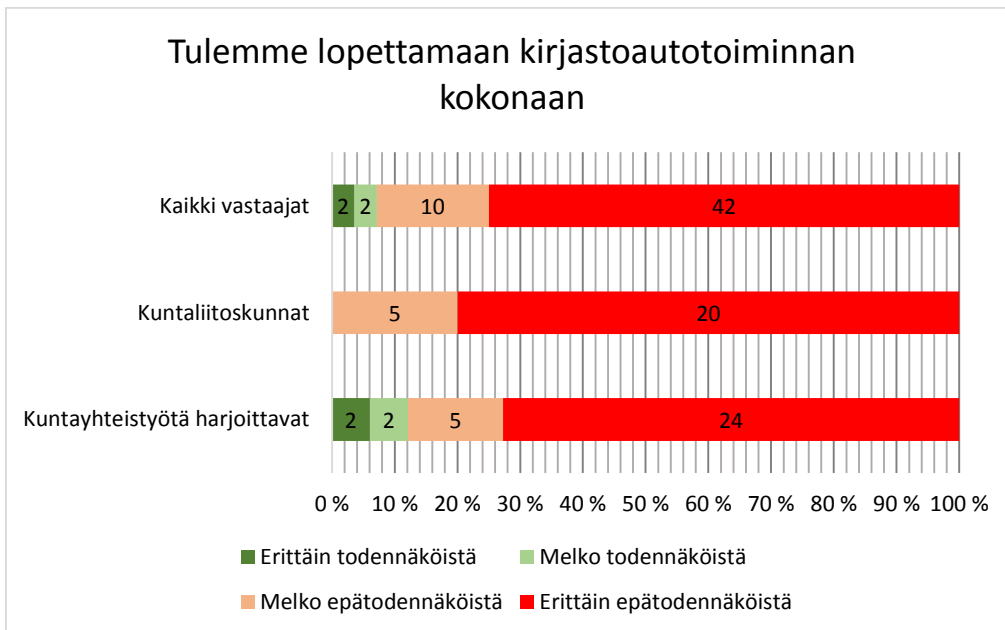
7.5.2 Kirjastoautotoiminnan jatkuminen ja ajokaluston kehitys

Kirjastoilta kysyttiin, että tulevatko ne lopettamaan kirjastoautotoiminnan kokonaan tulevaisuudessa. Lisäksi niiltä haluttiin saada tietoa siitä, että näkevätkö ne kirjastoautojen määrän vähentyvän merkittävästi seuraavan viiden vuoden aikana. Myös uuden kirjastoauton hankinnasta kysyttiin.



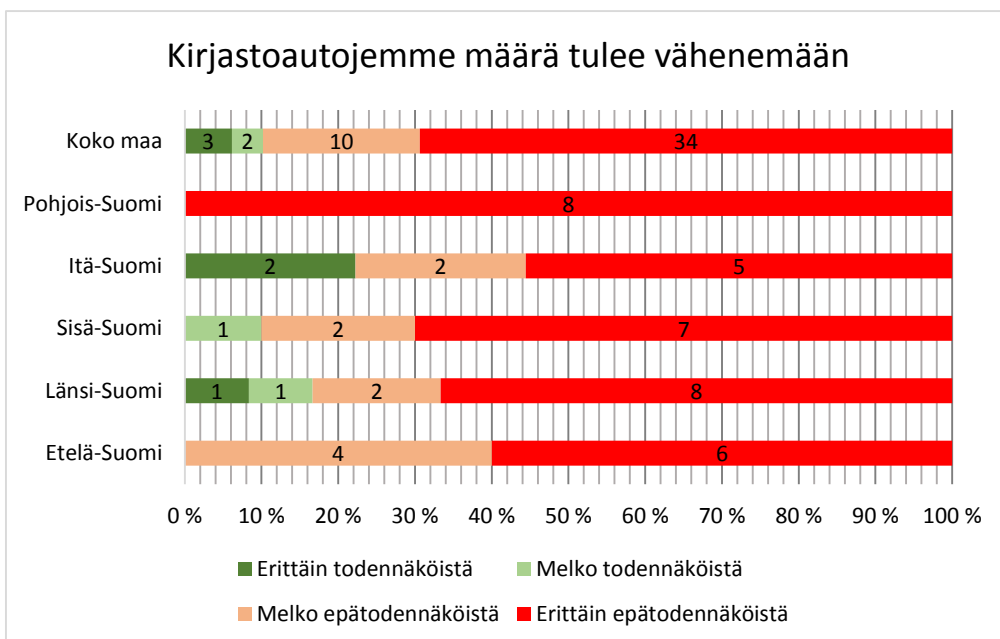
Kuvio 23. Kirjastoautotoiminnan lopettaminen tulevaisuudessa, alueittain

Kuvio 23 esittää vastausten jakauman alueittain koskien kirjastoautotoiminnan lopettamista. Kirjastoautotoiminnan tulevaisuus näyttää hyvältä, sillä lähes 93 % kaikista kirjastoista piti toiminnan lopettamista melko tai erittäin epätodennäköisenä. Negatiivisimmin toiminnan tulevaisuuteen suhtauduttiin Pohjois-Suomessa, jossa noin 22 % vastaajista piti kirjastoautotoiminnan lopettamista erittäin todennäköisenä. Tästä voidaan päätellä, että Pohjois-Suomessa joillakin alueilla harkitaan kirjastoautotoiminnasta luopumista. Syynä tähän voi olla kuntien pieni ja supistuva väestöpohja sekä laaja pinta-ala. Sisä-Suomessa taas noin 18 % kirjastoista piti kirjastoautotoiminnan lopettamista melko todennäköisenä. Sisä-Suomessakin joillakin alueilla voidaan siis harkita kirjastoautotoiminnan lopettamista. Tämä voi johtua todennäköisesti osittain samoista syistä kuin Pohjois-Suomessa. Sen sijaan Itä-, Länsi- ja Etelä-Suomessa yksikään kirjasto ei uskonut kirjastoautotoiminnan lopettamiseen.



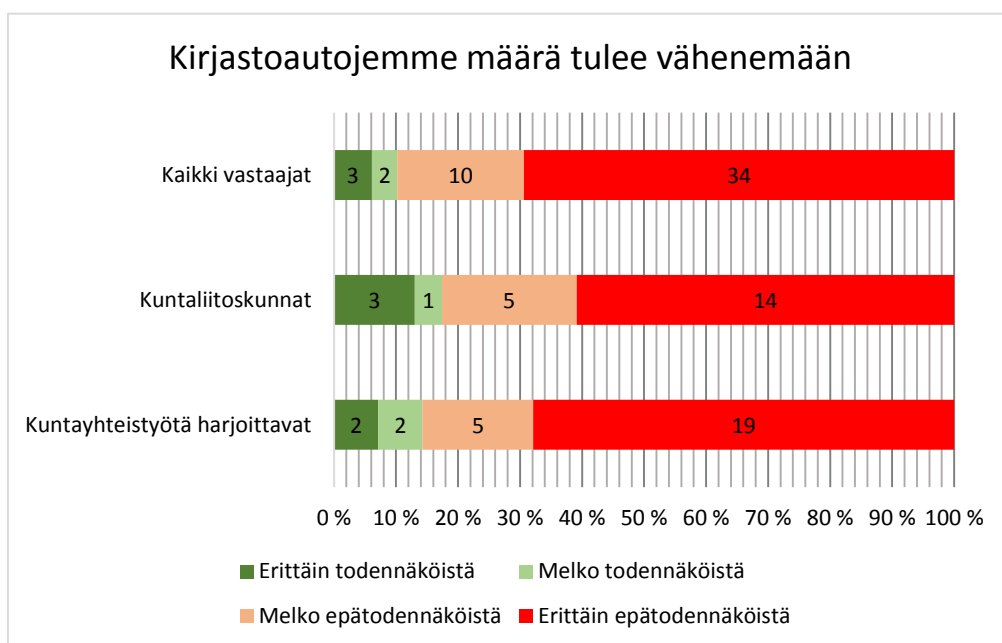
Kuvio 24. Kirjastoautotoiminnan lopettaminen tulevaisuudessa, kunnan tyypin mukaan

Tarkasteltaessa asiaa kuntaliitoskuntien ja kuntayhteistyötä harjoittavien kuntien näkökulmasta (Kuvio 24) huomataan, että kuntaliitoskunnat suhtautuivat luottavaisesti kirjastoautotoiminnan jatkuvuuteen, sillä yksikään vastaaja ei pitänyt lopettamista todennäköisenä. Kuntayhteistyötä harjoittavissa kirjastoissa jatkuvuuteen suhtauduttiin etupäässä positiivisesti, sillä noin 12 % piti kirjastoautotoiminnan lopettamista melko tai erittäin todennäköisenä.



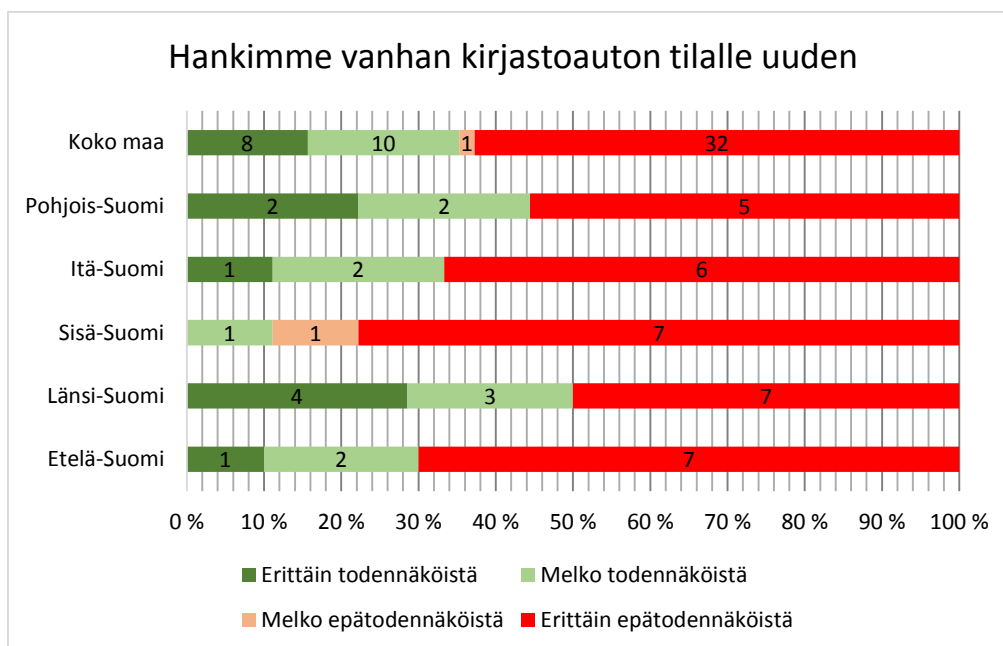
Kuvio 25. Kirjastoautojen määrän kehitys tulevaisuudessa, alueittain

Kuvio 25 esittää vastausten jakauman väittämään kirjastoautojen määrän vähenemisestä koko maan osalta ja alueittain. Koko maassa autojen ei uskottu merkittävästi vähenevän, sillä lähes 90 % piti tätä melko tai erittäin epätodennäköisenä. Alueellisesti tarkasteltuna Itä-Suomessa väheneminen nähtiin jokseenkin mahdolliseksi, sillä noin 22 % kirjastoista piti asiaa erittäin todennäköisenä. Tämä voi merkitä sitä, että kirjastoauto toiminta aiotaan yhdistää jonkin toisen kunnan kanssa, jolloin joistain autoista luovutaan. Myös Sisä- ja Länsi-Suomessa pidettiin kirjastoautojen määrän vähentämistä mahdollisena. Pohjois- ja Etelä-Suomessa yksikään vastaaja ei uskonut kirjastoautojen määrän vähenevän.



Kuvio 26: Kirjastoautojen määrän kehitys tulevaisuudessa, kunnan tyyppin mukaan

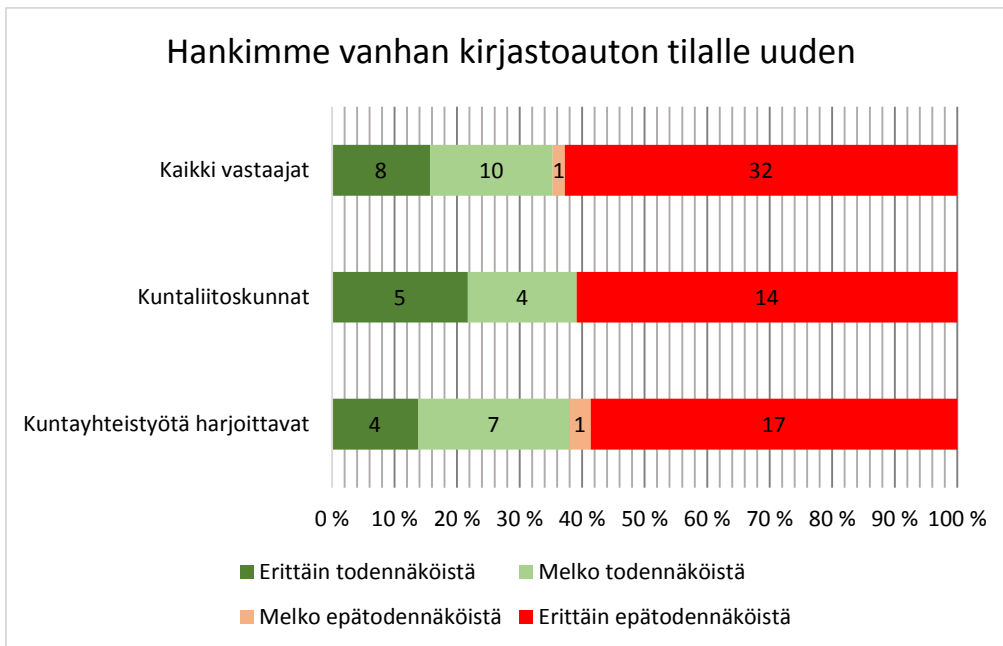
Kuvio 26 esittää vastausten jakauman kuntaliitoskuntien ja kuntayhteistyötä harjoittavien kuntien osalta. Kuten jakaumasta huomataan, kummassakin ryhmässä selvä enemmistö näki kirjastoautojen vähenemisen epätodennäköisenä. Kuntaliitoskunnista lähes 83 % piti asiaa erittäin tai melko epätodennäköisenä. Kuitenkin 13 % piti tätä erittäin todennäköisenä ja noin 4 % melko todennäköisenä. Tämä voi johtua siitä, että kuntaliitoksen vuoksi joissain kunnissa koetaan paineita vähentää kirjastoautojen määriä. Kuntayhteistyötä harjoittavat kunnat näkivät kirjastoautojen määrän vähenemisen hieman epätodennäköisempänä. Vain noin 14 % piti kirjastoautojen määrän vähenemistä melko tai erittäin todennäköisenä.



Kuvio 27. Uuden kirjastoauton hankinta, alueittain

Kuvio 27 esittää vastausten jakauman uuden kirjastoauton hankinnasta valtakunnallisesti ja alueittain. Koko maan osalta lähes 65 % piti hankintaa melko tai erittäin epätodennäköisenä. Alueellisesti tarkasteltuna lähes samoilla linjoilla koko maan kanssa olivat Etelä- ja Itä-Suomi. Sisä-Suomessa ajokalustoa tullaan tuskin merkittävästi uusimaan, sillä lähes 89 % alueen kirjastoista piti tätä melko tai erittäin epätodennäköisenä. Todennäköisimmän ajokalustoa uusitaan kyselyn perusteella Länsi-Suomessa, jossa puolet kirjastoista piti asiaa erittäin tai melko todennäköisenä. Voi olla, että tuolla alueella on vanhoja kirjastoautoja, jolloin niitä tulisi uusia. Tästä voidaan myös päätellä, että vanhan kirjastoauton tilalle hankitaan uusi auto, eikä toimintaa lopeteta. Länsi-Suomessa on myös rikkaita maakuntia, jolloin ajokaluston uusiminen on helpompaa. Myös Pohjois-Suomessa uuden kirjastoauton hankintaan suhtauduttiin jokseenkin koko maata positiivisemmin.

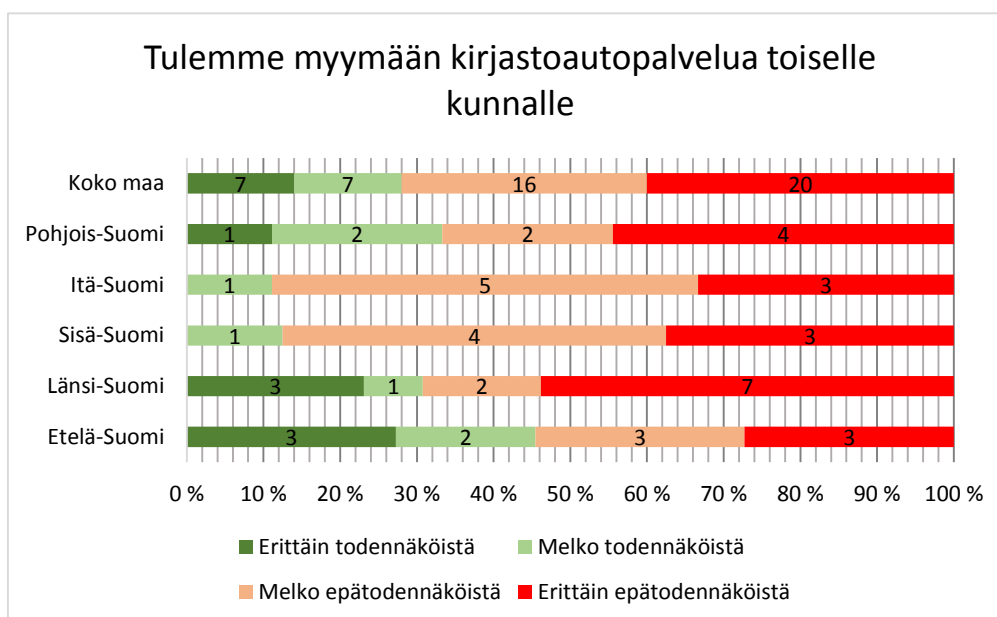
Kuvio 28 osoittaa, että vanhan auton korvaamisessa uudella ei ole merkittäviä eroja kuntaliitoskuntien ja kuntayhteistyötä harjoittavien kuntien välillä. Erittäin todennäköisenä uuden auton hankintaa pitävien osuus on kuitenkin kuntaliitoskunnissa selvästi suurempi (lähes 22 %) kuin kuntayhteistyökunnissa (lähes 14 %). Sekä kuntaliitos- että kuntayhteistyökunnissa harkitaan joka tapauksessa kirjastoautojen uusimista selvästi useammin kuin koko kirjastoauto toiminnan lopettamista (vrt. Kuvio 24).



Kuvio 28. Uuden kirjastoauton hankinta, kunnan tyypin mukaan

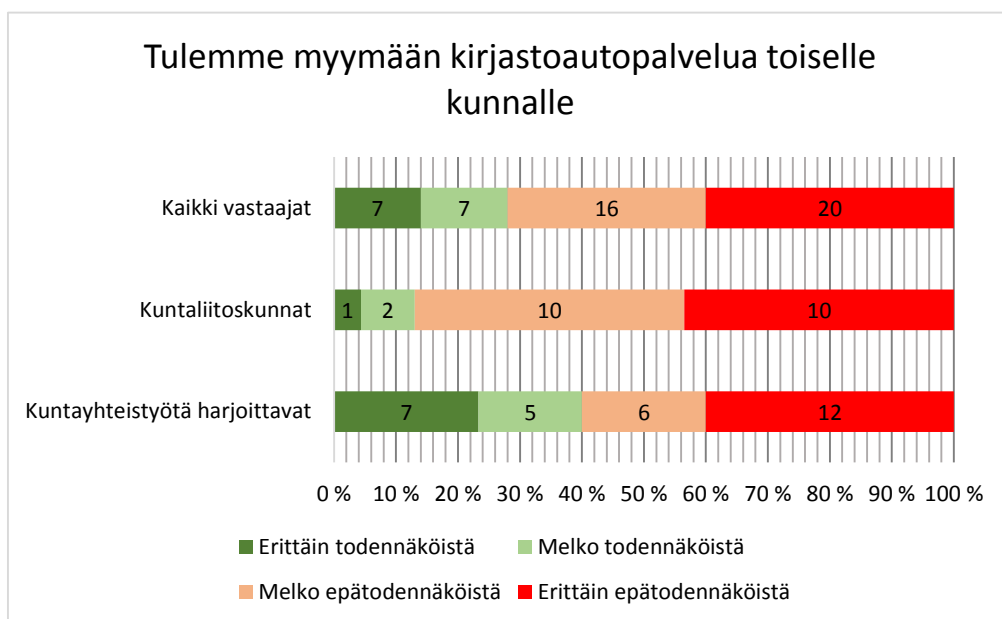
7.5.3 Kuntayhteistyö tulevaisuudessa

Kirjastoilta kysyttiin myös, miten todennäköisenä ne näkevät kuntayhteistyön lisäämisen tulevaisuudessa. Tutkittavia asioita olivat kirjastoautopalveluiden myynti toiselle kunnalle, kirjastoautopalvelun osto kunnan tiettyyn osaan, vaikka palvelu säilyisikin muuten kunnan itsensä harjoittamana, sekä kirjastoautojen yhteisomistus toisen kunnan kanssa.



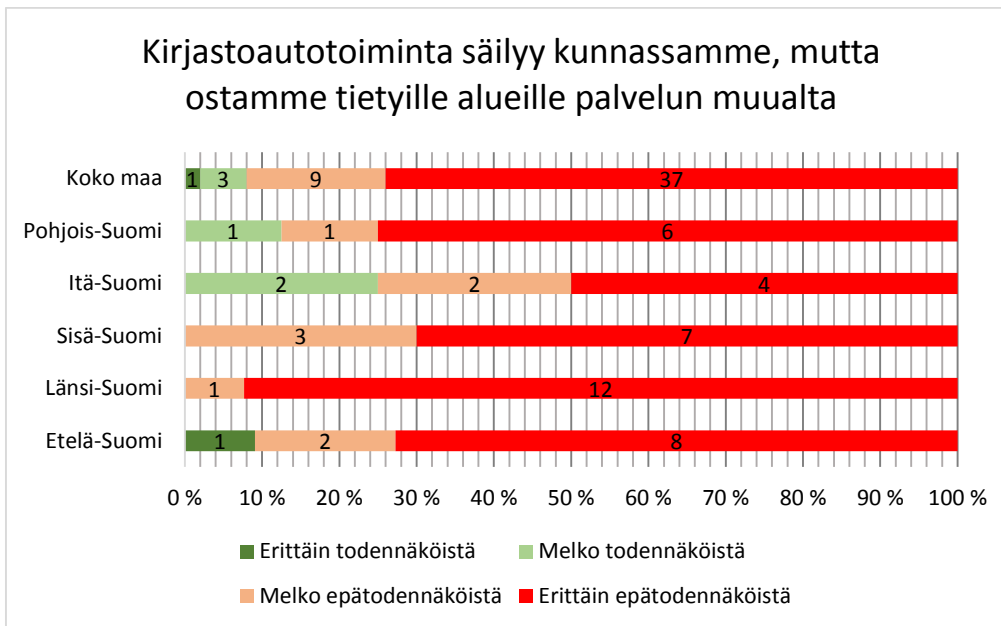
Kuvio 29. Kirjastoautopalvelun myynti tulevaisuudessa, alueittain

Kuvio 29 esittää vastausten jakauman väittämään, että kirjastot tulevat myymään kirjastoautopalvelua toiselle kunnalle. Vaikka vastauksissa olikin alueellisia eroja, kaikkialla alle puolet vastaajista pitivät myyntiä erittäin tai melko todennäköisenä. Koko maan osalta 72 % kaikista kirjastoista piti myyntiä melko tai erittäin epätodennäköisenä, Itä- ja Sisä-Suomessa jopa lähes 90 %. Positiivisimmin myyntiin suhtauduttiin Etelä-Suomessa, jossa lähes 46 % vastaajista piti tätä todennäköisenä. Nämä tulokset vaikuttavat realistisilta, sillä luvussa 7.3.1 osoitettiin, että vähiten kirjastoautopalvelua myydään Itä- ja Sisä-Suomessa ja vastaavasti eniten Etelä-Suomessa.



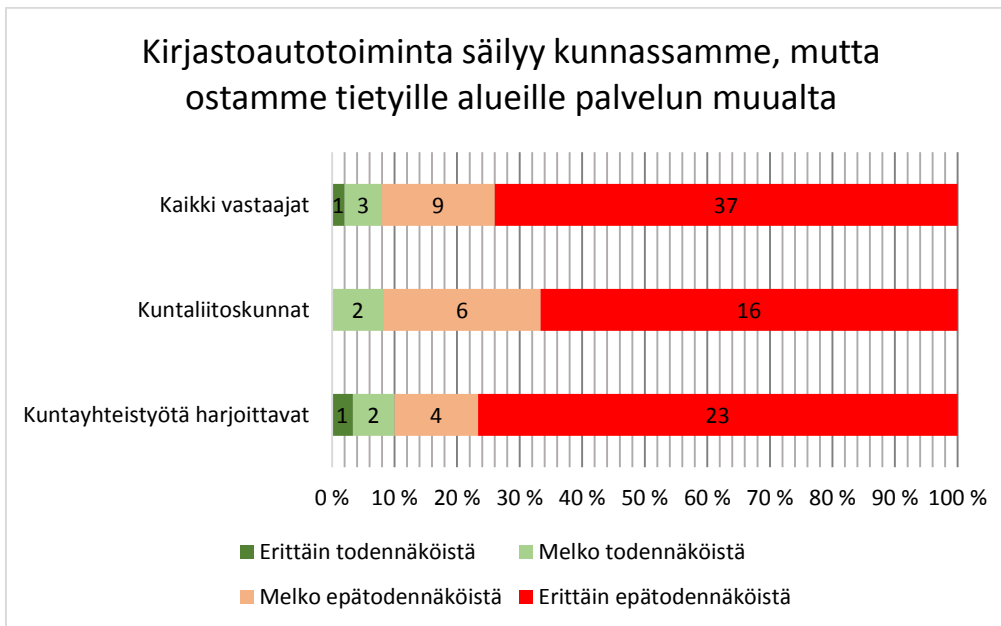
Kuvio 30. Kirjastoautopalvelun myynti toiselle kunnalle, kunnan tyyppin mukaan

Kuvio 30 esittää vastausten jakauman kuntaliitoskuntien ja kuntayhteistyökuntien näkökulmasta. Kuten vastauksista on huomattavissa, kuntaliitoskuntien ja kuntayhteistyökuntien vastauksissa on selvä ero. Kuntaliitoskunnat eivät usko kirjastoautopalvelun myyntiin, sillä peräti 87 % piti asiaa melko tai erittäin epätodennäköisenä. Kuntayhteistyötä harjoittavat kirjastot suhtautuvat myyntiin selvästi myönteisemmin, sillä 40 % piti tätä melko tai erittäin todennäköisenä.



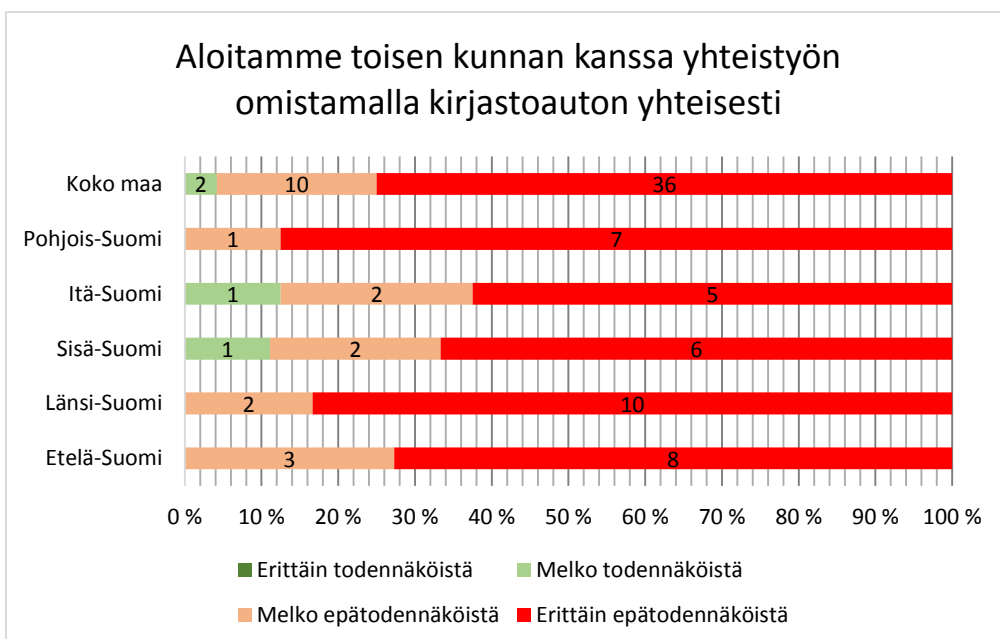
Kuvio 31. Kirjastoautopalvelun ostoa osaan kunnasta tulevaisuudessa, alueittain

Kuvio 31 esittää vastausten jakauman koko maan osalta ja alueittain kirjastoautopalvelun ostosta osaan kunnasta. Koko maan osalta 92 % piti palvelun ostoa osaan kunnasta melko tai erittäin epätodennäköisenä. Alueelliset erot olivat kuitenkin melko merkittäviä. Sisä- ja Länsi-Suomessa ei ilmeisesti edes harkita tätä vaihtoehtoa, sillä siellä kaikki vastaajat pitivät ehdotusta erittäin tai melko epätodennäköisenä. Itä-Suomessa taas 25 % kirjastoista piti tätä melko todennäköisenä. Huomattavaa on, että Länsi-Suomessa ostetaan eniten kirjastoautopalveluita, ja Itä-Suomessa vähiten. Tosin Itä-Suomessa oli jo 1980-luvulla tällaista toimintaa, kuten kirjastoautojen historiasta kertovassa alaluvussa 3.3.1 mainittiin.



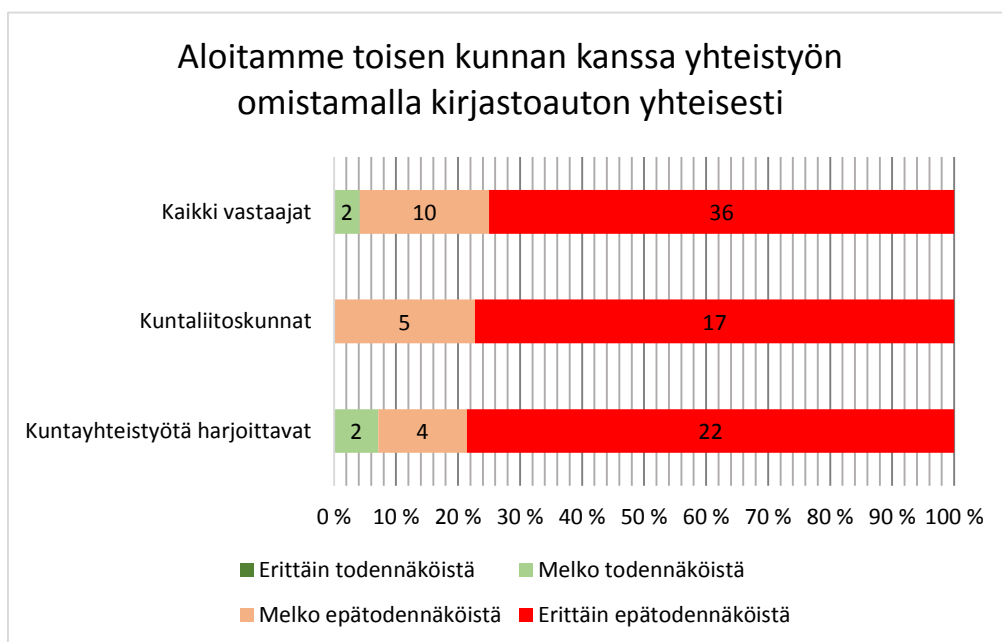
Kuvio 32. Kirjastoautopalvelun ostoa osaan kunnasta tulevaisuudessa, kunnan tyyppin mukaan

Kuvio 32 esittää vastausten jakauman kirjastoautopalvelun ostosta osaan kunnasta kuntaliitoskuntien ja kuntayhteistyökuntien näkökulmasta. Tässä ei ollut nähtävissä merkittäviä eroja. Kuntayhteistyötä harjoittavat kunnat olivat hieman enemmän kiinnostuneita tietyille alueille ostettavista kirjastoautopalveluista, sillä 10 % piti ideaa melko tai erittäin todennäköisenä. Kuntaliitoskunnista vain noin 8 % piti ideaa melko todennäköisenä.



Kuvio 33. Kirjastoauton yhteisomistus tulevaisuudessa, alueittain

Kirjastoauton yhteisomistusta ei kyselyn perusteella pidetä todennäköisenä uutena yhteis-toimintamuotona. Kuvio 33 esittää, että lähes 96 % vastaajista piti tätä erittäin tai melko epätodennäköisenä. Länsi-, Etelä- ja Pohjois-Suomessa yksikään vastannut kirjasto ei nähnyt asiaa todennäköiseksi. Itä- ja Sisä-Suomessa ideaa piti melko todennäköisenä noin 11–13 % kirjastoista. Kuten luvussa 7.3.1 osoitettiin, Sisä- ja Itä-Suomessa oli eniten yhteisomistusautoja. Tämän kyselyn perusteella ne olivat myös ainoita alueita, joissa uusia yhteisomistusautoja ylipäätään harkitaan. Länsi- ja Etelä-Suomessa ei ole ollenkaan kuntien yhteisiä autoja (Taulukko 4), eikä niitä aiota hankkia tulevaisuudessakaan.



Kuvio 34. Kirjastoauton yhteisomistus tulevaisuudessa, kunnan tyyppin mukaan

Tarkasteltaessa asiaa kuntaliitoskuntien ja kuntayhteistyötä harjoittavien kuntien näkökulmasta (Kuvio 34) voidaan nähdä, että kuntaliitoskunnat eivät harkitse ollenkaan yhteistyötä yhteisesti omistetun kirjastoauton muodossa. Tämä on usein tarpeetonkin, sillä kuntaliitoksessa liitetyiltä kunnilta saadaan usein kirjastoautoja käyttöön koko kuntaliitoskunnalle. Liitettyjen kuntien kanssa on voitu tehdä jo aiemmin yhteistyötä, jolloin aiemmat yhteisomistusautot siirtyvät vain uuden kuntaliitoskunnan autoiksi. Näin ollen uusien yhteisomistusautojen hankinta ei välttämättä tunnu enää mielekkäältä. Sen sijaan pieni osa kuntayhteistyötä harjoittavista kunnista näkee yhteisomistuksen mahdollisena, sillä noin 7 % niistä piti ideaa melko todennäköisenä.

7.6 Kirjastoautokyselyn avointen kysymysten vastaukset

Avoimet kysymykset eivät olleet pakollisia, joten niihin tuli vastauksia vaihtelevasti. Avointen kysymysten vastauksia ei ole eritelty alueittain, sillä tällöin kuntien anonymiteetin säilyttäminen olisi voinut olla hankalaa.

7.6.1 Kirjastoauton työntekijät, autojen määrä sekä kirjastoautoyhteistyö

Kirjastoautossa työskentelee vastausten perusteella keskimäärin 1-3 työntekijää. Kuitenkin joidenkin kuntien kirjastoautoissa oli jopa kymmenen työntekijää. Joillakin kunnilla oli vain yksi kirjastoautotyöntekijä, joka oli yleisimmin kirjastoautonkuljettaja-virkailija. Henkilöstön määrä riippuu yleisesti paikkakunnan koosta ja resursseista. Joissakin kunnissa oli myös oma kirjastoauto-osaston johtajansa. Vesa Sarajärvi (2002) on tutkinut kirjastoautohenkilöstön toimenkuvaa ja työn erityispiirteitä opinnäytetyössään, ja tuli siihen tulokseen, että kolmasosassa kirjastoautoissa on vain yksi työntekijä ja yli puolet heistä kiertää reiteillä yksin. Vain suurten kaupunkien kirjastoissa on mahdollisuus omaan kirjastoauto-osastoon ja useisiin työntekijöihin. Henkilökunta osallistuu myös reittien ja aikataulujen suunnitteluun. (Sarajärvi 2002, 48, 51, 53.)

Suurimmassa osassa kyselyyn vastanneista kunnista oli vain yksi kirjastoauto. Muutamissa kunnissa oli kaksi ja joissakin jopa 3-5 kirjastoautoa. Nykyiset autot on otettu useimmissa tapauksissa käyttöön 2000-luvulla, ja suurin osa on vuosilta 2006–2013. Jonkin verran oli myös 1990-luvulla valmistettuja autoja, ja jopa 1980-luvultakin löytyi muutama.

Useimmiten kuntien kirjastoautoyhteistyö on alkanut 2000-luvun puolella, vuosina 2005–2013. Myös 1990-luvulla on ollut jonkin verran yhteistyötä. Varhaisin yhteistyö on 1970-luvun lopulta.

Kirjastoauton talli sijaitsee yleisimmin kirjastoauton omistavan kunnan alueella, mutta talleja on myös kirjastoautopalvelun ostajan alueella. Useimmiten kirjastoauton aineiston hankkii kirjastoauton omistava kunta, tai kunta, joka omistaa kirjastoautosta isomman osuuden, mikäli auto on yhteisomistuksessa. Kirjastoautoon voidaan myös siirtolainata aineistoa pääkirjastosta.

7.6.2 Näkemyksiä kirjastoautotoiminnan kehittämisestä

Kysymys miten kirjastoautotoimintaa voitaisiin vielä kehittää, tuotti paljon hyviä ehdotuksia. Kirjastoautoyhteistyö kuntien kanssa nähtiin tärkeäksi. Vastauksista ilmeni erityisesti, että pienten kuntien kannattaisi hankkia yhteisesti kirjastoauto jonkun toisen kunnan kanssa. Toisaalta yhteisomistukseen ei kuitenkaan yleisesti uskota. Yksi vastaaja totesi, että: *”Kirjastoautojen palveluvalikoimaa tulee monipuolistaa ja pienehköjen kuntien kannattaa ehdottomasti hankkia yhteisiä autoja.”* Toinenkin vastaaja oli samoilla linjoilla: *”Kuntien välistä yhteistyötä pitäisi kehittää ja yhteisiä autoja hankkia.”* Yksi vastaaja mainitsi myös kirjastoautopalvelun edullisuuden: *”Jos nykyinen kustannusrakenne saadaan säilymään, palvelu on kiinteään yksikköön verrattuna paljon halvempi.”* Yksi vastaaja oli myös kuntayhteistyön kannalla, mutta otti puheeksi myös erimielisyydet kuntien kanssa: *”Autojen tulisi ajaa kahdessa vuorossa vähintään viitenä päivänä viikossa. Pienellä kunnalla ei ole varaa hankkia yksin uutta autoa, eikä välttämättä tarvetta tai mahdollisuutta pitää sitä ns. koko ajan liikenteessä. Tällöin yhteistyö kuntarajojen yli tekee toiminnan taloudelliseksi, tehostaa auton käyttöä ja palvelee paremmin asiakkaita. Ongelmana lienee kuntien kyvyttömyys yhteistyöhön toistensa kanssa.”* Tässä on kuitenkin huomionarvoista se, että yhteistyötä ei kuitenkaan tämän kyselyn perusteella nähty ristiriitaiseksi, kuten alaluvussa 7.3.4.3 todettiin.

Useissa vastauksissa mainittiin myös monipalveluautot, joita pidettiin useimmiten hyvänä asiana. Yleisesti ajateltiin, että kolmannen sektorin palveluita ja kuntien erilaisia palveluita, kuten yhteispalvelu- ja sote-palveluita, voitaisiin järjestää kirjastoautossa. Myös muiden palveluiden, kuten esimerkiksi apteekki- ja ongelmajätteenkeräyspalveluiden tarjonnassa, kirjastoauto voisi olla hyödyksi. Monipalveluauton hyödyllisyys tuli hyvin ilmi yhdestä vastauksesta: *”Tuomalla kirjastoautoon lisää palveluita, esim. Kela, pankki, posti, kulttuuritapahtumat, terveyspalvelut, ja kuntien tiedotuspiste.”* Monipalveluautot nähtiin myös toimiviksi syrjäseudulla, kuten toinen vastaaja totesi: *”Autossa voisi olla paljon enemmän erilaisia palveluita ainakin syrjäseuduilla. Voisi toimia vaikka pienyrityksien kanssa yhteistyössä.”* Myös toinen vastaaja mainitsi monipalveluauton hyödyllisyyden syrjäseuduilla: *”Kirjastoauton verkkoyhteys pätkii ja maaseutu harmaantuu. Kirjastoauton palveluiden kehittäminen on maaseudun elävänä pitämistä ja haja-asutusalueiden asukkaiden palvelemista.”*

Kaikki eivät kuitenkaan pitäneet monipalveluautoa toimivana tulevaisuuden ratkaisuna. Joidenkin mielestä kirjastoautotoiminnan tulisi pysyä perinteisellä linjallaan, eikä työntekijöiltä tulisi vaatia erityisosaamista, kuten yksi vastaaja huomautti: *”Kirjastoautossa tulee olla kirjastoalan ammattikoulutuksen saanut henkilökunta, eikä heiltä voi edellyttää mitään osaamista tahansa. Me haluamme olla kulttuurin tarjoaja, vahvistaa elämänhallintaa ja verkkojen kautta liittyy asiakaskunnan osaksi suurempaa yhteisöä.”* Kirjastoauton perinteistä toimintalinjaa puolusteltiin myös tässä vastauksessa: *”Kirjaa parempaa käytölliittymää ei ole vielä keksitty”*. Yleisesti oltiin myös sitä mieltä, ettei kirjastoautossa voi olla kovin paljon erilaisia palveluita, kuten yksi vastaaja mainitsi: *”Palveluiden laajentamisessa tulisi säilyttää maltti”*. Useimmiten oltiin sitä mieltä, ettei kirjastoautossa tulisi kuitenkaan järjestää liikaa perinteisen kirjastoautotoiminnan ulkopuolista toimintaa. Yhdellä vastaajalla oli myös konkreettista kokemusta monipalveluauton toimimattomuudesta, jolloin palvelu tuli lopettaa alueen ihmisten muuttaessa muualle.

Vanhustyö ja kotipalvelu nähtiin myös tärkeiksi kirjastoautotoiminnan kehittämisen muodoiksi. Tällaiset palvelut voisivatkin olla tarpeen tulevaisuudessa haja-asutusalueilla, kuten yksi vastaaja toteaa: *”Luulisin, että kotipalvelun aloittaminen lienee luontevin lisäys auton toimintaan haja-asutusalueilla.”* Toinen vastaajakin oli samoilla linjoilla: *”Tavoitteenamme on kehittää kirjastoautopalvelua myös kotipalvelukonseptiksi.”* Myös muut ryhmät, kuten lapset ja nuoret nähtiin tärkeänä, kuten yksi vastaaja ilmaisee: *”Lapsille ja nuorille olisi oma monitoimiauto mukava kaikkine ohjelmineen ja tapahtumineen.”* Lasten kirjastoauto tai monipalveluauto nähtiin kannattavaksi hankkia yhteistyössä jonkun toisen kunnan kanssa. Vastauksista tuli myös ilmi, että kirjastoauto voisi tehdä yhteistyötä kulttuuritoimen kanssa ja autosta käsin voisi pitää myös erilaisia tapahtumia, kuten kirjailijavierailuita, lukupiirejä, kirjavinkkausta ja erilaisia workshopeja. Kirjastoauto voisi käydä myös erilaisilla messuilla. Kirjastoauto voi tehdä myös yhteistyötä kansalaisopiston kanssa, jolloin autossa voidaan järjestää eri kursseja.

Vastauksista tuli myös ilmi, että kirjastoautoihin on hankala rekrytoida henkilökuntaa, mihin olisi hyvä puuttua tulevaisuudessa. Alan huono palkkaus on mahdollinen syy tähän. Pätevää henkilökuntaa on joka tapauksessa vaikeaa löytää, kuten yksi vastaaja kertoo: *”Pätevien kirjastoautonkuljettajien pula on suuri; rekrytoinnit eivät tunnu tuottavan tulosta.”* Myös toinen vastaaja on samoilla linjoilla: *”Ammattitaitoisen henkilökunnan löytäminen on ongelma kaikkialla.”* Kuljettajilla tulisi olla kuljetusalan perustutkinto, sekä

myös kirjastollista osaamista. Kuljettajien kouluttaminenkin on nykyään kallista. Kyse-
lyn tuloksista ilmeni myös, että kirjastoautoissa olisi hyvä olla lastenkirjastotyötä osaavaa
henkilökuntaa, ja asiantuntijoita, kuten yksi vastaaja totesi: *”Jotta tämä ei jää yksin-
omaan kirjastoautojen varsinaisen henkilökunnan harteille.”*

Myös kirjastoauton nykymuotoista toimintatapaa pohdittiin: *”Nykymuotoinen kirjasto-
auto kuitenkin rajoittaa uudistuksia paljon. Kirjastoautokunnissa on hyvin erityyppiset
tilanteet johtuen niin väestömäärästä, väestönrakenteesta ja kunnan maantieteellisestä
laajuudesta, joten mitään yhtä suuntaa ei toiminnan kehittämiseksi ole. Kaikkien kuntien
pitää itse ratkaista kehityksen suunta.”* Toisin sanoen kirjastoautotoiminta ei tule kaikki-
alla muuttumaan samalla tavalla tulevaisuudessa, vaan jokaisella kunnalla on omat eri-
tyistarpeensa. Samoilla linjoilla oli myös toinen vastaaja: *”Toimintaympäristön muutos
vaikuttaa palveluun, toisaalta palvelu voi vaikuttaa toimintaympäristöön.”* Tulevaisuus
oli myös jäänyt hieman avoimeksi yhdessä vastauksessa: *”Ei vielä tiedä, mikä tilanne on
5 vuoden kuluttua. Kuntien talous jatkossa ja uudet kuntaliitokset ovat vielä tietämättä!”*
Myös kirjastoauton paranneltavuuteen otettiin kantaa: *”Jos nyt olisimme hankkimassa
uutta kirjastoautoa, avainsanoja olisi esim. muunneltavuus, ergonomia, turvallisuus. Si-
nänsä kirjastoautokonsepti on edelleen toimiva ja haluaisin sen sellaisena pysyvänkin.”*
Kirjastoautojen hyödynnettävyyttä korostettiin myös: *”Ollaan perustamassa yhteispal-
velupisteitä lakkautettuja palveluja korvaamaan ja unohdetaan, että kirjastoautot kulke-
vat vielä ja niillä on valmis palveluverkosto, jota voisi hyödyntää.”*

8 YHTEENVETO

Tämän pro gradu – tutkielman tavoitteena oli selvittää onko kuntayhteistyön avulla mahdollista järjestää kirjastoautotoimintaa muuttuvissa yhteiskunnallisissa oloissa. Kirjastoautojen määrä on vähentynyt voimakkaasti vuodesta 1992 alkaen, joskin viime vuosina väheneminen on hidastunut. Suurimmat syyt paikallisiin kirjastoautojen vähentymisiin ovat olleet kuntayhteistyö ja ajettavien alueiden pudonneet asiakasmäärät. Kirjastoautot ovat saattaneet paikoin jopa lisääntyäkin ja suurimmat syyt tähän ovat olleet kuntayhteistyö ja kuntaliitokset, joiden myötä on tullut lisää ajoalueita ja kirjastoautoja käyttöön. Tutkielmassa oltiin myös kiinnostuneita siitä, miten kuntayhteistyö konkreettisesti toteutetaan, ja onko yhteistyössä merkittäviä alueellisia eroja. Toinen tutkimuksen tavoite oli selvittää, miten kuntaliitokset ovat vaikuttaneet kirjastoautotoimintaan. Kolmas tavoite oli selvittää, miten kirjastoautotoimintaa voitaisiin järjestää ja kehittää tulevaisuudessa. Tutkielmassa oli mukana yhteensä 26 kuntaliitoskuntaa ja 34 ei-kuntaliitoksessa ollutta kuntaa, jotka tiettävästi harjoittivat yhteistyössä kirjastoautotoimintaa.

Tutkielmani tulokset ovat yhteneväisiä eri tutkimusten kanssa. Tässä yhteenveto-osiossa tuloksia vertaillaan jo aiemmin mainittujen Hautamäen ja Nummen pro gradu -tutkielmien, sekä Pirhosen kokoaman Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämän selvityksen tulosten kanssa.

Pirhosen mukaan yhteensä 129 kuntaa tai seutukirjastoa harjoitti vuonna 2012 kirjastoautotoimintaa. Yleensä kirjastoautotoimintaa on harjoitettu kunnan sisäisesti. Kun kuntien talous on tiukentunut, on kirjastoautopalveluihin tullut enemmän kuntien välistä yhteistyötä. (Pirhonen 2013a.) Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämä selvitys koskee kaikkia kirjastoautokuntia, joten sen tulokset eivät ole täysin vertailukelpoisia tutkielmani havaintojen kanssa, mutta ne voivat antaa kuitenkin suuntaviivoja myös käsillä olevaan tutkimukseen.

8.1 Kuntayhteistyön toteuttaminen käytännössä

Tutkielmani ensimmäinen tutkimuskysymys koski sitä, miten kuntayhteistyö toteutetaan käytännössä. Tuloksista selvisi, että suhteellisesti eniten yhteistyötä harjoitettiin Pohjois-

Suomessa. Tämä on yhteneväinen tulos Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämän kyselyn tulosten kanssa, sillä senkin mukaan keskimääräistä yleisempää kirjastoautopalveluiden järjestäminen yhteistyössä muiden kuntien kanssa on ollut Lapissa ja Pohjois-Pohjanmaalla (Pirhonen 2013a). Etelä- ja Sisä-Suomessakin yhteistyönä toteutettu kirjastoautotoiminta oli tutkimustulosten mukaan varsin yleistä. Vähiten yhteistyössä kirjastoautotoimintaa harjoitettiin Länsi- ja Itä-Suomessa. Tulosten perusteella voidaan päätellä, että kirjastoautoyhteistyötä harjoitetaan eniten alueilla, joilla kuntaliitosten määrä on vähäisin.

Kirjastoautoyhteistyö voidaan toteuttaa ostamalla ja myymällä kirjastoautopalveluja, omistamalla kirjastoauto yhteisesti jonkun toisen kunnan kanssa tai kuulumalla seutukirjastoon. Kirjastoauto voi kuulua myös kirjastokimppaan. Koko maassa merkittävimmät yhteistyömuodot olivat kirjastoautopalveluiden myynti ja osto, jotka olivat myös ainoita, joita harjoitettiin kaikilla alueilla. Suosituin yhteistyömuoto oli kirjastoautopalvelun myynti, jota harjoitti lähes puolet vastanneista kirjastoista. Kirjastoautopalvelun osto oli seuraavaksi suosituin yhteistoimintamuoto, ja sitä harjoitti kolmannes vastanneista kirjastoista. Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten vuonna 2013 keväällä teettämän kyselyn mukaan 26 % yhteistyötä harjoittavista kirjastoista harjoitti yhteistoimintana kirjastoautopalvelun myyntiä (Pirhonen 2013a). Tässä selvityksessä ei ole eritelty erikseen ostoa, joten sen voidaan tulkita sisältyvän tuohon 26 %:n osuuteen. Tutkielmani osoitti, että seuraavaksi suosituin yhteistoimintamuoto oli kirjastoautojen yhteisomistus, jota ilmoitti harjoittavansa neljännes kirjastoista. Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämän selvityksenkin mukaan 12 % kirjastoautoyhteistyöstä toteutetaan kuntien yhteisesti omistamalla autoilla (Pirhonen 2013a). Kirjastokimppaa käytti tutkielmani mukaan viidennes kirjastoista. Seutukirjasto oli vähiten käytetty yhteistyömuoto, jota oli valinnut vain 8 % kaikista vastanneista.

Alueellisesti tarkasteltuna yhteistyömuotojen suosiossa oli eroa. Etelä- ja Länsi-Suomessa kirjastoautopalvelun myynti oli suosituin yhteistyömuoto. Etelä-Suomessa sitä harjoitti lähes 72 % vastanneista. Vastaavasti Länsi-Suomessa se oli käytössä noin 63 % vastanneista kirjastoista. Kirjastoautopalvelujen myynti oli lisäksi suosituin yhteistyömuoto Pohjois-Suomessa yhteisomistuksen kanssa (molemmat 40 % vastanneista kirjastoista). Ostaminen oli taas suosittua varsinkin Länsi-Suomessa, jossa sitä harjoitti lähes 38 % vastanneista kirjastoista. Yhteisomistus oli suosittu yhteistyömuoto Pohjois-Suomen lisäksi myös Sisä-Suomessa (noin 43 %) ja Itä-Suomessa (40 %). Sen sijaan se ei

ollut käytössä ollenkaan Etelä- ja Länsi-Suomessa. Kirjastokimppa oli myös melko merkittävässä roolissa lähes jokaisella alueella lukuun ottamatta Etelä-Suomea, jossa se ei ollut käytössä lainkaan. Eniten sitä käyttäviä kirjastoja oli Pohjois-Suomessa, jossa se oli käytössä 30 % kirjastoista. Seutukirjastoja oli vain Etelä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa.

Kirjastoautojen yhteistoiminnasta aiheutuvat kustannukset voidaan jakaa eri tavoilla. Tuntiperusteinen jakotapa oli valtakunnallisesti eniten käytetty (noin 38 %), sekä alueellisestikin, lukuun ottamatta Sisä-Suomea. Kunnan asukasmäärään perustuva laskentatapa oli suosittua Itä-Suomessa (60 %) ja Pohjois-Suomessa (30 %), mutta muualla sitä ei juurikaan käytetty. Henkilöstö- aineisto- ja ajoneuvokuluihin perustuva jakotapa oli puolestaan suosittua Etelä-Suomessa (57 %) ja Itä-Suomessa (40 %), kun taas Sisä-Suomessa ei käytetty ollenkaan kyseistä jakotapaa. Sisä-Suomi eroaakin muusta maasta siinä, että kirjastojen lainojen hinta (noin 29 % vastanneista) sekä kiinteä summa (noin 29 % vastanneista) olivat suosituimpia kustannusten jakotapoja, kun lähes jokaisella muulla alueella nämä olivat marginaalisia.

8.2 Kuntayhteistyön aloittamiseen johtaneet syyt

Toinen tutkimuskysymys koski kuntayhteistyön aloittamiseen johtaneita syitä. Koko maan osalta merkittävimpiä yhteistoiminnan aloittamisen syitä olivat asiakkaiden parempi tavoitettavuus sekä kustannussäästöt, joita molempia oli maininnut lähes 40 % vastaajista. Yhtenäinen ATK-järjestelmä osoittautui tämän jälkeen seuraavaksi tärkeimmäksi kirjastoautoyhteistoiminnan aloittamisen syyksi. Muut syyt (avoin kysymys) nähtiin myös tärkeiksi, kuten esimerkiksi se, että kun molemmissa lähikunnissa autot vanhentuivat, uutta yhteistä autoa tarvittiin.

Valtakunnallisesti kahdesta merkittävimmistä yhteistyön aloittamisen syistä, eli asiakkaiden parempi tavoitettavuus sekä kustannussäästöt, ainakin toinen oli merkittävin syy myös jokaisella alueella. Asiakkaiden parempi tavoitettavuus oli erityisen merkittävä yhteistyön aloittamisen syy Itä-Suomessa, jossa peräti 75 % vastaajista oli maininnut sen. Myös Pohjois- ja Etelä-Suomessa sen oli maininnut yli 40 % vastaajista. Kustannussäästöt oli puolestaan valinnut 50 % vastaajista Sisä-Suomessa sekä Etelä- ja Pohjois-Suomessa yli 40 %. Länsi-Suomessa se oli eniten valittu syy lähes 29 %:lla vastaajista.

Muina alueellisesti merkittävänä syinä mainittiin Itä- ja Pohjois-Suomessa yhtenäinen ATK-järjestelmä, sekä Etelä-Suomessa korvaava ajoneuvo vanhentuneen tilalle ja muut syyt. Sivukirjastojen korvaamista, väestömäärän muutoksia, lisääaineiston saantia, kirjastoautotoiminnan aloittamista sekä korvaavaa henkilökuntaa eläköityneiden tilalle ei pidetty valtakunnallisesti merkittävänä syinä. Jokseenkin merkittäviä ne olivat lähinnä Itä- ja Pohjois-Suomessa, joissa niiden osuus oli noin 20 %.

8.3 Kirjastoautoyhteistyön vaikutukset

Tämän pro gradu -tutkielman kolmas tutkimuskysymys koski kirjastoautoyhteistyön vaikutuksia. Yleisesti ottaen kirjastoautoyhteistyön avulla on säästetty kustannuksissa. Kun kirjastoautotoiminta yhdistetään jonkin toisen kunnan kanssa, kustannuksissa säästetään, kun kaikkia kiinteitä kustannuksia ei tarvitse hoitaa itse. Koko maassa enemmän kuin kolme neljästä vastaajasta katsoi, että kirjastoautotoiminnan yhdistäminen on tuonut säästöjä. Itä- ja Sisä-Suomessa peräti kaikki vastaajat näkivät säästöjä tulleen. Länsi- ja Pohjois-Suomessa kustannussäästöjä oli saatu muuta maata vähemmän. Tässä on huomionarvoista se, että Itä-Suomessa vain pieni osa vastaajista mainitsi kustannussäästöt kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syyksi. Pohjois-Suomessa kustannussäästöt mainittiin yhdeksi merkittävimmistä kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syistä, joten käytännössä tavoitteessa ei välttämättä ole onnistuttu parhaalla mahdollisella tavalla.

Vaikka kirjastoautoilla tavoitetaan hyvin syrjäkylien ihmisiä, kuntayhteistyö ei ole merkittävästi vaikuttanut sivukirjastojen korvaamiseen kirjastoautoilla. Koko maassa hieman alle puolet vastaajista oli sitä mieltä, että sivukirjastoja on korvattu. Erityisesti Itä-Suomessa ja osaltaan Pohjois-Suomessa korvaaminen on ollut vähäistä. Tämä saattaa johtua siitä, että alueiden kunnat ovat useimmiten harvaanasuttuja, joten niissä ei välttämättä ole alun perinkään ollut sivukirjastoja erityisen paljon. Esimerkiksi kun Sodankylässä aloitettiin kirjastoautotoimintaa vuonna 1967, kunnassa katsottiin järkeväksi, että sivukylien asukkaita voitiin palvella paremmin ja edullisemmin liikkuvan kirjastoauton avulla kuin lukuisilla sivukirjastoilla, joita tulisi rakentaa laajaan kuntaan useita (Heinänen 2012, 6).

Pinta-alaltaan laajalle alueelle on hankalaa rakentaa sivukirjastoja, eikä tämä yleensä ole kannattavaakaan. Eniten sivukirjastoja oli korvattu Länsi- ja Sisä-Suomessa. Tämä tulos oli yllättävä Länsi-Suomen osalta, sillä siellä ei sivukirjastojen korvaamista pidetty ko-

vinkaan merkittävänä kirjastoautoyhteistyön aloittamisen syynä. Sisä-Suomessa sivukirjastojen korvaaminen on ollut runsasta, sillä kaksi kolmesta vastaajasta oli täysin samaa mieltä tästä asiasta. Sivukirjastojen korvaaminen voi johtua siitä, että näillä alueilla väestö on muuttanut maaseudun kylistä asutuskeskuksiin, ja sivukirjastoista on tällöin luovuttu. Sisä-Suomen alueella on joitain väestömäärältään kasvavia seutukuntia, kuten Tampereen ja Jyväskylän seutukunnat, mutta samalla myös runsaasti muuttotappioseutukuntia. Ville-Pekka Nummi (2013) tutki pro gradu -tutkielmassaan erilaisten kuntatyyppien kirjastoautotoiminnan painotuksia ja tuli taas siihen tulokseen, että etenkin kaupunkimaisissa kunnissa oli lakkautettu sivukirjastoja. Kirjastoautotoiminnalla on tärkeä rooli, jos kunnassa lakkautetaan lähikirjastoja. Kirjastoautoista voi tulla kaupungeissa hyvin tärkeitä, jos lähikirjastoverkkoa heikennetään. (Nummi 2013, 52, 100.)

Kuntayhteistyön nähdään vaikuttaneen kirjastoautoverkostoon erityisesti reittejä pidentämällä (noin 70 % vastanneista oli samaa mieltä) ja pysäkkien määrää lisäämällä (noin 60 % samaa mieltä). Alueelliset erot olivat kuitenkin merkittäviä. Itä-Suomessa kaikki vastaajat olivat reittien pidentymisestä samaa mieltä. Itä-Suomessa kunnat ovat pinta-alaltaan isoja ja harvaanasuttuja, mikä on voinut vaikuttaa reittien pidentymiseen. Pohjois-, Etelä- ja Länsi-Suomessa kirjastoautojen ajoreitit olivat pidentyneet suunnilleen koko maan keskiarvon mukaisesti (noin 70 % vastanneista oli tästä asiasta samaa mieltä). Sisä-Suomessa kuntayhteistyön vaikutus kirjastoautojen reittien pituuksiin sen sijaan nähtiin koko maan keskiarvoa pienemmäksi. Syynä tähän voi olla, että Sisä-Suomessa ei ole kuntayhteistyön myötä tullut niin paljoa uusia alueita ajettavaksi. Suomen kirjasto-seuran ja ELY-keskusten vuoden 2013 keväällä teettämän kyselyn mukaan kirjastoautoissa on viiden viime vuoden aikana reittitiheys pysynyt ennallaan 66 % kirjastoautoissa. Joissakin tapauksissa kirjastoautojen reittitiheyttä on jouduttu vähentämään, kun on siirrytty esimerkiksi kahdesta kuljettajasta yhteen kuljettajaan. Kuntaliitosten vuoksi on voinut kuitenkin tapahtua päinvastaista kehitystä, kun kirjastoautojen ajoalue laajenee. Kirjastoautojen reittitiheys oli siis tuon tutkimuksen mukaan pysynyt viiden viime vuoden aikana lähes samana, mutta joissakin paikoissa vähentynyt ja toisissa taas lisääntynyt. (Pirhonen 2013a.)

Kirjastoautojen pysäkkimäärät olivat lisääntyneet kuntayhteistyön myötä, erityisesti Itä- ja Länsi-Suomessa. Länsi-Suomessa peräti 80 % vastaajista oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä asiasta. Näillä alueilla olivat myös kirjastoautojen reitit pidentyneet, mikä

osaltaan selittää pysäkkimäärän kasvua. Vastaavasti Sisä- ja Etelä-Suomessa pysäkkimäärät eivät ole kyselyn perusteella lisääntyneet. Sisä-Suomessa kirjastoautojen ajoreitit eivät olleet pidentyneet, joten tämä selittyy sillä. Etelä-Suomessa taas reitit olivat pidentyneet, joten pysäkkien määrää on jouduttu karsimaan. Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten keväällä 2013 teettämän kyselyn mukaan reittisuunnittelu on voinut vaikuttaa nykyisellään kirjastoautopysäkkien määrään, jolla pyritään suuntaamaan kirjastoautopalvelua sitä eniten tarvitseville alueille. Esimerkiksi maaseutujen kyläkoulujen lopettaessa ja väestön lähtiessä syrjäseuduilta on ilmeistä, että reittisuunnittelu on tärkeä osa kirjastoautotyön suunnittelussa. Kysely osoitti että joillakin alueilla kirjastoautopysäkkien määrä oli pysynyt samana, joissakin taas lisääntynyt ja toisissa taas vähentynyt. (Pirhonen 2013a.) Kuten jo aiemmin mainittiin, Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämässä selvityksessä ei ole kuitenkaan tarkasteltu erikseen kuntaliitos- ja kuntayhteistyökuntia, vaan kirjastoautokuntia on tutkittu sellaisinaan niin itsenäisinä, kuin yhteistyökuntinakin. Näin ollen selvityksen tuloksia ei voi aivan täysin verrata tutkielmani tulosten kanssa.

Sen sijaan vain yksi neljäsosa vastaajista katsoi kirjastoautojen käyntikertojen pysäkeillä harventuneen, reittien pidentymisestä ja pysäkkimäärän lisääntymisestä huolimatta. Sisä-, Länsi- ja Etelä-Suomessa olivat kirjastoautojen käyntikerrat pysäkeillä harventuneet vielä koko maan keskiarvoa vähemmän. Sen sijaan Itä- ja Pohjois-Suomessa käyntikerrat ovat harventuneet jokseenkin merkittävästi, sillä Itä-Suomessa puolet ja Pohjois-Suomessa noin 40 % vastaajista koki käyntikertojen harventuneen. Tämä voi johtua siitä, että kunnat ovat pinta-alaltaan suuria ja harvaan asuttuja, joten joidenkin kirjastoautopysäkkien käyntikerroista on jouduttu karsimaan.

Kuntayhteistyö on vaikuttanut eri tavalla eri puolilla maata aineiston, asiakkaiden ja lainausten määriin. Kaikista vastaajista enemmistö arvioi niin aineiston (noin kaksi kolmasosaa), asiakkaiden (noin kaksi kolmasosaa) sekä lainausten (hieman yli puolet) lisääntyneen kuntayhteistyön myötä. Kuntayhteistyö on lisännyt lainattavissa olevan aineiston määrää lähes joka puolella Suomea. Näin on käynyt varsinkin Itä-Suomessa, jossa kaikki vastaajat olivat aineiston lisääntymisestä täysin samaa mieltä. Itä-Suomessa omistetaan paljon yhteisesti kirjastoautoja, jolloin esimerkiksi kahden kunnan yhteistyön alkaessa kummankin kunnan aineistot ovat voineet tulla yhteisomistukseen, jolloin aineiston määrä on kasvanut. Sen sijaan Etelä-Suomessa lainattavissa oleva aineisto ei ole niinkään

lisääntynyt, sillä yksikään vastaaja ei ollut täysin samaa mieltä asiasta, ja vain 15 % vastaajista oli jokseenkin samaa mieltä. Tämä saattaa tarkoittaa sitä, että aineiston riittävyys voi olla ongelma Etelä-Suomessa. Etelä-Suomessa on tosin voinut olla jo ennestään tarpeeksi aineistoa, joten kuntayhteistyön myötä se ei ole merkittävästi enää lisääntynyt.

Asiakaskunta oli lisääntynyt etenkin Länsi-Suomessa, jossa kaikki vastaajat olivat tätä mieltä. Itä-, Etelä- ja Pohjois-Suomessa oltiin enimmäkseen koko maan keskiarvon (vajaa 2/3 samaa mieltä) tasolla. Sisä-Suomessa asiakaskunta ei ollut merkittävästi lisääntynyt (noin 33 %). Lainauserät olivat nousseet kuntayhteistyön vuoksi etenkin Itä-Suomessa (75 %). Sen sijaan Länsi-Suomessa lainauserät olivat nousseet koko maan keskiarvoa vähemmän (reilu 50 %). Tämä on huomionarvoista, sillä kaikki Länsi-Suomen vastaajat näkivät asiakaskunnan lisääntyneen, mutta lainauserien lisääntymisestä oli vain 40 % jokseenkin tai täysin samaa mieltä. Kirjastoautoissa on siis voitu käydä, mutta sieltä ei ole niinkään lainattu. Autoissa on voinut olla esimerkiksi joitakin oheistapahtumia tai monipalveluja tms., joka on voinut tuoda lisää asiakkaita. Etelä-Suomessa lainauserät eivät ole myöskään nousseet koko valtakunnan tasoa vastaavasti.

Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämän kyselyn mukaan kirjastoautojen kävijöiden ja lainojen määrät olivat lisääntyneet viiden viime vuoden aikana kunnan tyyppistä riippuen. Varsinkin kasvukeskuksissa ja niitä ympäröivissä kehyskunnissa kävijöiden ja lainojen määrä oli lisääntynyt. Vaikka lainojen määrä oli laskenut maaseutumaisissa kunnissa, kävijöiden määrää oli kasvatettu monipalveluiden avulla. Palvelujen määrä olikin lisääntynyt 17 prosentissa kirjastoautoista. Kirjastoautojen toiminnan mittarina ei tulisikaan käyttää lainojen määrää, sillä asiakkaat voivat käyttää myös kirjastoautojen muita palveluja. Kävijämäärän seuranta voisi antaa realistisemmän kuvan kirjastoauton käytöstä kuin pelkät lainamäärät. (Pirhonen 2013a.)

Kuntayhteistyökunnilla ei ole ollut erityisemmin ristiriitaa toiminnassaan. Joillakin alueille saattaa olla pieniä erimielisyyksiä, kuten tulosten perusteella Pohjois- ja Sisä-Suomessa. Nummen pro gradu -tutkielman mukaan kunnat saattavat olla kuitenkin kykenevämpiä ja haluttomia yhteistyöhön. Kuntayhteistyötä harjoittavat kirjastot voivat myös kohdata esteitä kehittäessään toimintaansa, sillä yhteistyökunnilla voi olla erilaisia näkemyksiä ja tarpeita. Tämä juuri hankaloittaa toiminnan järjestämistä usean kunnan alueella. (Nummi 2013, 58, 74,100.)

8.4 Kuntaliitosten vaikutus kirjastoautopalveluihin

Neljäs tutkimuskysymys koski kuntaliitosten vaikutusta kirjastoautopalveluihin. Kuntaliitososiossa kunnat oli ryhmitelty isommiksi alueiksi vastausten vähyyden vuoksi. Nämä isommat alueet olivat Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomi sekä Etelä- ja Länsi-Suomi.

Kirjastoautoverkostossa oli tapahtunut muutoksia kuntaliitosten vaikutuksesta. Nämä muutokset olivat kuitenkin hyvin samantapaisia joka alueella. Kirjastoautopysäkkien määrä sekä kirjastoautojen ajokilometrit olivat lisääntyneet, ja kirjastoauto toimintaa oli pystytty viemään uusille alueille. Koko maan osalta hieman yli puolet vastaajista näki kirjastoautopysäkkien määrän lisääntyneen. Kolmannes vastaajista oli asiasta täysin samaa mieltä. Etelä- ja Länsi-Suomessa puolet vastaajista arvioi pysäkkien lisääntyneen. Näistä kuitenkin suurin osa oli lisääntymisestä täysin samaa mieltä, joten monella alueella pysäkkien lisääntyminen näyttää olleen voimakasta. Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa 60 % vastanneista näki kirjastoautopysäkkien lisääntyneen, mutta vain 20 % oli täysin samaa mieltä asiasta. Näin ollen voisi olettaa, että monella paikkakunnalla pysäkkien määrä ei ole kuitenkaan lisääntynyt erityisen merkittävästi. Kuten jo aiemmin mainittiin, kuntaliitokset voivat lisätä kirjastoautoreittien pituutta (Pirhonen 2013a). Toisaalta Hautamäen (2012, 32) mukaan kuntaliitokset voisivat vaikuttaa kirjastoautopysäkkien määrän vähenemiseen.

Kaikista vastanneista vajaa 70 % oli ajokilometriensä lisääntymisestä täysin tai jokseenkin samaa mieltä. Eniten ajokilometri määrät ovat lisääntyneet Etelä- ja Länsi-Suomessa, jossa vastaava luku oli hieman yli 70 %, kun taas Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa vastaava luku oli 60 %. Kuntaliitokset eivät ole juurikaan vähentäneet kirjastoautojen kokonaismäärää liitoskuntien alueella, sillä vain noin 10 % kaikista vastaajista oli vähenemisestä jokseenkin tai täysin samaa mieltä. Vähenemisessä ei ollut myöskään merkittäviä alueellisia eroja, vaan Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomen sekä Etelä- ja Länsi-Suomen vastaukset olivat hyvin paljon koko maan keskiarvon tienoilla.

Kuten tutkielmani tuloksista ilmeni aiemmin, kirjastoautojen määrä oli jopa saattanut lisääntyä, kun kuntaliitoksen jälkeen oli tullut lisää ajoalueita, ja liitetyiltä alueilta oli saatu kirjastoautoja käyttöön. Henna-Riikka Hautamäen pro gradu -tutkielmassa saatiin samansuuntaisia tuloksia. Kirjastoautojen lukumäärä ei ollut vähentynyt kuntaliitoksen vuoksi.

Toisaalta, kun Hautamäen tutkielmassa selvitettiin kuntaliitosten vaikutuksia kirjastopalveluiden saatavuuteen, tuli ilmi, että mitä pidempi aika kuntaliitoksesta oli kulunut ja mitä suurempi määrä kirjastoja kunnalla oli, toimipisteiden lakkautukset olivat yleisempiä. Hautamäen tutkielmassa kartoitettiin kirjastojen palveluiden saatavuutta vuoden 2003 ja 2005 kuntaliitosten mukaan. Koska vuoden 2003 kuntaliitoksista oli kulunut enemmän aikaa, sillä oli ollut enemmän vaikutusta kirjastopalveluiden saatavuuteen. (Hautamäki 2012, 32, 46.) Nummen tutkimustulosten mukaan kirjastoautolaiset kokivat kuntaliitosten aiheuttavan epävarmuutta, ja pelkoa siitä, että ne voivat heikentää kirjastoautotoimintaa ja aiheuttaa säästöpainetta. Pienissä kunnissa oltiin myös huolissaan liitosten kautta tulevista heikennyksistä kirjastoautopalveluissa. Isojen kuntien huolena oli taas se, että palvelualue laajenisi liian suureksi ja uusia ihmisiä tulisi totuttaa kirjastoauton käyttäjiksi. (Nummi 2013, 58, 100.)

Ajokilometrien lisääntyminen selittyy osaltaan kirjastoautotoiminnan viemisestä uusille alueille. Kaikista vastanneista 60 % oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä siitä, että kuntaliitosten ansiosta kirjastoautotoimintaa on saatu vietyä uusille alueille. Etelä- ja Länsi-Suomessa vastaava luku oli hieman alle 60 %, kun taas Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa se oli hieman yli 60 %. Kaikkien vastaajien osalta sekä alueittain täysin samaa mieltä olevien osuus oli varsin suuri, noin 45 %. Esimerkiksi Outokumpu sai lakkautetun kirjastoautopalvelunsa takaisin, liityttyään Joensuun seutukirjastoon. Suurkuntien alueella välimatkat voivat olla todella pitkiä, joten reittisuunnitteluun tarvitsee panostaa entistä enemmän ja kirjastojen kesken tarvitaan tiimityötä. (Pirhonen 2013b, 17.)

Kuntaliitosten ansiosta asiakkaat tavoitetaan vastausten perusteella paremmin, minkä lisäksi asiakaskunta on laajentunut. Asiakkaiden tavoitettavuudessa oli pieniä alueellisia eroja, kun taas asiakaskunnan laajentumisen suhteen oltiin kaikkialla jokseenkin samoilla linjoilla. Koko maassa noin 70 % vastaajista oli samaa mieltä asiakkaiden paremmasta tavoitettavuudesta. Etelä- ja Länsi-Suomessa asiakkaat tavoitettiin hieman paremmin, kuin Itä-, Sisä- ja Pohjois-Suomessa. Etelä- ja Länsi-Suomessa jokseenkin tai täysin samaa mieltä oli noin 80 % vastaajista, kun taas Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa vastaava luku oli hieman yli 60 %. Toisaalta Etelä- ja Länsi-Suomessa on myös alueita, joissa tavoitettavuus ei ole parantunut, sillä noin 10 % oli asiasta täysin eri mieltä.

Kirjastoautojen asiakaskunnan laajentumisessa ei ollut merkittäviä alueellisia eroja. Koko maan osalta noin 65 % vastaajista näki asiakaskunnan laajentuneen. Etelä- ja Länsi-Suomessa on kuitenkin melko paljon alueita, joilla laajentumista ei ole tapahtunut, sillä lähes 30 % oli asiasta täysin eri mieltä. Koko maan osalta täysin eri mieltä olleiden osuus oli 20 %. Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa se oli taas alle 10 %.

Kuntaliitoskuntien kirjastoautotoiminnan resursseissa oli merkittäviä alueellisia eroja. Aineisto nähtiin kaikkialla riittäväksi, mutta henkilökunnan riittävyydestä oltiin eri alueilla eri mieltä. Kirjastoautohenkilökuntaa katsoi valtakunnan tasolla olevan tarpeeksi vain noin 30 % vastaajista. Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa henkilökuntaa vaikuttaisi olevan riittävästi, sillä 60 % vastaajista oli jokseenkin samaa mieltä asiasta. Etelä- ja Länsi-Suomessa on sen sijaan selvästi henkilökuntapulaa, sillä alle 10 % vastaajista oli henkilökunnan riittävyydestä täysin tai jokseenkin samaa mieltä. Voi olla, että Etelä- ja Länsi-Suomessa on karsittu henkilökuntaa kuntaliitosten yhteydessä.

Hautamäen mukaan kuntaliitokset olivat lisänneet henkilötyövuosien määrää, eli henkilöstön määrää kirjastoissa. Tämä tieto ei ole kuitenkaan täysin vertailukelpoista, sillä kyse oli kiinteistä kirjastoista. (Hautamäki 2012, 47.) Henkilökunnasta on muutenkin pulaa kirjastoautoalalla. Kuten Nummen tutkimus osoitti, henkilökunnasta on pulaa niin kaupunkien kuin maalaiskuntien kirjastoautoissa. (Nummi 2013, 53.)

Kirjastoautoilla oli kuitenkin tarpeeksi aineistoa kuntaliitoksen jälkeen. Niin valtakunnallisesti kuin alueittain tarkasteltuna noin 80 % vastaajista oli täysin tai jokseenkin samaa mieltä aineiston riittävyydestä. Hieman enemmän aineistoa oli tarjolla Sisä-, Itä- ja Pohjois-Suomessa. Hautamäen pro gradu -tutkielman mukaan kuntaliitosalueilla tehdyt kirjastojen lakkautukset ovat vähentäneet aineiston kokonaismäärää. Lisäksi aineiston hankinta on vähentynyt. (Hautamäki 2012, 46.)

8.5 Kirjastoautotoiminnan tulevaisuus

Tämän pro gradu -tutkielman viides tutkimuskysymys koski kirjastoautotoiminnan tulevaisuutta. Vastauksia tarkasteltiin niin valtakunnallisesti kuin alueittain sekä kunnan tyyppin (yhteistyötä harjoittanut kunta, kuntaliitoksessa mukana ollut kunta) mukaan. Yhtenä tarkastelun kohteena oli monipalveluauto. Kovin montaa uutta monipalveluautoa ei tulane hankkimaan kirjastoihin, sillä vain vajaa neljännes vastaajista piti hankintaa melko

todennäköisenä, kun taas erittäin todennäköisenä hankintaa piti vain 3 % vastaajista. Alueelliset erot olivat kuitenkin merkittävät. Länsi-Suomessa ei todennäköisesti tulla hankimaan ainuttakaan monipalveluautoa, koska kaikki vastaajat pitivät hankintaa epätodennäköisenä. Sisä-Suomessa neljännes, Itä-Suomessa kolmannes ja Etelä-Suomessa noin kolmannes näki monipalveluauton hankinnan todennäköiseksi. Pohjois-Suomessa taas suhtauduttiin monipalveluautoon selvästi positiivisemmin, sillä puolet vastanneista piti hankintaa melko todennäköisenä, ja erittäin todennäköisenä taas yksi kuudesosa. Tähän voi olla syynä se, että Pohjois-Suomessa on harvaan asuttuja ja pinta-alaltaan isoja kuntia, jolloin monipalveluauto voi olla yksi keino tuoda palveluja ihmisten luokse. Kuntien tyyppin mukaan eriteltynä joissain kuntayhteistyökunnissa voidaan harkita monipalveluauton hankintaa, sillä joka kolmas vastaaja piti monipalveluautoa mahdollisena. Kuntaliitoksissa monipalveluauton hankinta on selvästi epätodennäköisempää, sillä vähemmän kuin yksi kuudesta vastaajasta piti monipalveluautoa jokseenkin todennäköisenä vaihtoehtona.

Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämän selvityksen mukaan kirjastoautoista löytyy jo muutamia monipalveluita. Kirjastoautoa on käytetty esimerkiksi äänestyspaikkana 24 kunnassa, ja tämä on hyvin tärkeä palvelu syrjäseuduilla. Postipalveluja tarjotaan 14 kunnassa ja autoista voi ostaa postimerkkejä. Autoissa on myös terveystalveluja ja sieltä voi saada verenpaineen mittausta. Kuitenkaan monipalveluja ei tulisi järjestää jokaisessa kunnassa samalla tavalla. Kaupunkien kirjastoautojen koulureiteillä ei ole esimerkiksi samanlaista monipalvelujen tarvetta kuin syrjäseutujen iltaliikenteessä. Erityisesti syrjäseuduilla olisi hyvä selvittää, miten monipalveluauto voisi palvella alueen asiakkaita uudella tavalla. (Pirhonen 2013a.)

Tutkimustulosteni valossa kirjastoautotoiminnan jatkuvuus näyttää hyvältä. Suurin osa kunnista ei usko lopettavansa kirjastoautotoimintaansa seuraavan viiden vuoden aikana, sillä noin 93 % kaikista kirjastoista piti lopettamista jokseenkin tai erittäin epätodennäköisenä. Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämän selvityksen mukaan kirjastoautotoimintaa oltaisiin lakkauttamassa 10 kunnassa. Autot sekä kuljettajat vanhenevat, ja kun toinen tai molemmat saavuttavat eläkeiän, toiminta yleensä loppuu. Tässä kyselyssä mainitut lakkautukset koskevat yleensä kuntia, joissa on vanhoja autoja. Joidenkin kuntien kakkosautojen lakkautukset eivät kuitenkaan lopeta kirjastoautotoimintaa alueella, vaan käytöstä poistettujen autojen reitit voidaan ajaa toisella autolla. (Pirhonen 2013a.)

Lopettamista todennäköisimmin harkitsevat kunnat sijaitsivat Pohjois-Suomessa, jossa noin viidennes kunnista näki lopettamisen erittäin todennäköiseksi. Tämä voi johtua siitä, että Pohjois-Suomessa saattaa olla vanhoja autoja, joista tulisi luopua. Myös Sisä-Suomessa harkittiin kirjastoautotoiminnan lakkauttamista, sillä vajaa viidennes piti lopettamista melko todennäköisenä. Itä-, Länsi- ja Etelä-Suomessa ei tulla kyselyn tulosten mukaan lopettamaan kirjastoautotoimintaa seuraavan viiden vuoden aikana, sillä jokainen vastaaja oli eri mieltä lopettamisesta. Tämä voi johtua siitä, että autot ovat uusia, joten niitä ei tarvitse uusia tai toimintaa lopettaa. Asiaa tarkasteltaessa kunnan tyyppin mukaan, yksikään kuntaliitoskunta ei olisi lopettamassa kirjastoautotoimintaansa seuraavan viiden vuoden aikana. Voi olla, että kuntaliitosten myötä on jo lakkautettu joitakin kirjastoautoja, mikä on turvannut nykyisen toiminnan jatkumisen. Kuntayhteistyökunnista löytyi kuitenkin muutamia kuntia, joissa voidaan mahdollisesti lakkauttaa kirjastoautotoiminta seuraavan viiden vuoden aikana.

Nummen pro gradu -tutkielmasta löytyi samantapaisia tuloksia kuin omasta tutkielmastani. Nummen tutkielmassa oli samaa se, että siinä kysyttiin kirjastoilta kirjastoautotoiminnan jatkuvuudesta seuraavan viiden vuoden aikana. Yhtenä erona oli kuitenkin se, että Nummen tutkielmassa oli eritelty erikseen kaupunkimaiset, taajaan asutut ja maaseutumaiset kunnat. Toisena erona oli se, että kysely oli teetetty kaikille kirjastoautokunnille, joten tulokset eivät ole täysin vertailukelpoisia oman tutkielmani kanssa. Nummen tutkielmassa taajaan asuttujen kuntien vastaajista kaksi ja maaseutumaisien kuntien vastaajista yksi ei uskonut kirjastoautotoiminnan jatkuvan kunnassaan seuraavan viiden vuoden aikana. Kaupunkimaisten kuntien kaikki vastaajat olivat sitä mieltä, että toiminta jatkuu. Tutkimukseen tuli vastauksia yhteensä 127 kappaletta. Kun oli kyse 10 vuodesta, epärointi toiminnan jatkumisesta lisääntyi. Suurin osa oli sitä mieltä, että toiminta jatkuu, mutta kaikkiaan yhdeksän vastaajaa ei uskonut toiminnan jatkumiseen. Kaupunkimaisissa kunnissa yksi vastaaja ei uskonut toiminnan jatkumiseen, mutta suurin osa ei ottanut edes kantaa asiaan. Taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa oli selvästi enemmän toiminnan jatkumisen epäilijöitä ja epäröijä. (Nummi 2013, 61–62.)

Kirjastoautojen määrä ei tule kuitenkaan tutkielmani tulosten perusteella merkittävästi vähentymään seuraavan viiden vuoden aikana, sillä vain noin kymmenes vastaajista pitää vähenemistä erittäin tai melko todennäköisenä. Alueellisia eroja oli kuitenkin jonkin verran. Pohjois- ja Etelä-Suomessa yksikään vastaaja ei uskonut kirjastoautojen vähenevän.

Tämä oli hieman ristiriitaista Pohjois-Suomen osalta, sillä vastausten perusteella joissakin kunnissa kirjastoautotoiminta olisi lakkaamassa seuraavan viiden vuoden aikana. Vastaavasti Itä-, Sisä- ja Länsi-Suomessa kirjastoautojen määrä voi vähentyä tulevaisuudessa. Itä-Suomessa peräti lähes neljännes vastaajista piti vähenemistä erittäin todennäköisenä. Sisä-Suomessa vähenemistä pitää melko todennäköisenä yksi vastaaja kymmenestä ja Länsi-Suomessa lähes viidennes. Kuntaliitoskunnissa voidaan hieman herkemmin vähentää kirjastoautojen määriä kuin kuntayhteistyökunnissa, sillä kuntaliitoskunnista 13 % näkee vähenemisen erittäin todennäköiseksi, ja noin 4 % melko todennäköiseksi. Kuntaliitoksen yhteydessä on voinut tulla mahdollisuus karsia kirjastoautojen määriä. Kuntayhteistyökunnissa melko ja erittäin todennäköisenä vähenemistä pitävien osuus oli molemmissa noin 7 %.

Kirjastoautoja tullaan jonkin verran uusimaan seuraavan viiden vuoden aikana, sillä 35 % kaikista vastaajista piti tätä erittäin tai melko todennäköisenä. Varmimmin kirjastoauto uusitaan Länsi- ja Pohjois-Suomessa. Länsi-Suomessa puolet vastaajista näki uuden kirjastoauton hankinnan erittäin tai melko todennäköiseksi, ja Pohjois-Suomessa taas noin 44 %. Skeptisin suhtautuminen uusimiseen oli Sisä-Suomessa, missä vain joka yhdeksäs vastaaja piti uusimista melko todennäköisenä, ja erittäin todennäköisenä ei hankintaa pitänyt kukaan. Voi olla, että alueella lakkautetaan joitakin kirjastoautoja ikääntymisen vuoksi. Itä- ja Etelä-Suomessa hankinnan todennäköisyys oli lähellä koko maan keskiarvoa. Kuntaliitos- ja yhteistyökuntien välillä ei ollut havaittavissa merkittäviä eroja verrattuna kaikkien vastaajien keskiarvoon. Kuntaliitoskunnissa uusiminen oli kuitenkin hieman todennäköisempää, sillä noin 22 % piti hankintaa erittäin todennäköisenä kun vastaavasti kuntayhteistyökunnissa vastaava luku oli noin 14 %.

Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämän selvityksen mukaan kirjastoauto uusittaisiin tulevaisuudessa 54 kunnassa. Uusiminen tapahtuu kuitenkin vasta vuoden 2020 jälkeen. Kyselyn avoimissa vastauksissa mainittiin, että kaikki riippuu kunnan rahatilanteesta ja kuntaliitoksista. Kun ottaa huomioon kuntien taloudellisen tilanteen, voidaan todeta, että tällaiset suunnitelmat eivät ole kovinkaan kauaskantoisia. (Pirhonen 2013a.) Saamani vastaukset osoittivat, että kirjastoautot olisi otettu enimmäkseen 2000-luvulla käyttöön ja yleisimmin vuosina 2006–2013. Onkin siis ymmärrettävää, kuten Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten selvityksessä kerrotaan, että kirjastoautot tultaisiin uusimaan vasta vuoden 2020 jälkeen, kun useimpien kuntien kirjastoautot ovat vielä verrattain uusia. Tilanne voisi olla toinen, jos autot olisi otettu käyttöön vaikka 1990-luvulla.

Ne tulisi joko uusia pian, tai ne voitaisiin joutua poistamaan kokonaan käytöstä esimerkiksi määrärahojen puuttuessa. Tämä olisi voinut tuoda erilaisen näkökulman tähän tutkielmaani.

Kirjastoautopalveluja ei tulla vastausten perusteella myymään lisää toisille kunnille kovinkaan aktiivisesti tulevaisuudessa. Koko maassa vain noin neljännes olisi myymässä lisää kirjastoautopalveluja. Alueelliset erot olivat merkittäviä. Itä- ja Sisä-Suomessa kirjastoautopalvelujen lisäämyyntiin tulevaisuudessa ei juurikaan uskota, sillä kummallakin alueella vain noin 10 % piti myyntiä melko todennäköisenä, ja yksikään vastaaja ei nähnyt tätä erittäin todennäköiseksi. Positiivisinta suhtautuminen oli Etelä-Suomessa, missä lähes puolet näki myynnin erittäin tai melko todennäköiseksi. Tämä onkin ymmärrettävää, sillä Etelä-Suomessa myydään nytkin eniten kirjastoautopalveluja, kun taas Itä- ja Sisä-Suomessa tämä toiminta on vähäisintä. Tätä asiaa selvitettiin kuntayhteistyötä harjoittavien kuntien osalta osiossa, jonka kysymyksiin pääsivät vastaamaan vain kuntayhteistyötä harjoittavat kunnat. Tähän viimeiseen tulevaisuuskytymysosioon vastasivat kaikki kyselyyn osallistuneet kunnat, joten vastaajia oli huomattavasti enemmän, eikä tuloksia voi täysin vertailla keskenään. Pohjois- ja Länsi-Suomessa kirjastoautopalvelun myymisen todennäköisyys oli suunnilleen koko maan keskiarvon tasolla. Tarkasteltaessa asiaa kuntatyyppin mukaan, kuntayhteistyökunnat uskovat myynnin lisääntymiseen selvästi herkemmin kuin kuntaliitoskunnat. Kuntayhteistyökunnista jopa 40 % piti kirjastoautopalvelun myyntiä melko tai erittäin todennäköisenä, kun taas kuntaliitoskunnista vain 13 % näki myynnin todennäköiseksi.

Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämän kyselyn mukaan 12 kunnassa voidaan mahdollisesti käynnistää yhteistyö toisen kunnan kanssa. Tämän selvityksen mukaan kunnilla oli konkreettisia suunnitelmia kuitenkin hyvin vähän. Monella kunnalla oli kuntaliitosaikheet vielä avoimina, mikä väistämättä vaikuttaa kirjastoautotoiminnan lisäksi myös koko kirjastotoiminnan tulevaisuuteen. (Pirhonen 2013a.)

Kirjastoautopalvelua ei tulla erityisen paljon ostamaan kunnan tietyille alueille tulevaisuudessa, sillä vain 8 % kaikista vastaajista piti tätä todennäköisenä. Alueelliset erot olivat kuitenkin merkittäviä. Länsi- ja Sisä-Suomessa ei edes harkittu tällaista toimintaa. Itä-Suomessa tällaiseen ostopalveluun suhtauduttiin positiivisimmin, sillä yksi neljäsosa vastaajista piti tätä melko todennäköisenä. Aiemmista kuntayhteistyömuodoista kertovista tuloksista kävi ilmi, että Itä-Suomessa ostetaan yleisesti vähiten kirjastoautopalveluja ja

Länsi-Suomessa eniten. Kuten jo aiemmin mainittiin, tuon osion tulokset eivät ole kuitenkaan täysin vertailukelpoisia tämän tulevaisuusosion kanssa. Pohjois-Suomessa noin 13 % piti ostopalvelua mahdollisena, ja Etelä-Suomessa taas vajaa 10 %. Kuntaliitos- ja kuntayhteistyökunnilla ei ollut merkittäviä eroja palvelun ostamisen todennäköisyyksissä. Kuntayhteistyökunnat olivat hieman enemmän kiinnostuneita ostamaan kirjastoautopalveluja tietyille alueille, sillä 10 % piti ideaa melko tai erittäin todennäköisenä. Kuntaliitoskunnista taas noin 8 % piti ostopalvelua melko todennäköisenä.

Kirjastoauton yhteisomistusta ei pidetty todennäköisenä yhteistoiminnan muotona tulevaisuudessa, sillä vain noin 4 % kaikista vastanneista oli tällä kannalla. Yhteisomistusta mahdollisesti harkitsevat kunnat sijaitsivat Sisä- ja Itä-Suomessa, joissa kummassakin noin 12 % piti hankintaa todennäköisenä. Sen sijaan Länsi-, Etelä- ja Pohjois-Suomessa kaikki vastaajat pitivät hankintaa epätodennäköisenä. Kuntaliitoskunnat eivät tule hankimaan ollenkaan uusia yhteisomistusautoja, mutta kuntayhteistyökunnat saattavat hankkia niitä, sillä noin 7 % niistä piti hankintaa melko todennäköisenä.

8.6 Kirjastoautotoiminnan kehittäminen

Tutkielmani kuudes tutkimuskysymys koski sitä, miten kirjastoautotoimintaa voitaisiin kehittää tulevaisuudessa. Erityisen tärkeäksi nähtiin, että kirjastoautotoimintaa tulisi järjestää yhteistyössä toisten kuntien kanssa. Erityisen tärkeää tämä on pienille kunnille. Palvelu on myös kiinteään yksikköön verrattuna halvempaa. Ongelmana saattaa kuitenkin olla joskus kuntien kyvyttömyys yhteistyöhön toistensa kanssa.

Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämän kyselyn mukaan kirjastoautojen yhteistyö on lisääntymässä entisestään, koska kuntien resurssit vähenevät koko ajan, ja tämä on johtanut siihen, että kunnat etsivät uusia ratkaisuja kirjastoautopalvelujen järjestämiselle. Yhteistyössä toteutetut kirjastoautopalvelut voidaan järjestää edullisimmin, ja näin ollen ylipäättään voidaan säilyttää tärkeä kirjastoautopalvelu kunnassa. (Pirhonen 2013a.) Myös Nummen mukaan kirjastoautopalveluiden laajentaminen yli kuntarajojen olisi tulevaisuudessa tärkeää. Palvelu voisi olla esimerkiksi kirjastoautopalveluiden myyntiä ja kirjastoautojen yhteisomistusta. Myös erilaisten asiakasryhmien palveleminen yli kuntarajojen voi olla mahdollista. Toisin sanoen eri asiakasryhmille, kuten lapsille ja vanhuk- sille toteutettaisiin kirjastoautopalvelua myös kuntayhteistyönä. (Nummi 2013, 70.)

Monipalveluautot tulevat mahdollisesti lisääntymään tulevaisuudessa. Niitä pidettiin yleisesti hyvänä asiana. Kuntien erilaisia palveluita, kuten yhteispalvelu, ja sote-palveluita, sekä kolmannen sektorin palveluita voisi olla monipalveluautossa. Myös apteekki-palvelut, sekä ongelmajätteenkeräys ovat mahdollisia. Monipalveluauto koetaan erityisesti syrjäseutujen toimintamuodoksi. Myös erilaisten pienyrittäjien palveluita voitaisiin järjestää monipalveluautossa. Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämän kyselyn mukaan kunnan peruspalvelujen vähetessä syrjäkyliltä, monipalveluautojen avulla voidaan viedä näitä palveluita lähelle asiakasta. Monipalvelut ovat vaikuttaneet kirjastoautotoimintaan jo siten, että työtehtäviä on tullut enemmän ja niiden vaativuus on kasvanut. Monipalveluja ei ole ollut kirjastoautoissa kuitenkaan kovin pitkään, joten vielä ei ole varmaa, miten kirjastoautojen asiakkaiden ja tehtävien määrä muuttuu tulevaisuudessa, kun monipalveluista tulee normaali osa kirjastoautotoimintaa. (Pirhonen 2013a.)

Myös Nummen tutkimus osoitti että monipalveluautot olivat enimmäkseen taajaan asuttujen ja maaseutumaisten kuntien kehittämishankkeita. Nummenkin mukaan monipalveluauton hyviä kumppaneita voisivat olla sosiaali- ja terveysterveystoimet. Kirjastoautoissa voisi olla terveysneuvontaa ja terveystoimintaa, kuten terveydenhoitajan vastaanotto. Autoissa voisi muutenkin olla enemmän oheispalveluita, kuten esimerkiksi pesulan kuljetuspalvelua. (Nummi 2013, 64, 68.)

Monipalveluja myös vastustettiin. Joidenkin mielestä kirjastoautotoiminnan pitäisi pysyä perinteisellä linjallaan. Kirjastoautonkuljettajilla ei ole välttämättä pätevyyttä monenlaisen palvelujen järjestämiseen ja mikäli näitä erilaisia palveluita tarjottaisiin, tulisi kirjastoautotyöntekijöillä olla koulutusta näihin. Jollakin paikkakunnilla monipalveluauto ei edes toiminut hyvin, ja asiakkaiden muuttaessa muualle, palvelu lopetettiin. Nummenkin pro gradu -tutkielman mukaan kirjastoautoissa ei välttämättä riitä työvoima, resurssit ja aika eri palveluiden tarjoamiseen (Nummi 2013, 65). Nämä monipalveluautoon liittyvät tulokset ovat yhteneväisiä jo aiemmin esitellyn kirjastoautotoiminnan tulevaisuusosion tulosten kanssa.

Kirjastoautoissa voisi olla myös erilaisia toimintoja vanhuksille ja lapsille. Erityisen tärkeäksi nähtiin vanhustyö ja kotipalvelu, sekä lapsille suunnatut palvelut. Lasten monitoimiauto nähtiin tärkeäksi, jossa voisi olla mahdollisuuksia monenlaisen toiminnan järjestämiseen, kuten tapahtumiin, kirjailijavierailuihin, workshoppeihin ja kirjavinkkaukseen. Kirjastoautoissa olisi myös hyvä olla lastenkirjastotyöhön erikoistunutta henkilökuntaa,

sillä kaikki työntekijät eivät välttämättä ole saaneet koulutusta lastenkirjastotyöhön. Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämän kyselyn mukaan yhteistyötä eri toimijoiden kanssa on selvitelty jo 14 kunnassa ja yleisimpiä mahdollisia yhteistyötahoja kirjastoautoille olivat juuri kotipalvelu, sekä kulttuuri- ja terveystyöpalvelut. (Pirhonen 2013a.)

Myös Nummen tutkimuksen mukaan kirjastoautoilla on nykyään erityisesti kotipalvelun kanssa yhteistoimintaa, ja kirjastoautopalvelua voisi kehittää enemmänkin siihen suuntaan. Kirjastoautoissa voisi olla monipuolisempia palveluja, kuten kirjavinkkausta, nukkeketeatteria ja satutunteja. Kirjastoautot voisivat osallistua myös erilaisiin tapahtumiin. Tärkeäksi nähdään myös käyttäjäryhmille suunnatut omat palvelut, jotka voitaisiin saada toimimaan kirjastoautojen tilojen muunneltavuudella, jolloin lapsille ja vanhuksille olisi omat aineistonsa ja palvelunsa. Yhtenä keskeisenä kehittämismuotona kirjastoautolaisille esiteltiin Espoon lastenkirjastoautohanke, jossa on perinteistä lainaustoimintaa enemmän mahdollisuuksia lapsille elämykselliseen kirjastokokemukseen. Auton takaosaan oli suunniteltu tätä varten lasten oleskelupaikka. Autossa on myös langaton verkko ja mahdollisuuksia käyttää tabletteja, sekä iso näyttöpöytä, jota voidaan käyttää niin pelaamiseen kuin opetuskäyttöönkin. Kyseessä on etupäässä lasten kirjastoauto, mutta tilojen muunneltavuudella sitä on mahdollista käyttää myös muille kohderyhmille monessa eri tarkoituksessa. (Nummi 2013, 68–70, 76–77.)

Nummen tutkimus osoitti kuitenkin, että vain suurten ja vauraiden kaupunkimaisten alueiden kirjastot voisivat erikoistua tällaiseen enimmäkseen lapsille suunnattuun kirjastoautoon. Lapsille keskittynyt kirjastoautotoiminta ei ole kannattavaa kunnissa, joissa on paljon ikäihmisiä. Lapsille suunnattu auto on mahdollinen vain silloin, jos kunnalla olisi kaksi autoa, joista toinen toteuttaisi näitä lapsille suunnattuja palveluja. Muutoin voidaan joutua tinkimään kirjastoautojen peruspalveluista, jos yhdellä ja samalla autolla pyrittäisiin järjestämään palvelua pelkästään lapsille. Kirjastoautoon tarvittaisiin myös erikseen lapsiin erikoistunutta henkilökuntaa, jotta tämä saataisiin toimimaan. Varsinkin jos kirjastoautoissa olisi myös kouluopetusta, opetus- ja ohjaustaidoista olisi hyötyä kirjastoautossa. (Nummi 2013, 82, 102.)

Kirjastoautotilan muunneltavuus voikin olla tärkeä asia tulevaisuudessa. Toisaalta myös perinteinen ja nykyinen kirjastoautokonsepti nähtiin toimivaksi. Kirjastoautojen avulla voitaisiin myös korvata kuntien lakkautettuja palveluja yhteis palvelupisteiden sijaan, koska kirjastoautoilla on yleensä jo palveluverkosto valmiina. Suomen kirjastoseuran ja

ELY-keskusten teettämän kyselyn mukaan kirjastoautojen lähipalvelullista ominaisuutta tulisikin korostaa. Tällä tavoin kirjastoautot tuovat palvelut ihmisten lähelle, mikä tulisi nähdä vahvuutena. (Pirhonen 2013a.)

Nummenkin pro gradu -tutkielmasta kävi ilmi, että kirjastoautolaiset suhtautuivat kirjastoautojen ylenpalttiseen modernisointiin epäillen, ja kirjastoautojen vahvuudeksi nähtiin juuri perinteikkyyks ja lähipalveluiden arvostuksen lisääntyminen. Kirjastoautojen tulee kuitenkin olla valmiita muutoksiin kirjaston käyttämisen tavoissa tulevaisuudessa, ja tällöin Espoon lastenkirjaston kaltainen hanke, jossa on erityisesti lapsille suunniteltuja palveluita, voi olla toimiva. Tilojen muunneltavuus ja aineiston vaihtuvuus voivat olla tulevaisuudessa tärkeitä asioita, jotta erilaisille kohderyhmille saataisiin palvelua tarjottua. (Nummi 2013, 111.)

Tutkielmani tulokset viittaavat siihen suuntaan että kirjastoautoon voi olla hankalaa palkata uutta henkilökuntaa tulevaisuudessa. Rekrytoinnit eivät ole tuottaneet nykyäänkään tulosta. Syynä tähän saattaa olla alan huono palkkaus ja kallis koulutus. Auton tulisi ajaa myös kahdessa vuorossa, jotta toiminta olisi kannattavaa. Kirjastoautoissa tulisi olla myös tarpeeksi henkilökuntaa, jotta tämä mahdollistuisi. Kyselyn mukaan kirjastoautoissa työskenteli keskimäärin 1-3 työntekijää. Joidenkin paikkakuntien kirjastoauto-osastolla oli jopa 10 työntekijää. Kyse oli tällöin vähän isommasta kirjastoautokunnasta.

Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämän kyselyn mukaan kirjastoautonkuljettajien direktiivinmukainen ajokelpoisuus määritellään EU-säädöksillä ja perustason ammattipätevyys on voimassaoleva, jos ajo-oikeus on suoritettu ennen 10.9.2009. Kyselyn mukaan 93 % kirjastoautonkuljettajista oli saanut koulutuksensa ennen tuota päivää. Myöhemmin kuorma-autokortin, eli C-ajokortin, ajaneiden tulisi käydä läpi vähintään 140 tunnin peruskoulutus. Kaikkia kuljettajia velvoittaa myös jatkuva täydennyskoulutus, joka on 35 tuntia viiden vuoden jaksoissa. Tämän Trafín hyväksymän täydennyskoulutuksen oli käynyt lähes 97 prosenttia nykyisistä kuljettajista. Kun nämä pätevyysvaatimukset ovat tiukentuneet, on hyvin todennäköistä, että työntekijöitä sekä sijaisia on hankala saada. Lisäksi kirjastoautonkuljettajista eläkeiän saavuttaa lähes puolet vuoteen 2022 mennessä. Näin ollen voi olla hankalaa saada uutta henkilökuntaa eläköityneiden tilalle, koska työn uudet pätevyysvaatimukset ja kuormittavuus eivät ole tasapuolisessa suhteessa palkkauksen kanssa. (Pirhonen 2013a.)

Nummenkin pro gradu -tutkielman mukaan sijaisia on hankala saada kirjastoautoihin, sillä eri kirjastoautoissa on omat ajoreittinsä, jotka tulisi osata hyvin. Palkkaus on myös huono, eikä se ole suhteessa työn edellyttämän vastuun ja osaamisen kanssa. Henkilöstöä ei ole nykyisinkään tarpeeksi. Tämä näkyy muun muassa siinä, että jos kunnassa on vain yksi kuljettaja, sijaisen puuttuessa kirjastoauton reittiä ei voida ajaa ollenkaan. Kirjastoauton tulisi myös ajaa kahdessa vuorossa viitenä päivänä viikossa, jotta toiminta olisi kannattavaa. Kuljettajan jäädessä eläkkeelle kirjastoauto voi tulla tiensä päähän, jos ei tilalle saada rekrytoitua uutta henkilökuntaa. (Nummi 2013, 18–19, 53–56, 66.)

Kaiken kaikkiaan kirjastoautotoiminta ei tule kehittymään tulevaisuudessa samalla tavalla joka kunnassa. Kuntien taloudelliset voimavarat, väestömäärä, väestön rakenne ja maantieteellinen laajuus vaihtelevat. Jokaisen kunnan tulisikin itse ratkaista kehityksensä suunta. Suomen kirjastoseuran ja ELY-keskusten teettämän selvityksenkin mukaan tärkeintä kirjastoautojen kehittämisessä on huomioida eri alueiden tarpeet, sillä kaikkialla samalla tavalla toteutetut kirjastoautopalvelut eivät välttämättä sovi nykyajan kuntakehitykseen. Esimerkiksi monipalveluauto ei sovellu jokaiseen kirjastoautokuntaan. (Pirhonen 2013a.) Monissa kunnissa ei myöskään olla vielä selvillä kaikista kuntaliitoksista eikä niiden vaikutuksia tiedetä tulevaisuuden kirjastoautopalveluun.

9 LOPUKSI

Tämä tutkielma antoi kattavan yleiskuvan kuntien yhteisestä kirjastoautotoiminnasta. Samoin eri alueiden väliset erot tulivat hyvin esille. Myös kuntaliitosten vaikutukset kirjastoautotoimintaan niin yleisesti kuin alueittain tuli kartoitettua. Toisaalta kuntaliitosten vaikutuksia kirjastoautotoimintaan olisi ehkä kannattavampaa tutkia pidemmällä aikavälillä, koska niiden vaikutukset tulevat paremmin esille kun liitoksesta on kulunut enemmän aikaa, kuten Hautamäen (2012) tutkielmasta ilmeni. Kirjastojen suhtautuminen kirjastoautotoiminnan tulevaisuuteen tuli myös selvitettyä. Kirjastoautotoiminnan kehittämiseen tuli myös paljon hyviä ideoita.

Tutkielmasta nousi myös muutamia uusia kehittämis- ja tutkimusideoita. Mikäli kuntien yhteistä kirjastoautotoimintaa haluaisi tutkia vielä syvällisemmin, voisi tutkia joidenkin tiettyjen kuntien kuntayhteistyötä. Kyselylomakkeessakin voisi olla enemmän avoimia kysymyksiä, jolloin vastauksiin saataisiin enemmän syvyyttä. Myös eri maakuntien harjoittamaa kirjastoautotoimintaa voisi tarkastella paremmin esimerkkitapauksien kautta. Yksi vaihtoehto olisi ottaa kaikki kirjastoautotoimintaa harjoittavat kunnat mukaan tutkielmaan, jolloin itsenäisesti harjoittavien kuntien kirjastoautotoimintaa voidaan vertailla kuntayhteistyö- ja kuntaliitoskuntien kanssa. Eri maakuntien ja kuntien harjoittamaa monipalveluautotoimintaa voisi myös tarkastella, sekä yleisestikin monipalveluautojen tarjoamia oheispalveluita.

Kaiken kaikkiaan kuntayhteistyö on hyvä ja monissa tapauksissa välttämätön tapa toteuttaa kirjastoautotoimintaa tulevaisuudessa. Myös erilaisille kohderyhmille suunnatut autot sekä monipalveluautot voivat olla hyödyllisiä tulevaisuudessa ja tällainen kirjastoautotoiminta olisi hyvä toteuttaa seudullisena yhteistyönä. Mikäli kunnassa tapahtuu kuntaliitos, se voi laajentaa kirjastoautopalvelua uusille alueille ja voi jopa lisätä kunnan kirjastoautojen määrää, kun toiselta liitetyltä kunnalta saadaan uusia kirjastoautoja käyttöön. Kuntien ja maakuntien tuleekin panostaa entistä enemmän seudulliseen yhteistyöhön, jotta kirjastoautopalvelu säilyy turvattuna. Myös henkilökunnan rekrytoimiseen tulee panostaa ja kehittää kirjastoautonkuljettajien koulutusta, jolloin alalle saadaan uusia motivoituneita työntekijöitä tulevaisuudessakin.

LÄHTEET

Ahonen, Riitta 2014. Hillassa voi äänestää. Suomen monipuolisin kirjastoauto Hilla starttasi Sodankylässä. Kirjastolehti 107 (2), 16–17.

Dammert, Lauri 2014. Miten käy kirjaston? Kirjastojen investointeja uhkaa monikirjaiminen sana: valtionuudistus. Kirjastolehti 107 (2), 12–14.

Elinkeinoelämän valtuuskunta 2013. Työttömyysaste alueittain 2013.
<<http://www.eva.fi/tyotjatekijat/tyottomyysaste-alueittain-2013/>> (Käytetty 26.4.2014).

Halonen, Minna & Kauppila, Elina. Uusia kirjastoautoja 2006–2014. Oulu. Kirjastot.fi-tietokanta.
<http://www.kirjastot.fi/fi-FI/kirjastoautot/uusia_kirjastoautoja2012/oulu/> (Käytetty 26.4.2014).

Hautamäki, Henna-Riikka 2012. Arviointitutkimus kuntaliitosten vaikutuksista kirjastopalveluihin. Tampereen yliopisto. Informaatiotutkimus ja interaktiivinen media. Pro gradu -tutkielma.

Haveri, Arto, Laamanen, Elina & Majoinen, Kaija 2003. Kuntarakenne muutoksessa? Tutkimus kuntajaon muutostarpeista tulevaisuudessa. Acta nro 155. Helsinki: Suomen Kuntaliitto.

Heikkilä, Mervi 2006. Palvelut paranevat, yhteisautot lisääntyvät. Kirjastolehti 99 (6), 20.

Heikkilä, Tarja 2008. Tilastollinen tutkimus. Helsinki: Edita.

Heinänen, Tiina 2012. Rekastako uuden ajan kirjastoauto? Kirjastoautoselvitys Sodankylässä. Sompion kirjasto
<<http://sompionkirjasto-fi-bin.directo.fi/@Bin/22bc58bbb53c66a43b1ac20b99eadbde/1398537185/application/pdf/192118/Rekastako%20uuden%20ajan%20kirjastoauto2.pdf>> (Käytetty 26.4.2014).

Hirsjärvi, Sirkka, Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2007. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Kirjayhtymä Oy.

Holmberg, Irmeli 1985. Monitoimiautot. Teoksessa Holmberg ym. (toim.) Kirjastoautotoiminta. Helsinki: Kirjastopalvelu, 104–105.

Holme, Ninnu & Sivenius, Pasi 2009. Kirjastoautot Suomessa. Lahti: Päijät-Paino.

Inkinen, Terttu. 2005. Snadi kiertää stadia -kirjat saavat kyytiä. Helsingin lastenkirjastoauton aamupäiväkäynnit peruskoulujen ala-asteilla lastenkirjastotyön toimintamuotona. Tampereen yliopisto. Informaatiotutkimuksen laitos. Kandidaatintutkielma.

Joensuun seutukirjasto. Uusia kirjastoautoja 2006–2014. Kirjastot.fi-tietokanta. <<http://www.kirjastot.fi/Page/1626af74-7b46-4894-9e87-023ff1aa70d4.aspx>> (Käytetty 26.4.2014).

Johdatus väestötieteeseen. Sanastot. Todellinen väestönkasvu. <<http://www.valt.helsinki.fi/sosio/vaestoutdated/sanastot.html>> (Käytetty 26.4.2014).

Karppinen, Anja & Plihtari, Aulikki 1976. Suomen kirjastoautotoiminnan yleiskartoitus. Tampereen yliopisto. Kirjastotieteen ja informatiikan laitos. Julkaisuja A. Tutkimusraportit; 9.

Karvonen, Mari 2010. ”Maailman meno on nykyään se, että pitääkää itsestänne ääntä mediassa.” Selvitys KAINET -kirjastojen yhteistyön toimivuudesta. Seinäjoen ammattikorkeakoulu. Kirjasto- ja tietopalvelujen koulutusohjelma. Opinnäytetyö.

Kirjastosta saa vaikka mölkkypelin 2009. Pääkirjoitus. Helsingin Sanomat 19.7.2009.

Kirjastolaki 4.12.1998/904.

Kirjastopoliittinen ohjelma 2001–2004. Työryhmän muistio. Helsinki: Opetusministeriö. <http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Julkaisut/2001/liitteet/kirjastopoliittinen_ohjelma_2001.pdf?lang=fi> (Käytetty 24.4.2014).

Kononen, Ilkka 1983. Kirjastoautopalvelujen tarjonnan ja käytön kehitys Suomessa. Tampereen yliopisto. Kirjastotieteen ja informatiikan laitos. Pro gradu -tutkielma.

Kovanen, Pertti 2010. Joensuun seudun lastenkirjastoauto liikkeelle kuntien yhteistyöllä. Kirjastolehti 103 (2), 18–19.

Kulttuuritilasto 1981. Tilastollisia tiedonantoja Nro: 73. Helsinki 1984: Tilastokeskus.

Kuntarakennelaki 1.7.2013/478.

Kuntien ja kaupunkien lukumäärä 1900–2013. Excel-tiedosto. Saatavilla Suomen

Kuntaliiton internetsivuilta:

<<http://www.kunnat.net/fi/tietopankit/tilastot/aluejaot/kuntien-lukumaara/Sivut/default.aspx>> (Käytetty 26.4.2014).

Kuntien yhdistyminen 2007. Opas kuntaliitoksista kunta- ja palvelurakennemuutoksessa. Helsinki: Suomen Kuntaliitto ja Efeko Oy.

Kyöstiö, Antero 2004. Suomen kirjastoautotoiminnan historia. Kirjastot.fi-tietokanta.

<<http://www.kirjastot.fi/fi-FI/kirjastoautot/kirjastoautohistoria/>> (Käytetty 26.4.2014).

Kyöstiö, Antero 2009. Kirjastoautotoiminnan historiaa: Peräkärriästä monitoimiautoihin. Teoksessa Mäkinen, Ilkka (toim.) Suomen yleisten kirjastojen historia. Helsinki: BTJ. Kirjastopalvelu, 711–737.

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

Lehtinen, Leena & Tahvanainen, Seija 1982. Kunnankirjaston funktion muutos kuntaliitoksessa: eräiden vuonna 1973 toteutettujen kuntaliitosten vaikutuksesta kuntien kirjastolaitoksiin. Tampereen yliopisto. Kirjastotieteen ja informatiikan laitos. Pro gradu -tutkielma.

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

Leinamo, Kari 2004. Kuntaliitoksen jälkeen. Kuntien yhdistymisen vaikutukset liitosalueiden näkökulmasta. Vaasan yliopiston Levón-instituutin julkaisu no. 111. Vaasa: Vaasan yliopisto.

Leino, Katja 2004. Kirjastoautotoimintaa Suomessa: kirjastoautotoiminnan SWOT-analyysi. Tampereen yliopisto. Informaatiotutkimuksen laitos. Pro gradu -tutkielma.

Liikkanen, Ritva 1993. Neljällä kielellä palveleva kirjastoauto on pohjoisen tyhjenevien kylien viimeinen aarre. Kirja kulkee kaamoksen tiellä. Helsingin Sanomat 9.1.1993, C1.

Litmanen-Peitsala, Päivi 2009. Kirjastosta vanhuuden turvaa- kuka tuottaa monipalveluauton monet palvelut? Kirjastolehti 102 (5), 15.

Litmanen-Peitsala, Päivi 2010. Kunnat kuntoon. Kirjastolehti 103 (2), 16–17.

Mannerkoski, Airikka 2010. Kirjastoauto kuljettaa kirjoja ja terveyttä. YLE uutiset. <http://yle.fi/uutiset/kulttuuri/2010/03/kirjastoauto_kuljettaa_kirjoja_ja_terveytta_1504420.html> (Käytetty 26.4.2014).

Mattila, Aino 1972. Kirjastoautotoiminta Suomen maalaiskunnissa. Tampereen yliopisto. Erikoistyö.

Mella, Ilkka & Pouri, Laura 2013. Maakuntien suhdannekehitys 2011–2013. TEM-analyyseja 48/2013. Helsinki: Työ- ja elinkeinoministeriö.

Nummi, Ville-Pekka. ”On jo korkea aika ajantasaistaa kirjastoautokonseptia!” Kirjastoautotoiminnan kehittämisen tarpeet ja mahdollisuudet. Tampereen yliopisto. Informaatiotutkimus ja interaktiivinen media. Pro gradu -tutkielma.

Opetus- ja kulttuuriministeriö 2010. Yleisten kirjastojen laatusuositus. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2010: 20. <<http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Julkaisut/2010/liitteet/OKM20.pdf?lang=fi>> (Käytetty 24.4.2014).

Opetus- ja kulttuuriministeriö 2013. Yleisten kirjastojen perustamishankkeiden rahoitussuunnitelma vuosille 2014–2017. <<http://www.minedu.fi/OPM/Verkkouutiset/2013/12/kirjastohankkeet.html>> (Käytetty 24.4.2014).

Opetusministeriö 2003. Kirjastostrategia 2010. Tiedon ja kulttuurin saatavuuden politiikka. Opetusministeriön julkaisuja 2003: 1. <http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Julkaisut/2003/liitteet/opm_98_strategia.pdf?lang=fi> (Käytetty 24.4.2014).

Paunonen, Timo 2009. Tässä tuhat köyhintä paikkakuntaa. Taloussanomat <<http://www.taloussanomat.fi/raha/2009/07/02/tassa-tuhat-koyhinta-paikkakuntaa/200915500/139>> (Käytetty 26.4.2014).

Pirhonen, Taina 2013a. Kirjastoautojen palvelut monipuolistuvat. Näkymiä / elokuva / 2013. Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus.

<http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/92138/Nakymia_8_2013_Pohjois-Savo.pdf?sequence=4> (Käytetty 26.4.2014).

Pirhonen, Taina 2013b. Mitä kuuluu kirjastoauto? Mitä kuuluu kirjastoautoille nyt, kun kuntien taloudellinen tilanne on heikentynyt ja säästöpainet yhä kasvavat? Kirjastolehti 106 (5), 17.

Saastamoinen, Eeva 2003. Internetin käytön edistäminen yleisissä kirjastoissa: tapaus Netti-Nysse. Tampereen yliopisto. Informaatiotutkimuksen laitos. Pro gradu -tutkielma.

Sarajärvi, Vesa. Uusia kirjastoautoja 2008. Ranua. Kirjastot.fi-tietokanta.

<http://www.kirjastot.fi/kirjastoautot/uusia_kirjastoautoja_2008/ranua/> (Käytetty 26.4.2014).

Sarajärvi, Vesa 2002. Miljoonavastuu: tutkimus kirjastoautohenkilöstön työstä. Oulun seudun ammattikorkeakoulu. Kirjasto- ja tietopalvelun koulutusohjelma. Opinnäytetyö.

Sarajärvi, Vesa 2010. ”Tässäpä nämä kirjat – ja mitataanko verenpaine?” Kirjastoauto monipalveluautona. Oulun yliopisto. Informaatiotutkimus. Pro gradu -tutkielma.

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

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

Seppä, Evan 2010. Kirjastoauto kunniaan. Evanin blogi. 8.4.2010.

<<http://www.kirjastot.fi/fi-FI/blogit/evan-seppa/>> (Käytetty 26.4.2014).

Sosiaali- ja terveysministeriö 2014. Sote-uudistus.

<http://www.stm.fi/vireilla/kehittamisohjelmat_ja_hankkeet/palvelurakenneuudistus> (Käytetty 26.4.2014).

Stringer, Ian 2010. Mobile Library Guidelines. The Hague. IFLA Headquarters. IFLA Professional Reports: 123.

Suhonen, Pekka 2009. Tildasta saa kirjojakin. Kirjastolehti 101 (1), 18.

Suomen yleisten kirjastojen tilastot. Opetus ja kulttuuriministeriö.

<<http://tilastot.kirjastot.fi/fi-FI/>> (Käytetty 26.4.2014).

Suomen Kuntaliitto 2014a. Kuntien ja kuntayhtymien toiminta.

<<http://www.kunnat.net/fi/kunnat/toiminta/Sivut/default.aspx>> (Käytetty 25.4.2014).

Suomen Kuntaliitto 2014b. Kuntien yhteistoiminta.

<<http://www.kunnat.net/fi/kunnat/toiminta/yhteistoiminta/Sivut/default.aspx>> (Käytetty 25.4.2014).

Suomen Kuntaliitto 2014c. Kuntien yhteistoiminta.

<<http://www.kunnat.net/fi/asiantuntijapalvelut/laki/hallintojuridiikka/kuntien-yhteistoiminta/Sivut/default.aspx>> (Käytetty 25.4.2014).

Suomen Kuntaliitto 2014d. Maakuntien liitot.

<<http://www.kunnat.net/fi/kunnat/maakunnat/Sivut/default.aspx>> (Käytetty 25.4.2014).

Suomen Kuntaliitto 2014e. Kuntaliitokset.

<<http://www.kunnat.net/fi/palvelualueet/kuntaliitokset/Sivut/default.aspx>> (Käytetty 26.4.2014).

Suomen Kuntaliitto 2014f. Paras-hanke.

<<http://www.kunnat.net/fi/palvelualueet/kuntaudistus/paras/Sivut/default.aspx>> (Käytetty 26.4.2014).

Suomen Kuntaliitto 2014g. Bruttokansantuote.

<<http://www.kunnat.net/fi/tietopankit/tilastot/indikaatori/Sivut/ind.aspx?ind=5001&th=500>> (Käytetty 26.4.2014).

Suomen tilastollinen vuosikirja 2003. Jyväskylä: Tilastokeskus.

Tilastokeskus 2014a. Maakunta.

<<http://www.tilastokeskus.fi/meta/kas/maakunta.html>> (Käytetty 25.4.2014).

Tilastokeskus 2014b. Maakuntien pinta-ala, väestö ja bruttokansantuote.

<http://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk_vaesto.html#bruttokansantuote> (Käytetty 26.4.2014).

Tilastokeskus 2014c. Käsitteet ja määritelmät. Kuntien välinen nettomuutto.
<http://www.tilastokeskus.fi/meta/kas/kunt_netto_muut.html> (Käytetty 26.4.2014).

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli 2013. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi.
10.painos. Helsinki: Tammi

Virtanen, Henri. Uusia kirjastoautoja 2006–2014. Espoo. Kirjastot.fi-tietokanta.
<<http://www.kirjastot.fi/fi-FI/kirjastoautot/uusia-kirjastoautoja/espoo-2/>> (Käytetty
26.4.2014).

Verho, Seppo 2006. Kirjastoautossa on tunnelmaa. Kirjastolehti 98 (1), 20.

Yleisten kirjastojen perustamishankkeet 2006. Käsittely valtionosuusjärjestelmässä.
Helsinki: Opetusministeriö.
<[http://www.minedu.fi/OPM/Kirjastot/rahoitus/yleisten_kirjastojen_valtionosuudet/liitt
eet/OPAS_perustamishanke.pdf](http://www.minedu.fi/OPM/Kirjastot/rahoitus/yleisten_kirjastojen_valtionosuudet/liitt
eet/OPAS_perustamishanke.pdf)> (Käytetty 24.4.2014).

Yleisten kirjastojen perustamishankkeet 2012. Kirjastoautot. Regional State
Administrative Agencies (Aluehallintovirasto)/SlideShare.
<<http://pt.slideshare.net/AnneliKetonen/kirjastoauton-hankintaprosessi>> (Käytetty
24.4.2014).

LIITE 1: KYSELYLOMAKE

▼ Taustatiedot

1. Kunnan taustatiedot

Kunnan nimeä kysytään vain vastausten yksilöimisen helpottamiseksi, ja se jää vain kyselyn tekijän tietoon. Tutkimustuloksissa vastauksia käsitellään maakunnan ja koko maan tasolla, mutta kyselyyn vastanneiden kuntien nimiä ei paljasteta.

Kunnan nimi:

Maakunta:

2. Harjoittamanne kirjastoautotoiminnan muoto (yhteistyöksi lasketaan tässä yhteydessä esimerkiksi yhteisomistus, kirjastoautopalvelun osto ja myynti, seutukirjasto tai kirjastokimppa):

- Itsenäisesti kirjastoautotoimintaa harjoittava kunta
 Yhteistyössä kirjastoautotoimintaa harjoittava kunta

3. Onko kunnassanne tapahtunut kuntaliitosta vuosien 2009 - 2013 aikana, tai tapahtumassa?

- Kyllä
 Ei

Mikäli vastasit edelliseen "kyllä", luettele tässä liitoskunnat ja liitosvuodet

▼ Taustatiedot kirjastoautoista

4. Montako työntekijääne toimii kirjastoautotehtävissä tällä hetkellä?

Voit myös yksilöidä työntekijöiden toimenkuvia.

5. Montako kirjastoautoa kunnassanne toimii tällä hetkellä? Mitkä ovat niiden käyttöönottovuodet?

6. Miten kirjastoautojen määrä on muuttunut kunnassanne viiden viime vuoden aikana?

- Pysynyt ennallaan
 Vähentynyt
 Lisääntynyt

Kirjastoautojen vähenemisen syyt



6.a) Pääasialliset syyt kirjastoautojen määrän vähenemiseen? Valitse 1 - 3 vaihtoehtoa.



- Kuntayhteistyö
- Kuntaliitos
- Kirjastoautot ovat vanhentuneet ja poistettu liikenteestä
- Asiakasmäärät ovat pudonneet ajettavilla alueilla
- Kustannussyyt
- Muut syyt (luettele alla)

Muut syyt:



Kirjastoautojen lisääntymisen syyt



6.b) Pääasialliset syyt kirjastoautojen määrän lisääntymiseen? Valitse 1-3 vaihtoehtoa.



- Kuntayhteistyön myötä tulleet uudet ajoalueet
- Kuntaliituksen myötä tulleet uudet ajoalueet
- Sopivaa henkilökuntaa on palkattu
- Uuden auton hankintaan saatu määräraha
- Suljettujen sivukirjastojen korvaaminen kirjastoautolla
- Muut syyt (luettele alla)

Muut syyt:



Kirjastoautoyhteistyö



7. Minkälaista kuntayhteistyötä harjoitatte? Valitse 1-6 vaihtoehtoa.



- Omistamme yhden tai useamman kunnan kanssa yhteisen kirjastoauton
- Myymme kirjastoautopalvelua toiselle kunnalle
- Ostamme kirjastoautopalvelua toiselta kunnalta
- Kuulumme seutukirjastoon
- Olemme osa kirjastokimppaa
- Muut yhteistyömuodot (luettele alla)

Muut yhteistyömuodot:



Luettele kunnat, joiden kanssa harjoitatte yhteistyötä. Kertokaa lisäksi, milloin yhteistyö on alkanut, ja miten auton omistussuhteet määräytyvät.



8. Minkälaista kustannusten jakotapaa käytätte? Valitse vähintään yksi vaihtoehto.

- Tuntiperusteinen
- Kilometriperusteinen
- Kunnan asukasmäärään perustuva
- Henkilöstö-, aineisto- ja autonhuoltokuluihin perustuva
- Kirjaston lainojen hintaan perustuva
- Kulujen jako kiinteästi sovitun osuuden mukaan
- Johonkin muuhun perustuva (kuvaile alla)

Muu jakoperuste:

Jos harjoitatte kuntayhteistyötä kahden tai useamman kunnan kanssa, ja käytätte erilaista kustannusten jakotapaa näissä, tarkenna, mikä jakotapa on käytössä kunkin kunnan kanssa.

9. Miten kirjastoautotoiminnan järjestäminen hoidetaan? Voit kertoa esimerkiksi, missä kirjastoauton talli sijaitsee, miten lainattavan aineiston hankinta järjestetään, miten autojen reitit jaetaan kuntien kesken sekä miten kuljettajien vuorot ja ajoreitit määräytyvät.

10. Mitkä olivat pääasialliset syyt kirjastoautoyhteistyön aloittamiselle? Mainitse 1 - 3 mielestäsi tärkeintä syytä.

- Halu tavoittaa paremmin tiettyjen alueiden asiakkaita
- Kustannusten säästäminen
- Sivukirjastojen korvaaminen yhteistyökuntien alueella
- Väestömäärän muutokset ajettavilla alueilla
- Halu saada lisää aineistoa lainattavaksi
- Ennestään käytössä ollut yhtenäinen ATK-järjestelmä helpotti yhteistyön aloittamista
- Kuntayhteistyö mahdollisti kirjastoautotoiminnan aloittamisen kunnassamme
- Kirjastoauton henkilökunta eläköityi, ja korvaava henkilökunta tarvittiin toisen kunnan alueelta
- Kirjastoauto tuli käyttökänsä päähän, ja korvaava ajoneuvo tarvittiin toisesta kunnasta
- Muut syyt? (luettele alla)

Muut syyt:

11. Miten kuntayhteistyö on mielestäsi vaikuttanut kirjastoautotoimintaan kunnassanne? Valitse parhaiten kuvaava vaihtoehto:

1: täysin samaa mieltä, 2: jokseenkin samaa mieltä, 3: jokseenkin eri mieltä, 4: täysin eri mieltä, EOS: en osaa sanoa.

	1	2	3	4	EOS
Kuntayhteistyöllä on saavutettu kustannussäästöjä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Asiakkaat on tavoitettu paremmin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autotoimintaa ei ole jouduttu lopettamaan auton vanhentuuessa tai henkilökunnan eläköityessä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lainattavissa oleva aineisto on lisääntynyt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteistyö on lisääntynyt muillakin kirjastotoimen osa-alueilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteistyöllä on korvattu sivukirjastoja	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ATK-järjestelmät ovat yhtenäiset yhteistyökuntien kanssa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kirjastoauton ajoreitit ovat pidentyneet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajoverkoston suunnittelu on vaikeampaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auton käyntikerrat pysäkeillä ovat harventuneet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autojen pysäkkimäärät ovat lisääntyneet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajokustannukset kuntaa kohden ovat lisääntyneet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aineisto on riittämätöntä useamman kunnan tarpeisiin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuljettajilla on liikaa ajamista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteistyössä on ristiriitaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Asiakaskunta on lisääntynyt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lainausmäärät ovat nousseet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Kuntaliitos

12. Miten kuntaliitokset ovat mielestäsi vaikuttaneet kirjastoautotoimintaan? Valitse parhaiten kuvaava vaihtoehto:

1: täysin samaa mieltä, 2: jokseenkin samaa mieltä, 3: jokseenkin eri mieltä, 4: täysin eri mieltä, EOS: en osaa sanoa.

	1	2	3	4	EOS
Asiakkaat tavoitetaan paremmin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kirjastoautopysäkkien määrä on lisääntynyt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kirjastoautot ovat pysäkeillä vähemmän aikaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kirjastoautot käyvät nyt myös sellaisilla alueilla, joilla ei aiemmin ole ollut kirjastoautotoimintaa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Asiakaskunta on laajentunut	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kirjastoautohenkilökuntaa on nyt tarpeeksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autojen ajokilometrimäärät ovat lisääntyneet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kirjastoautojen kokonaisuusliikenne alueella vähentyi liitoksen vuoksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aineistoa on tarpeeksi asiakkaita varten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kustannukset asiakasmäärään nähden ovat laskeneet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lainausmäärät autoa kohden ovat lisääntyneet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. Miten uskot kuntanne kirjastoautotoiminnan kehittyvän seuraavien viiden vuoden aikana? Valitse mielestäsi parhaiten kuvaava vaihtoehto:



1: erittäin todennäköistä, 2: melko todennäköistä, 3: melko epätodennäköistä, 4: erittäin epätodennäköistä, EOS: en osaa sanoa.



	1	2	3	4	EOS
Otamme käyttöön monipalveluauton, johon on sisällytetty myös muita palveluita (kuten esimerkiksi apteekin tai KELA:n palveluita)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tulemme lopettamaan kirjastoautotoiminnan kokonaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lopetamme oman kirjastoautotoiminnan, ja siirymme ostamaan kirjastoautopalvelua toiselta kunnalta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuntamme on mukana kuntaliitoksessa, mikä tulee vaikuttamaan myös kirjastoautojen määrään	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kirjastoautojemme määrä tulee vähentymään	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tulemme myymään kirjastoautopalvelua toiselle kunnalle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kirjastoautotoiminta säilyy kunnassamme, mutta tulemme ostamaan tietyille alueille toiselta kunnalta kirjastoautopalvelua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aiomme siirtä yhteistyöhön toisen kunnan kanssa, jolloin omistamme yhteisesti kirjastoauton	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hankimme vanhan kirjastoauton tilalle uuden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14. Miten kirjastoautotoimintaa voisi mielestäsi vielä kehittää? Tähän voit kirjoittaa vapaasti kehitysideita. Sana on vapaa!



15. Vapaamuotoista palautetta kyselyn tekijälle

