

Opinnäytetyö (AMK)

Kirjasto- ja tietöalan koulutus

2024

Lauri Kaltioma

**Salon liikkuva kirjasto:  
Asiakaskysely Salon  
kirjastoauton palveluista ja  
uusista palvelumuodoista**

Opinnäytetyö (AMK) | Tiivistelmä

Turun ammattikorkeakoulu

Kirjasto- ja tietotalan koulutus

2024 | 45 sivua

Lauri Kaltioma

## Salon liikkuva kirjasto: Asiakaskysely Salon kirjastoauton palveluista ja uusista palvelumuodoista

Työn tavoitteena oli selvittää Salon kirjastoauton asiakkaiden kokemuksia auton palveluista sekä mahdollisia parannusehdotuksia toiminnan tulevaisuutta ajatellen. Alussa esitellään Suomen ja erityisesti Salon seudun kirjastoautotoiminnan alkua ja historiaa sekä tätä päivää ja muita suomalaisiin kirjastoautoihin kohdistuneita asiakaskyselyitä viimeisen 10 vuoden ajalta.

Asiasanat:

Kirjastoautot, palveluala, historia, laatu, tyytyväisyys

Bachelor's Thesis | Abstract

Turku University of Applied Sciences

Degree programme in Business Administration,  
Library and Information Services

2024 | 45 pages

Lauri Kaltioma

## The Moving library of Salo: Customer survey about the services and new forms of service of the Salo mobile library

Keywords:

Mobile libraries, service industry, history, quality, satisfaction

# Sisältö

<b>1 Johdanto</b>	<b>6</b>
<b>2 Suomalainen kirjastoautotoiminta</b>	<b>7</b>
<b>2.1 Mitä tarkoittaa kirjastoautoilla toteutettava kirjastopalvelu</b>	<b>7</b>
2.1.1 Liikkuvan kirjastotoiminnan alkuvaiheet Suomessa	7
2.1.2 Suomeen mallia maailmalta	8
2.1.3 Ensimmäiset kirjastoautokokeilut Suomessa	9
2.1.4 Kirjastolaki vauhditti kirjastoautoverkoston perustamista	11
2.1.5 Suomen ensimmäinen kirjastoauto	12
2.1.6 Saariston liikkuva kirjasto	13
<b>2.2 Kirjastoautopalvelut Suomessa</b>	<b>13</b>
2.2.1 Kirjastoautojen määrän lasku	13
2.2.2 Kirjastoautojen määrän nykytilanne ja tulevaisuus	15
2.2.3 Kirjastoautojen merkitys tulevaisuudessa Suomen kirjastoille	16
<b>2.3 Salon ja entisen Halikon kunnan kirjastoautotoiminta</b>	<b>17</b>
2.3.1 Salon kirjastoautotoiminnan alkuvaiheet	17
2.3.2 Salon kaikki kirjastoautot	20
2.3.3 Salon kirjastoautotoiminnan nykytilanne	21
2.3.4 Halikon kirjastoautotoiminnan alkuvaiheet	22
2.3.5 Halikon kaikki kirjastoautot	23
<b>3 Aiempaa tutkimusta suomalaisista kirjastoautoista</b>	<b>24</b>
3.1 Tutkimustöitä suomalaisista kirjastoautoista lähivuosilta	24
3.2 Vuoden 2007 asiakaskysely Salon kirjastoauton asiakkaille	25
3.3 Vuoden 2007 asiakaskyselyn tulokset	27
<b>4 Asiakaskysely Salon kirjastoauton palveluista 2024</b>	<b>29</b>
<b>5 Kyselyn tulokset</b>	<b>31</b>
5.1 Vastaajien taustatiedot	31
5.2 Kirjastoauton käyttö	32
5.3 Vapaamuotoiset kehittämisideat	35

<b>6 Johtopäätöksiä kyselystä</b>	<b>37</b>
<b>7 Yhteenveto</b>	<b>39</b>
<b>Lähteet</b>	<b>42</b>
<b>8 Asiakaskyselylomake Salon kirjastoauton asiakkaille</b>	<b>44</b>

# 1 Johdanto

Ajatus opinnäytetyöni aiheesta syntyi, kun pääsin alkukesästä 2023 opiskeluuni sisältyvässä syventävässä harjoittelussa kokeilemaan Salon kirjastoautossa työskentelyä. Toinen Salon kahdesta kirjastoautosta poistettiin kesän aikana kokonaan ajosta ja sen kokoelma siirrettiin osittain osaksi Salon Halikon lähikirjaston kokoelmaa ja osittain osaksi jäljelle jääneen kirjastoauton kokoelmaa. Toisen kirjastoauton lakkauttamisen vuoksi myös kirjastoauton pysäkkikohtaisia pysähtymisvälejä harvennettiin aikaisemmasta noin kahden viikon väliajasta opinnäytetyön kirjoittamishetken noin viiden viikon väliaikaan.<sup>1</sup>

Haluan työni avulla nostaa esiin sekä Salon ja Suomen perinteikkään että pitkäikäisen kirjastoautoiminnan ja Salon kirjastoauton asiakaskunnan käyttötottumuksia ja mielipiteitä auton palveluista, niin positiivisia kuin negatiivisiakin. Työssäni tuon lukijalle esiin, miksi Suomessa on vastaisuudessakin tärkeää tarjota monipuolisia kirjastoautopalveluja, joilla on merkitystä ennen kaikkea keskustojen ulkopuolella ja harvaan asutetuilla alueilla asuville. Työni tuloksia voitaisiin toimittaa eteenpäin tarvittaville tahoille perustelemaan ja osoittamaan, miksi toimiva kirjastoautopalvelu on Salossa tulevaisuudessakin osalle kirjaston käyttäjistä välttämätön ja niitä voitaisiin mahdollisesti käyttää tulevaisuudessa lisätutkimuksessa aiheesta.

Työni alussa tarkastellaan Suomen ja nykyisen Salon alueen kirjastoautoiminnan alkuvaiheita sekä tätä päivää ja tämän jälkeen paneudutaan neljään aikaisempaan tutkimukseen Suomen kirjastoautoista. Tutkimusaineisto koostuu asiakaskyselynä, jonka pohjalta vedetään vastauksista johtopäätöksiä. Työni lopussa peilataan tämän työn tuloksia vuonna 2007 toteutettuun kyselyyn. Lisäksi koostaan yhteen saatu tieto, arvioidaan tarkastelua ja tutkimusmenetelmää sekä nostetaan esiin mahdollisia jatkotoimenpiteitä, joissa tätä tutkielmaa voisi hyödyntää.

---

<sup>1</sup> Keväällä 2024, opinnäytetyön kirjoittamisen aikaan suunnitellaan muutoksia Salon kirjastoauton aikatauluihin.

## 2 Suomalainen kirjastoautotoiminta

### 2.1 Mitä tarkoittaa kirjastoautoilla toteutettava kirjastopalvelu

Antero Kyöstiö (2011, 22) mainitsee teoksessaan ”Kirjastoautotoiminnan 50 vuotta”, että Sirkka Sarkola on vuonna 1975 Kirjastoautokäsikirjassaan määritellyt kirjastoauton seuraavasti:

Kirjastoautolla tarkoitetaan kirjastoksi sisustettua moottoriajoneuvoa tai sellaiseen kytkettävää vaunua, jonka nimenomaisena tehtävänä on määrätyn reitin ja aikataulun puitteissa harjoittaa kirjallisuuden ja muun kirjastoaineiston lainausta suoraan yleisölle ja mahdollisuuksien mukaan tarjota käyttäjilleen myös muuta kirjastotoiminnalle ominaista kirjastopalvelua. (Kyöstiö, 2011, 22.)

Mitä eroa sitten on kirjastoautolla ja kirjaston autolla? Kyöstiö (2011, 23) mainitsee teoksessaan olevansa samaa mieltä Sarkolan kanssa siitä, että kirjastoautoja eivät ole kirjaston omistamat autot, joilla kirjasto kuljettaa aineistoa kirjastojen välillä tai tai asiakkaille kotiovelle. Koen itsekin, että varsinainen kirjastoauto on suuri pakettiauto tai linja-auto, joka on varta vasten sisustettu kirjastokalustuksella ja joka liikennöi päivittäin kunnassa, sovitulla pysäkeillä, aikataulun mukaan tarjoten asukkaille mahdollisuuden lainata ja lukea muuten kuin asioimalla keskustan kirjastossa.

#### 2.1.1 Liikkuvan kirjastotoiminnan alkuvaiheet Suomessa

Miten kirjastoautot ja -veneet alun perin tulivat Suomeen? Teoksessaan Kyöstiö (2011, 32) kuvaa, että:

Ensimmäinen liikkuva kirjasto toimi nykyisen Vantaan, entisen Helsingin maalaiskunnan alueella 1913-1914.

Ei ole kuitenkaan täyttä varmuutta siitä, toimiko kyseinen liikkuva kirjasto alueella jo muutamia vuosia aikaisemminkin. Helsingin pitäjän ruotsinkielinen kirjastolaitos organisoitiin uudelleen vuonna 1912 jolloin päätettiin jatkaa jo alun perin vuonna 1903 hankittujen kiertolaatikoiden käyttöä niin kutsutun ”vaeltavan kirjastonhoitajan” mukana. (Kyöstiö, 2011, 32.) Kiertolaatikat olivat laatikoita täynnä kirjaston aineistoa, jota kuljetettiin hevosrattailta esimerkiksi kouluille ja niitä vaihdettiin aika ajoin. Kyöstiö (2011, 33) kertoo kuinka kirjaston vuosikertomuksessa 1913 mainitaan, että Fritiof Winberg oli ensimmäinen kiertävä kirjastonhoitaja maassamme. Winberg kuljetti kirjalaatikoita hevosensa Fingalin rattailta ja talvella reellä. Nähtävästi toiminta loppui jo syyskesällä 1914 ensimmäisen maailmansodan takia. Jossain muodossa kyseiset kirjalaatikat kuitenkin jatkoivat vielä kiertämistään sillä viimeinen maininta niistä löytyy vuoden 1927 vuosikertomuksessa. (Kyöstiö, 2011, 32-33.)

### **2.1.2 Suomeen mallia maailmalta**

Suomessa alettiin myöhemmin seurata tarkasti, mitä Amerikassa tapahtui liittyen Public Library Movementiin.<sup>2</sup> Valtion kirjastotoimiston johtaja Helle Cannelin haaveili jo vuonna 1931 ensimmäisestä kirjastoautosta Suomessa. Varsinainen kirjastoautojen kokeilu käynnistettiin kuitenkin Suomessa vasta toisen maailmansodan jälkeen ottaen huomioon, että myymäläautot tulivat Suomeen jo vuonna 1932 Elannon toimesta. (Kyöstiö, 2011, 34, 36-37.) Kirjaston asiakkaiden sekä heidän lainojensa määrän räjähtävä kasvu 1950-luvulla ja tarve suurissa maalaiskunnissa ajantasaisille kirjastoille toimivat perusteluina aloittaa kokeilut kirjastoautoille. Samassa yhteydessä perusteltiin kuinka autot pelkällä olemassaolollaan tekisivät kirjastotoimintaa tunnetuksi kansan keskuudessa. Kirjastokomitea käsitteli mietinnöissään kirjastoautoja ja se totesi, että Englannissa oli saatu aikaisemmin hyviä kokemuksia suoraan

---

<sup>2</sup> Public Library Movement on Yhdysvalloista maailmalle 1800-luvulla levinnyt liike, jossa sääty-yhteiskunnan vanhoista kansankirjastoista alettiin kehittää nykyisiä yleisiä kirjastoja. (Vatanen, 2002, 1.)



yleisölle lainaamisesta kirjastoautoista. Komiteanmietinnön (Kyöstiö, 2011, 42) mukaan:

ei ole epäilystäkään, ettei auto voisi olla erinomaisena apuna kirjastotoiminnan tehostamisessa, kun siten toiminta voitaisiin ulottaa harvaan asuttujen aivan pieniinkin yhdyskuntiin, jopa yksityisiin kulkukelpoisten teiden varsilla sijaitseviin taloihin.

Komitea oli lisäksi huomannut, että:

erityisesti on myös huomattava kirjastoauton kaikkialla havaittu ilmeinen mainosarvo. Se houkuttelee luokseen sellaisiakin, jotka eivät ole olleet tarpeeksi kiinnostuneita lukemisesta tehdäkseen kirjastokäyntejä. (Kyöstiö, 2011, 38-42.)

### **2.1.3 Ensimmäiset kirjastoautokokeilut Suomessa**

Valtion kirjastotoimiston johtaja Mauno Kanninen (Kyöstiö, 2011, 47) kertoi Tampereen yleisessä kirjastokokouksessa 1955 yleisten kirjastojen kaksivuotiskatsauksessa kokeiluista seuraavanlaisesti:

meikäläisten maalais kuntien suuruus antanee mahdollisuuksia siellä täällä kunnallisenkin kirjastoautotoiminnan järjestelyyn. Periaatteessa kuitenkin mielestäni ainakin suurissa kylissä tulisi jatkuvasti olla kiinteät piirikirjastot, lukutiloineen eikä niitä pitäisi kirjastoauton saannin jälkeenkään ilman muuta lakkauttaa. Sen sijaan lainausasemien toiminta on meillä usein niin heikkoa, että autotoiminta on varmasti nykyiseen tilanteeseen parannus, jos auto käy kylässä riittävän usein.

Kokeilukuntien autojen koosta Kanninen (Kyöstiö, 2011, 47) totesi, että:

molemmat autot sinänsä ovat olleet liian pieniä ollakseen *oikeita* kirjastoautoja.

Myös Kannisen seuraaja Kaarina Ranta jatkoi myönteistä suhtautumista kirjastoautoja kohtaan. (Kyöstiö, 2011, 47.)

Kirjastoautokokeiluja tehtiin viidessä kunnassa, joista neljä oli ruotsinkielisiä.

Ensimmäinen kokeilu aloitettiin 1951 Helsingin maalaiskunnassa.

Ensimmäisenä autonä toimi pieni, kahdeksan hengen pakettiauto, jolla kunta kuljetti myös työmiehiä työmaille ja lapsia kouluun sekä käytti sitä ambulanssina. Tästä johtuen kirjasto ei ollut koskaan täysin varma, koska auto oli seuraavan kerran käytettävissä. (Kyöstiö, 2011, 48.)

Autossa oli mukana kolme kirjalaatikkoa joihin mahtui yhteensä noin 150 kirjaa. Seuraavana vuonna kirjasto sai kunnalta käyttöönsä uuden auton, jota käytettiin lähinnä koululaisten, lautakunnan jäsenten ja sairaiden kuljettamiseen. Autoon saatiin sisälle tilapäiset 300-400 kirjan hyllyt, lämmitys sekä valaistus. Mauno Kanninen (Kyöstiö, 2011, 48) oli itse 9.1.1952 mukana reitillä ja totesi:

Näyttää ilmeiseltä, että autokäynnit tulevat suosituiksi, etenkin kun auto pysähtyy paikoissa, joista lähimpään piirikirjastoon on melkoinen matka. Miellyttävää oli myös todeta kunnan autonkuljettajan avuliaisuus ja vilpitön kiinnostus toimintaa kohtaan. (Kyöstiö, 2011, 48.)

Toinen kokeilukunta Munsala aloitti kirjastoautokokeilunsa elokuussa 1954.

Kirjastontarkastaja Barbro Boldt (Kyöstiö, 2011, 49) totesi kunnan talousarvioon autotoimintaa varten myönnetyn määrärahan (yhteensä 39 000 markkaa) suuruuteen, että:

kirjastoautotoiminta vaatimattomassa muodossa ei näköjään vaadi suuria summia, jos on tarpeeksi harrastusta.

Kokeiluautoksi vuokrattiin farmariauto, johon mahtui noin 400 kirjaa. Munsalan kokeilun alkukokemuksia kommentoi eräs kirjastoauton kirjastonhoitaja:

Täytyy todeta, että meillä tänään kirja-auton lähdettyä pyörimään on uusi probleema: Täytyy saada enemmän kirjoja. Jos meillä vain

on tarjottavana lukijoille rikas kirjavalikoima, olen varma, että kirja-auto tulee menestymään vastedeskin.

Seuraavina kokeilukuntina toimivat vuonna 1956 Karjaa, vuonna 1958 Nokia ja vuonna 1959 Pohja. Kaikki nämä kokeilut onnistuivat hyvin. Asiakkaat ottivat kirjastoauton hyvin vastaan, ja siitä tuli suosittu. Valitettavasti kokeilu myös osoitti, että edellytyksenä kirjastoauto toiminnalle oli kantakirjaston riittävän suuri kirjakokoelma. (Kyöstiö, 2011, 50-53.)

#### **2.1.4 Kirjastolaki vauhditti kirjastoautoverkoston perustamista**

Suomen kirjastoautoverkko luotiin 1960- ja 1970-luvuilla. Tätä edesauttoi ennen kaikkea vuonna 1961 voimaantullut kirjastolaki sekä vuoden 1962 kirjastoasetus. Väestörakenteen muutos 1950- ja 1960-luvulla<sup>3</sup> heijastui maaseudulla esimerkiksi koulujen määrän supistumiseen. Kouluilla toimi usein myös sivukirjasto tai siirtokirjakokoelma koulun opettajan toimiessa sivutoimisena kirjastonhoitajana. Täten myös huomattava määrä maaseudun sivukirjastoja ja siirtokirjakokoelmia lakkautettiin koulujen yhteydessä. (Kyöstiö, 2011, 56.)

Eduskunnan sivistysvaliokunta lisäsi vuonna 1960 kirjastolain esitykseen kirjastoautojen ja -veneiden hankinta- ja korjauskustannukset. Valiokunta perusteli lisäyksiään saaristo- ja syrjäseutujen tarpeilla. Tämä aiheutti sen, että kirjastoautojen hankinta- ja korjauskulut olivat oikeutettuja valtionapuun. Maalaiskunnat saivat tästä valtionavusta 2/3 ja kaupunkikunnat 1/3. (Kyöstiö, 2011, 57-58.)

Toinen kirjastoautojen kannalta merkittävä asia oli, että niiden tuli olla kunnallisia. Niin laissa kuin asetuksessakin määriteltiin ensimmäistä kertaa kirjastoauton hankintaan ja ylläpitoon sekä auton henkilökunnan kustannuksiin oikeutettavan valtionavun perusteet, ja nämä rinnastettiin samanarvoisiksi

---

<sup>3</sup> Suomessa väestö maaseudulla 50-luvun alkupuolella kasvoi vielä, mutta alkoi lähempänä 60-lukua laskea voimakkaasti, mikä jatkuu yhä tänä päivänä. Väestökato kohdistui erityisen voimakkaasti etenkin maaseudun syrjäkyliin ja haja-asutusalueisiin. (Kyöstiö, 2011, 56.)

kirjastojen muiden hankintojen ja henkilökuntakustannusten kanssa. (Kyöstiö, 2011, 58.)

### **2.1.5 Suomen ensimmäinen kirjastoauto**

Ensimmäinen virallinen ja varsinainen kirjastoauto Suomessa perustettiin vuonna 1961 Turun kirjaston alaisuuteen. Auto tultiin myöhemmin tuntemaan nimellä Turun Vanha Ykkönen ja sen kunnostusta esittelyä varten suoritetaan yhä keväällä 2024. Auto otettiin käyttöön jo ennen kirjastolain astumista voimaan ja Turun kaupunki hankki sen omalla kustannuksellaan. Tästä Turun kirjastoautosta ja siitä saaduista kokemuksista tuli esikuva Suomen kirjastoautotoiminnan varsinaiselle alkamiselle. Idean kirjastoautotoiminnan aloittamiselle sai Turun sen aikainen kirjastonjohtaja Eila Seppälä (Kyöstiö, 2011, 59) käydessään Göteborgissa opintomatalla 1958. Göteborgissa kirjastoautotoiminta oli aloitettu jo vuonna 1950 autolla, johon mahtui 2600 kirjaa. Seppälä hankki lisää ideoita kirjastoautotoimintaan toisella opintomatallaan Englantiin ja Tanskaan vuonna 1959. Seppälän siirryttyä 1961 Tampereelle kirjasto-opin lehtoriksi, hänen seuraajansa Marjatta Heiskanen (Kyöstiö, 2011, 59) aloitti idean toteuttamisen. (Kyöstiö, 2011, 58-59.)

Turun kirjaston johtokunta antoi vuonna 1959 kaupunginhallitukselle esityksen, jossa se vetosi, että kaupunginhallitus harkitsisi muidenkin kaupungin äärialueiden kirjastoasioiden järjestämistä:

Tällöin voitaisiin taloudellisesti järkevänä ja lukutarpeen tyydyttämisen kannalta tehokkaana ratkaisuna pitää kirjastoauton hankkimista kaupunginkirjaston käyttöön. Verraten harvaan asutuissa kaupunginosissa, jotka nykyisin ovat vailla kirjastonkäyttömahdollisuutta, kirjastoauton toiminta hyvin korvaisi useamman sivukirjaston.

Turun ensimmäisen autokirjastonhoitajan Kaarina (Kaija) Heiskasen (Kyöstiö, 2011, 60) mukaan:

syitä toiminnan aloittamiseen oli useita: kaupungin laajeneminen, pelko lainauksen liiallisesta keskittymisestä pääkirjastoon, sivukirjastojen pieni lukumäärä, niiden ahtaus ja sekä epäedullinen sijainti. (Kyöstiö, 2011, 59-61.)

Lopulta Turun ja Suomen ensimmäiseksi kirjastoautoksi hankittiin Ford Traderin bensiinikäyttöinen alusta ja Nummelan koritehtaalta kirjastoautokori. Auton pituudeksi tuli seitsemän metriä ja siihen mahtui 1800 kirjaa.

Kirjastoautonkuljettajan virkaan valittiin 43 hakijasta Kaarlo Aittala, entinen polttoainetoimiston työntekijä, joka työskenteli tehtävässään eläkkeelle siirtymiseen asti. Kirjastoauto oli lopulta niin suuri menestys ja erinomainen liikkuva mainos, että Turku totesi auton koon olevan aivan liian pieni sen suurelle suosiolle. Niinpä Turun kaupunki hankki toisen kirjastoautonsa jo vuonna 1964, tällä kertaa 11 metriä pitkän, johon mahtui 3200 kirjaa. (Kyöstiö, 2011, 55, 58-61.)

### **2.1.6 Saariston liikkuva kirjasto**

Suomen ensimmäinen ja ainoa kirjastovene liikennöi Turunmaan saaristossa Paraisilla. Kirjastovene M/s Tiira otettiin käyttöön 21.5.1976 ja se liikennöi yhä vuonna 2013 kerran kuukaudessa toukokuusta syyskuuhun. Lisäksi Iniön kirjasto palveli kauempana sijaitsevilla saarilla asuvia M/s Jurmo II:n lainauspisteessä. Lautalla oli viisi laatikollista kirjoja, jotka Iniön kirjastonhoitaja vaihtoi kuukausittain talviaikana. Kirjoja oli myös mahdollista kaukolainata ja tilata. (Kirjastot.fi, 2019)

## **2.2 Kirjastoautopalvelut Suomessa**

### **2.2.1 Kirjastoautojen määrän lasku**

Kirjastoautojen määrä kääntyi Suomessa laskuun vuoden 1992 huippuluvun 234 jälkeen. Vuoteen 2009 mennessä Suomessa oli aktiivijossa enää 155

kirjastoautoa. Kyöstiö (Kyöstiö, 2011, 348) mainitsee teoksessaan, että kirjastoautojen määrän laskuun on monia eri syitä:

Suomen väestön sisäinen muuttoliike jatkuu yhä ja suurin osa kunnista on nykyään muuttotappiokuntia. Maaseudun väkilukujen kutistuessa maaseutukuntien kirjastoautot ovat menettäneet asiakkaitaan. Tämä taas on aiheuttanut sen, että osassa kunnista kirjastoauton ylläpito on muuttunut kannattamattomaksi.

1990-luvun taloudellisen laman takia kunnat alkoivat hakea erinäisiä säästön kohteita. Kunnan päättäjien mielestä kirjastoautojen lähipalvelu oli niin kutsuttua ylipalvelua, eikä se sopinut modernin kunnan imagoon. Näistä syistä kirjastoautotoiminnan lopettaminen oli monelle kunnalle helppo ja hyvä säästökohde.

Taustalla ovat vaikuttaneet myös valtionosuuksien muutokset. Kun vuoden 1961 kirjastolain mukaan kaupungit saivat 1/3 ja maalaiskunnat 2/3 hankintahinnasta valtionapua, vuonna 1996 voimaan astuneen lain mukaan valtionosuus oli enää 25-70 prosenttia asukasta kohti lasketun, tasatun laskennallisen verotulon perusteella. Tämä on aiheuttanut sen, että välillä valtion asettama kirjastoauton enimmäishinta, josta valtionosuus on laskettu, on ollut alle peruskirjastoautonkin hinnan. Todellisuudessa kunta ei ole saanut silloin aivan määrätyn valtionosuusprosentin suuruista valtionapua uuden auton hankintaan. (Kyöstiö, 2011, 349.)

Kyöstiö (2011, 350) oli myös tiedustellut jo kirjastoautotoiminnan kokonaan lopettaneilta kunnilta niiden syitä ratkaisuunsa. Syinä mainittiin esimerkiksi kunnan heikko taloustilanne ja kirjastoauton ikä, kunnan päättävien elimien haluttomuus toimia yhteistyössä eri kulttuuriyhteisöjen kanssa, auton korjaamisen kannattamattomuus, auton lainausten määrän selvä vähentyminen, kirjastoauton henkilökunnan eläköityminen, väen kaikkoaminen syrjäseuduilta sekä kirjastoon kohdistuneet säästötoimenpiteet.

Valitettavan monissa tapauksissa kunnalle ja kirjastolle oli syntynyt selvää säästöä kirjastoauton lakkauttamisesta mutta kuntalaiset olivat sitä jääneet

kaipaamaan. Kyöstiön (2011, 348) mielestä Leena Rajala oli todennut hyvin sanoessaan, että:

kunnat ottavat valitettavasti mallia toisistaan, ajatellaan, että kun kerran joku kunta lopettaa autotoiminnan niin se voidaan lopettaa meilläkin. (Kyöstiö, 2011, 348.)

### **2.2.2 Kirjastoautojen määrän nykytilanne ja tulevaisuus**

Viimeisin voimassa oleva opetus- ja kulttuuriministeriön kirjastopoliittinen ohjelma on vuosilta 2001-2004. Ohjelmassa todettiin palvelujen laatusuosituksissa:

Kirjasto- ja tietopalvelujen tulisi sijaita siten, että noin 80 prosentilla kunnan vakinaisesta väestöstä on palvelupaikkaan enintään kahden kilometrin matka, tai kirjastoauton pysäkki enintään yhden kilometrin päässä. Suositus koskee taajama-alueita. Harvaan asuttujen seutujen ja etäpalveluja tarjoavien kirjastojen erityispiirteet tulee ottaa erikseen huomioon. Mittarina voidaan käyttää myös aikaa: palvelujen olisi oltava esim. enintään 30 minuutin/yhden tunnin matkan päässä. (Kyöstiö, 2011, 377.)

Vuonna 2023 kirjastoautoja oli Suomessa enää 123 kappaletta ja pysäkkejä 8 420 kappaletta. Tämä osoittaa 39 prosentin laskun kirjastoautojen määrässä ja peräti 51 prosentin laskun pysäkkien määrässä vuodesta 1999 lähtien. Myös kirjastoautojen lainausmäärät ovat edelleen laskussa. Kun vuonna 2008 niitä oli koko maassa 7 578 118 lainaa, vuonna 2023 Suomen kirjastoautoissa tapahtui enää vain 5 388 831 lainaa. Tämä osoittaa 29 prosentin laskun koko maan kirjastoautojen lainoissa vuosien 2008 ja 2023 välillä. (Suomen yleisten kirjastojen tilastot, 2024)

**Koko maa, 1999 Koko maa, 2008 Koko maa, 2023**

Kirjastoautoja	203	160	123
Kirjastoautojen lainat	*	7 578 118	5 388 831
Kirjastoauton pysäkkejä	17 218	13 188	8 420

Yllä näkyvät luvut povaavat synkkää tulevaisuutta Suomen kirjastoautotoiminnalle mutta tunnelin päässä näkyy myös valo.

Kyöstiö (2011, 377) mainitsee teoksessaan kuinka vuoden 2008 Suomen tilastollisessa vuosikirjassa ennustettiin, että vuoteen 2030 mennessä viidessä maakunnassa (Ahvenanmaa, Itä-Uusimaa, Pirkanmaa, Uusimaa ja Varsinais-Suomi) väkiluku tulee kasvamaan. Kun vuonna 2010 väestöstä 65-vuotiaita oli 17 prosenttia, vuonna 2035 heitä olisi jo 27 prosenttia mikä merkitsisi 61 prosentin kasvua. Tämä puolestaan aiheuttaa sen, että Kyöstiön (Kyöstiö, 2011, 377) mielestä kirjastopoliittisessa ohjelmassa asetettu tavoite voi toteutua useimmissa kunnissa vain kirjastoautojen avulla.

Viimeisimmässä, vuoden 2016 kirjastolaissa, määritellään yleisten kirjastojen ja kuntien tehtävät liittyen suomalaisten mahdollisuuksiin käyttää kirjaston aineistoa, tiloja sekä tietopalvelua ja ohjausta. Lisäksi laki määrittelee valtion viranomaisten tehtäväksi edistää valtakunnallista kirjastopoliittikkaa ja sen tavoitteiden toteutumista. (Laki yleisistä kirjastoista 2016/1492)

### **2.2.3 Kirjastoautojen merkitys tulevaisuudessa Suomen kirjastoille**

Miksi kirjastoautot ovat yhä tärkeitä 2020-luvulla ja tulevaisuudessa? Kuten tämän kappaleen 2 alussa mainittiin ja Kyöstiö (2011, 377) oli samaa mieltä teoksensa loppua kohden, ainoastaan kirjastoautojen avulla voidaan yhä tulevaisuudessa tarjota jokaiselle kuntalaiselle kaikkialla Suomessa mahdollisuus käyttää kirjaston palveluja ja aineistoa. Pieniä sivukirjastoja ei voida perustaa eikä ylläpitää ympäriinsä loputtomiin eikä se olisi kannattavaa tai kustannustehokasta. Kunnille ja kaupungeille tulisi yleisellä tasolla edullisemmaksi vaihtoehdoksi järjestää kirjastoautotoimi, joko kunnan tai



kirjaston itse pyörittämänä, tilaamalla palvelun varakkaammalta naapurikunnalta tai hankkimalla ylikunnallisen kirjastoauton toisen tai useamman naapurikunnan kanssa. (Kyöstiö, 2011, 377.)

Miltä kirjastoautot tulevat näyttämään 30 tai 50 vuoden päästä? Epäilemättä kirjastoala näkee, että kirjastoautopalveluille on selkeä tarve ja toiminta tulee jatkumaan jossakin muodossa erilaisia uusia palvelumuotoja kehittämällä sekä järjestämällä kirjastoautotoiminta nykyistä kustannustehokkaammalla tavalla.

Ilkka-Pohjalaisen yleisönosastolla vuonna 2022 otti kantaa kirjastotoimentarkastaja Anneli Ketonen, (2022) joka totesi, että:

Kirjastoauton avulla tavoitetaan haja-asutusalueiden asukkaat, päiväkotien lapset ja palvelutalojen asukkaat sekä turvataan koulujen kirjastopalvelut.

Kirjoituksensa lopussa hän myös mainitsee kirjastoautojen tarjoamat erilaiset palvelut, jotka ne tuovat kuntalaisten lähelle. Esimerkkinä hän mainitsee Haminan kirjastoauton, joka tarjoaa kirjastopalvelujen lisäksi terveyttä ja hyvinvointia edistäviä palveluja, vie nuoriso-, liikunta-, museo- ja kulttuuripalveluja kuntalaisille sekä mahdollistaa pienet tapahtumat, esitykset ja infotilaisuudet tiloissaan. (Ketonen, 2022)

## **2.3 Salon ja entisen Halikon kunnan kirjastoautotoiminta**

### **2.3.1 Salon kirjastoautotoiminnan alkuvaiheet**

Salon kirjastoautotoiminnan suunnittelu käynnistettiin vuonna 1967 kun kirjastolautakunta esitti kaupunginhallitukselle kirjastoauton hankintaa. Salon kaupungin kirjastolautakunnan kokouksessa 14.9.1967 esiteltiin tulevalle kirjastoautolle suunniteltuja pysäkkejä joita olisi alussa 32 kappaletta. (Salon kaupungin kirjastolautakunnan pöytäkirjat 1960–1968.)

Samassa kokouksessa vertailtiin eroja kuuden sivukirjaston vuosikustannusten ja tulevan kirjastoauton vuosikustannusten välillä. Laskelmat arvioivat, että teoreettisesti kirjastoauto lisäisi kaupungin menoja vuosittain vain noin 3 450

markalla. Edeltävän vertailun pohjalta käydyn keskustelun tuloksena päätettiin yksimielisesti, että kaupunginhallitus varaisi vuoden 1968 talousarvioon määrärahan kirjastoauton hankkimista varten. Ehtona annettiin, että autoon tulisi mahtua ainakin noin 3000 kirjaa. Saatujen tarjousten perusteella auton hinnaksi olisi laskettava ainakin noin 60 000 markkaa. (Salon kaupungin kirjastolautakunnan pöytäkirjat 1960–1968.)

Perusteluiksi kirjastoauton hankinnalle kirjastolautakunta esitti muun muassa:

- Suurin piirtein samoja vuosittaisia kustannuksia kuin kuuden sivukirjaston ylläpidossa
- Kirjastoauton kykyä hoitaa tehokkaasti sivukirjastojen alueiden lisäksi myös "Salon muut äärialueet" sekä parantaa keskustaankin suuntautuvaa kirjastopalvelua
- Kirjastoauton aiheuttamien "juoksevien" kustannusten oikeutusta valtionapuun niin kuin muutkin kirjastokustannukset (30 %)
- Entisen Uskelan alueen asukkaiden joutumista kirjastonkäyttäjinä yhä huonompaan asemaan Salon keskustalaisiin verrattuna, koska niukat kirjastomäärärahat eivät tule riittämään pienten sivukirjastojen ajanmukaistamiseen (Salon kaupungin kirjastolautakunnan pöytäkirjat 1960–1968.)

Lopuksi kirjastolautakunta ehdotti, että kaupunginhallitus varaisi vuoden 1968 talousarvioon määrärahan tulevan kirjastoauton henkilöstön palkkaamista varten. Kyseiset ammattinimikkeet tulisivat olemaan kirjastoamanuenssi ja kirjastoautonkuljettaja. (Salon kaupungin kirjastolautakunnan pöytäkirjat 1960–1968.)

Kaupunginvaltuusto kokouksessaan 11.12.1967 hyväksyi kaupungin talousarvion vuodelle 1968 johon varattiin osarahoituksena 30 000 markkaa kirjastoauton hankintaan. Tämän määrärahan perusteluissa edellytettiin, että loppuosa hankintaan tarvittavasta määrärahasta otettaisiin vuoden 1969 talousarvioon. Samalla edellytettiin, että kirjastoauto tulisi hankkia siten, että se olisi liikennöimässä jo vuoden 1969 alusta alkaen, johon mennessä voitaisiin

perustaa tarpeelliset virat ja lakkauttaa kannattamattomat sivukirjastot. (Salon kaupalanhallituksen kirjeistö 1967.)

Kirjastolautakunnan kokouksessa 31.1.1968 todettiin, että kirjastoauton hankintaa varten tulitisiin tarvitsemaan kouluhallituksen ennakkopäätös siitä, että kirjastoauto olisi Salolle tarpeellinen. Jotta edellä mainittu ennakkopäätös saataisiin, tulisi kouluhallitukselle lähettää anomus sekä selvitys seuraavista seikoista:

- Kartta Salon kirjastoista suuressa mittakaavassa, mihin lakkautettavat sivukirjastot olisi erikseen merkittävä
- Tulevan kirjastoauton reitit ja pysäköintipisteet
- Luettelo lakkautettavista sivukirjastoista
- Ote valtuuston hankintapäätöksestä ja kustannuslaskelmat
- Auton aikataulu reittipisteiden mukaan
- Auton merkki, tyyppi, kori ja alusta (Salon kaupungin kirjastolautakunnan pöytäkirjat 1960-1968.)

Selvitykseen vaadittavan viimeisen kohdan pohjalta päätettiin pyytää tarjouksia kirjastoautosta, johon mahtuisi vähintään noin 3 000 kirjaa. Lautakunta ehdotti myös, että tulevassa autossa tulisi olla muun muassa työpöydät ja istuimet kahta virkailijaa varten sekä Detroit-lainausjärjestelmä, siivouskomero pesualtaalla ja vesisäiliöllä, vaatekaappi, ensiapupakkaus ja hiilihapposammutin, korin maalaus Salon kaupungin toivomusten mukaisella tekstillä ja vaakunoilla sekä tyhjennettävä WC-laitesäilö. (Salon kaupungin kirjastolautakunnan pöytäkirjat 1960–1968.)

Turun piirin kirjastontarkastajan lähettämää jäljennöstä Kouluhallituksen kirjeestä 29.2.1968 käsiteltiin Salon kaupunginhallituksen kokouksessa 18.3.1968. Kouluhallitus totesi kirjastoauton olevan Salon kirjastolaitokselle tarpeellinen hankinta. Tarpeellisuuden edellytyksenä oli, että kirjastoauton tulisi olla liikennöimässä vähintään kymmenen kuukauden aikana vuodessa, ainakin neljänä päivänä viikossa. (Salon kaupunginhallituksen pöytäkirjat 1968.)

Kirjastolautakunnan kokouksessa 23.4.1968 esiteltiin lautakunnan lähettämiin tarjouspyyntöihin saatuja kolmea vastausta autonkoreja valmistavilta liikkeiltä joista kahden tiedettiin entuudestaan valmistaneen kirjastoautojen koreja. Nämä liikkeet olivat K. Nummela Oy, Kiitokori Oy sekä Autokoritehdas Oy. Kirjastoauton alustan tarjouspyyntöön saatiin vuorostaan yhteensä viisi vastausta Salon Automyynniltä, Salon Autolta ja Moottorilta, Salon Tähtiautolta ja Auto-osa Velj. Saariselta. Vertailujen ja keskustelun jälkeen tulevan kirjastoauton kori päätettiin tilata Kiitokori Oy:ltä. Tämä valinta lyötiin lopullisesti lukkoon 28.5.1968 kirjastolautakunnan kokouksessa. (Salon kaupungin kirjastolautakunnan pöytäkirjat 1960–1968.)

Kirjastolautakunnan 23.4.1968 järjestetyn kokouksen päätteeksi tarkasteltiin entisen Uskelan alueen sivukirjastojen lakkauttamista kirjastoauton hankinnan vuoksi ja tulevan kirjastoauton kirjallisuusvalintaa. Kirjastolautakunta katsoi, että kansakoululautakunnan tulisi ryhtyä toimenpiteisiin sivukirjastojen lakkauttamisesta oppilaskirjastoille aiheutuvan haitan lievittämiseksi järjestämällä oppilaskirjastot kansakouluissa. Kirjastoauton kirjallisuusvalintaa pohtiessa todettiin, että kirjastoauton tulisi entisen Uskelan alueen asiakasryhmien mukaan pystyä tarjoamaan myös uudempaa kauno- ja tietokirjallisuutta. Tämä puolestaan tulisi aiheuttamaan kirjamäärärahojen lisäämistarvetta. (Salon kaupungin kirjastolautakunnan pöytäkirjat 1960–1968.)

Kaupunginhallituksen kokouksessa 17.6.1968 tehtiin lopullinen päätös tulevasta Salon kirjastoautosta. Auton alustaksi valittiin Salon Auto ja Moottorin tarjoama Bedfordin SB-5 ja auton korin tilaaminen päätettiin aloittaa Kiitokori Oy:n kanssa sillä perustelulla, että Kiitokorin valmistama kori sisältäisi täysin samat varustelut kuin K. Nummela Oy:n kori, mutta tulisi halvemmaksi. (Salon kaupunginhallituksen pöytäkirjat 1968.)

### **2.3.2 Salon kaikki kirjastoautot**

Kunnassa on ollut käytössä vuosien aikana neljä kirjastoautoa. Ensimmäinen Salossa toiminut kirjastoauto oli Bedford VAM-14 joka oli

käytössä vuosina 1968–1983.

Toinen Salon alueen kirjastoauto oli vuosina 1983–1997 ajossa ollut Sisun SB-140D 34229.

Kolmas Salon kirjastoauto oli Volvon B10M, joka oli käytössä vuosina 1997–2012. (Paavola, 2023)

Neljäs ja viimeisin Salossa tälläkin hetkellä toimiva kirjastoauto otettiin käyttöön vuonna 2012. Auto on Volvon valmistama B9R ja siellä on kirjastojärjestelmänä toiminut vuosien varrella ensin Axiell Aurora ja nykyisellään Koha-Suomi.

### 2.3.3 Salon kirjastoautotoiminnan nykytilanne

Vuonna 2012 nykyisen kirjastoauton aloittaessa sillä oli yhdessä Halikon kirjastoauton kanssa pysäkkejä peräti 149 kappaletta. Samana vuonna autoissa tehtiin yhteensä 155 922 lainaa. (Suomen yleisten kirjastojen tilastot, 2024)

Vuoteen 2022 mennessä kirjastoautolla oli yhdessä Halikon kirjastoauton kanssa pysäkkejä enää 68. Samana vuonna autoissa tehtiin vain 107 664 lainaa. Tämä osoittaa 31 prosentin laskun lainausmäärissä vuosina 2012-2022 ja 54 prosentin laskun pysäkkien määrässä vuosina 2012-2022. (Suomen yleisten kirjastojen tilastot, 2024)

#### **Salo, 2012 Salo, 2022**

Kirjastoautoja	2	2
Kirjastoautojen lainat	155 922	107 664
Kirjastoauton pysäkkejä	149	68

Kuten johdannossa mainittiin, Halikon kirjastoauto lakkautettiin vuoden 2023 aikana, joten pelkän Salon auton lainaus- ja pysäkkimäärät edelliseltä vuodelta eivät ole kirjoitushetkellä tiedossa.

### 2.3.4 Halikon kirjastoautotoiminnan alkuvaiheet

Kirjastoautotoiminta aloitettiin entisessä Halikon kunnassa, nykyisen Salon alueella vuonna 1971. Halikon kirjastoautotoiminnan aloittaminen käynnistettiin vuonna 1969, kun Halikon Kirjastolautakunta pyysi kunnanvaltuustolta päätöstä siitä, minkä vuoden talousarviossa voitaisiin osoittaa varat kirjastoautotoiminnan aloittamiselle kunnassa. Keskustelun jälkeen päätettiin yksimielisesti ja kunnanhallituksen ehdotuksen mukaisesti ilmoittaa, että kirjastoautotoiminnan aloittamiseen tarvittavat varat pyrittäisiin osoittamaan vuoden 1971 talousarviossa. (Halikon kunnanvaltuuston pöytäkirjat 1966–1970; Halikon kunnanhallituksen pöytäkirjat 1969–1970.)

Ennen asian käsittelyä kunnanhallituksessa, päätettiin pyytää lausunnolla kokemuksia Salosta ja Perniöstä, joissa kirjastoautotoiminta oli jo aloitettu hieman aikaisemmin. Salon ja Perniön kokemuksista ilmeni, ettei kummankaan kirjastoauton käyttöön nähden ollut ilmennyt vähäisimpiäkään kielteisiä kokemuksia. Päätettiin ehdottaa kirjastolautakunnalle, että toiminnan aloittamiseen tarvittavat varat pyrittäisiin osoittamaan vuoden 1971 talousarviossa. Hallitukselle esiteltiin myös kirjastolautakunnan kirje 20.10.1970, jossa lautakunta esitti haettavaksi kouluhallituksen ennakkopäätöstä auton tarpeellisuudesta. (Halikon kunnanhallituksen pöytäkirjat 1969–1970.)

Vuoden 1971 kunnanhallituksen kokouksessa esiteltiin kirjastolautakunnan pöytäkirjanote 17.3.1971, jossa se esitti, että kunnan kirjastoautoksi hankittaisiin Oy Suomen Autoteollisuus Ab:n tarjoamalle Sisu B-84 SV/5000 linja-auton alustalle rakennettava Kiitokori Oy:n tarjouksen mukainen kirjastoauto. Lautakunnan esityksessä koko auton kustannukset tulisivat olemaan arvion mukaan 88 445 markkaa. Keskustelun jälkeen kirjastolautakunnan esitys hyväksyttiin. Kun auton hankintakustannukset tulisivat ylittämään 1 211 markalla talousarviossa varatun määrärahan, puuttuva erä päätettiin rahoittaa vuoden 1972 lisätalousarviossa. Lopuksi esiteltiin ja merkittiin kunnanhallitukseen tietoon saatetuksi kirjastoauton alustan luovutuskirja ja takuusitoumus. (Halikon kunnanhallituksen pöytäkirjat 1971–1972.)

### **2.3.5 Halikon kaikki kirjastoautot**

Kunnassa ehti toimia vuosien 1971-2009 aikana kolme kirjastoautoa.

Ensimmäinen Halikossa toiminut kirjastoauto oli Sisun B-84SV ja se oli käytössä vuosina 1971–1986.

Toinen Halikon kirjastoautoista oli vuosina 1986–2002 ajossa ollut Sisun BT-190C. (Paavola, 2023)

Kolmas ja viimeisin Halikossa kulkenut kirjastoauto, joka myöhemmin liitettiin 2009 kuntaliitoksen myötä Salon pääkirjaston alaisuuteen, otettiin käyttöön vuonna 2002. Auto oli Scanian valmistama L 94 IB-B ja siellä oli kirjastojärjestelmänä vuosien varrella ensin ATP Origo, sen jälkeen Axiell Aurora ja viimeisenä Koha-Suomi. Vuonna 2007 Halikon kirjastoautolla oli pysäkkejä 62. Samana vuonna autossa vieraili 15 134 asiakasta ja siellä tehtiin 40 515 lainaa. (Holme, N; Sivenius, P, 2009)

## 3 Aiempaa tutkimusta suomalaisista kirjastoautoista

### 3.1 Tutkimustöitä suomalaisista kirjastoautoista lähivuosilta

Finnasta löytyy neljä opinnäytetyöni kannalta relevanteimpaa aikaisempaa asiakaskyselyä Suomen kirjastoautoille.

Ensimmäinen töistä on Anu Kiviojan vuoden 2016 selvitys kirjastoautojen monipalveluista Lapuan kaupunginkirjastolle. Kivioja sai työlleen toimeksiannon Lapuan kaupunginkirjastolta selvittää, mitä monipalveluita on olemassa ja mitä monipalveluita lapualaiset halusivat uuteen kirjastoautoon sekä miten tärkeiksi he kokivat monipalvelut. Tutkimuksen kohderyhmänä toimivat kaikenikäiset lapualaiset kirjaston asiakkaat, mutta pääasiallisesti kirjastoauton asiakkaat.

Kivioja toteutti kyselyn kyselylomakkeella jota oli tarjolla täytettäväksi sekä paperisena että verkkopohjaisena. Koska kyselyyn tuli vain 52 vastausta, niistä ei voitu vetää suurempia, yleistäviä johtopäätöksiä lapualaisten kirjaston käyttäjien mielipiteistä. Kiviojan mielestä tuloksia voitaisiin kuitenkin käyttää apuna monipalveluiden suunnittelussa. Tuloksista voitiin päätellä, että erityisesti lastentapahtumat olisivat uudessa autossa tärkeitä lapsiasiakkaiden sekä perhepäivähoitajien kannalta. Lisäksi autoon toivottiin eniten postipalveluita, kirjavinkkausta, satutuokioita, asiakastietokonetta, langatonta nettiä ja monitoimilaitetta kopiointiin, tulostamiseen ja skannaamiseen. (Kivioja, 2016.)

Toinen työ on Marja Alatalon vuoden 2017 asiakaskysely yhteispohjoismaalaisen kirjastoauton asiakkaille. Alatalon työn tarkoituksena oli selvittää, miten tyytyväisiä asiakkaat olivat yhteispohjoismaalaisen kirjastoauton sen hetkisiin palveluihin ja mitä uusia palveluita he toivoisivat kirjastoautoon tulevaisuudessa. Toimeksiantajana kyselylle toimi Muonion kunnankirjaston hallinnoima yhteispohjoismaalainen kirjastoauto.

Kyselyn tuloksista selvisi, että kirjastoauto on erittäin tärkeä palvelu syrjäkylien asukkaille. Vastausten mukaan, se oli monille ainoa palvelu, mitä kunta tarjoaa kotipihalle asti. Lisäpalveluiksi kirjastoautoon toivottiin tulevaisuudessa



apteekki- ja pankkipalveluita sekä erilaisia kirjailija- ja musiikkivierailuja. Kirjastoauton palveluihin ja valikoimaan oltiin vastaushetkellä pääosin tyytyväisiä. Alatalo ehdottaa, että jatkotutkimuksessa voitaisiin tutkia, kuinka eri maiden lait sallisivat apteekki- ja pankkipalveluiden tarjoamisen kirjastoautossa. (Alatalo, 2017.)

Kolmas töistä on Anna Rantalan kyselytutkimus Turun kirjastoauton käyttäjille vuodelta 2020. Tutkimuksessa Rantala pyrki selvittämään Turun kaupunginkirjastolle, miten tyytyväisiä asiakkaat olivat kirjastoauton palveluun. Kyselyn lisäksi Rantala toteutti kaksi teemahaastattelua Espoon kirjastoautojen henkilökunnan kanssa saadakseen lisätietoa kirjastoautojen nykyisistä käyttäjäryhmistä sekä näkökulmia kirjastoautotoiminnan merkityksestä.

Rantalan yhteenvedossa hän toteaa, että sekä kysely että haastattelut tukivat kirjastoautojen tarpeellisuutta Suomessa. Molemmat tiedokeruumenetelmät korostivat palvelun merkityksellisyyttä erityisesti lapsiperheiden ja eläkeläisten parissa. Mahdolliset lisäpalvelut kirjastoautossa saivat sekä kyselyssä että haastatteluissa kannatusta ja herättivät mielenkiintoa. Toisaalta osa kyselyyn vastanneista puolsi perinteisen kirjastoautotoiminnan jatkumista ennallaan. (Rantala, 2020.)

### **3.2 Vuoden 2007 asiakaskysely Salon kirjastoauton asiakkaille**

Yksi Finnasta löytämistäni opinnäytetöistä, jota päätin lopulta käyttää tieto- ja vertailupohjana työlleni on aikaisempi, vuoden 2007 asiakaskysely Salon kirjastoauton asiakkaille. Asiakaskyselyn oli toteuttanut Minna Joosela osana opinnäytetyötään Turun ammattikorkeassa kirjasto- ja tietopalvelualan koulutuksessa. Kyselyn tavoitteena oli kartoittaa Salon kirjastoauton iltaikäyttäjien ja aamupäivisin autossa asioivien asiakkaiden tyytyväisyyttä kirjastoauton palveluihin. Kartoituksen ulkopuolelle rajattiin päiväkodit ja koulut. (Joosela, 2007, 28.) Kyselyä mainostettiin etukäteen Salon Seudun Sanomissa sekä Salon paikallisradion tiedotteissa. (Joosela, 2007, 33.)

Tavoitteena oli, että asiakkaat täyttävät asiointinsa ohella kyselylomakkeen ilman että se häiritsisi muiden asiakkaiden asiointia tai henkilökunnan työskentelyä. Täten kyselylomakkeen tuli olla lyhyt ja helppo vastata, jotta asiakkailla olisi aikaa täyttää se käyntinsä aikana. Kartoitusmenetelmäksi valikoitui puolistrukturoitu kysely, jotta kyselyyn vastaavilla henkilöillä olisi mahdollisuus vastata osaan kysymyksistä vapaasti ja avoimesti. (Joosela, 2007, 29.) Joosela viittaa Sirkka Hirsjärven teokseen ”Tutki ja kirjoita” todetessaan, että valittu menetelmä sopi opinnäytetyöhön hyvin, koska sen avulla saadaan monipuolisesti selville kohderyhmän ajatuksia ja kokemuksia auton palveluista. (Hirsjärvi, 2004, 183.) Ennen kyselyn avaamista vastaajille, sen koekäytti kaksi tutkimuksen ulkopuolista henkilöä. (Joosela, 2007, 32.)

Kyselyä monistettiin paperisena kirjastoautoon asiakkaille vastattavaksi. Joosela suunnitteli alustavaksi otoskooksi (vastaajamääräksi) sataa vastaajaa. Jooselalla ja kirjastoauton henkilökunnalla ei kuitenkaan ollut tarkkaa arviota siitä, miten auton asiakkaat suhtautuvat kyselyyn, koska aiempaa kartoitusta aiheesta ei ollut tehty. Määräaikaan mennessä kyselyyn oli tullut vastauksia 97 kappaletta, mikä osui yllättävän lähelle Jooselan arviota. (Joosela, 2007, 30.) Yksi lomakkeista oli täytetty puutteellisesti, joten sitä ei huomioitu vastausten analysoinnissa. Täten analysoitavia vastauksia oli 96 kappaletta. Kyselylomakkeita oli tarjolla kaikilla iltavuoron pysäkeillä sekä osalla aamupäivän pysäkeistä. Tällä tavoin aamupäivisin autossa asioivat pääsivät osallistumaan kyselyyn tasapuolisesti, sillä osa heistä asioi myös iltapysäkeillä. Kirjastoauton henkilökunta suoritti kyselylomakkeiden kopioinnin ja jakelun. Viimeisen palautuspäivän jälkeen lomakkeet haettiin kirjastoautosta ja niiden sisältöä analysoitiin Microsoftin Excel-ohjelmalla. (Joosela, 2007, 33.)

Kysely toteutettiin tammikuussa 2007 Salon kirjastoautossa. Asiakkaille annettiin mahdollisuus vastata paikan päällä tai ottaa lomake mukaansa ja palauttaa se kirjastoautoon. (Joosela, 2007, 33.)

### 3.3 Vuoden 2007 asiakaskyselyn tulokset

Kartoituksen tulokset osoittavat, että Salon kirjastoauton iltakäyttäjät olivat melko tyytyväisiä palveluihin. Suurin osa kyselyyn vastaajista oli naisia (noin 80 %). Tästä huolimatta miesten ja naisten mielipiteet eivät eronneet missään kysymyksissä merkittävästi. Huomattava osa vastaajista oli aktiivisia kirjastoauton ja kirjaston käyttäjiä. Vastaajista 76 prosenttia kertoi käyvänsä kirjastoautossa joka toinen viikko tai useammin. Eniten autossa asioivat työssä käyvät salolaiset sekä koululaiset. Suurin osa kirjastoauton käyttäjistä oli keski-ikäisiä. Tuloksista voitiin selvästi havaita, että kysely tavoitti hyvin kirjastoauton aktiivikäyttäjät. (Joosela, 2007, 42.)

Salon kirjastoauto sai paljon positiivista palautetta lapsiystävällisestä kirjastoympäristöstä. Erityisesti lapsiperheille autossa vierailu oli muutakin kuin aineiston lainaamista. Kyseessä oli viikoittainen tapahtuma, jota lapset odottivat innokkaasti. Näillä käynneillä lapset oppivat kirjaston käyttöä. Pienetkin lapset otettiin autossa hyvin huomioon. Eräs kyselyn vastaajista mainitsi auton parhaaksi puoleksi lapsia varten järjestetyt reitit. Perhepäivähoitajat kiittelivät auton aamupäiväkiertoa. Näin he pääsivät yhdessä hoitolasten kanssa valitsemaan kirjoja. Useissa avoimissa vastauksissa toivottiin kirjastoautopalveluiden säilymistä Salossa. Kirjastoauto oli näille vastaajille sosiaalinen kohtaamispaikka, jossa aineiston lainaamisen yhteydessä tapasi muita samalla asuinalueella asuvia ihmisiä. Kirjastoauto oli selkeästi tärkeä asia erityisesti lapsille, sekä kotona oleville, että koululaisille. (Joosela, 2007, 44.)

Kirjastoauton henkilökunnalta saadun palautteen mukaan kyselyyn vastaamiseen suhtauduttiin positiivisesti. Avokysymysten vastauksista oli havaittavissa, että kirjastoauton palveluihin oltiin tyytyväisiä ja asiakkaat toivoivat toiminnan jatkuvan Salossa vielä vastaisuudessakin. Erityistä kiitosta keräsi asiantunteva ja palvelualtis henkilökunta. (Joosela, 2007, 45.)

Joosela toteaa yhteenvedossa, että kyselyn vastaajien reilusta määrästä huolimatta se ei noussut useisiin satoihin ja kysely tavoitti enimmäkseen kirjastoauton aktiivikäyttäjää. Auton toiminnan kehittämisen kannalta olisi ollut

mielenkiintoista saada palautetta harvoin tai ei lainkaan kirjastoautoa käyttävien ryhmältä. Koska kartoituksen tekijällä ei ollut mahdollisuutta osallistua kyselylomakkeiden jakamiseen sekä vastaanottamiseen paikan päällä, on mahdotonta arvioida kuinka paljon henkilökunnan ja vastaajien asiakassuhteet vaikuttivat vastauksiin. Kyselyn ajankohta ajoittui tammikuulle, jolloin kirjastoautossa oli yleensä vilkasta. Sääolosuhteiden vaihtelut saattoivat kuitenkin vaikuttaa ihmisten innokkuuteen asioida kirjastoautossa. (Joosela, 2007, 46.)

Kartoitukseen osallistuneet olivat Jooselan mukaan tyytyväisempiä auton palveluihin kuin oletettiin. Tulosten perusteella Salon kirjastoauton valtteja olivat asiantunteva ja ystävällinen henkilökunta sekä lapsiystävälliset palvelut. Henkilökohtainen palvelutapahtuma sekä vuorovaikutus asiakkaan ja henkilökunnan välillä oli huippuluokkaa. Salon kirjastoauto oli myös onnistunut tärkeimmässä tehtävässään, tuoda kirjastopalvelut asiakkaan luo. Salon kirjastoautotoiminnan toivottiin jatkuvan myös vastaisuudessa ja auton kierron ulottuvan uusille asuinalueille. Joosela havaitsi, että kirjastoautopalveluille on selkeä tarve ja autolla on oma tiivis käyttäjäkuntansa. Vuonna 2007 ennustettiin Salon kirjastoauton tulevaisuuden haasteina olevan auton kierron järjestäminen uusille asuinalueille sekä kokoelman monipuolinen ja ajantasainen ylläpito. (Joosela, 2007, 46.)

## 4 Asiakaskysely Salon kirjastoauton palveluista 2024

Opinnäytetyöni tutkimusmenetelmäksi valikoitui syksyllä 2023 asiakaskysely, jonka suunnittelin teettäväni Salon kirjastoauton asiakkaille tulevan talven aikana. Kysely oli kätevä luoda Webropol-palvelun työkalun avulla. Ajattelin, että saisin kyselyn avulla arvokasta dataa salolaisten kirjastoauton asiakkaiden sekä sen palvelun kehittämisestä kiinnostuneiden mielipiteistä auton palveluista nykyhetkellä ja tulevaisuudessa.

Joosela (Joosela, 2007, 30) onnistui saamaan noin sata vastaajaa omaan kyselyynsä vuonna 2007 ja hän mainosti kyselyään paikallislehdessä sekä -radiossa. Tämän työn tavoitteena oli koota kyselyn avulla noin 50 vastauksen aineisto, joka tarjoaisi tarpeeksi tietoa salolaisten kirjastoauton asiakkaiden mielipiteistä. Tavoitteen maltillinen määrä perustui pääasiassa Salon kirjaston asiakkaiden verrattain keskisuureen määrään valtiollisella tasolla (20 507 asiakasta ja 299 923 fyysistä kävijää vuonna 2022) [Suomen yleisten kirjastojen tilastot, 2024] sekä tiedostamiseen siitä, että vastaajaprosentti kyselyihin ja gallupeihin tänä päivänä on varsin alhainen. Kysely oli suunnattu 18-vuotta täyttäneille salolaisille kirjastoauton käyttäjille ja sen palvelun kehittämisestä kiinnostuneille.

Kyselyn luomisessa hyödynnettiin Webropol-työkalua, jotta näkisin mahdollisia muutoksia, joita asiakkaiden mielipiteissä olisi tapahtunut viimeisten 17 vuoden aikana. Pyysin palautetta kysymyksistäni ensin Salon kirjastopalvelupäälliköltä ja kirjastoauton henkilöstöltä. Kun kysymykset oli hiottu kaikkien osapuolien mielestä järkeviksi, viimeistelin kyselyn ulkoasun ja julkaisin sen vastattavaksi.<sup>4</sup>

Kysely toteutettiin täysin anonymisti, jolloin siihen vastaaminen ei kerännyt vastaajasta mitään tunnistettavaa tai arkaluonteista informaatiota. Kyselyyn pääsi vastaamaan joko Salon kirjastoissa ilmoitustauluilla julkaistun mainoksen

---

<sup>4</sup> Kyselylomake löytyy opinnäytetyön lopusta lähteiden jälkeen.

web-linkistä tai QR-koodista. Kyselyssä oli vastaamisaikaa 19.2.-17.3.2024, neljä viikkoa.

Kysely sisälsi yhteensä seitsemän kysymystä. Alussa tiedusteltiin vastaajan taustatietoja, kuten ikä, asuinpaikka Salon alueella ja pääasiallinen elämäntilanne. Kysymyksessä vastaajan asuinpaikasta oli mahdollista vastata vapaasti, esimerkiksi keskustan alue, Halikko, Kiikala ja niin edelleen. Tämän jälkeen kysyttiin kuinka usein vastaaja käyttää kirjastoauton palveluja, onko kirjastoauto vastaajan pääasiallinen kirjasto asioida ja kuinka kauan hän on toiminut Salon kirjastoauton asiakkaana. Seuraavaksi pyydettiin kertomaan, mitkä auton nykyisistä tarjoamista palveluista toimivat ja vastaavat vastaajan tarpeisiin hänen asioidessaan autossa. Lopussa annettiin mahdollisuus ehdottaa parannusehdotuksia auton palveluihin, uusia palvelumuotoja autoon tulevaisuutta ajatellen tai keinoja houkutella kirjastoautolle lisää käyttäjiä.

# 5 Kyselyn tulokset

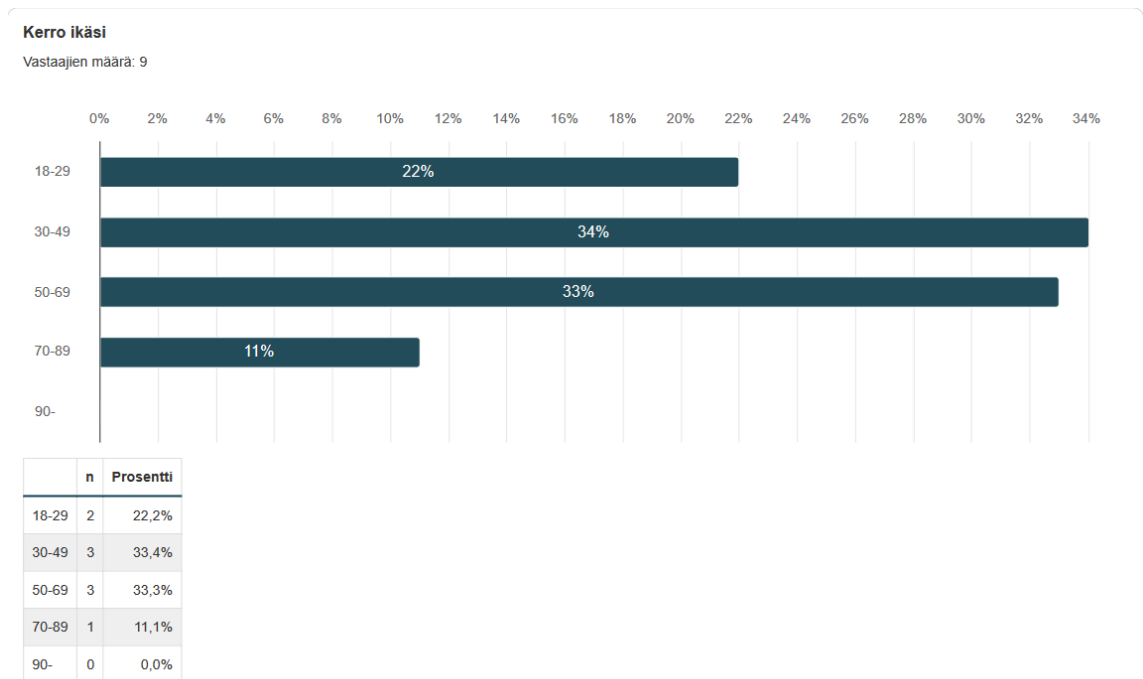
## 5.1 Vastaajien taustatiedot

Kysely oli avoinna ja vastattavissa 19.2.–17.3.2024, noin neljän viikon ajan.

Kyselyyn vastasi lopulta vain yhdeksän Salon kirjaston asiakasta.

Vastaajamäärä jäi huomattavasti jopa maltillisten odotusteni alle, enkä ymmärrettävästi voi näin pienestä määrästä dataa tehdä suurempia johtopäätöksiä liittyen salolaisten yleisiin mielipiteisiin kirjastoauton palvelusta. Erikoista kyllä, Webropolin raportointi osoitti, että kyselyn avasi linkistä peräti 27 henkilöä, joista kuitenkin lopulta vain yhdeksän vastasi kaikkiin kysymyksiin ja palautti kyselyn.

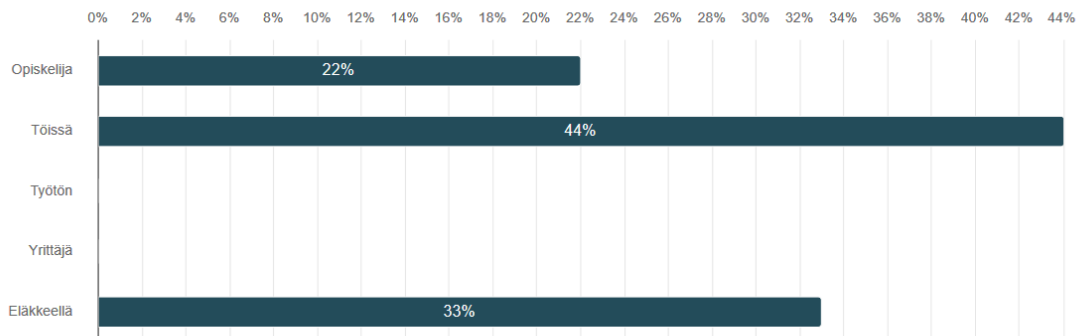
Vastaajan ikää kysyttäessä saatiin seuraavanlaiset vastaukset. Kolme vastaajaa (33%) kertoi olevansa iältään 30–49 ja toiset kolme (33%) kertoi olevansa 50–69. Kaksi vastaajaa (22%) kertoi olevansa 18-29-vuotiaita ja yksi vastaaja (11%) kertoi olevansa 70–89-vuotias.



Seuraavassa kysymyksessä, jossa tiedusteltiin vastaajien pääasiallista elämäntilannetta vastaushetkellä, kaksi vastaajista (22%) kertoi olevansa opiskelijoita. Neljä vastaajaa (44%) kertoi olevansa parhaillaan työelämässä, ja loput kolme vastaajaa (33%) vastasivat olevansa eläkkeellä.

#### Kerro pääasiallinen elämäntilanteesi

Vastaajien määrä: 9 , valittujen vastausten lukumäärä: 9



	n	Prosentti
Opiskelija	2	22,2%
Toissä	4	44,4%
Työtön	0	0,0%
Yrittäjä	0	0,0%
Eläkkeellä	3	33,3%

Kolmannella kysymyksellä tiedusteltiin vastaajien asuinpaikkaa Salon alueella. Vastaukseen oli mahdollista vastata vapaamuotoisesti. Kolme vastaajaa (33%) kertoi asuvansa Halikossa ja kaksi (22%) puolestaan keskustan alueella. Loput neljä vastaajaa kertoivat kukin asuvansa Hähkänässä, Tupurissa, Alhaisissa ja Märynummella.

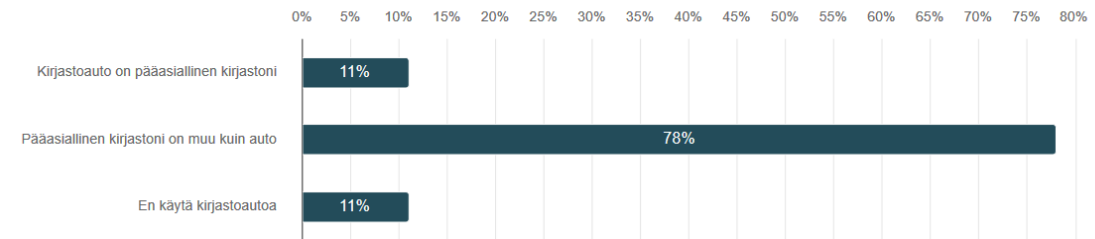
## 5.2 Kirjastoauton käyttö

Neljännessä kysymyksessä vastaajilta kysyttiin, onko kirjastoauto heidän pääasiallinen kirjastonsa Salossa. Peräti seitsemän vastaajaa (78%) vastasi pääasiallisen kirjastonsa olevan muu kuin kirjastoauto. Vain yksi vastaaja (11%) ilmoitti kirjastoauton olevan hänen pääasiallinen kirjastonsa ja yksi vastaaja (11%) vastasi, ettei käytä kirjastoautoa lainkaan.



### Onko Salon kirjastoauto pääasiallinen kirjastosi?

Vastaajien määrä: 9 , valittujen vastausten lukumäärä: 9

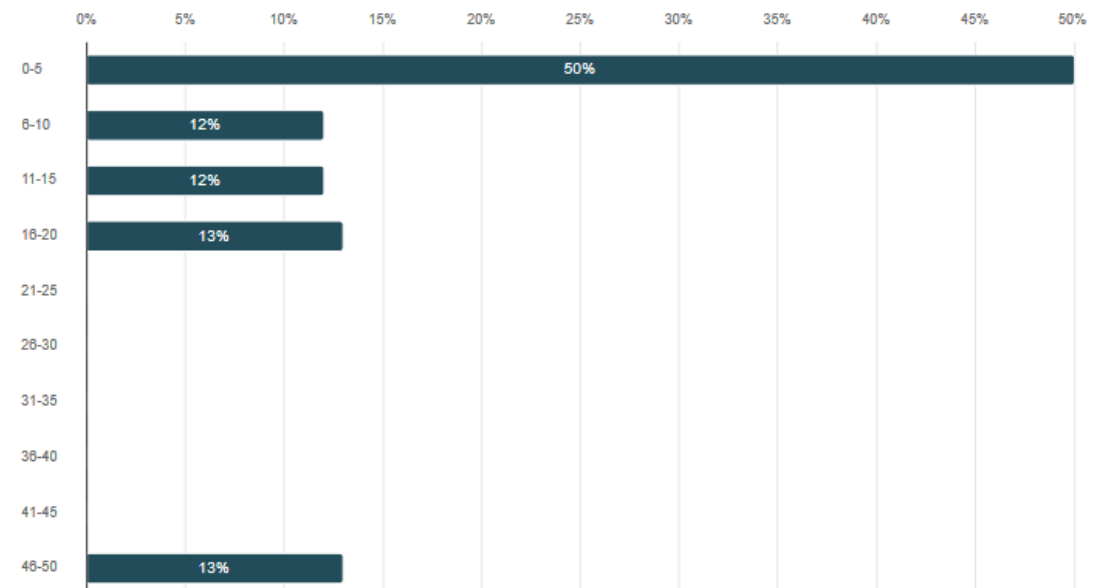


	n	Prosentti
Kirjastoauto on pääasiallinen kirjastoni	1	11,1%
Pääasiallinen kirjastoni on muu kuin auto	7	77,8%
En käytä kirjastoautoa	1	11,1%

Seuraavaksi vastaajilta pyydettiin karkeaa arviota vuosina siitä, kuinka monta vuotta he olivat käyttäneet Salon kirjastoauton palveluita. Neljä vastaajaa (44%) arvioi vuosina käyttäneensä auton palveluita 0–5 vuotta. Yksi vastaaja arvioi asioineensa kirjastoautossa 6–10 vuotta, toinen 11–15 vuotta ja kolmas 16–20 vuotta. Yksi vastaaja arvioi asioineensa kirjastoauton asiakkaana peräti 46–50 vuotta.

Arvioi vuosina, kuinka kauan olet ollut Salon kirjastoauton asiakkaana? (jos vastasit edelliseen kysymykseen vaihtoehtoon 3, voit ohittaa tämän)

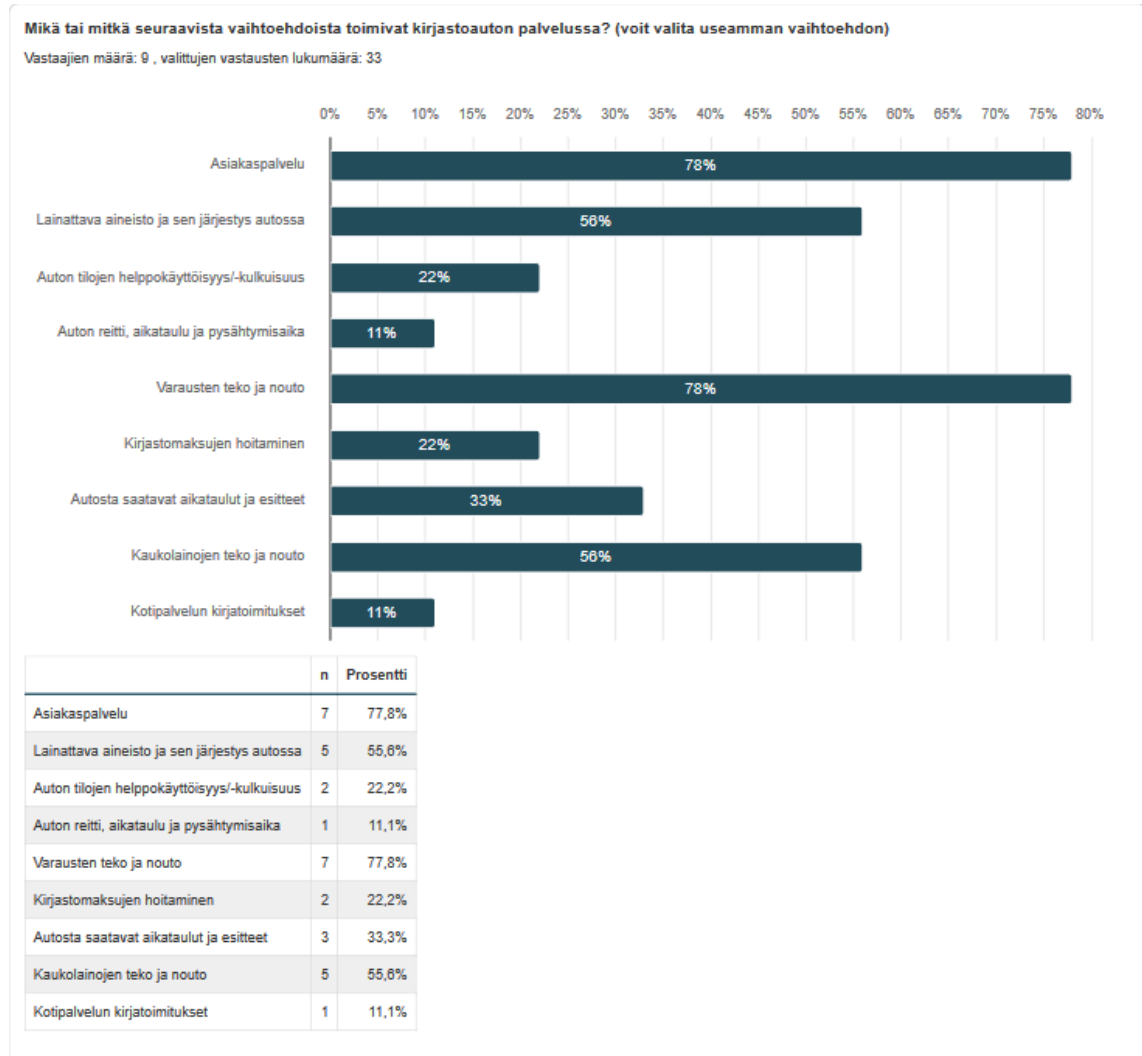
Vastaajien määrä: 8



	n	Prosentti
0-5	4	50,0%
6-10	1	12,5%
11-15	1	12,5%
16-20	1	12,5%
21-25	0	0,0%
26-30	0	0,0%
31-35	0	0,0%
36-40	0	0,0%
41-45	0	0,0%
46-50	1	12,5%

Toiseksi viimeisessä kysymyksessä pyydettiin vastaajia valitsemaan monivalinnan vaihtoehtoista, mitkä kirjastoauton palvelut heidän mielestään toimivat vastaushetkellä. Seitsemän vastaajaa (78%) valitsi asiakaspalvelun toimivan nykyisessä muodossaan. Lisäksi seitsemän vastaajaa (78%) vastasi varausten tekemisen ja noutamisen toimivan nykyisellään. Viisi vastaajaa (56%) valitsi lainattavan aineiston ja sen järjestelyn olevan nykyisellä mallillaan toimiva ja lisäksi viisi vastaajaa (56%) valitsi kaukolainojen tekemisen ja noutamisen toimivan nykyisellään. Kolme vastaajaa (33%) vastasi autosta saatavien esitteiden ja aikataulujen olevan kunnossa. Kaksi vastaajaa (22%) valitsi auton tilojen helppokulkuisuuden/-käyttöisyyden olevan nykyisellään toimiva ja lisäksi kaksi vastaajaa (22%) valitsi toimiviksi kirjastomaksujen hoitamisen autossa.

Yksi vastaaja (11%) kertoi kotipalvelun kirjatoimitusten toimivan nykyisellään ja yksi vastaaja (11%) kertoi auton reitin, aikataulun ja pysähtymisaikojen toimivan vastaushetkellä.



### 5.3 Vapaamuotoiset kehittämisideat

Viimeinen kysymys oli vapaamuotoinen ja siinä tiedusteltiin vastaajilta mahdollisia parannuskohteita Salon kirjastoautossa sekä erilaisia houkuttimia, joilla heidät saisi asioimaan autossa nykyistä enemmän. Kysymykseen tuli seuraavanlaiset vastaukset:

Viisi vastaajaa nosti esiin auton reittin, aikataulun ja pysähtymisajat vastaamishetkellä ja kaksi heistä huomautti siitä, että Salossa on jatkossa vain

yksi kirjastoauto liikennöimässä. Yksi heistä kommentoi ajan käyntien välillä kouluilla olevan liian pitkä. Toinen taas ehdotti auton liikennöintiä myös lauantaisin. Toisaalta näistä viidestä, kaksi kehui kirjastoauton koulu yhteistyötä Salon koulujen kanssa ja heistä toinen toivoi sitä olevan vielä nykyistäkin enemmän, sillä hän oli saanut oppilailtaan toiveen kirjastoauton käyntien lisäämisestä.

Kaksi vastaajaa kommentoi, että autoon on nykyisellään hankala päästä sisään, varsinkin jos on liikuntaesteinen asiakas. He ehdottivat auton vaihtoa nykyisestä mallista matalalattiaiseen malliin.

Yksi vastaaja ehdotti auton vaihtoa sähköiseen tai biopolttoaineella kulkevaan ympäristön säästämiseksi.

Yksi vastaaja taas ehdotti, että auton voisi tuoda esimerkiksi kesäisin iltatorille näyttille kaupunkilaisille. Näin he pääsisivät tutustumaan autoon ja sen myötä myönteisyys kirjastoautotoimintaan ja sen lisäämiseen vahvistuisi.

Lisäksi yksi vastaajista ehdotti, että autoon voisi tulevaisuudessa harkita uuden palvelumuodon hankkimista, esimerkiksi liikkuvaa pienoiselokuvateatteria tai vaikkapa apteekin myyntipistettä.

Lopuksi, kaksi vastaajista moitti vastauksessaan myös Halikon lähikirjaston henkilökunnan vähäisyyttä ja esittivät toiveen sen lisäämisestä tulevaisuudessa.

Mitä parannettavaa löydät kirjastoauton palvelusta? Kirjoita mahdollinen parannusehdotus alle tai ehdota uutta palvelumuotoa (jos vastasit ettet käytä kirjastoauton palveluita, millä keinoilla sinut saisi käymään kirjastoautossa?)

Vastaajien määrä: 9

#### Vastaukset

Toivon ja odotan reittien laajentamista ja vuorojen tihentämistä. On ymmärrettävää, että auto kulkee vain nk. toimistoikaan. Voisiko kuitenkin kokeilla esim. lauantai vuoroja?

Palvelu sinänsä erinomaista. Kauniin auton näkyvyyttä voisi ja pitäisi lisätä tuomalla sitä näyttille erilaisiin yleisö tapahtumiin (iltatori tms.). Kun kuntalaiset tutustuisivat autoon, myönteisyys toimintaan ja sen lisäämiseen vahvistuisi.

Pienille ja nuorille salolaisille on tärkeää synnyttää kiva ja mutkaton suhde lukuharrastukseen ja kirjastossa käyntiin. Auton vierailu koululla on hieno palvelu ja päivää odotetaan aina kovin. Harmillista, jos jatkossa liikenteessä on yksi ainoa auto.

En koe itseäni invalidiksi, mutta raajojen lihasheikkouden takia kiipeäminen autoon on hieman hankalaa. Toivon kovin myös Saloon matalalattiaista autoa.

Sähköllä tai biopolttoaineella kulkeva kirjastoauto olisi tätä päivää.

-kirjastoauton tilat saisivat olla helpokulkuisemmat rollaattoreilla tai pyörätuoleilla liikkuville (esim. tasalattiainen auto) -kirjastoautoon voisi harkita uutta palvelumuotoa, vaikka liikkuvaa pienoiselokuvateatteria

Aikataulu on huono, kouluille ihan liian pitkä väli nykyään!

Nyt kun on yksi kirjastoauto, niin reitti pitäisi tarkistaa paremmaksi. Auto käytössä nyt liian harvoin haja-asutusalueen kouluilla. Itselläni Halikon kirjasto on niin lähellä etten tarvitse kirjastoauton palveluja, mutta monet kaipaavat ja sanovat, että auto käy nykyisin liian harvoin. Onneksi Halikossa nyt itsepalvelukirjasto niin sinne pääsee ja tiettyinä aikoina henkilökuntaa paikalla. Halikossa on tosin jatkuva henkilökuntapula.

Kirjastoauton reitti / käynnit koulun pihalla liian harvoin. Oppilaat toivovat lisää käyntejä. Koulu yhteistyötä voisi olla enemmän. Kirjavinkkauksia koululuokille voisi toteuttaa videoiden avulla, kun henkilökuntaa kirjastossa Halikossa vähän tähän tehtävään käytettävissä. Kirjastoautoa on helpompi hyödyntää kesken koulupäivän kuin lähteä kirjastoon.

## 6 Johtopäätöksiä kyselystä

Tämän opinnäytetyön tutkimuksen vastauksista ei saatu merkittävää määrää dataa salolaisten mielipiteistä ja tottumuksista kirjastoautossa asioinnissa tai heidän parannusehdotuksistaan Salon kirjastoauton palveluiden kehittämisessä. Kuitenkin niistä muutamasta vastauksesta, joita kyselyyn tuli, saatiin selville suuntaa antavia lopputuloksia.

Yllättäen valtaosa vastaajista (78%) kertoi pääasiallisen kirjastonsa olevan muu kuin Salon kirjastoauton. Tämä on täysin päinvastainen tulos kuin Jooselan kyselyssä, jossa hän totesi suurimman osan vastaajista olleen kirjastoauton aktiivikäyttäjiä (Joosela, 2007, 42) ja kertoi jääneensä kaipaamaan enemmän vastauksia sellaisilta salolaisilta, jotka asioivat kirjastoautossa harvoin tai eivät lainkaan. (Joosela, 2007, 46)

Suurin osa (78%) kyselyyn vastaajista totesi asiakaspalvelun sekä varausten tekemisen ja noutamisen toimivan nykyisessä muodossaan Salon kirjastoautossa. Yli puolet (56%) vastaajista totesi myös lainattavan aineiston ja sen järjestelyn sekä kaukolainojen tekemisen ja noutamisen Salon kirjastoautossa toimivan vastaushetkellä. Vähiten kehuja kirjastoauton palveluista saivat autosta saatavat esitteet ja aikataulut (33%), auton tilojen helppokulkuisuus/-käyttöisyys (22%), kirjastomaksujen hoitaminen autossa (22%) sekä auton reitti, aikataulu ja pysähtymisajat vastaushetkellä (11%). Vain yksi vastaajista (11%) totesi kotipalvelun kirjatoimitusten toimivan nykyisellään, mutta vastaajien vähäisyyteen sekä kotipalvelua käyttävien asiakkaiden pieneen osuuteen kaikista Salon kirjaston asiakkaista vedoten ei tästä tuloksesta voida mielestäni vetää johtopäätöksiä.

Yllä mainitut tulokset peilaavat vahvasti Jooselan kyselyn tulosta, jossa suurimmat kehut vastaajilta saivat Salon kirjastoauton asiantunteva ja ystävällinen asiakaspalvelu. (Joosela, 2007, 45–46)

Eniten vuoden 2024 kyselyn vastaajat jäivät kaipaamaan parannusta Salon kirjastoauton reittiin, aikatauluun ja pysähtymisaikoihin vastaamishetkellä (56%).

Kyselyyn palautetut vastaukset tukevat Jooselan tutkimuksen tuloksia (Joosela, 2007, 42) siitä, että suurin osa Salon kirjastoauton aikuisista asiakkaista on työssäkäyviä keski-ikäisiä.

Vastausmäärän vähäisyydestä huolimatta olisi kuitenkin järkevää pohtia, miksi kyselyyn tuli niin vähän vastauksia, olisiko vastaajamäärä voitu kasvattaa eri tavoilla tai miksi 18 vastaajaa jätti lopulta vastaamatta kyselyyn.

Pääsyyinä alhaiseen vastausmäärään lienee ollut sen vähäinen mainonta. Kyselyä mainostettiin kaikkien salolaisten kirjastojen ilmoitustauluilla. Kuten vastausmäärästä huomaa, se ei riittänyt läheskään saamaan edes paria kymmentä vastaajaa, vaikka kysely ja mainokset olivat esillä neljän viikon ajan. Uskon että kyselyyn olisi tullut enemmän vastauksia jos sitä olisi mainostettu Salon pääkirjaston somekanavilla ja vaikkapa paikallislehdessä. On mahdollista, että kyselyn mainostaminen pääkirjaston somessa olisi onnistunut pyydettyäessä.

Erikoisinta oli, että Webropolin mukaan kyselyn avasi linkin tai QR-koodin kautta 27 henkilöä, mutta heistä vain yhdeksän lopulta palautti täytetyn kyselylomakkeen.

## 7 Yhteenveto

Asetin tavoitteekseni tälle työlle hankkia Salon kirjastoauton asiakkailta palautetta kirjastoauton toiminnasta, jotta Salon kaupunki ja kirjasto näkisivät miten arvokas ja tärkeä palvelu on keskustan ulkopuolella asuville. Samalla kaupunki ja kirjasto voisivat saadun palautteen pohjalta katsoa, ovatko kuntalaisten mielipiteet muuttuneet vuodesta 2007 ja täten kehittää Salon kirjastoauton toimintaa entistä asiakasystävällisemmäksi.

Kuten kyselyn tuloksissa ja johtopäätöksissä todettiin, vastausten valitettavan vähäisestä määrästä on kuitenkin mahdoton vetää varmasti mitään yleistävämpiä johtopäätöksiä Salon kirjastoauton asiakkaiden parannusehdotuksista tai mielipiteistä auton nykyisiin palveluihin.

Kyselyyn vastasi lopulta vain yhdeksän salolaista, vaikka Webropol-työkalu näytti, että kyselyn on avannut alun perin 27 erillistä IP-osoitetta. Suurin osa kyselyyn vastanneista oli joko työssä käyviä keski-ikäisiä tai eläkeläisiä. Valtaosa vastaajista kertoi, että heidän pääasiallinen kirjastonsa ei ole Salon kirjastoauto. Suurin osa kyselyyn vastaajista totesi asiakaspalvelun, varausten tekemisen ja noutamisen, tarjolla olevan lainattavan aineiston ja sen järjestelyn sekä kaukolainojen tekemisen ja noutamisen Salon kirjastoautossa toimivan vastaushetkellä. Eniten moitteita ja parannuskehotuksia saivat Salon kirjastoauton reitti, aikataulu ja pysähtymisajat vastaushetkellä. Kuitenkin, kuten jo johdannossa totesin, olin saanut kirjastoauton henkilökunnalta tiedon, että aikatauluihin suunniteltiin muutoksia opinnäytetyön kirjoittamishetkellä.

Varsinainen kysely oli mielestäni onnistuneesti toteutettu ja hyväksyin sen ennen julkaisua Salon kirjastopalvelupäälliköllä sekä kirjastoauton henkilöstöllä. Kysymykset olivat järkevät ja helppolukuiset ja olin ottanut niihin mallia Jooselan vuoden 2007 kysymyksistä. Lisäksi kysely oli yhdelle sivulle mahdutettu, jotta siihen olisi mahdollisimman nopeaa ja helppoa vastata joko tietokoneella, tabletilla tai puhelimella. Tästä huolimatta mahdollisesti 18 henkeä jätti kyselyn kesken tai kokonaan vastaamatta.

Vaikka nykypäivänä asiakaskyselyihin tulee varsin heikosti vastauksia verrattaen vuosituhanen alkuun, niitä olisi tärkeä järjestää jatkossakin, jotta saataisiin arvokasta palautetta vastaajien mielipiteistä ja mieltymyksistä. Jotta kyselyihin saataisiin enemmän vastaajia, niihin tulisi miettiä jonkinlainen palkinto tai ”porkkana” houkuttimeksi vastaamiselle. Vastausmäärää lisääisi myös runsas mainostaminen, tämän työn kyselyn tapauksessa esimerkiksi suoraan kaupungin taholta.

Työni toiseksi tavoitteeksi asetin nostaa esiin lukijalle Suomen kirjastoautotoiminnan pitkään jatkunutta ja perinteikästä historiaa sekä osoittaa, kuinka tärkeä ja välttämätön palvelu on tietyissä osissa Suomen maakuntia. Parhaimmaksi lähteeksi osoittautui Kyöstiön vuoden 2011 teos ”Kirjastoautotoiminnan 50 vuotta” sillä teoksessa oli kattavasti esitelty toiminnan alkua, ensimmäisiä vuosia sekä listattu tutkimusdataa tukemaan näkemystä kirjastoautojen tärkeydestä harvaan asutuilla alueilla. Harmillista on ettei Kyöstiön kirjan jälkeen ole lähivuosina julkaistu yhtä kattavaa tietopakettia joka sisältäisi ajankohtaisempaa dataa Suomen kirjastoautoista. Koen silti, että sain riittävällä tavalla näytettyä lukijalle suomalaisten kirjastoautojen tärkeyden kirjastopalveluiden tarjoamisessa kuntalaisille.

Palatakseni toisen luvun alkuun kirjastoauton määritelmästä, mieltäisin itse käsitteen kirjastoauto näin: ”Kirjastoauto on liikkuva kirjasto, joka mahdollistaa reittien ja aikataulujen mukaan keskustan ulkopuolella asuville kuntalaisille mahdollisuuden asioida paikkakuntansa kirjastossa.”

Koen henkilökohtaisesti että kirjastoautot ovat tietyissä osissa Suomea elinehto paikallisille kirjastoille ylläpitää asiakaskuntaansa sekä tehokas keino tarjota Suomen kirjastolain määrittelemä mahdollisuus kaikille kuntalaisille kirjastossa asiointiin, asuinpaikastaan ja kulkuyhteyksistään riippumatta. (Laki yleisistä kirjastoista 2016/1492)

Mitä tulee suomalaisten kirjastoautojen tulevaisuuteen, sitä minun on hankala spekuloida. Kuten mainitsin toisen kappaleen kohdassa kirjastoautojen nykytilanteesta, uskon vahvasti että kirjastoautoja tulee olemaan eri muodoissa Suomessa vielä seuraavat 30-50 vuotta. Ne ovat mielestäni ainoa järkevä ja



kustannustehokas keino kunnille ja kaupungeille tarjota syrjemmässä keskustoista asuville kuntalaisille mahdollisuus käyttää paikallisen kirjastonsa palveluita sekä mahdollisesti tietokonetta, hoitaa asioitaan ja tavata muita kuntalaisia. Kirjastoauton käyttö tulee huomattavasti halvemmaksi vaihtoehdoksi kuin perustaa pienempiä sivukirjastoja ympäri Suomea. Yksi mahdollisuus helpottaa talousvaikeuksissa olevien tai säästävien kuntien kirjastoauton hankintaa voisi olla hankkia auto yhteisomistukseen naapurikuntien kanssa tai tilata kirjastoautopalvelut yhdeltä tai useammalta naapurikunnalta joilla on varaa ylläpitää kirjastoautopalvelua.

Tämän tutkimuksen tuloksia voitaisiin hyödyntää tulevilla asiakaskyselyillä Salon kirjastoautolle antamaan suuntaa siitä, miten kirjastoauton asiakkaiden kokemukset ja mieltymykset ovat säilyneet tai muuttuneet vuodesta 2007. Tutkimuksen tulokset voisi myös toimittaa eteenpäin Salon kirjastolaitoksen johdolle ja Salon kaupungin kirjastotoiminnasta vastaavaan elimeen antamaan heille kuntalaisilta palautetta kirjastoauton toiminnasta. Mahdollisissa jatkotutkimuksissa aiheesta olisi tärkeää kerätä vielä enemmän ja ajankohtaisempaa tietoa dataa suomalaisten kirjastoautojen asiointimääristä, lainauksista ja asiakasmielipiteistä liittyen niiden käyttöön.

## Lähteet

Alatalo, M. 2017. ”On se hyvä, että ees kirjastoauton väki käy pirtissä” Yhteispohjoismaalaisen kirjastoauton asiakaskysely. Opinnäytetyö (AMK). Kirjasto- ja informaatiopalvelut. Oulu: Oulun ammattikorkeakoulu. Viitattu 22.4.2024. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2017062113907>

Halikon kunnanhallituksen pöytäkirjat 1969–1970 Salo: Salon kaupunginarkisto.

Halikon kunnanhallituksen pöytäkirjat 1971–1972 Salo: Salon kaupunginarkisto.

Halikon kunnanvaltuuston pöytäkirjat 1966–1970 Salo: Salon kaupunginarkisto.

Holme, N; Sivenius, P. 2009. Kirjastoautot Suomessa. Päijät-Paino, Lahti.

Joosela, M. 2007. Kirjasto pienoiskoossa: asiakastyytyväisyys Salon kirjastoauton palveluihin. Opinnäytetyö (AMK). Kirjasto- ja tietopalvelun koulutusohjelma. Turku: Turun ammattikorkeakoulu.

Kirjastoautoja tarvitaan 2022. Yleisöltä. Ilkka-Pohjalainen. Viitattu 18.4.2024. <https://ilkkapohjalainen.fi/yleisolta/kirjastoautoja-tarvitaan>

Kivioja, A. 2016. Kirjastoautojen uudet palvelut: Selvitys kirjastoautojen monipalveluista Lapuan kaupunginkirjastolle. Opinnäytetyö (AMK). Kirjasto- ja tietopalvelun koulutusohjelma. Seinäjoki: Seinäjoen ammattikorkeakoulu. Viitattu 22.4.2024. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2016093014724>

Kyöstiö, A. 2011. Kirjastoautotoiminnan 50 vuotta. Avain, Helsinki.

Laki yleisistä kirjastoista 29.12.2016/1492.

”Onko kirjastovene enää käytössä Suomessa?” Kysy kirjastonhoitajalta. Kirjastot.fi-palvelu. Viitattu 16.4.2024. [https://www.kirjastot.fi/kysy/onko-kirjastovene-ei-ena-ole?language\\_content\\_entity=fi](https://www.kirjastot.fi/kysy/onko-kirjastovene-ei-ena-ole?language_content_entity=fi)

”Onko Suomessa käytössä kirjastoveneitä?” Kysy kirjastonhoitajalta. Kirjastot.fi-palvelu. Viitattu 16.4.2024. [https://www.kirjastot.fi/kysy/onko-suomessa-kaytossa-kirjastoveneita?language\\_content\\_entity=fi](https://www.kirjastot.fi/kysy/onko-suomessa-kaytossa-kirjastoveneita?language_content_entity=fi)

Paavola, K. 2023. Tietokanta Suomen kirjastoautoista. Bussikirjasto.fi-palvelu. Viitattu 4.4.2024. <https://bussikirjasto.fi/tsb/autohaku.php>

Rantala, A. 2020. "Kiitos kun kirjat tulevat sinne, missä lukijat ovat!": kyselytutkimus Turun kirjastoauton käyttäjille. Opinnäytetyö (AMK). Kirjasto- ja tietopalvelualan koulutus. Turku: Turun ammattikorkeakoulu. Viitattu 22.4.2024. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-202004306712>

Salon kauppalanhallituksen kirjeistö 1967. Salo: Salon kaupunginarkisto.

Salon kaupungin kirjastolautakunnan pöytäkirjat 1960-1968. Salon kaupunginarkisto.

Salon kaupunginhallituksen pöytäkirjat 1968 osa 1. Salo: Salon kaupunginarkisto.

Suomen yleisten kirjastojen tilastot. Kirjastot.fi-palvelu. Viitattu 28.2.2024. <https://tilastot.kirjastot.fi/>

Vatanen, P. 2002. Sääty-yhteiskunnan kirjastosta kansalaisyhteiskunnan kirjastoksi: yleisten kirjastojemme murroskausi 1890-luvulta 1920-luvulle. Väitöskirja. Tampere: Tampereen yliopisto. Viitattu 30.4.2024. <https://journal.fi/inf/article/view/1646/1493?acceptCookies=1>

## 8 Asiakaskyselylomake Salon kirjastoauton asiakkaille

Kerro ikäsi

- 18–29
- 30–49
- 50–69
- 70–89
- 90-

Kerro pääasiallinen elämäntilanteesi

- Opiskelija
- Töissä
- Työtön
- Yrittäjä
- Eläkkeellä

Missä päin Saloa asut? (keskustan alue, Halikko, Kiikala jne.)

- Vapaamuotoinen vastaus

Onko Salon kirjastoauto pääasiallinen kirjastosi?

- Kirjastoauto on pääasiallinen kirjastoni
- Pääasiallinen kirjastoni on muu kuin Salon kirjastoauto
- En käytä kirjastoautoa

Arvioi vuosina, kuinka kauan olet ollut Salon kirjastoauton asiakkaana? (jos vastasit edelliseen kysymykseen vaihtoehdon 3, voit ohittaa tämän)

- 0–5
- 6–10
- 11–15
- 16–20
- 21–25

- 26–30
- 31–35
- 36–40
- 41–45
- 46–50

Mikä tai mitkä seuraavista vaihtoehtoista toimivat kirjastoauton palvelussa (voita valita useamman vaihtoehdon)

- Asiakaspalvelu
- Lainattava aineisto ja sen järjestys autossa
- Auton tilojen helppokäyttöisyys/-kulkuisuus
- Auton reitti, aikataulu ja pysähtymisaika
- Varausten teko ja nouto
- Kirjastomaksujen hoitaminen
- Autosta saatavat aikataulut ja esitteet
- Kaukolainojen teko ja nouto
- Kotipalvelun kirjatoimitukset

Mitä parannettavaa löydät kirjastoauton palvelusta? Kirjoita mahdollinen parannusehdotus alle tai ehdota uutta palvelumuotoa (jos vastasit ettet käytä kirjastoauton palveluita, millä keinoilla sinut saisi käymään kirjastoautossa?)

- Vapaamuotoinen vastaus