

Opinnäytetyö (YAMK)

Liiketoiminnan kehittäminen

2022

Leena Lönnberg

KIRJASTOALAN MONIOSAAJIEN AJATUKSIA TYÖSTÄÄN

– kirjastoautoissa työskentelevien ammatti-
identiteetti ja osaaminen työelämässä



Leena Lönnberg

KIRJASTOALAN MONIOSAAJIEN AJATUKSIA TYÖSTÄÄN

- kirjastoautoissa työskentelevien ammatti-identiteetti ja osaaminen työelämässä

Tässä opinnäytetyössä tutkittiin kirjastoautotyötä tekevien ammatti-identiteettiä ja miten he itse kokevat työnsä. Tutkimuksen avulla pyrittiin syventämään kirjastoautotyön tuntemusta ja ymmärtämään alan käytäntöjä ja näkemyksiä työntekijöiden omista lähtökohdista. Tutkimus avaa kirjastotyötä tekevien työnkuvaa sekä alan nykytilaa ja mahdollista tulevaisuutta.

Tutkimuksessa selvitettiin myös kirjastoautotyötä tekevien tämän hetken tehtäviä ja millaista osaamista heiltä odotetaan. Edelleen tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää kirjastoautoalan ammattilaisten mahdollisuuksia ylläpitää ja kehittää omaa ammatillista pätevyyttään. Samalla käytiin läpi seikkoja, jotka vaikuttavat kirjastoautotyötä tekevien työssä viihtymiseen ja alalla pysymiseen.

Tutkimuksen aineisto kerättiin Webropol-verkkokyselyllä. Linkki kyselyyn lähetettiin kaikkiin kuntiin, joissa oli kyselyn lähettämisen aikaan vähintään yksi toiminnassa oleva kirjastoauto. Vastauksia saatiin 111 kappaletta. Tulosten analysoinnissa keskeisessä asemassa oli kirjastoautotyötä tekevien oma näkemys. Tutkimuksessa saadut tulokset on esitetty absoluuttisina lukuina ja prosenttiosuuksina hyödyntäen kuvioita.

Tuloksista havaittiin, ettei kirjastoautotyötä tekeviä voi lokeroida yhteen muottiin. Kirjastoautoissa työskentelee moninaista työtä tekeviä ammattilaisia, joilla on hyvin erilaiset ammatti-identiteetit ja lähtökohdat työelämässä. Yhdistävinä tekijöinä näyttää olevan kirjastoautotyötä tekevien arvostus omaa ammattiaan ja työtään kohtaan. Työ koetaan itsenäisenä, haastavana ja motivoivana, joka vaatii hyvää itseohjautuvuutta sekä vahvaa asiakaspalveluhenkisyttä. Kirjastoautoalan ammattilaiselta odotetaan työhön sopivaa persoonaa, tietynlaista arvo- ja asennemaailmaa sekä oman erikoisalan hyvää tiedonhallintaa ja tiedon soveltamistaitoa.

Vastausten perusteella kirjastoautotyön tulevaisuus huoletti monia. Myös työn ulkopuolinen arvostus ja esimerkiksi palkkaus olivat monen vastaajan mielestä työn vaatavuuteen nähden liian matalaa. Kirjastoautotyötä ei tunneta tarpeeksi hyvin ja mielikuvat saattavat olla hyvin vanhanaikaisia. Kirjastoautotyön tekijöiltä löytyi kuitenkin motivaatiota alan kehittämiseksi muuttuvassa maailmassa.

ASIASANAT:

ammatti-identiteetti, ammattitaito, asiantuntijuus, itseohjautuvuus, kirjastoautot, kirjastopalvelut

MASTER'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Business Development

2022 | 146 pages, 25 pages in appendices

Leena Lönnberg

THE THOUGHTS OF MULTI-TALENTS IN THE LIBRARY FIELD

- professional identity and competence of the individuals working in the mobile libraries

In this thesis, the subject of study is the professional identity of the mobile library workers and how they experience their work. The study aims to deepen awareness of mobile library work and understand the practices and views of the field from the workers' own starting points. The study explains library work description, and the field's current state and possible future.

The study also investigated the assignments of the mobile library workers and what kind of know-how is expected from them. Further, the purpose of the study was to find out the possibilities to maintain and develop their professional qualifications. This study also explored the factors influencing workplace happiness and reasons for staying in the field.

The study material was collected with Webropol online survey. A link to the survey was sent to all municipalities with at least one operating mobile library at the time the inquiry was sent. 111 answers were received. In the analysis of the results, the key position was the view of mobile library workers' vision. The results obtained in the study are shown in absolute figures and percentages utilizing patterns.

The results showed that the mobile library workers cannot be fitted to one mold. Mobile libraries are working places for a variety of professionals with very different starting points and professional identities. Unifying factors appear to be the appreciation of their profession and work. Work is perceived as independent, challenging, and motivating, which requires good self-guidance and a strong customer service spirit. Working in the mobile library field requires a suitable personality, a certain kind of value and attitude and good information management of their specialty and the application of knowledge.

Based on the answers, the future of the mobile library field has worried many. Also, in the view of many respondents, an external appreciation of the work and, for example, remuneration was too low in relation to the demands of the work. The mobile library work is not known well enough, and the images may be very old-fashioned. However, the workers in the mobile libraries had motivation to develop the field in a changing world.

KEYWORDS:

professional identity, professional skills, expertise, self-direction, mobile libraries, library services

SISÄLTÖ

| | |
|--|-----------|
| 1 JOHDANTO | 7 |
| 1.1 Tutkimuksen lähtökohta | 7 |
| 1.2 Työn tavoitteet ja tutkimuskysymykset | 8 |
| 2 AMMATTI-IDENTITEETIN JA OSAAMISEN KASVU TYÖELÄMÄSSÄ | 10 |
| 2.1 Ammatti-identiteetti | 10 |
| 2.1.1 Ammatti-identiteetin rakentuminen | 12 |
| 2.1.2 Muutokset ammatti-identiteetissä | 13 |
| 2.2 Osaaminen työelämässä | 15 |
| 2.2.1 Ammattitaito | 16 |
| 2.2.2 Asiantuntijuus | 17 |
| 2.2.3 Itseohjautuvuus ja motivaatio | 19 |
| 3 KIRJASTOAUTOTYÖ AMMATTINA | 22 |
| 3.1 Kirjastoauton määritelmä | 23 |
| 3.1.1 Kirjastoautojen lyhyt historia | 24 |
| 3.1.2 Palveluita laajalle asiakaskunnalle | 27 |
| 3.2 Kirjastoautojen työntekijät | 31 |
| 3.2.1 Koulutus | 36 |
| 3.2.2 Ammattinimikkeet ja työaika | 38 |
| 3.2.3 Arvostus ja palkkaus | 39 |
| 4 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN | 42 |
| 4.1 Tutkimusmenetelmä | 42 |
| 4.2 Tutkimuksen toteutus | 44 |
| 4.3 Aineiston käsittely | 45 |
| 5 TUTKIMUKSEN TULOKSET | 47 |
| 5.1 Taustatiedot | 47 |
| 5.2 Koulutus | 54 |
| 5.3 Oman ammattitaidon kehittäminen | 58 |
| 5.4 Työkokemus ja työpolku | 65 |
| 5.5 Kirjastoautotyön sisältö ja ammatillinen laaja-alaisuus | 71 |
| 5.6 Työssä viihtyminen ja työhön sitoutuminen | 84 |

| | |
|--|------------|
| 5.7 Kirjastoautotyön arvostus | 94 |
| 5.8 Ammatti-identiteetti | 104 |
| 5.9 Itseohjautuvuus ja motivaatio | 114 |
| 5.10 Kirjastoautotyön tulevaisuus | 117 |
| 5.11 Tutkimuksen luotettavuus | 128 |
| 6 JOHTOPÄÄTÖKSET | 132 |
| 6.1 Yhteenveto tutkimuksen tärkeimmistä tuloksista | 133 |
| 6.2 Pohdinta | 136 |
| 6.3 Jatkotutkimuksen aiheet | 141 |
| LÄHTEET | 142 |

LIITTEET

Liite 1. Kyselyn saatekirje.

Liite 2. Webropol-kysely kirjastoautoissa työskenteleville.

Liite 3. Millaisia erityistaitoja ja -ominaisuuksia kirjastoautoalan ammattilaisella on.

Liite 4. Miten kertoa kirjastoautotyöstä henkilölle, joka ei tunne sitä ollenkaan.

KUVIOT

| | |
|---|----|
| Kuvio 1. Kirjastoautojen määrän kehitys Suomessa (Sarkola 1975, 313–327; Holmberg 1985, 181–198; Paavola 2019; Opetus- ja kulttuuriministeriö 2020b). | 24 |
| Kuvio 2. Kyselyyn vastanneiden sukupuolijakauma. | 48 |
| Kuvio 3. Kyselyyn vastanneiden työaikamuodot. | 51 |
| Kuvio 4. Kirjastoautohenkilöstön määrä. | 53 |
| Kuvio 5. Kirjasto- ja informaatioalan opintoja suorittaneiden osuus. | 56 |
| Kuvio 6. Kuljettajatehtävien jakautuminen. | 57 |
| Kuvio 7. Kiinnostus oman ammatillisuuden kehittämiseen. | 59 |
| Kuvio 8. Työnantajan tuki kuljettajien koulutukseen. | 60 |
| Kuvio 9. Ammattitaitoa kehittäviin koulutuksiin osallistuminen. | 62 |
| Kuvio 10. Toiveet tulevaisuuden koulutuksien suhteen. | 64 |
| Kuvio 11. Kirjastoautourien pituus. | 66 |
| Kuvio 12. Syitä kirjastoautoalan valinnalle. | 67 |
| Kuvio 13. Kokemukset kirjastoalan ulkopuolisesta työstä. | 69 |
| Kuvio 14. Hyötyminen muilla aloilla työskentelystä. | 70 |
| Kuvio 15. Arvio työajan jakautumisesta eri tehtävien välillä. | 76 |
| Kuvio 16. Työtehtävien muuttuminen kirjastoautouran aikana. | 79 |
| Kuvio 17. Arvio miten hyvin koulutus vastaa nykyisiä työtehtäviä. | 83 |
| Kuvio 18. Tyytyväisyys työhönsä. | 85 |
| Kuvio 19. Mielipide työssä viihtymiseen liittyvistä väittämistä. | 86 |

| | |
|---|-----|
| Kuvio 20. Kirjastoautotyön jatkaminen eläkeikään saakka sekä kirjastoautotyön tekeminen, vaikka toimeentuloon ei tarvittaisi rahaa. | 89 |
| Kuvio 21. Kiinnostus kirjastoautotyön vaihtamiseen. | 90 |
| Kuvio 22. Syitä alan vaihtamisen harkintaan. | 92 |
| Kuvio 23. Kirjastoautotyötä tekevien asema. | 95 |
| Kuvio 24. Tyytyväisyys palkkatasoon. | 97 |
| Kuvio 25. Esihenkilöidensä kirjastoautotyötä kohtaan tuntema arvostus. | 99 |
| Kuvio 26. Kuinka hyvin kuntapäätäjät tuntevat kirjastoautotoiminnan vaatimuksia. | 101 |
| Kuvio 27. Kirjastoautoissa avoinna olevien työpaikkojen täyttäminen ja sijaisten saatavuus maakunnittain. | 103 |
| Kuvio 28. Koettu ammattiylpeys. | 110 |
| Kuvio 29. Yhteenkuuluvuuden ja erityisyyden tunne työn kautta. | 111 |
| Kuvio 30. Kokemus omasta ammatillisuudestaan ja asiantuntijuudestaan. | 113 |
| Kuvio 31. Kirjastoautotoiminnassa tarvittavien ominaisuuksien merkitys. | 115 |
| Kuvio 32. Huoli kirjastoautojen tulevaisuudesta. | 118 |
| Kuvio 33. Erilaisten kirjastoautotoiminnan osa-alueiden merkitys tulevaisuudessa. | 120 |
| Kuvio 34. Kuljettajien ajoneuvoasentajan koulutus sekä kirjastoautoalan koulutuksen, työnimikkeiden ja tehtävien yhtenäistäminen. | 125 |
| Kuvio 35. Kirjastoautotoiminnan tulevaisuus 10 vuoden kuluttua. | 127 |

TAULUKOT

| | |
|---|----|
| Taulukko 1. Palkkaus (Kuntatyönantajat 2019). | 40 |
| Taulukko 2. Kyselyyn vastanneiden ikäjakauma. | 47 |
| Taulukko 3. Kyselyyn vastanneiden ammattinimikkeet. | 49 |
| Taulukko 4. Vastaajien ja kirjastoautojen määrät maakunnittain. | 52 |
| Taulukko 5. Kyselyyn vastanneiden koulutus. | 55 |
| Taulukko 6. Kyselyyn vastanneiden työtehtävät. | 73 |

1 JOHDANTO

Monelle ihmiselle ammatti on tärkeä osa hänen elämäänsä. Kohdatessaan uuden henkilön on helppo aloittaa jutustelu kysymällä: ”Mitä teet työkseksi?” Sen kautta ihmiset saavat tietoa toisistaan, kuten koulutuksesta, taloudellisesta asemasta tai sosiaalisesta statuksesta. Ammatti-identiteetti tarkoittaa henkilön käsitystä itsestään ammatillisena toimijana. Sen avulla ihminen luo itselleen paikkaa, johon hän kokee ammatissaan kuuluvan ja keihin hän voi sen kautta samaistua ja mitä pitää tärkeänä. Käsitys omasta ammatti-identiteetistä muuttuu ja kehittyy koko ihmisen työuran ajan.

Tässä YAMK opinnäytetyössä tutkitaan kirjastoautoalalla toimivien ammatti-identiteettiä ja heidän omaa näkemystään kirjastoautotyöstä. Työn teoriaosan tavoitteena on kertoa ammatti-identiteetistä ja sen rakentumiseen liittyvistä teoreettisista viitekehyksistä sekä mitä on otettava huomioon, kun puhutaan osaamisesta työelämässä. Luvussa 3 kerrotaan suomalaisesta kirjastoautotoiminnasta ja kirjastoautotyöstä ammattina. Luvuissa 4 ja 5 esitellään työn empiirinen osuus ja avataan kyselytutkimuksen avulla kirjastoautotyötä tekevien kokemuksia ja ajatuksia työstään ja ammatti-identiteetistään. Viimeisessä luvussa 6 käydään läpi tutkimuksen johtopäätökset.

1.1 Tutkimuksen lähtökohta

Teknologinen kehitys sekä yhteiskunnan ja työelämän muutokset vaativat työntekijöiltä yhä joustavampaa ja kehittävämpää otetta. Maailma, jossa kirjat ovat olemassa vain fyysisinä kappaleina, on muuttumassa. Perinteinen kirjastotyö on rakentunut paljolti näiden fyysisten esineiden varaan. Ympäristössä, jossa sama tieto löytyy yhä useammin verkosta digitaalisessa muodossa vapaasti tai ostettavissa, kirjastoammattilaisten on pohdittava omaa rooliaan ja ammatti-identiteettiään. Tämä koskee yhtä lailla kiinteissä kirjastoissa työskenteleviä kuin kirjastoautoalan ammattilaisia.

Tutkimuksen tarkoituksena on kyselytutkimuksen avulla selvittää kirjastoautotyötä tekevien ajatuksia omasta ammatti-identiteetistään sekä työstään kirjastoautoissa. Kirjastoautotyötä tekevät henkilöt ovat oman alansa asiantuntijoita ja pystyvät parhaiten kuvaamaan työssä tapahtuneita muutoksia ja osaamisen tarpeiden muutoksia.

Kirjastoautoissa työskentelevien osaamisvaatimuksia tutkittaessa, on huomioitava alan ammatilliset vaatimukset ja työtehtävien monipuolisuus. Perinteisen kirjastoautotyön, asiakaspalvelun, tietopalvelun ja lukutaidon edistämisen rinnalle on tullut muuttuvia työnkuvia, jotka saattavat heittää työntekijän ammatilliselle epämukavuusalueelle. Uusia palvelumuotoja kehitellään ja kokeillaan koko ajan, ja jokainen kohtaa väistämättä joitain muutoksia työuransa aikana. Jatkuva muutos ja uusiutuminen saattaa olla raskasta henkilöille, jotka eivät kykene mukauttamaan omaa ammatti-identiteettiään muutoksiin.

Tutkimuksen tukena kirjoittaja hyödyntää soveltuvin osin henkilökohtaisia kokemuksiaan ja havaintojaan kirjastoautotyöstä kymmenen vuoden ajalta erilaisista ja eri kokoisista kirjastoautoyksiköistä.

1.2 Työn tavoitteet ja tutkimuskysymykset

Kirjastoauto toimintaa on tutkittu jonkin verran Suomessa. Suurin osa kirjastoautoja koskevasta tutkimuksesta on erilaisia kehittämisprojekteja, hankesuunnitelmia, käyttäjätutkimuksia ja asiakaskyselyitä, joiden tavoitteet ovat monesti lähtöisin kuntien yksilöllisistä tarpeista. Kirjastoautoalan ammattilaisia koskevia tuoreita tutkimuksia sen sijaan löytyy hyvin vähän. Ammatti-identiteettiä ja ammatillisen pätevyyden nykytilaa ei ole tutkittu kovin paljon kirjastoautotyötä tekevien omasta näkökulmasta. Tästä syystä tämän tutkimuksen keskiössä ovat nimenomaan kirjastoautoissa työskentelevät henkilöt, eivät niinkään kirjastoautot teknisinä laitteina, kirjastoautojen tarjoamat palvelut tai kirjastoautojen asiakkaat.

Tutkimuskysymykset kohdistuvat kirjastoautotyön tekijöihin:

1. Millaisia ajatuksia ja tulkintoja kirjastoautotyötä tekevillä on työtehtävistään ja niiden vaatimuksista?
2. Minkälaista osaamista kirjastoautotyötä tekevillä on ja miten he kokevat niihin liittyvien taitojen ylläpitämisen ja kehittämisen?
3. Mitkä seikat vaikuttavat kirjastoautoautoalan valitsemiseen, työssä viihtymiseen ja työssä pysymiseen?

Tutkimuksen pääasiallisina tavoitteina on siis selvittää kirjastoautotyötä tekevien ajatuksia ammatti-identiteettinsä nykytilasta ja ammatillisen pätevyyden vaatimuksista sekä selvittää niitä tekijöitä, jotka vaikuttavat kirjastoautoalan ammattilaisten työn muuttumiseen ja siihen minkälaisia persoonia ja osaamista nykyajan kirjastoautoissa kaivataan.

Kiinnostuksen kohteena on myös se, miten kirjastoautoalan ammattilaiset kokevat oman roolinsa kirjastoalan moniosaajina muiden kirjastoissa työskentelevien joukossa, miten he kokevat oman työnsä arvostuksen, mikä on saanut heidät lähtemään kirjastoautoalalle, mikä motivoi heitä jatkamaan työtään sekä mihin suuntaan he uskovat työnsä kehittyvän.

Kirjastoautoautotyö on monilta osin hyvin itseohjautuvaa. Tutkimuksen toisarvoisena tavoitteena on saada tietoa, miten kirjastoautotyötä tekevät kokevat tämän ja miten hyvin he ovat mukautuneet työhön, jossa on luotettava omaan osaamiseen. Lisäksi tutkimuksessa tuodaan esille kirjastoautoalalle pyrkivien koulutusmahdollisuuksia sekä mitä lait ja asetukset sanovat kirjastoautoammattilaisen työstä 2020-luvulla.

Näihin tutkimuskysymyksiin vastataan kyselytutkimuksen avulla, joka toteutettiin verkkokyselynä. Tutkimuksesta saatuja tuloksia voidaan hyödyntää kirjastoautoalan työntekijöiden ammatillisessa kasvussa ja työyhteisöjen kehittämistyössä. Tutkimus antaa myös työkaluja kirjastoautotyön jatkotutkimuksille sekä alan koulutuksen sisällön suunnitteluun ja ideoita kirjastoautotyötä tekevien lisäkoulutusta varten.

2 AMMATTI-IDENTITEETIN JA OSAAMISEN KASVU TYÖELÄMÄSSÄ

Identiteetti on valtavan laaja aihe, jota voidaan käsitellä hyvin monesta näkökulmasta. Tämän tutkimuksen teoreettisessa osuudessa selvitetään ammatti-identiteetin käsitettä ja sen rakentumisen prosessia, jotta lukijalla on perusymmärrys käytetystä termistä. Aiheen kannalta keskeisiä teemoja ovat myös osaaminen ja taitava tekeminen työelämässä. Tästä syystä tutkimuksen teoriaosuudessa käsitellään myös ammattitaitoa, asiantuntijuutta, itseohjautuvuutta ja motivaatiota.

2.1 Ammatti-identiteetti

Tutkimuskirjallisuudessa ammatti-identiteetin rinnalla käytetään myös käsitettä ammatillinen identiteetti. Joissain tutkimuksissa nämä käsitteet erotetaan toisistaan. Ammatillisen identiteetin kehittymistä tutkinut Stenström (1993, 31) määrittelee ammatti-identiteetin kuvaamaan työelämässä muotoutuvaa identiteettiä. Hänen mukaansa ammatillinen identiteetti puolestaan kuvaa laajemmin yksilön identiteetin rakentumista opiskelun ja työroolien kautta. Selkeyden vuoksi tässä tutkimuksessa käytetään termiä ammatti-identiteetti. Vaikka tässä tutkimuksessa sivutaan koulutusta ja alalle päätymistä, ja suurin fokus on nimenomaan työelämässä toimivien ammatti-identiteetissä, ei niinkään identiteetin muodostumisessa ennen työelämään siirtymistä.

Ammatti-identiteetillä viitataan työhön pohjautuvaan käsitykseen itsestä, joka koostuu yhdistelmästä eri identiteettejä. Esimerkiksi organisaatioidentiteetti ja työidentiteetti muokkaavat niitä rooleja, joiden mukaan yksilö työssään toimii ja jopa tuntee. (Walsh & Gordon 2008, 2.) Identiteetin teoreettinen perusta on hyvin hajanainen. Käsitteen muovaantumiseen ovat tuoneet omat näkökulmansa niin psykologit, sosiologit kuin filosofit. Kuitenkin monissa identiteettiä käsittelevissä teorioissa ammatti-identiteetti rakentuu hie-man eri painotuksin persoonallisen ja sosiaalisen identiteetin väliselle suhteelle. Ammatti-identiteetti on näiden kahden minän välistä vuoropuhelua. Se muuttuu ja hakee tasapainoa identiteetin rakentumisen eri vaiheissa, esimerkiksi siirryttäessä noviisista ekspertiksi. Ammatti-identiteetti kuvaa myös yksilön tärkeinä pitämiä asioita, kuten työn arvoja, eettisiä periaatteita ja tavoitteita. (Eteläpelto & Vähäsantanen 2006, 32, 43–44; Valtonen 2015, 96; Mischenko & Day 2016, 218.)

Persoonallinen identiteetti keskittyy siihen, miten yksilö määrittelee ja tulkitsee omia ainutlaatuisia piirteitään ja ominaisuuksiaan suhteessa muihin ihmisiin. Se vastaa siis kysymyksiin ”Kuka olen?”, ”Mistä tulen?” ja ”Mihin kuulun?”. Yksilön tulkinta yhteneväisyyksistä ja eroavaisuuksista suhteessa esimerkiksi muihin samaa työtä tekeviin vaikuttaa siihen kuinka ainutlaatuiseksi hän tuntee itsensä työpaikalla. (Valtonen 2015, 97; Mischenko & Day 2016, 217.)

Sosiaalinen identiteetti rakentuu sosiaalisessa vuorovaikutuksessa muiden ihmisten kanssa. Sen avulla yksilö käsittää itsensä erilaisten ryhmien ja yhteisöjen jäsenenä, kuten puolisona, jonkin lajin harrastajana, alansa ammattilaisena tai työyhteisönsä jäsenenä. Se vastaa kysymyksiin ”Keitä me olemme?” ja ”Minkälaisiin arvoihin perustamme elämänmuotomme?”. Tätä kautta yksilö hahmottaa itseään suhteessa muihin. Sosiaalinen minä mukautuu sen mukaan, keitä muita on läsnä. Esimerkiksi työpersoonana voi olla hyvin erilainen kuin kotipersoonana. Sosiaalinen identiteetti kertoo, millaisena persoonana näyttäytytään muille yhteiskunnan jäsenille ja millaisiin arvoihin elämä perustuu. (Eteläpelto 2007, 99; Valtonen 2015, 98; Mischenko & Day 2016, 217.)

Ammatti-identiteetin muodostumisessa on kysymys sosiaalisen ja kulttuurisen työroolin määrittelystä. Usein ihmiset vertaavat itseään ryhmän muihin jäseniin, jolloin ryhmän sosiaaliset suhteet sekä työhön liitettyjen tietojen, taitojen, arvojen, roolien ja kulttuurien omaksuminen rakentavat jokaisen yksilön toimijuutta ja hänen ammatillista tulevaisuuttaan. Työkokemus ja ikä vaikuttavat ammatti-identiteettiin sekä siihen, kuinka paljon yksilö kaipaa yhteisönsä tukea ja esikuvia. (Eteläpelto 2007, 91; Vähäsantanen 2007, 166; Walsh & Gordon 2008, 4–5.) Vaikka ammatti-identiteetti muodostuu yksilön sisäisessä maailmassa, joillain aloilla sosiaaliseen identiteettiin saattavat vaikuttaa kyseisiin ammatteihin yhdistetyt arvot ja toimintatavat kuten myös eettiset ja moraaliset sitoumukset. Varsinkin aloilla, joilla on pitkät perinteet ja jotka ovat kehittyneet pitkän ajan kuluessa, on muotoutunut normatiivinen pohja, jonka perusteella alalla työskentelevien odotetaan toimivan, riippumatta organisaatiosta, jossa he työskentelevät. Tällaisia aloja ovat esimerkiksi poliisit, lääkärit ja juristit. (Hansson 2010, 2.)

Ammatti-identiteetti on kuitenkin vain yksi osa ihmisen koko identiteetistä. Joillekin työ- ja ammatti-identiteetti ovat tärkeässä roolissa. Toisille taas elämän muut alueet, kuten perhe ja ystävät, ovat määräävämmässä asemassa. Ihminen on kerroksinen kokonaisuus. Varsinkin, jos työ ei tarjoa tarpeeksi vakaita samaistumis- ja kiinnittymiskohteita, yksilöt voivat hakea identiteetin rakentamiselle muita kohteita. Ammatti-identiteettiä

kannattaakin tarkastella osana yksilön laajempaa persoonallista identiteettiä. (Eteläpelto & Vähäsantanen 2006, 32; Eteläpelto 2007, 92; Valtonen 2015, 97.)

2.1.1 Ammatti-identiteetin rakentuminen

Iso osa ammatti-identiteettiä rakentuu ja hakee muotoaan työyhteisöissä ja ylipäätään päivittäisissä tilanteissa työpaikalla. Ammatti-identiteetin rakentuminen alkaa kuitenkin jo opiskeluaikana ja jatkuu läpi koko työelämän. Opiskelujen aikana suoritettujen työharjoittelut joko vahvistavat tai heikentävät muodostumassa olevaa ammatti-identiteettiä. Uuden työntekijän kokemus arvostus ja tunne työn merkityksellisyydestä ja jatkuvuudesta vaikuttavat hänen sitoutumiseensa ja samaistumiseensa, jotka puolestaan ovat yhteydessä ammatti-identiteetin rakentumiseen. Koulutuksesta työelämään siirtymisen vaihetta pidetään erityisen tärkeänä työntekijöiden ammatti-identiteetin kehittymisen kannalta. Aloittaessaan työskentelyn organisaatiossa, uusi työntekijä kohtaa organisaation valmiit rakenteet toimintatapoineen, kulttuureineen ja arvoineen. Yksilön persoonallisuus ja ennakkokäsitykset vaikuttavat siihen, mitä tietoja hän niistä poimii ja miten hän alkaa rakentaa ammattitaitoaan. (Eteläpelto & Vähäsantanen 2006, 41; Kränä 2015, 84.)

Ammatti-identiteetin rakentumisen alussa vuorovaikutus merkityksellisten ihmisten, kuten opettajien tai työpaikan ohjaajien kanssa on tärkeää. Myös muut sosiaaliset yhteisöt, kuten perhe ja ystävät vaikuttavat yksilön valintoihin ja sitä kautta ammatti-identiteetin muotoutumiseen. Esimerkiksi jos yrittäjäperheen lapsesta toivotaan jatkajaa työlle, sillä on hyvin todennäköisesti vaikutusta hänen ajatuksiinsa riippumatta siitä, minkä valinnan hän lopulta tekee. Nykyisessä yksilöllisten valintojen maailmassa myös medialla, kulutustottumuksilla ja globaalien markkinoiden vaikutuksilla on merkitystä identiteetin kehittymiselle. (Eteläpelto 2007, 95; Valtonen 2015, 98.)

Jokaisella työntekijällä on oma roolinsa työyhteisössä. Tämä määrätty paikka organisaatiossa muodostuu työntekijään kohdistetuista odotuksista. Heti alussa selkeästi ilmaistut odotukset kertovat mitä tehtäviä työntekijälle kuuluu, mitkä ovat hänen vastualueensa ja millaisia odotuksia hänen kohdistetaan. Selkeät roolit helpottavat ihmisten välistä kanssakäymistä tekemällä siitä ennakoitavaa, sujuvaa ja psyykkisesti turvallista. Onnistumiset ja pettymykset oman roolin täyttämisestä vaikuttavat ammatti-identiteettiin ja sitä kautta työssäjaksamiseen ja työhyvinvointiin. Työuran alussa on tärkeä saada itseluottamusta vahvistavia kokemuksia ja päästä keskustelemaan mieltä askarruttavista asioista turvallisessa ilmapiirissä. Myönteinen ammatti-identiteetti vaikuttaa työhön

asenoitumiseen positiivisesti, jolloin on helpompi tarttua asioihin kehittäväällä otteella sekä pyrkiä toimimaan rakentavasti ja eettisesti. (Valtonen 2015, 93, 99–100; Järvinen 2018, 44–46.)

Kuuluminen oman alan toimijoihin ja samaistuminen muihin samaa työtä tekeviin vahvistavat käsitystä omasta ammatti-identiteetistä. Seuraamalla roolimallien toimintaa on mahdollista löytää oma tapa toimia työyhteisössä ja kehittää omaa ammatti-identiteettiä. Yhteisö voi tarjota tukea ja nostaa itseluottamusta. Ammatti-identiteetin kehittymiseen liittyvät myös yksilön arvomaailma, eettiset ulottuvuudet, uskomukset ja vakaumus. Yksilön toimintaa ohjaavat tavoitteet ja käsitys siitä, mitkä asiat ovat tärkeitä ja mihin hän on valmis sitoutumaan. (Eteläpelto & Vähäsantanen 2006, 26; Valtonen 2015, 94–95, 100.)

Ammatti-identiteetin muotoutumiseen vaikuttaa myös työuran vaihe. Työuran alussa, ns. noviisivaiheessa, korostuu helposti työyhteisön sosiaalistuminen. Tulokkaalla ei ole vielä samanlaista valtaa ja kontrollia kuin muilla yhteisön jäsenillä. Eikä hän vielä hallitse yhteisön kulttuurista pääomaa, kuten totuttuja toimintatapoja. Tällöin on turvallisempaa rakentaa ammatti-identiteettiä omaksumalla yhteisön toimintatavat, arvot ja normit. Vuosien mukanaan tuomat kokemukset tuovat kuitenkin itsevarmuutta ja lisäävät omaa reflektointikykyä. Kun kokemusta on karttunut ja asema yhteisössä on vahvistunut, yksilöllisyys ja persoonallisuus saavat lisää painoarvoa identiteetin rakentumisessa. Konkari ei kaipaa yhtä paljon tukea ja esikuvia kuin noviisi. (Eteläpelto & Vähäsantanen 2006, 44; Vähäsantanen 2007, 166.)

2.1.2 Muutokset ammatti-identiteetissä

Ammatti-identiteetin määrittely saattaa olla monelle vaikeaa, sillä se kehittyy ja muuttuu ihmisen elämänsä aikana. Ammatti-identiteetti perustuu ihmisen elämäkokemuksiin sekä siihen millaisena ammattilaisena hän näkee itsensä nyt ja millaiseksi hän haluaa tulla. Yksilön persoonallisuus, kokemukset eri tilanteissa, uuden oppiminen ja ihmisten väliset vuorovaikutustilanteet muokkaavat identiteettiä ja tapaa katsoa itseämme. Ammatti-identiteetin määrytymiseen vaikuttavat myös käytännön seikat, kuten työsuhteen ehdot, uranäkymät, osaamisvaatimukset, työn jatkuvuus ja mahdollisuus osaamisen kehittämiseen. (Eteläpelto & Vähäsantanen 2006, 26; Eteläpelto 2007, 137, 140; Valtonen 2015, 94–95.)

Ammatti-identiteetti kasvaa ja kehittyy koko ajan, vaikka sitä ei aina tiedosteta. Organisaatiossa, työn sisällöissä tai toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset aiheuttavat helposti painetta ammatti-identiteetille ja tuovat mukanaan epävarmuutta. Yksilöiltä odotetaan jatkuvaa ammattitaidon ylläpitämistä ja uudistumista, oman työhyvinvoinnin hallintaa, tuloksellista toimintaa, työyhteisötaitoja sekä sitoutumista ja samalla kuitenkin joustavuutta. Identiteetti, joka on muotoutunut pitkän ajan kuluessa, ei pysty välttämättä mukautumaan nopeasti vaihtuviin tilanteisiin. Seurauksena voi olla epävarmuutta, lisääntynyt stressi, työn hallinnan tunteen lasku, henkilöstön vaihtuvuuden kasvu ja sitoutumisen väheneminen. Samalla työelämästä on tullut entistä rikkonaisempaa ja liikkuvampaa. Tämä kaikki tekee myös ammatti-identiteeteistä epävakaampia. Yksilön hyvinvoinnin edellytys on, että hän tietää kuka on, mihin hän kuuluu ja millaiseksi hän haluaa tulla. (Hansson 2010, 55; Mahlakaarto 2010, 175–176; Paloniemi ym. 2010, 20; Kärnä 2015, 83.)

Nopeasti muuttuvassa maailmassa alan vaihtaminen on uusi normaali. Pitkät työurat samassa työpaikassa ovat saaneet rinnalleen erilaisten työurien ja työntekotapojen kirjon. Pätkätyöt ja erilaiset projektit ovat monelle arkea eivätkä katkokset ja epäjatkuvuus ole harvinaisia. Enää ammatti-identiteetti ei automaattisesti rakennu pelkästään tietyn ammatin tai työn ympärille. Organisaatio ei välttämättä tarjoa kuin väliaikaista samaistumis pintaa, jolloin identiteetin muotoutuminen jää lähes kokonaan yksilön omille harteille. Riippuu jokaisen yksilöllisistä ominaisuuksista, kuinka hyvin tämä onnistuu. Monilla aloilla uuden oppiminen merkitsee yksilölle aina uuden ammatti-identiteetin määrittelyä. Muutokset ja ristiriitaisuudet haastavat pohtimaan sitä, mikä omassa ammatillisuudessa on keskeistä, mihin suuntaan omaa osaamista tulisi kehittää ja miten rakentaa omaa ammatti-identiteettiä. Tällaisessa ympäristössä omien vahvuuksien ja heikkouksien tunnistaminen korostuu. Oma ammatti-identiteetti on osattava tuoda näkyväksi esimerkiksi palkkaneuvotteluissa tai suorituksen arvioinnissa. (Kirpal 2004, 217–218; Eteläpelto 2007, 92–95; Valtonen 2015, 105.)

Monen kohdalla identiteetit muotoutuvat päivittäisen elämän mukana, ilman sen suurempaa itsetutkiskelua. Identiteettiprosesseista saatetaan kiinnostua vasta kun kohdataan jokin ongelma tai ristiriita. On huomionarvoisaa, että monelle työ ei ole vain työtä, vaan tärkeä osa identiteettiä. Identiteetin rakentaminen vahvasti ammatti-identiteetin kautta saattaa kuitenkin aiheuttaa ongelmia. Esimerkiksi henkilön jääminen eläkkeelle tai työttömäksi, voi johtaa tilanteeseen, jossa hänen on etsittävä uusia merkityksiä elämälleen. Toisaalta identiteetin kriisitilaan voi päätyä myös, jos ammatti-identiteettiä ei ole ehtinyt

kehittyä tai se on hyvin hauras. Näin voi käydä esimerkiksi, jos käsitys itsestä joutuu kyseenalaistetuksi tai ristiriitatilanteeseen. Kriisi saattaa kuitenkin olla avain parempaan itsetuntemukseen. Kuten edellä on todettu, ammatti-identiteetti kehittyy koko ajan, joten on mahdollista määritellä se uudelleen. Yksilön aktiivisuutta oman ammatti-identiteetin kehittämisessä tarvitaan erityisesti silloin, kun tuttuina pidetyt rakenteet hajoavat. Identiteettityön ja identiteettineuvottelujen kautta on mahdollista tunnistaa oman ammatti-identiteetin piireet ja tehdä ne näkyviksi. Tietoisuus omasta ammatti-identiteetistä mahdollistaa siihen liittyvien käsitysten uudelleen määrittelyn ja helpottaa myös oman osaamisen kehittämistä ja esilletuomista. Sen kautta voi saada selviytymiskeinoja globaalin yhteiskunnan ja työelämän muutoksissa. (Eteläpelto 2007, 93–94, 108.)

2.2 Osaaminen työelämässä

Toimiminen nykyajan työelämässä on vaativaa. Alan substanssiosaamisen lisäksi tarvitaan enenevässä määrin myös muita taitoja, kuten sosiaalisia taitoja, kommunikaatiotaitoja, kielitaitoa, tietotekniikan tuntemusta, tiedonhankintataitoja ja niin edelleen. Elinikäinen oppiminen ja kyky sopeutua ovat entistä tärkeämpiä ominaisuuksia. Osaaminen kehittyy vähä vähältä koulutuksen, valmennuksen, harjoittelun, itseohjautuvuuden ja kokemuksen johdosta. Koulutuksella luodaan pohja, josta ponnistetaan erilaisiin ammatteihin. Koulutuksessa pyritään ennakoimaan ja ottamaan huomioon työelämän muuttuvat tarpeet, mutta siitä huolimatta monet työt edellyttävät jatkuvaa oppimista ja kykyä orientoitua yhä uudelleen muuttuneeseen tilanteeseen. (Julkunen 2007, 35–36; Katisko ym. 2015, 161.)

Monet käyvät läpi elämänsä aikana useita ammatteja. Hybridityö eli monialaosaaminen ja moniammatillisuus ovat lisääntyneet. Osaamisen käsite on myös monipuolistunut. Työmarkkinoilla hyvän työntekijän löytäminen ei ole aina kiinni tutkinnosta tai edes ammatillisesta osaamisesta. Moni työnantaja etsii erityisosaajan sijasta, henkilöä, joka osaa potentiaalisesti mitä tahansa. Tällöin osaaminen ei automaattisesti tarkoita kokemusta tai ammattitaitoa, vaan kykyä oppia, tehdä uutta ja sopeutua erilaisiin ympäristöihin. Myös työnteon ekologisiin ja eettisiin vaikutuksiin kiinnitetään huomiota. Arvostettuja piirteitä on runsaasti alasta riippuen. Usein aloitekykyä, energisyyttä, luotettavuutta ja korkeaa työmoraalia arvostetaan. Toisin sanoen pelkän ammattitaidon näyttäminen ei välttämättä riitä, vaan on hallittava myös oman osaamisen ja persoonan esille tuominen. (Julkunen 2007, 36, 47; Katisko ym. 2015; 161.)

Henkilöstön kehittämällä tähdätään siihen, että työntekijän ammatillinen pätevyys vastaa ajan ja työn haasteita ja siihen, että organisaatiossa on ammattitaitoinen, asiakaslähtöinen, monitasoinen, joustava ja kehityskykyinen henkilöstö. Taitavuus yliammattillisissa tehtävissä edistää hyvin todennäköisesti organisaation erilaisten tavoitteiden saavuttamista ja helpottaa erilaisten tehtävien hallintaa ja tuo joustavuutta uusiin tilanteisiin. Hyvä koulutus ja halu oman osaamisen kehittämiseen parantavat mahdollisuuksia selvitä työelämän muutoksista. Ammatillista pätevyyttä voidaan lisätä monin tavoin. Näitä keinoja ovat esimerkiksi kouluttautuminen, työnohjaus, tiimityö, kehityskeskustelut esihenkilön kanssa sekä alan tutkimukseen ja kirjallisuuteen perehtyminen. (Österberg 2015, 148–149.)

2.2.1 Ammattitaito

Ammattitaitoa käsittelevässä kirjallisuudessa sekä puhekielessä käsitteet ammatillinen pätevyys, kompetenssi, kvalifikaatio ja ammattitaito tulevat usein esille. Niitä käytetään osittain korvaamaan toisiaan tai jopa synonyymeina. Hanhinen (2010, 48–98) on kuitenkin avannut enemmän näitä käsitteitä väitöskirjassaan ja niillä on hänen mukaansa paljon yhteistä, mutta myös omat hienovaraiset merkityksensä. Kompetenssin käsite lähtee yksilöstä ja hänen potentiaalistaan suoriutua määrätystä työstä. Kvalifikaatio puolestaan lähtee työstä ja sen asettamista vaatimuksista määrättyä työtä kohtaan eli vaatimuksista yksilön kompetenssille. Ammattitaito merkitsee sitä, että henkilöllä on tietoa, taitoa ja yksilöllisiä ominaisuuksia tietyn ammatin työtehtävistä suoriutumiseen. Hän ei tarvitse enää valvontaa ja on saavuttanut tietyn sosiaalisen statuksen. Ammatillinen pätevyys puolestaan on ammattitaitoa laajempi käsite, joka pitää sisällään kyvyn ja tahdon toimia määritellyllä tavalla jossakin ammatissa. Ihmisen ollessa ammatillisesti pätevä, kvalifioitu tai ammattitaitoinen, on hän pätevä tiettyyn työhön tietyissä toimintaympäristössä. Ammatti-identiteettiin liittyy vahvasti kokemus omasta ammattitaidosta, joten tässä tutkimuksen osa-alueessa keskitytään ammattitaitoon, mutta esimerkiksi jatkotutkimuksessa on syytä pitää mielessä termien eroavaisuus.

Ammattitaito syntyy yksilön henkilökohtaisista osaamisen alueista ja se kuvaa yksilön kykyä suoriutua vaadituista tehtävistä. Ammattitaito on valmiutta toimia tietyissä ammatissa niin ajatuksen tasolla kuin vaihtuvissa tilanteissa sekä hallita siihen kuuluvia kokonaisuuksia ja ajattelutapaa. Se on taitoa ottaa vastaan oman työn ja työyhteisön haasteet sekä kehittää uutta ja soveltaa nykyistä toimintaa. Ammattitaitoa on myös vuorovaikutus-

ja tunnetaitojen hallinta sekä kyky toimia itsenäisesti ja sietää painetta ja kiirettä. Sillä ei ole merkitystä, onko ammattitaito koulutuksen, kokemuksen tai jonkin henkisen tai fyysisen ominaisuuden tulos. Kaiken perustana on taito. Taito nivoo yhteen tietämisen ja ymmärtämisen sekä tekemisen ja toimimisen, jolloin tuloksena on ammatillinen osaaminen eli ammattitaito. (Hanhinen 2010, 87–88; Järvinen 2018, 40.)

Eri aloilla on eroja siinä, minkä ikäisenä ihmisen suorituskkyky on huipussaan. Huippuosaaminen ei aina tarkoita korkeaa ikää tai ”elämäkokemusta”. Aiemmin ammattitaito kehittyi monilla aloilla kisällistä mestariksi etenemisen kautta. Nykyään ei samalla tavalla suosita jonkin yhden taidon erinomaista hallitsemista, vaan työnantajat etsivät enemmän potentiaalia. (Julkunen 2007, 27; Palonen & Gruber 2010, 41.)

Ammattitaitoon liitetyt osaaminen tai taitaminen ovat monesti subjektiivista. Oman osaamisen kokemus liittyy käytännön töiden hallitsemiseen, mutta korostuu erityisesti luovilla ja muilla ei-numeerisesti mitattavilla aloilla. Taitojen karttuessa osaaminen vakiintuu ja onnistuneet suoritukset parantavat kykyä arvioida omaa toimintaa. Yksilön hallitessa työnsä on myös helpompaa havaita siinä puutteita ja korjata niitä. (Hanhinen 2010, 87; Palonen & Gruber 2010, 42.)

Vaikka rutiinit eivät vaadi jatkuvaa tietoista huomiota, oman tekemisen tarkkaileminen tuo esille kehittämistä vaativat osa-alueet. Ammattitaitoa on havaita heti, jos tilanne vaatii rutiinien sijasta tavallista intensiivisempää asioiden hoitamista tai menetelmien muutosta. Kokenut tekijä osaa myös ennakoida eteen tulevia ongelmia sekä hallitsee oman ja työyhteisön toiminnan kehittämisen. Vuosien harjoittelusta ja kokemuksesta huolimatta ammattilaisenkin toiminta on sidoksissa käytettävissä oleviin resursseihin ja toimintaympäristöihin. Odottamaton tilanne mittaa todellisen ammattilaisen kyvykkyyttä, mutta edes taitavin tekijä ei mahda mitään, jos hänellä ei ole tarvittavia resursseja. (Hanhinen 2010, 89; Palonen & Gruber 2010, 45, 47–48.)

2.2.2 Asiantuntijuus

Asiantuntijuus ja ammattitaito ovat läheisessä suhteessa toisiinsa ja toisinaan ei ole aivan selvää kummasta puhutaan. Kuten edellä on todettu, ammattitaito on yksilön kykyä ja pätevyyttä toimia tietyssä ammatissa. Se pitää sisällään määrättyyn tehtävään liitetyn valmiuden ja osaamisen. Asiantuntijuuden käsitteen erona on se, ettei se ole tiettyyn ammattiin tai vakanssiin sidottua. Asiantuntija hallitsee siis tiettyyn aiheeseen, tehtävään

tai ongelma-alueeseen liittyvät asiat paremmin kuin muut samalla alalla toimivat henkilöt, riippumatta hänen työpaikastaan. (Hotulainen 2010, 2.)

Asiantuntijuuteen kuuluu monimutkaisten ilmiöiden syvälinen ymmärtäminen ja tiedon käyttäminen joustavalla ja adaptiivisella tavalla. Asiantuntijalla on jatkuva pyrkimys ja halu oppia lisää alastaan ja kehittää itseään tavoitteellisesti. Asiantuntijaksi kasvetaan ajattelun ja toimintavalmiuksien kehittymisen kautta. Kehityksessä on vahvasti mukana itsereflektio ja persoonallisuuden kasvu. Asiantuntijuus on yksilön erityisosaamista ja kykyä jatkuvaan oppimiseen ja toimintansa uudistamiseen osana yhteisöä. Asiantuntija osaa hyödyntää analysoinnissa ja suunnittelussa omaa tietämystään ja säätää toimiaan sen mukaan, miten kulloinenkin tilanne vaatii. (Ruohotie 2006, 106–107; Mylopoulos ym. 2018, 674–675.)

Asiantuntijuutta voidaan määritellä monesta näkökulmasta. Yksi näistä tavoista on kognitiivinen asiantuntijuuden tutkimus, jota Paloniemi, Rasku-Puttonen ja Tynjälä (2010) määrittelevät viiden kohdan avulla:

1. Asiantuntijuus on alakohtaista eikä sitä voi siirtää alaa vaihdettaessa. Jonkin alan huippuasiantuntija on toisen alan maallikko. Asiantuntijankin on aloitettava uuden työn parissa alimmalta osaamisen tasolta.
2. Asiantuntijan keräämä tieto on laajempaa, hierarkkisempaa, johdonmukaisempaa ja syvällisempää kuin aloittelijan.
3. Asiantuntijoiden toimintaan liittyy rutiinoiden automaatiota. Esimerkiksi ammatikulttuurin ei tarvitse keskittyä vaihteiden vaihtamiseen sillä se sujuu automaattisesti. Tämä mahdollistaa kuljettajan keskittymisen tärkeämpiin asioihin liikenteessä ja auton käsittelyssä.
4. Asiantuntija osaa kohdistaa tarkkaavaisuutensa tehtävän kannalta olennaisiin asioihin.
5. Menestyäkseen asiantuntijan on tunnistettava omat vahvuutensa ja heikkouutensa. Asiantuntija hallitsee itsensä ja osaa reflektoida toimintaansa paremmin kuin aloittelija. Hänen on oltava myös valmis kehittämään itseään tietoisella harjoittelulla ja opiskelulla. (Paloniemi ym. 2010, 13–14.)

Asiantuntijuuden perustana ovat yksilön hallitsevat rutiinit, työn vaatima erikoistietous ja osaaminen sekä ymmärrys alan monimutkaisista kytköksistä. Monesti asiantuntijoilla on takanaan tutkinto, joka pitää sisällään monimutkaista käytännön osaamista ja teoreettista tietoa. Heillä on usein myös pitkäikäinen työkokemus ja yhteinen verkosto, joka liittyy

yhteen tietyn alan asiantuntijat ja jakaa tietopohjaa alan muiden osaajien kanssa sekä määrittelee, mikä on tavoiteltavaa ja laadukasta. (Hanhinen 2010, 89; Palonen & Gruber 2010, 43; Isoherranen 2012, 59.) Organisaatiot tunnistavat yleensä helposti omat asiantuntijansa. Asiantuntijalla on tietoa ja osaamista tietystä asiasta enemmän kuin muilla. Tämän lisäksi asiantuntijat kykenevät hyödyntämään ja muokkaamaan taitoaan eri tilanteissa ja ympäristöissä. Todennäköisesti asiantuntija myös hallitsee oman alansa tiedonlähteet. Asiantuntijuuden määrittely ja arvo perustuvat siihen, miten hyödyllisenä se nähdään organisaatiolle. Tämä vaikuttaa luonnollisesti hierarkiaan sekä palkkiojärjestelmään. (Palonen ym. 2007, 291.)

Modernissa maailmassa asiantuntijatyössä, ja varsinkin toimittaessa asiakasrajapinnassa, vastaan tulevat tilanteet voivat olla hyvin ainutlaatuisia eikä niihin ole voinut ennakolta valmistautua. Asiantuntija osaa valita itsenäisesti oikean vaihtoehdon ja toimia oikea-aikaisesti ja tehokkaasti. Hän saattaa toimia vaistomaisesti ja päätösten tekeminen saattaa vaikuttaa vaivattomalta, mutta on voinut vaatia vuosien harjoittelun. Asiantuntijuuteen liitetään monesti itseohjautuvuutta, josta kerrotaan lisää seuraavassa alaluvussa. (Hanhinen 2010, 89; Palonen & Gruber 2010, 45; Martela 2017, 146.)

2.2.3 Itseohjautuvuus ja motivaatio

Globalisaation, tiedonkulun nopeutumisen ja automatisaation lisääntymisen seurauksena organisaatioiden toimintaympäristöt ovat muuttuneet. Tieto liikkuu nopeammin ja on muuttunut kompleksisemmaksi. Lisäksi monilla aloilla on havahduttu tilanteeseen, jossa perinteisessä mielessä tuotanto-organisaatioiksi mielletyt yritykset ovatkin palveluorganisaatioita, jolloin tiukka hierarkkisuus ja tehokkuusajattelu eivät välttämättä enää palvele organisaatiota parhaalla mahdollisella tavalla. Myös ihmiset ovat muuttuneet. Koulutetut ja ammattitaitoiset ihmiset kaipaavat työltä rutiinien sijasta haasteita ja sisältöä. Tällaisessa ympäristössä ja varsinkin nopeasti muuttuvilla aloilla parhaiten pärjäävät ketterät, verkottuneet ja itseohjautuvuuteen nojaavat organisaatiot. (Wilenius & Kurki 2017, 176–178, 181.)

Tiivistetysti itseohjautuvuudella tarkoitetaan yksilötasolla kykyä toimia oma-aloitteisesti ja ilman ulkopuolista ohjausta yhteisesti sovittujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Tähän liittyy myös kyky johtaa itseään ja kantaa vastuuta. (Savaspuro 2019, 25.) Työntekijän on kyettävä seisomaan päätöksensä takana ja ongelmatilanteissa proaktiivisesti lähdettävä ratkaisemaan niitä. Monilla aloilla luovuus, ihmissuhdetaidot ja kehittävä asenne

työn tekemiseen ovat elinehto. Organisaatioiden ei ole enää järkevää jättää päätöksenteon ulkopuolelle ammattilaistensa korvaamatonta osaamista ja tietoa. Kaiken tämän hallintaan tarvitaan itsenäistä ongelmanratkaisu- ja päätöksentekokykyä sekä yksilön motivaatiota ja aktiivisuutta oman osaamisen kehittämisessä. (Martela & Jarenko 2016, 19, 72; Kostamo 2017, 80.)

Erilaisissa tutkimuksissa on osoitettu, että omaehtoisen työn lisääminen ja päätösvallan kasvattaminen ovat parantaneet työntekijöiden sisäistä motivaatiota. Ammattitaitoisilla työntekijöillä on parhaat valmiudet tehdä oikeita ja luovia ratkaisuja organisaation hyväksi, jos heille annetaan siihen mahdollisuus. Henkilökunnan omaehtoisen toiminnan kehittämisen avulla on myös helpompi tunnistaa toimintaympäristön muutoksia ja reagoida niihin ketterästi. (Martela 2017, 146; Martela & Jarenko 2017, 15–16, 24).

Itseohjautuvuuden perustana on siis motivaatio. Motivaatiota ei voi syntyä, jos yksilön psykologisissa perustarpeissa on puutteita. Kun ihmisen perustarpeet ovat kunnossa, on helpompaa olla motivoitunut ja tavoitella omaa ja organisaation kehitystä. Yksilön ollessa sisäisesti motivoitunut, hän saa työstä enemmän kuin pelkän ulkoisen palkinnon. Tällainen henkilö on innostunut työstään ja nauttii mahdollisuuksista ilmaista ideoitaan ja ajatuksiaan. Tästä on pelkästään positiivisia seurauksia organisaatiolle, sillä innostuneet työntekijät saavat enemmän aikaan asioita. He ovat todennäköisesti luovempia, proaktiivisempia ja sitoutuneempia työhönsä kuin henkilöt, joiden motivaatio on alemmalla tasolla tai nojautuu pelkästään ulkoiseen motivaatioon, esimerkiksi palkkaan tai pomon käskytykseen. Kun tekemisen taustalla ei ole pakkoa, sen kuormitus ei tunnu niin suurelta. (Martela & Jarenko 2016, 17, 21, 26; Ryan & Deci 2017, 558.)

Moni työ on muuttunut entistä rajattommaksi, jolloin yksilön kyky asettaa omia rajoja korostuu. Tyypillisesti vaihtelevaa ja itsenäistä työtä tekevät kokevat eniten roolien epäselvyyttä ja ristiriitaisuutta. Liian korkeat tavoitteet altistavat työntekijän riittämättömyyden tunteille. Varsinkin sellaiset työn vaatimukset, joihin vastaaminen vaatii paljon henkistä tai fyysistä ponnistelua kuluttavat työntekijää ja vaativat paljon palautumiselta. Yksilön vastuu jaksamisestaan ja ydintehtävänsä kirkastamisesta on kasvanut. Tämä korostuu itseohjautuvissa organisaatioissa. Itseohjautuva työntekijä tarvitsee selkeän päämäärän. Isojen ja monitasoisten organisaatioiden ongelmana on helposti se, ettei työntekijälle ole tarpeeksi selkeästi ilmaistu miten hänen edellytetään toimivan. Ilman selkeää työroolia ja vahvaa ammatti-identiteettiä työntekijän on vaikea saada työstään otetta ja ymmärtää organisaation tavoitteita. Yksilön on ymmärrettävä, miten hänen toimintansa linkittyy organisaation tavoitteisiin. Kun työntekijä kokee, että organisaation tavoitteet

ovat tavoittelemisen arvoisia ja hänelle annetaan vapaus valita, miten näitä päämääriä kohti lähdetään, hän voi ilmaista itseään ja persoonaansa vapaammin työn kautta. (Kinunen 2010, 161–162, 169; Martela & Jarenko 2016, 68, 70.)

Itseohjautuvissa organisaatioissa yksilöltä on löydyttävä työhön liittyvien taitojen lisäksi kykyä johtaa itseään ja erilaisia elämänhallinnan taitoja. Kun esihenkilö toimii vain taustalla, työntekijän on itse huolehdittava esimerkiksi ajankäytöstään, tehtävien edistymisestä, resurssien hallinnasta ja priorisoinnista. Tämä toimintamalli ei välttämättä ole sopeva kaikille. Joillekin vahva johtaja ja selkeä hierarkia ovat tärkeitä toimintaa tasapainottavia ja turvallisuuden tunnetta lisääviä tekijöitä. Siksi on tärkeää tiedostaa, milloin organisaatio, tiimi tai yksilö toimii paremmin saadessaan lisää vapautta ja milloin ei. (Kiminki 2017, 318–319; Martela & Jarenko 2017, 12.) Itseohjautumisen organisoitumista käsitelleen Salovaaran (2017, 70) mukaan itseohjautuvilla yksiköillä on suurempi riski joutua ristiriitatilanteisiin. Itseohjautuvat ihmiset suhtautuvat työhönsä usein intohimoisesti, joka saattaa näkyä joustamattomuuteen. Intohimoinen ihminen haluaa viedä omaa asiaansa eteenpäin, eikä hän välttämättä huomaa muiden mielipiteitä tai tahtoa. Itseohjautuville organisaatioille olisikin tärkeää löytää balanssi eri itseohjautuvien yksiköiden ja yksilöiden välille unohtamatta asiakkaiden tarpeita.

Absoluuttisen itseohjautuvaa organisaatiota on vaikea löytää. Itseohjautuvuuden mallin mukaan toimivilla organisaatioillakin on tiettyjä rajoja ja taustalla on lähes aina jonkinlaisia pelisääntöjä, rakenteita ja toimintamalleja, jotka on otettava huomioon. Organisaatioiden on kriittisesti arvioitava omaa toimintaansa. Hierarkioista ja pomoista luopuminen on järkevää vain, jos sen toteuttamiseen on todellisia edellytyksiä ja järjestely palvelee asetettuja päämääriä. Itseohjautuvat organisaatiot tarvitsevat johtamista, jossa korostuu työntekijöiden tunteminen ja heidän yksilöllinen tukemisensa. Tämä tarkoittaa tasapainoa, jossa työntekijöille annetaan mahdollisimman paljon vapautta, mutta silti riittävästi kontrollia ja tukea, jotta tehtävä ja tavoitteet eivät muutu kaaokseksi. Tärkeää ei ole siis pelkästään työn tekeminen, vaan yhteistyön tekeminen ja yhteisen suunnan mukaan toimiminen. (Martela & Jarenko 2017, 13–14; Salovaara 2017, 72; Savaspuro 2019, 26–27, 32–33.)

3 KIRJASTOAUTOTYÖ AMMATTINA

Kirjastoautotyö on hyvin monitahoista ja jokainen kirjastoauto täyttää yksilöllistä tehtäväänsä sen mukaan, missä työtä toteutetaan, mitä palveluita on tarjolla, millainen on asiakaskanta ja millaisia resursseja on käytettävissä. Siksi on huomioitavaa, ettei tämän työn tarkoituksena ole kattaa jokaista kirjastoautotyön yksityiskohtaa ja jokaisen kirjastoautoyksikön yksilöllisiä toimintatapoja. Tämän osion tarkoitus on sen sijaan auttaa hahmottamaan miten kirjastoautotyö, ja kirjastoautot ovat kehittyneet ajan saatossa ja millaista on olla kirjastoautoalan ammattilainen Suomessa.

Suomalaista kirjastoautotyötä ammattina ei ole tutkittu kovin paljon. Suurin osa kirjastoautoja käsittelevästä materiaalista on kehittämisprojekteja, hankesuunnitelmia, opinnäytetöitä ja käyttäjätutkimuksia. Alla on esitelty lyhyesti muutama tämän opinnäytetyön kannalta tärkeä tutkimus.

Sirkka Sarkolan kirjoittama *Kirjastoautokäsikirja* (1975) on tehty alun perin luottamusmiesten, viranhaltijoiden ja kirjastoautoissa työskentelevien avuksi kirjastoautotyön suunnitteluun. Kirjan tiedot ovat monin paikoin selvästi vanhentuneita, eikä niitä voi sellaisenaan hyödyntää nykypäivän kirjastoautotoiminnassa. Tämän tutkimuksen kannalta Sarkolan kirjan laajuus ja aiheiden perusteellinen käsittely niin kotimaisen kuin ulkomaisen kirjastoautotoiminnan näkökulmasta antavat kuitenkin erinomaisen kuvan kirjastoautotyön kehityksestä. Sarkola on myös huomionnut kirjastoautotyön fysiologisia ja psykologisia puolia, joista monet ovat edelleen valideja nykypäivän kirjastoautoissa.

Vesa Sarajärven AMK opinnäytetyö *Miljoonavastuu: Tutkimus kirjastoautohenkilöstön työstä* (2002) käsittelee kirjastoautojen henkilökunnan ammattikuvaa, työoloja, työn arvostusta ja muita kirjastoautotyöhön liittyviä asioita kehittävän työntutkimuksen kautta. Sarajärven opinnäytetyö on 20 vuotta vanha, mutta se on harvoja nimenomaan työntekijöihin, ja kirjastoautotyöhön keskittyviä tutkimuksia ja on valikoitunut mukaan tähän työhön juuri tästä syystä. Työn empiirisessä osassa Sarajärven tutkimus antaa arvokasta vertailupohjaa tämän päivän kirjastoautoalan työntekijöiden vastauksiin.

Antero Kyöstiön kirjoittama *Kirjastoautotoiminnan 50 vuotta: Turun ykkösestä Konstaan* (2011) on kattava kirjastoautotoiminnan historiaa ja sen kehitystä tarkasteleva teos. Kyöstiö on kirjoittanut paljon kirjastoautoista ja kirjastoautotyöstä. Hän on kerännyt monipuolisesti eri lähteistä kertomuksia ja yksityiskotia suomalaisesta

kirjastoautokulttuurista ja tästä syystä hänen teoksensa ovat kirjastoautotoimintaa käsittelevien tutkimusten kulmakiviä.

Ville-Pekka Nummen Pro gradu -tutkielma ”*On jo korkea aika ajantasaistaa kirjastoautokonseptia!*”: *Kirjastoautotoiminnan kehittämisen tarpeet ja mahdollisuudet* (2013) antaa kattavan läpileikkauksen kirjastoautotoiminnasta maaseudulla ja kaupungeissa. Kyselyn avulla toteutettu tutkimus antaa hyvän kuvan kirjaston johtajien ja kirjastoautoissa työskentelevien ajatuksista kirjastoautotoiminnan tilasta ja miten he näkevät kirjastoautojen uhat, mahdollisuudet, kehittämistarpeet ja tulevaisuuden.

3.1 Kirjastoauton määritelmä

Kirjastoauto eroaa kiinteästä kirjastosta niin palveluidensa kuin käytön suhteen. Kirjastoauto voi olla kunnan brändilähtöinen, maamerkki ja arvostettu toimija. Se voi olla yhtä hyvin myös kehittämisideoiden ulkopuolella pysyttelevä perustyöstään kynsin ja hampain kiinni pitävä asiakkaidensa luottopalvelu. International Federation of Library Associations and Institutions (IFLA) käyttää termiä *mobile library* ja määrittelee sen vapaasti suomennettuna miksi tahansa kirjastopalveluksi, mikä ei pysy yhdessä paikassa. Termi kattaa kaikki liikkuvan kirjastopalvelun keinot linja-autoista ja veneistä elefanteihin ja aaseihin. Kirjastoautot ovat todennäköisesti tunnetuimpia liikkuvan kirjastopalvelun muotoja. Englannin kielessä niistä käytetään termejä, kuten *bookmobile*, *book bus*, *library bus* ja *mobile library bus*. Näiden lisäksi termistöön voidaan lisätä *outreach service*, jolla voidaan tarkoittaa kirjastoautopalveluiden lisäksi muita hakeutuvaan kirjastotyöhön kuuluvia toimintoja, kuten kotipalvelua. (IFLA 2010, 5.) Huomionarvoisaa on, että kirjastojen tarjoamien mobiilipalvelujen lisääntyessä termin *mobile library* merkitys on laajentunut. Termiä käytetään monissa yhteyksissä viitattaessa kirjastopalveluihin ja aineistoihin, jotka ovat käytettävissä laitteeseen ladatun sovelluksen kautta. Aika näyttää vaikuttaako tämä terminologiaan puhuttaessa liikkuvista kirjastopalveluista kansanvälisellä kentällä vai nähdäänkö mobiilipalvelut yhtenä liikkuvan kirjastopalvelun muotona.

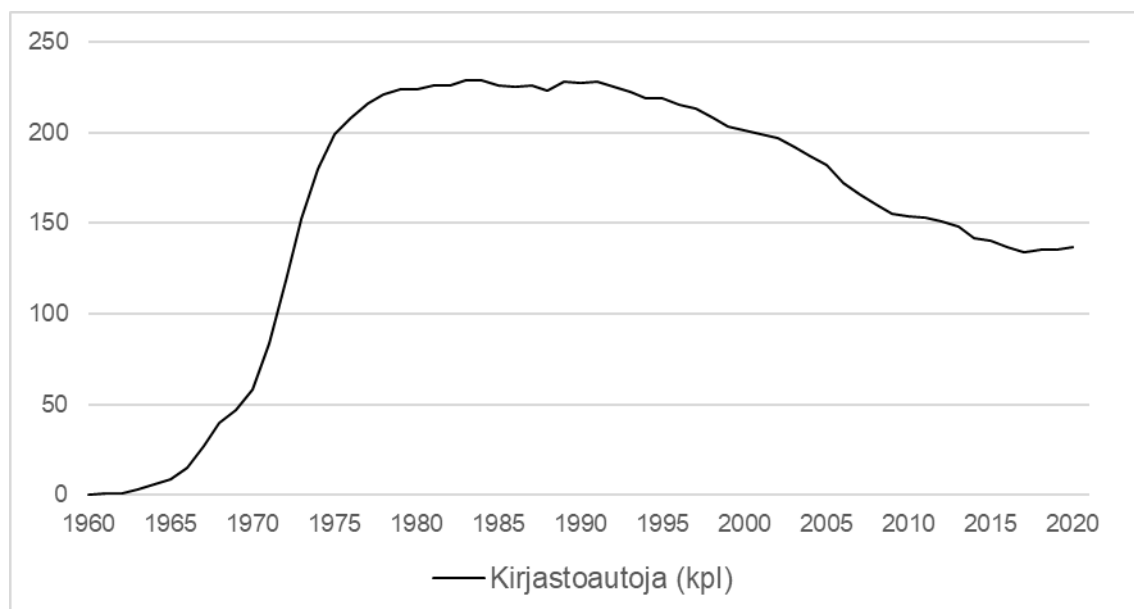
Sarkolan (1975, 5) perinteisen määritelmän mukaan kirjastoauto on kirjastoksi sisustettu moottoriajoneuvo, jonka tehtävänä on määrätyn reitin ja aikataulun puitteissa lainata kirjallisuutta ja muuta kirjastoaineistoa asiakkaille ja mahdollisuuksien mukaan tarjota myös muuta kirjastotoiminnalle ominaista palvelua. Kyöstiön (2011, 23) hieman tuoreemman määritelmän mukaan kirjastoautot ovat lähikirjastoihin verrattavissa olevia liikkuvia kirjastoja, joista ihmisten on mahdollista saada mahdollisimman samanlaisia

kirjastopalveluita kuin kiinteästä kirjastosta. Olennaista näille molemmille määritelmille on, että pelkkä kirjastomateriaalin kuljettaminen moottoroidulla välineellä ei ole kirjastoautopalvelua. Kirjastoautopalvelu on nimenomaan kirjaston peruspalveluiden viemistä asiakkaiden ulottuville liikkuvan kirjastoyksikön avulla.

3.1.1 Kirjastoautojen lyhyt historia

Erilaista liikkuvaa kirjastotyötä on tehty Suomessa jo yli sata vuotta. Tässä osuudessa kerrotaan lyhyesti joitakin kirjastoautoammattilaisten kannalta merkittäviä historiallisia kohtia ja huomioita, jotka auttavat ymmärtämään miten kirjastoautotyö ja kirjastoautot ovat kehittyneet.

Suomen ensimmäiset moottoroidut kirjastoautot aloittivat toimintansa 1950-luvulla. Aluksi toimintaa kokeiltiin pakettiautoilla ja farmariautoilla. Erinomaisten tulosten perusteella Turun kaupunginkirjastossa rohkaistuttiin hankkimaan Suomen ensimmäinen nimenomaan kirjastoautoksi rakennettu auto vuonna 1961. Muualla Suomessa seurattiin tarkkaan Turun ”kirja-auton” toimintaa ja pikkuhiljaa kirjastoautoja alkoi ilmestyä myös muille paikkakunnille. (Sarkola 1975, 128; Kyöstiö 2011, 45–53, 58.) Kuvioista 1 on nähtävissä varovaisen alun jälkeen kirjastoautojen suosion hurja nousu ja määrän nopea kasvu 1970-luvun alussa.



Kuvio 1. Kirjastoautojen määrän kehitys Suomessa (Sarkola 1975, 313–327; Holmberg 1985, 181–198; Paavola 2019; Opetus- ja kulttuuriministeriö 2020b).

Kirjastoautojen suosion siivittäjänä toimi vuoden 1961 kirjastolaki. Vuotuisen valtionavun saamisen edellytyksenä oli muun muassa, että kirjastoilla oli tarkoituksenmukaiset tilat ja kalusteet sekä väestön määrään nähden tarpeellinen määrä aineistoa. Samalla kirjastoissa työskenteleviltä alettiin vaatia asetuksessa säädettyä kelpoisuutta. (Kirjastolaki 235/1961.) Käytännössä uusi laki ajoi monen kunnan pienet sivukirjastot ahtaalle. Sovelialta kirjastotiloja ei ollut ja pätevän henkilökunnan löytäminen oli vaikeaa. Kirjastoautot nähtiin vaihtoehtoina heikkokuntoisten ja kalliiden sivukirjastojen ylläpitämiselle. Houkuttelevuutta lisäsi Kirjastolain mukanaan tuoma 2/3 valtionapu maalaiskunnille ja 1/3 kaupaloille uusien kirjastoautojen hankintaan. Kirjastoautolla pystyttiin kattamaan muuttoliikkeen mukanaan tuomat uudet kasvualueet ja vähentämään tyhjentyneiden syrjäkylien kiinteiden kirjastojen tarvetta. Kirjastoautot nähtiin myös ratkaisuna yhteiskunnallisen tasa-arvon lisäämiseen. Kunnan asukkaille haluttiin tarjota yhdenvertaista mahdollisuutta kirjastopalvelujen käyttöön riippumatta asuinpaikasta. Vuonna 1984 Suomessa oli kirjastoautopysäkkejä yli 18 000. Tämä oli valtava muutos verrattuna 60-luvun alkuun, jolloin kuntalaisten tarpeisiin yritettiin vastata noin 4 000 kiinteän kirjaston palvelupisteellä. (Verho 1984; Kyöstiö 2011, 64–67.)

Kirjastoautojen alkuhuumassa hankittu kalusto alkoi olla 1980-luvun alussa siinä kunnossa, että kirjastoautojen uusiminen oli ajankohtaista monessa kunnassa. 1970-luvulla alkanut maaseudun väestörakenteen muutos jatkui ja kaupunkien uudet lähikirjastot veivät lainaajia kirjastoautoilta. Myös sijaisten saaminen oli vaikeaa, jolloin osa kirjastoautoista saattoi olla pois ajosta esimerkiksi kuljettajan lomien ajan. Kaikki nämä seikat vaikuttivat pikkuhiljaa laina- ja kävijätilastoihin. Laskusuunnassa olevien tilastojen lisäksi tilannetta ei helpottanut kirjastoautojen hintojen nousu ja valtion huonontunut rahatilanne sekä kuntien omat talousvaikeudet. Tämä yhtälö johti siihen, että uusien kirjastoautojen hankintaa siirrettiin tuleville vuosille ja jo käytössä olevat kirjastoautot ajettiin kirjaimellisesti loppuun. Kun taloudellinen tilanne pikkuhiljaa parani ja valtionrahoitusta uusia kirjastoautoja varten alkoi saada taas paremmin, kertyneen vanhojen autojen uusimissuoman purkaminen jatkui pitkälle 1980-luvulle. (Verho 1984; Kyöstiö 2011, 87, 90–91.)

Kunnissa selvittiin kuitenkin jotenkuten 1980-luvun vaikeuksista parsimalla vanhaa kalustoa ajokuntoon uudestaan ja uudestaan. Kuten kuviosta 1 on nähtävissä, kirjastoautojen määrä pysyi melko tasaisena haasteista huolimatta. (Holmberg 1985, 181–198; Paavola 2019.) Kirjastoautotoiminnan uskottavuus oli kuitenkin joutunut kovalle koetukselle pitkien korjausseisokkien aikana, eikä kaikkialla pystytty palauttamaan asiakkaiden luottamusta alkuperäiselle tasolle. Tästä johtuen sekä 1990-luvun alun taloudellisen

laman ja sisäisen muuttoliikkeen avustamina kirjastoautojen määrä Suomessa kääntyi laskuun. (Verho 1984; Kyöstiö 2011, 96.) Vuonna 1980 Suomessa oli ollut 224 kirjastoautoa. Vuonna 1999 määrä oli laskenut 203 kirjastoautoon. Vuonna 2019 jäljellä oli enää 135 kirjastoautoa. Keskeisimpiä syitä kirjastoautopalvelujen lakkauttamisiin olivat maan sisäinen muuttoliike, toiminnan kannattamattomuus ja kuntien taloudellisen tilanteen heikkeneminen. Kirjastoauto nähtiin ylipalveluna, jonka lakkauttamisesta oli helppo saada säästöjä tukalassa tilanteessa. Samaan aikaan myös kirjastoautojen hankintaan käytettäviä valtionosuuksia supistettiin ja vuoden 2014 valtionosuuksuuudistuksessa ”korumerkityistä” valtionosuuksista luovuttiin kokonaan. Monen kunnan kohdalla kirjastoautopalveluiden vähentämisen tai lakkauttamisen aika tulee, kun kirjastoauto pitäisi uusia tai kuljettaja jää eläkkeelle. Moni taho on pitänyt lakkauttamisia lyhytnäköisinä ja kirjastoautopalvelujen saavutettavuuden heikentämisenä. (Holmberg 1985, 181–198; Kyöstiö 2011, 348, 360; Laki kunnan peruspalvelujen valtionosuudesta annetun lain muuttamisesta 676/2014; Paavola 2019; Opetus- ja kulttuuriministeriö 2020b.)

Kirjastoautojen alkuvuosina liikenneviranomaisen luokitteli ne erikoisautoiksi. Suomessa nykyaikaiset kirjastoautot ovat rekisteröity kuorma-autoiksi, jolloin niiden ajamiseen riittää kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyys sekä BC-ajokortti. Ulkonäkönsä puolesta nykypäivän kirjastoauto muistuttaa tyypillisesti linja-autoa tai kuorma-autoa. Liikenteessä edelleen olevista kirjastoautoista suurin osa on 12 metrisiä, mutta joukkoon mahtuu 11 metrisiä sekä muutama erikoisluvalla liikennöivä 13-metrinen. (Kyöstiö 2011, 97–98, 100; Paavola 2019.)

Määrällisesti kirjastoautoja on tällä hetkellä vähemmän kuin 1970- ja -80 luvuilla, mutta niiden kehitys ei ole pysähtynyt. Tekniikka, varustetaso ja sisustuksen mahdollisuudet ovat vuosi vuodelta parantuneet. Kirjastoautojen käyttöikä on pidentynyt huomattavasti toiminnan alkuvuosista. Henkilökunnan työtä helpottavia toimintoja ja lisävarusteita on tullut pikkuhiljaa kirjastoautojen valikoimaan. Uusien kirjastoautojen suunnitteluun on saatu inspiraatiota ulkomailta, virheistä on opittu ja uusia ideoita on lähdetty rohkeasti toteuttamaan. Esimerkiksi vuonna 2020 Opetus- ja kulttuuriministeriö myönsi 9 kunnalle erityisavustusta kirjastoautojen hankintaan. Summa oli yhteensä 1 000 000 euroa. (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2020a.)

Kirjastoautoille on avautunut aivan uusia ovia tietotekniikan kehityksen johdosta. Alkuvuosina kirjastoautojen lainaus hoidettiin yksikorttilainausjärjestelmällä, josta siirryttiin melko nopeasti Detroit-menetelmään. Suurimpien kuntien kirjastoautoissa aloitettiin 1960-luvun puolessa välissä kameralainaus. Aineiston osalta tilan ahtauden takia

harvassa kirjastoautossa oli kortistoa. Tämä vaati henkilökunnalta hyvää muistia ja aineiston tuntemusta. Monesti muistin tukena olivat vain erilaiset valikoimaluettelot. Myöhemmin 1980-luvulla neuvonnan avuksi tulivat mikrokortit. (Sarkola 1975, 139–140, 218; Kyöstiö 2011, 258–262.)

Ensimmäinen ATK-lainaus kirjastoautossa aloitettiin vuonna 1987 Kuhmossa. Reitin aikana kerätyt tiedot päivitettiin pääkirjaston keskustietokoneelle työpäivän jälkeen. Järjestelmä toi helpotusta henkilökunnan arkeen ja rutiinitöihin, vaikka moni epäili, miten herkät laitteet selviäisivät kirjastoautojen tärinästä, pölyssä ja lämpötilojen vaihtelussa. Hyvien kokemusten siivittämänä offline-tekniikka alkoi lisääntyä kirjastoautoissa sitä mukaa kun sopivia laitteita ja järjestelmiä alettiin saada. (Kyöstiö 2011, 265–266.)

Online-yhteyksillä varustettuja kirjastoautoja ei tarvinnut odottaa pitkään. Vuonna 1990 Vaasa aloitti NMT-verkon kokeilut ja pikkuhiljaa muut kunnat seurasivat perässä. Online-hyödyt olivat kiistattomat, vaikka yhteyksien kanssa oli huomattavan paljon ongelmia. Monella paikkakunnalla kirjastoauton pysäkkipaikat oli katsottava tarkkaan sen mukaan missä kohdassa yhteydet toimivat parhaiten. Joskus oikean paikan löytäminen oli senttipeliä. Vuosien kuluessa kirjastoautojen online-yhteyksiin on tullut runsaasti muutoksia. Osa kokeiluista on ollut onnistuneita, osa ei. Teknologia on kuitenkin tullut jäädäkseen ja kehittyä koko ajan. Se on mahdollistanut sen, että asiakas voi saada kirjastoautossa yhtä ajantasaista tietoa kuin kiinteässä kirjastossa. (Kyöstiö 2011, 268–270.)

3.1.2 Palveluita laajalle asiakaskunnalle

Kirjastoautoista elää sitkeänä käsitys maaseutujen palveluna, mikä toisaalta ei ole kokonaan väärä olettaus. Kirjastoautot ovat kuitenkin paljon muutakin kuin autioituvan maaseudun viimeisiä palveluita. Kirjastoautoilla on samat tehtävät kuin kiinteillä kirjastoilla ja monessa paikassa niitä pidetään yleisen kirjaston jatkeena. Tarjotut palvelut ja mahdollisuudet niiden järjestämiseen riippuvat asiakkaista, kirjastoauton valmiuksista sekä kunnan halukkuudesta kokeilla erilaisia ideoita. Liikkuvan kirjastopalvelun etuna on joustavuus. Kirjastoautoilla voidaan tavoittaa taloudellisesti ja tehokkaasti satoja eri ikäisiä käyttäjiä tulotasoon tai muihin ulkoihin seikkoihin katsomatta niin maaseudulla kuin kaupungeissa ja taajamissa. Pysäkkejä ja aikatauluja voidaan muokata tarpeen ja väestön liikehdinnän mukaan. Näin on helppo kattaa uusien kasvualueiden kirjastopalveluiden tarpeita. Kirjastoautojen tavoitteena on parantaa tasa-arvoista kirjastopalveluiden

saatavuutta. Kirjastopalvelujen tuominen lähelle on erityisen tärkeää yhteiskunnan heikoimmassa asemassa oleville. (Sarkola 1975, 105; IFLA 2010, 5; Lo & Stark 2020, 2–3.)

Nyt jo vanhentuneessa Opetus- ja kulttuuriministeriön yleisten kirjastojen laatusuosituksessa lukee, että suurimmalla osalla kunnan asukkaista tulisi olla kirjasto alle 2 kilometrin päässä kodista tai hyvät liikenneyhteydet ja kohtuullinen matkustusaika kirjastoon. Kirjastoautossa asioivilla pysäkillä tulisi olla matkaa alle kilometri. (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2010, 41) Vaikka suositus on jo yli 10 vuotta vanha, sen sanoma on edelleen tärkeä. Mitä kauempana pysäkki tai kiinteä kirjasto sijaitsee kotiovelta, sitä suuremmaksi kasvaa kynnys lähteä käyttämään palvelua. Kirjastopalvelut eivät voi olla liian kaukana asiakkaistaan ja käytännössä tämä on toteutettavissa vain riittävällä kirjastojen ja kirjastoautopysäkkien verkostolla.

Kirjastoauton mallista ja haluttujen lisäpalveluiden painotuksista riippuen kirjastoauton mukaan mahtuu 3000–4000 nidettä. Lainattava aineisto kuuluu joko kirjastoauton omaan kokoelmaan tai ovat osa kunnan kirjastoverkkoa. Kirjastoautoissa tuetaan varhaiskasvatusta ja peruskoulun kasvatustyötä tarjoamalla koululaisille keinoja lukemiseen. Opiskelijoille on tarjolla heille tärkeitä materiaaleja sekä mahdollisuudet varaamiseen ja kaukolainaamiseen. Maahanmuuttajille voidaan hankkia aineistoa heidän omalla kielellään tai etsiä vaihtoehtoja suomen kielen opiskeluun. Työikäisille ja senioreille on tarjolla tietoa ja virkistystä sekä materiaaleja elinikäiseen oppimiseen. Eri-ikäisille on myös tarjolla monenlaisia maksuttomia tapahtumia ja opastuksia, kuten kirjastonkäytön opetusta, satuhetkiä, musiikkiesityksiä ja vinkkauksia. (Sarkola 1974, 176–177; Kyöstiö 2011, 100, 142–143.)

Kirjastoauto on kallis investointi, jonka käyttö pitää suunnitella pitkälle eteenpäin. Milaista palvelua 15–20 vuoden päästä halutaan tarjota? Jokainen kirjastoauto on suunniteltu oman kunnan tarpeita silmällä pitäen. Se voi olla kuntalaisten yhteinen tila, kantaa mukanaan monenlaiset lainattavat aineistot ja muokkautua käyttäjien tarpeiden mukaan. Ainoat rajoitteet ovat tila ja aikataulu. (Suomen kirjastoseura 2016, 4–5.) Jotkin kirjastoautot ovat rakennettu tiettyä kohderyhmää ajatellen. Tällainen erikoistuminen on tietysti riippuvaista resursseista, mutta muutamissa isommissa kaupungeissa on pystytty painottamaan kokonaisen kirjastoauton palvelut esimerkiksi lapsille tai vanhuksille. Hyvinä esimerkkeinä ovat muun muassa Espoo ja Helsinki, joissa kirjastoautokonseptia haluttiin uudistaa ja tuloksena oli kirjastoautoja, joissa tilojen monikäyttöisyys ja moderni teknologia yhdistyivät koulujen ja lasten palvelemiseen sekä erilaisiin

tapahtumamahdollisuuksiin. On kuitenkin huomioitava, etteivät kaikki toimintamallit sovi kaikille kirjastoautoyksiköille. Toiminnan kehittäminen ja uusien ideoiden kokeileminen on aina hyödyllistä, mutta toimivan konseptin täydellinen vaihtaminen uuteen ei välttämättä ole kaikissa tapauksissa tarkoituksenmukaista. (Kyöstiö 2011, 142–143, 311; Nummi 2013, 94–98.)

Tietokoneet, kopiokoneet, esitystekniikka ja hifilaitteet ovat arkipäivää nykyaikaisissa kirjastoautoissa. Riippuu täysin käyttäjien toiveista ja tarpeista, mitä palveluita kirjastoautoon hankitaan. Perinteinen lainaustoiminta ja tietopalvelu nähdään edelleen kirjastopalveluiden ydintehtävänä, eikä monessa kunnassa tätä puolta haluta heikentää. Joissain kirjastoautoyksiköissä on kuitenkin nähty kirjastoautojen potentiaali myös muiden palvelujen tarjoajina. Jotkin kirjastoautot on suunniteltu tai myöhemmin modifioitu kirjastopalvelujen lisäksi soveltumaan muihin toimintoihin. Muunneltavuus paikallisiin tarpeisiin ja erityisolosuhteisiin sopivaksi on tärkeässä roolissa. Monipalveluautoissa voidaan esimerkiksi järjestää tapahtumia, kuten elokuva-, nukketheateri- ja musiikkiesityksiä sekä satutunteja. Muita palveluita voivat olla esimerkiksi apteekki- ja postitoimintaan liittyvät palvelut, työpajatilojen tarjoaminen, ruokatavaroiden toimittaminen, lakimiespalvelut, KELA:n neuvontapalvelut, äänestyspaikkana toimiminen sekä terveydenhoitoon liittyvät palvelut. Monipalveluautojen on toivottu osaltaan tuovan helpotusta syrjäseutujen palveluiden vähenemiseen. (Sarkola 1975, 188–190; Paavonheimo 1992; Kyöstiö 2011, 144, 153–154; Pirhonen 2013.)

Monet yhteiskunnan palveluista ovat muuttuneet pikkuhiljaa virtuaalisiksi ja itsepalveluna hoidettaviksi. Kirjastot ovat tarjonneet tukea niille, joilla ei ole tietokonetta, verkkoyhteyttä tai taitoa käsitellä digitaalista maailmaa. Erilaiset laitteet ja robotit ovat tulleet osaksi kirjastojen arkea. Automatisointi on lisääntynyt myös kirjastoautoissa. Asiakaskoneita ei juurikaan enää ole tarjolla, mutta lainaus- ja palautusautomaatit ovat lisääntyneet. Persoonattomia itsepalveluautomaatteja on kritisoitu jonkin verran. Pelkona on tietenkin, että automaatin tulon myötä henkilökuntaa vähennetään ja henkilökohtaisesta palvelusta kuuluisa kirjastoautopalvelu kärsii. Monessa kirjastoautossa automaatti on kuitenkin tuonut helpotusta ruuhkaisille pysäkeille ja antanut henkilökunnalle aikaa mekaanisen lainaamisen ja palauttamisen sijasta asiakkaiden kohtaamiselle. Jokainen kirjastoauto on kuitenkin yksilö ja asiakaskanta sekä henkilökunnan käytettävissä olevat resurssit ovat hyvin erilaisia kunnasta riippuen. Automaattien ja muiden laitteiden tarve on syytä arvioida jokaisen kirjastoautoyksikön kohdalla erikseen. (Kyöstiö 2011, 374–375; Nummi 2013, 41–42.)

Asiakkaat

Kirjastoautojen asiakkaita on tutkittu lähinnä paikallisina asiakaskyselyinä ja selvityksinä osana kirjastoautoja käsitteleviä opinnäytetöitä. Niistä on kuitenkin havaittavissa yhtäläisyyksiä, joiden pohjalta voidaan tehdä joitain tulkintoja kirjastoautojen tyypillisistä asiakkaista. Iso osa kirjastoauton lainaajista on lapsia. Tämä näkyy varsinkin kirjastoautoissa, joilla on paljon koulu- ja päiväkotipysäkkejä ja jotka toimivat alueilla, joissa on paljon perheitä. Aikuisista suurimmat kirjastoautoa käyttävät ikäryhmät ovat 31–40 ja 41–50-vuotiaat. Naisten osuus käyttäjistä on hieman yli puolet. Yläkouluikäiset ja nuoret aikuiset puolestaan olivat huonoiten edustettuina kirjastoauton käyttäjistä. (Kyöstiö 2011, 299–300; Nummi 2013, 43–45; Suomen kirjastoseura 2016, 3)

Moni lapsi saa ensimmäisen kirjastokorttinsa kirjastoautosta aloittaessaan peruskoulun ja samalla ensimmäiset kokemukset kirjojen lainaamisesta itse. Koulujen ja kirjastoautojen yhteistyön kautta on luontevaa tuoda oppilaille myös esimerkiksi kirjastonkäytönopetusta, kirjavinkkausta ja tiedonhaun opetusta. Kirjastoautojen ja koulujen yhteistyö on ollut kirjastoautojen alkutaipaleesta asti merkittävää, vaikkakaan ei ongelmatonta. Kouluilla, jotka sijaitsevat kaukana kiinteistä kirjastoista ja joilla ei ole omaa koulukirjastoa tai kirjojen hankintaan varatut määrärahat ovat vähäisiä, kirjastoauto tuo helpotusta tilanteeseen. Kirjastoautojen tavoite on tukea opetusta ja pitää yllä lukemistä. Toisinaan kirjastoauton sovittaminen koulujen omiin työjärjestyksiin ja aikatauluihin on hankalaa. Monesti kirjastoauto käy aamureittinsä aikana usealla koulupysäkillä, eikä jokaiselle koululle voida välttämättä tarjota päivän parasta aikaa. Myös koulujen kokojen kasvaessa riittävän pitkät pysäkkiajat saattavat olla kortilla. Tämä vaatii usein joustoa puolin ja toisin. Opettajien aktiivisuus kirjastoautokäynneillä ja rohkaisu kirjojen lainaamiseen heijastuu väistämättä lasten kirjaston käyttöön ja lukemiseen myöhemmin. (Sarkola 1975, 183–184; Kyöstiö 2011, 305–306, 309–311.)

Toinen kirjastoautojen huomionarvoinen yhteistyökumppani ovat päiväkodit sekä perhepäivähoitajat. Usein näiden tahojen omat kirjakokoelmat ovat suppeita ja todennäköisesti luettu läpi moneen kertaan. Kirjastoauton valikoima tuo vaihtelua ja samalla antaa mahdollisuuden tuoda lapsia tutustumaan kirjoihin ja kirjastoauton toimintaan. Näin lapset saadaan tottumaan jo varhain kirjaston palveluihin. Aikataulun sallimissa rajoissa kirjastoautossa voidaan pitää myös esimerkiksi satuhetkiä. (Kyöstiö 2006, 73; Kyöstiö 2011, 315–316.)

Kirjastoauton perusajatus on tulla niiden ihmisten luo, joilla muuten ei olisi mahdollisuutta päästä kirjastoon. Tämä ajatus korostuu vanhusten, sairaiden ja liikuntavaikeuksista kärsivien kohdalla. Kirjastot ovat pitkään tarjonneet kotipalveluna erilaisia kirjakuljetusvaihtoehtoja niille, jotka sitä tarvitsevat. Kirjastoautojen osalta tämä toiminta toteutuu yleisimmin siten, että kirjastoauto ajaa palvelutalojen ja laitosten sekä muiden vastaavien asumisyksikköjen pihoihin tai läheisyyteen, jotta asukkailla olisi mahdollisimman lyhyt matka tulla valitsemaan itse luettavaa. Näin lukemisesta kiinnostuneet kohtaavat ja pääsevät keskustelemaan toistensa sekä henkilökunnan kanssa. Toisinaan kirjastoautot tarjoavat myös yksilöllistä palvelua tuomalla kirjat esimerkiksi vanhuksen kotiovelle tai postilaatikkoon. Tämä on kuitenkin usein riippuvainen kirjastoauton aikataulusta ja reitistä. (Kyöstiö 2011, 318–319.)

Liikuntaesteisten palvelemiseksi moneen kirjastoautoon on asennettu henkilönostin tai ramppi, jonka avulla esimerkiksi huonojalkainen vanhus tai pyörätuolissa istuva asiakas on mahdollista saada sisälle kirjastoautoon. Vaikka kirjastoautoissa on tilaa rajallisesti eri liikkumisapuvälineitä hyödyntäville, on tämä siitä huolimatta erinomainen tilaisuus tuoda kirjastopalveluita henkilöille, joiden kulkeminen on muutenkin rajatumpaa. (Kyöstiö 2011, 320.)

3.2 Kirjastoautojen työntekijät

Vuonna 2013 kirjastoautoissa työskenteli 263 henkilötyövuotta, joista kuljettajien osuus oli 70 %. Tämä oli tuolloin 6,2 % kaikkien kirjastojen henkilökunnasta. (Pirhonen 2013) Käytännön työ kirjastoautoissa tarjoaa tekijöilleen laajan, monipuolisen ja haasteellisen toiminta-alueen, jossa on erilaisia mahdollisuuksia toteuttaa kirjastotyön ydintehtävää. Tavat ja keinot tämän työn toteuttamiseksi vaihtelevat asiakaskannan, resurssien ja ympäristön mukaan. Kirjastoautoissa työskentelevien tehtävät poikkeavat jonkin verran kiinteiden kirjastojen tehtävistä. Varsinkin kirjastoauton kuljettajina toimivien tehtäväkuva on hyvin uniikki verrattuna muihin kirjastotyötä tekeviin. Vilkkailta kirjastoautopysäkeillä on tyypillisesti kirjastoautoa kuljettavan henkilön lisäksi mukana kirjastonhoitaja, kirjastovirkailija tai muu avustava henkilö. Isoimmissa kunnissa he saattavat olla kirjastoauto-osaston työntekijöitä. Pienemmillä paikkakunnilla he voivat työskennellä osan ajasta kirjastoautossa ja lopun aikaa kiinteässä kirjastossa. Henkilöstön määrä vaikuttaa myös siihen, ajetaanko reittejä yhdessä vai kahdessa vuorossa. (Kyöstiö 2011, 185, 206.)

Kyöstiö (2011, 182–183) keräsi eri tahojen kuvauksia kirjastoautotyötä tekevistä ihmisistä. Heitä on kuvailtu adjektiiveilla, kuten nopea, hyvämuistinen, mielikuvitusta omaava, hyvä kuuntelija, sopeutuvainen, erilaisiin ihmisiin myönteisesti suhtautuva, vahva, kestävä, lämminhenkinen ja päättäväinen. Lisäksi listassa on mukana ammatteja, joiden tehtäviin kirjastoautotyötä tekevät joutuvat toisinaan tarttumaan, kuten opettaja, terapeutti, lastentarhanopettaja, lastenhoitaja, järjestyksenvalvoja, paikallisen matkailun tuntija ja kulttuurityöntekijä. Kyöstiön lista antaa hyvän kuvan kirjastoautotyön moninaisuudesta ja siitä, miten se edellyttää hyvin ihmisläheistä otetta ja henkilökohtaisia ominaisuuksia, joilla ei ole välttämää mitään tekemistä virallisen työnkuvan tai arvosanojen ja koulutuksen kanssa.

Kirjastoautotyön varjopuolina ovat sijaisten hankala saatavuus, haastavat työolosuhteet ja palkkaus. Osaamisvaatimukset, tehtävien moninaisuus ja yksinkertaisesti jo pelkkien reittien ja pysäkkien tunteminen rajaa monet sijaisehdokkaat työn ulkopuolelle. Harva on kiinnostunut pienen sijaisuuden takia hankkimaan raskaan kaluston ajamiseen vaadittavaa ammattipätevyyttä tai vastaavasti kirjastoalan pätevyyttä. Kuljettajien henkistä kuormittavuutta lisää työn vastuullisuus. Kirjastoautojen reitit vaihtelevat hyvin paljon. Pohjoisessa etäisyyksien ollessa pitkiä, kuljettajille tulee ajoa enemmän. Liikkuminen pienillä sivuteillä ja haastavissa ajo-olosuhteissa vaatii kuljettajalta jatkuvaa valppautta. Vastaa- vasti tiheämmin asutuilla alueilla siirtymät voivat olla lyhyempiä, mutta muuta liikennettä ja sen vuoksi muita yllättäviä tilanteita voi olla enemmän. Lisäksi ison auton tarpeisiin sopivia pysähdyspaikkoja tai kääntöpaikkoja ei ole aina huomioitu. (Sarajärvi 2002, 50–54; Kyöstiö 2011, 192–193, 197–202.)

Monesti työ on myös fyysisesti hyvin kuormittavaa ja työpisteiden ergonomisuutta on vaikea parantaa. Työtahti saattaa olla vilkkailla pysäkeillä armoton, varsinkin jos kirjastoauto on saatava taas ”lainauskuntoon” ennen seuraavalle pysäkille lähtemistä. Toimiminen ääriolosuhteissa: kuumassa, kylmässä ja vedossa on kuluttavaa. Työn tauottaminen reiteillä vaatii suunnittelua, varsinkin jos kirjastoautossa ei ole vessaa. Monesti kirjastoauton henkilökunta pitää ruoka- ja kahvitaukonsa reitin varrella parhaaksi katsomassaan välissä. Isommissa kaupungeissa voidaan hyödyntää esimerkiksi kauppojen tai huoltoasemien pihvoja. (Sarkola 1975, 196–198; Kyöstiö 2011, 115–116.) Sarajärven (2002, 50) tekemän kyselyn mukaan kirjastoautotyötä tekevät eivät kuitenkaan olleet kiinnostuneita vaihtamaan muille, parempi palkkaisille aloille. Alan sitoutuneisuus ja työtyytyväisyys olivat negatiivisista puolista huolimatta korkealla.

Edellä kuvattiin kirjastoautotyötä tekevien henkisiä ja osin fyysisiä vaatimuksia. Tähän osioon on pyritty kokoamaan useasta eri lähteestä kirjastoautotyöhön kuuluvia tavallisia tehtäviä. Kaiken kattavien tehtävälislojen laatiminen on hyvin vaikeaa, sillä jokaisella kirjastoautoalan ammattilaisella on oma työnkuvansa ja tehtävien painotukset. Työnkuvaan saattaa vaikuttaa niin maantieteellinen sijainti, kunnan palveluiden määrä kuin kirjastoautohenkilöstön kiinnostus ja osaaminen. Esimerkiksi jos kunnasta ei löydy raskaan kaluston pesupaikkaa, on erittäin mahdollista, että kirjastoautossa työskentelevien työnkuvaan kuuluu myös sen peseminen. Mitä vähemmän kunnassa on henkilökuntaa tekemässä kirjastoautotyötä, sitä useampia tehtäviä yhdelle ihmiselle todennäköisesti kuuluu. Osa tehtävistä on voitu myös siirtää kiinteän kirjaston hoidettavaksi. Esimerkiksi varaus- ja myöhästymisilmoitusten lähettäminen hoituu monessa kunnassa keskitetysti yhdessä pisteessä.

- kirjastoautoon liittyvät työt
 - o kirjastoauton kuljettaminen tietyn reitin ja aikataulun mukaisesti
 - o reittien ja aikataulujen suunnittelu
 - o pysäkkipaikkojen ja pysäkkikylttien kunnosta huolehtiminen
 - o sisätilojen siisteydestä huolehtiminen
 - o ulkopintojen puhtaudesta huolehtiminen
 - o tekninen vastuu kirjastoautosta
 - o tarkastuksista ja huoltotöistä huolehtiminen
 - o vikojen ja puutteiden korjauksesta huolehtiminen
 - o katsastuksesta huolehtiminen
 - o renkaiden vaihdosta huolehtiminen
 - o tankkauksesta huolehtiminen
- asiakaspalvelu
 - o lainaus ja palautus
 - o neuvonta ja tiedonhaku
 - o kaukolainoista ja varauksista huolehtiminen
 - o asiakkaiden maksujen käsittely
 - o uusien lainaajien rekisteröinti
 - o kirjastonkäytön opetus
 - o kirjavinkkaus ja sisältöjen avaaminen
 - o sidosryhmäyhteistyö
 - o kotipalvelu
- muut kirjastotyöt

- aineiston siirto kirjastoauton ja kiinteän kirjaston välillä (varaukset, aineistotäydennykset)
- hyllyttäminen ja järjestelytehtävät
- aineiston kunnan tarkkailu ja pienet korjaukset
- poistojen tekeminen
- hankintojen tai hankintaehdotusten tekeminen
- varaus- ja myöhästymisilmoitusten lähettäminen
- lehtitilauksista huolehtiminen
- luettelointi ja sisällönkuvailu
- muovitus
- tilastojen kerääminen ja tallentaminen
- toimintakertomusten laatiminen
- harjoittelijoiden opastaminen ja uusien työntekijöiden perehdytys
- tapahtumien suunnittelu, toteutus ja osallistuminen
- tiedotus, viestintä ja markkinointi
- järjestyksen ylläpito
- tietokoneiden, verkkoyhteyksien ja muiden kirjastoautossa olevien laitteiden toiminnasta huolehtiminen

(Sarkola 1975, 208–209, 211–213; Pohjanvalta 1985, 87–91; Sarajärvi 2002, 29–30; Pirhonen 2013.)

Sheran kirjoitukset kirjastonhoitajuudesta 1970-luvulta käsittelevät pääosin fyysisiä kirja-aineistoja, niiden keräämistä, organisointia ja säilytystä. Nykyaikaisessa kirjastossa näiden perinteisten toimintojen rinnalle on tullut lisää asioita, jotka kuuluvat modernin kirjastonhoitajan toimenkuvaan. Ydintyö on kuitenkin pysynyt samana: kirjastonhoitajat toimivat välittäjinä aineistojen ja ihmisten välillä. Heidän tavoitteensa on maksimoida aineistojen sosiaalinen hyöty ihmiskunnan eduksi. Tämä määrittelee kirjastonhoitajan vastuualueet, jotka kuitenkin määräytyvät ja muuttuvat yhteiskunnan tarpeiden mukaan. Yhteiskunta ja sen muutokset määrittelevät siis kirjastojen toimintaa ja muotoa. (Shera 1972, 197.) Shera puhuu tekstissään kiinteistä kirjastoista ja kirjastonhoitajista, mutta kaikki kohdat kuuluvat mitä suuremmassa määrin myös kirjastoautotyötä tekeville. Edellä olevasta listasta on nähtävissä, että kirjastoautoissa toteutetaan samoja kirjastoammatillisia tehtäviä kuin kiinteissä kirjastoissa. Kirjastoautoissa työskentelee kirjastoalan asiantuntijoita, joiden tehtävänä on kirjastotyön keinoin ja yhteistyössä muiden

kirjastoissa työskentelevien kanssa pyrkiä kansallisten kirjastotyön vaatimusten saavuttamiseen ja kehittää sitä vastaamaan yhteiskunnan tarpeita.

Kirjastoammatillisten tehtävien lisäksi on huomioitava keskeisimpään työvälineeseen eli kirjastoautoon liittyvät tehtävät. Melko tyypillisesti kirjastoautosta huolehtivat kuljettajat. Kyöstiö (2011, 202) jakoi kokemuksensa mukaan kirjastoautonkuljettajat kahteen ryhmään: toiset ovat kiinnostuneempia autojen tekniikasta ja toiset kirjastopuolesta. Kunnan tilanteesta riippuen kirjastoautojen vuotuiset korjauskustannukset voivat vaihdella hyvin paljon. Kustannuksia laskettaessa on huomioitava, paljonko osaamista löytyy oman henkilökunnan joukosta. Jos kirjastoauton henkilökunnasta edes joku pystyy tekemään auton perushuoltoja, voi kunta säästää rahaa ja ennen kaikkea aikaa. (Kyöstiö 1991, 6.) Tämän edellytyksenä kuitenkin on tarvittavat tilat ja välineet, joista saattaa tulla ylimääräisiä kustannuksia. Lisäksi on huomioitava, että kirjastoalan pätevyys, kuljettajan ammattipätevyys ja tämän päälle vielä raskaan kaluston asentajan tietous alkaa olla osamispaketti, jota ei jokaiselta kirjastoalalla toimivalta löydy. Kirjastoautotyötä tekevien on kuitenkin hyödyllistä tietää edes joitain perusasioita oman työvälineensä tekniikasta, jotta tarvittaessa pystytään reagoimaan oikealla tavalla ja minimoimaan vahinkoja sekä antamaan korjaamolle osviittaa mahdollisesta ongelmasta.

Monipalveluautoista povattiin 1990-luvulla hiljentyvän maaseudun palveluiden pelastajaa. Samalla nousi kirjastoautoissa työskentelevien huoli oman työnkuvan muutoksesta. Moni oli huolissaan, pitääkö entisien tehtävien lisäksi alkaa apteekkariksi tai pankkivirkailijaksi. Kirjastoautojen henkilökunnan työnkuvaa olisi todennäköisesti muutettu jonkin verran, mutta tarkoitus oli toimia paremminkin välittäjien roolissa kuin eri alojen asiantuntijoina. (Paavonheimo 1992.) Kyöstiön vuonna 2008 tekemässä kyselyssä kirjastoautoissa työskentelevien suhtautuminen monipalveluautoihin oli kuitenkin hieman lientynyt verrattuna 1990-luvun tilanteeseen. Teknologia oli parantunut ja lisäpalvelut nähtiin uutena mahdollisuutena kirjastopalvelun jatkuvuuden varmistajina. Sovittuina aikoina kirjastoautojen mukaan reiteille on lähtenyt eri alojen asiantuntijoita. Tosin kirjastoautojen rajatun aikataulun puitteissa ei todennäköisesti kummoista asiantuntemusta ole pystytty jakamaan. Lisäksi tiukka työvoimantilanne pakottaa punnitsemaan kummassa pisteessä ihmiset tavoittavat paremmin esimerkiksi KELA:n virkailijan; kiinteässä pisteessä vai pitkän kuntaa liikkuvassa kirjastoautossa. (Litmanen-Petisala 2009, 15; Kyöstiö 2011, 153–154.)

3.2.1 Koulutus

Aiemmin vuoden 2013 Kirjastoasetus määritteli kirjastojen henkilökunnan koulutusvaatimukset. Tuolloin 70 %:lla kirjaston henkilökunnasta tuli olla kirjasto- ja informaatioalan korkeakoulututkinto tai ammatillinen tutkinto. Lisäksi heistä 45 %:lta edellytettiin yliopisto- tai ammattikorkeakoulutason tutkintoa, johon sisältyi tai jonka lisäksi oli suoritettu vähintään 60 opintopisteen laajuiset kirjasto- ja informaatioalan opinnot. (Valtioneuvoston asetus kirjastoista 6.6.2013/406.) Vuoden 2016 Kirjastolaki kuitenkin lavensi kirjastohenkilöstön koulutusvaatimuksia poistamalla tarkat prosenttimäärät kirjasto- ja tietopalvelun koulutuksen saaneista. Uuden lain mukaan kirjastolla tulee olla ”riittävä määrä” kirjasto- ja informaatioalan koulutusta saanutta ja muuta henkilöstöä. Asiantuntijatehtävissä olevilta edellytetään edelleen soveltuvaa korkeakoulututkintoa, jollei tehtävän luonteesta muuta johdu. Heiltäkään ei kuitenkaan enää lain mukaan edellytetä 60 opintopisteen laajuisia kirjasto- ja informaatioalan opintoja. Käytännössä tämä lisäsi kirjastojen mahdollisuutta palkata tarpeisiinsa sopivaa henkilöstöä muilta aloilta, kuten tietotekniikan parista. (Laki yleisistä kirjastoista 29.12.2016/1492; Elenius 2017.)

Eri puolilla Suomea kirjastoautoissa toimitaan hyvin samanlaisten tehtävien parissa, kuitenkin eri nimikkeillä ja eri koulutusvaatimuksilla. Kunnat voivat itse määritellä millaista koulutusta kirjastoautojen henkilöstöltä vaaditaan. Kirjastoautoissa muissa kuin kuljettajatehtävissä toimivien kohdalla koulutustilanne on melko suoraviivainen. Heihin sovelletaan edellä mainittua vuoden 2016 Kirjastolakia, kuten kehen tahansa kirjastoalalla työskentelevään henkilöön. Vaikka kirjastoalan koulutuksesta ei ole enää lain määräämää pakkoa, käytännössä monessa tapauksessa se on työnantajan vaatimus. Kirjastoautoissa työskentelevien on pystyttävä itsenäisesti palvelemaan asiakkaita myös vaativissa kirjastoammatillista osaamista edellyttävissä kysymyksissä, joten vaatimus kirjastoalan koulutuksesta on hyvin perusteltu. (Kyöstiö 2011, 209.)

Kirjastoautotoiminnan alkuvuosina kuljettajien koulutustaustat olivat hyvin vaihtelevia. Kovin monella ei ollut kirjastoalan pätevyyttä ja kuorma-auton ajokortti riitti työpaikkaan. Tilanne muuttui kuitenkin pikkuhiljaa ja vapautuneisiin paikkoihin alkoi hakeutua päteviä kirjastoalaa opiskelleita kuljettajia. Sijaisille saatettiin tarjota porkkanana vakipaikkaa kirjastoautosta, jos kirjastoalan koulutus olisi käytyä. Kuitenkin vielä 1980-luvulla suuri osa maaseudulla toimivista kirjastoautotyötä tekevästä toimi yksin ja heidän koulutuksessaan oli edelleen puutteita. Vuonna 1985 tehdyn kyselyn mukaan 70 % vastaajista piti

koulutustaan riittämättömänä. Koulutuksen vähyys ja nimikkeiden kirjavuus nähtiin uhkina kirjastoautotyölle. (Forsman 1985; Kyöstiö 2011,185–187,191.)

Nykyään kuljettajien osalta koulutuksen vaatimukset ovat muuttuneet. Jonkinlainen kirjastoalan pätevyys on edelleen useimmissa kunnissa edellytys työhön. Se helpottaa asiakaspalvelua varsinkin yksintyöskentelyssä ja tuo joustavuutta tehtävänkuvaan. Kirjastoauton ajamisen osalta vaatimukset ovat kuitenkin muuttuneet huomattavasti. Kuten edellä on mainittu, kirjastoautot määritellään kuorma-autoiksi, joiden ajamiseen oikeuttaa BC-ajokortti. Tästä johtuen kirjastoautoa kuljettaviin henkilöihin sovelletaan kuljetusalan säädöksiä, jotka edellyttävät kuorma-autokortin lisäksi kuljetusalan ammattitutkintoa. Kuljettajille, jotka ovat suorittaneet kuorma-autokortin ennen 10.9.2009, riittää viiden vuoden välein käytävä 35 tunnin lisäkoulutus ammattipätevyyden ylläpitämiseksi. Tätä myöhemmin kuorma-auton ajo-oikeuden hankkineet joutuvat suorittamaan lisäksi vähintään 280 tunnin tai nopeutettuna 140 tunnin laajuisen kuljettajien perustason koulutuksen tai perustason ammattipätevyyskokeen. Tämän jälkeen myös heidän on pidettävä yllä ammattipätevyyttä viiden vuoden jaksoissa 35 tunnin lisäkoulutuksella. (Laki liikenteen palveluista 24.5.2017/320; Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 7.6.2018/434; Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta 588/2020.)

Kirjastoalan koulutusta oli tutkimuksen kirjoittamisen aikaan tarjolla seuraavissa oppilaitoksissa: Haapaveden opisto, Keuda (Keski-Uudenmaan koulutuskuntayhtymä), Oulun yliopisto, Seinäjoen ammattikorkeakoulu, Tampereen yliopisto, Turun ammattikorkeakoulu, Valkeakosken ammatti- ja aikuisopisto ja Åbo Akademi. Yhdestäkään näistä ei tällä hetkellä valmistu valmiita kirjastoautonkuljettajia, sillä niillä ei ole järjestämislupaa kuorma- ja linja-autojen ammattiajopätevyyskoulutukseen. Kuljettajan ammattipätevyys on siis opiskeltava erikseen ja kirjastoalan opinnot erikseen. (Haapaveden opisto n. d.; Keski-Uudenmaan koulutuskuntayhtymä n. d.; Oulun yliopisto n. d.; Seinäjoen ammattikorkeakoulu n. d.; Tampereen yliopisto n. d.; Turun ammattikorkeakoulu 2021; Valkeakosken ammattiopisto n. d.; Åbo Akademi n. d.)

Käytännössä kaksoistutkinnon vaatimus on vähentänyt alan houkuttelevuutta ja aiheuttanut pulaa päteivistä kirjastoautonkuljettajista. Aiemmin kirjastoautoalalle on ollut helppo ”päätyä” monien eri polkujen kautta. Kuljettajan ammattipätevyysvaatimusten jälkeen reitti kirjastoautoihin on vaikeutunut. Kirjastoalan opinnot yhdistettynä kuorma-autokorttiin ja kuljettajan ammattipätevyyteen ei ole helpoin yhdistelmä. Vuonna 2020 voimaan

tullut muutos kuorma-auton kuljettajien ammattipätevyyden suorittamisesta kokeella toivotaan tuovan helpotusta kirjastoautoalalle pyrkiville ja lisäämään pätevien kuljettajien määrää. (Kyöstiö 2011, 186, 192; Kuivalahti 2017; Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta 588/2020.)

3.2.2 Ammattinimikkeet ja työaika

Kuten kiinteissä kirjastoissa, myös kirjastoautoissa työskentelee kirjava joukko erilaisia osaajia. Alan nimikkeet ovat hyvin vaihtelevia. Vuonna 2013 tehdyssä kyselyssä kirjastoautoissa työskenneltiin 30 eri ammattinimikkeellä. Karkeasti jaoteltuna kirjastoautoissa työskentelevät voidaan jakaa neljään ryhmään: esihenkilöt, kirjastonhoitajat, kirjastovirkailijat ja kuljettajat. Nimikkeiden perusteella ei voida kuitenkaan vetää selkeitä rajoja eri tehtävien jakautumisen välille. Esimerkiksi kirjastoautoyksikön koolla on hyvin suuri merkitys millaisia ja kuinka laaja-alaisia tehtäviä sen eri jäsenillä on. (Kyöstiö 2011, 184–185; Nummi 2013, 36; Pirhonen 2013.)

Joistakin nimikkeistä voidaan päätellä, kuuluuko henkilö kirjastoauton henkilökuntaan vai ei. Varsinkin kuljettajien tehtävänimikkeissä on käytössä erilaisia yhdistelmänimikkeitä, kuten kirjastovirkailija-kuljettaja tai kuljettaja-virkailija. Tällaiset nimikkeet antavat selkeän kuvan millaista työtä henkilö tekee. Monen kuljettajan nimike on kuitenkin esimerkiksi kirjastovirkailija tai kirjastonhoitaja, jolloin nimikkeen perusteella ei voida tehdä tulkintoja edes siitä, toimiiko henkilö kirjastoautossa vai kiinteässä kirjastossa. Kuten koulutusvaatimusten kohdalla, myös ammattinimikkeet ovat jokaisen kunnan oman harkinnan tulos. Nimikkeiden kirjavuuden on osaltaan arveltu vaikuttavan kirjastoautotyötä tekevien palkkauksen aluekohtaisiin eroihin. (Kyöstiö 2011, 185; Pirhonen 2013.)

Nimikkeisiin ja työnkuvaan liittyy vahvasti myös kirjastoautotyötä tekevien työaikamuoto. Työaika määritellään kunta-alalla Kunnallisissa virka- ja työehtosopimuksissa. Yleisesti kirjastoalalla on käytössä toimistotyöaika, jossa säännöllinen työaika on 36 tuntia 15 minuuttia viikossa. Kirjastoautotyötä tekevillä tässä on kuntakohtaisia eroja. Varsinkin osalla kuljettajista on edelleen työaikamuotona yleistyöaika, jossa säännöllinen työaika on 38 tuntia 15 minuuttia viikossa. He tekevät siis hieman pidempää päivää kuin kiinteässä kirjastossa toimivat kollegansa. Myös tässä asiassa kunnilla on mahdollisuus paikallisesti sopia, kumpaa työaikamuotoa kirjastoautotyötä tekeviin sovelletaan. Käytännössä tämä riippuu siitä, katsooko työnantaja kirjastoautotyön olevan samanlaista

kirjastotyötä kuin kiinteässä kirjastossa, vai onko työn painotuksissa enemmän kirjastoauton kuljettamista, huoltotöitä tai muita asiakaspalveluun ja toimistotyöhön kuulumattomia osia. (Kuntatyönantajat 2021)

Iso osa Suomen kirjastoautoautojen reiteistä ajetaan kahdessa vuorossa. Sarajärven (2002, 35–36) kirjastoautokyselyyn vastanneista 55 % teki 3–5 tuntia iltatöitä viikossa, ja 13,8 % teki yli 6 tuntia iltatöitä viikossa. Vain 10 % vastaajista ilmoitti, ettei tee ollenkaan iltatyötä. Sarajärven esittelemissä tuloksissa ei määritelty mikä laskettiin iltatyöksi. Viimeisimmässä Kunnallisessa yleisessä virka- ja työehtosopimuksessa on määritelty iltatyöksi kello 18:00-22:00 tapahtuva työ, josta työntekijälle on annettava rahakorvauksena 15 % korottamattomasta tuntipalkasta tai sitä vastaava määrä vapaa-aikaa. (Kuntatyönantajat 2021.) Varsinkin kunnissa, joissa kirjastoauton reitit ajetaan kahdessa vuorossa ja kuljettajia on vähän, iltavuoroja saattaa kertyä paljon. Rungas iltavuorojen määrä voi vaikuttaa esimerkiksi työntekijöiden harrastusmahdollisuuksiin ja perhe-elämään.

3.2.3 Arvostus ja palkkaus

Vuosien mittaan kirjastoautotyötä tekevien koulutuksesta, palkkauksesta ja ammatin arvostuksesta on puhuttu paljon. Tämä teema koskee niin kirjastoautoja kuin kiinteitä kirjastoja. On kirjastoalalla työskentelevien etu, jos alan ulkopuolisille syntyy oikeanlainen kuva työn ainutlaatuisuudesta ja arvokkuudesta. Vääristynyt kuva vaikuttaa koko alaan ja sen arvostukseen. Monelle on esimerkiksi epäselvää, millainen koulutustausta kirjastoissa työskentelevillä on tai mitä työhön todellisuudessa kuuluu. Vinoutunut kuva ammatista voi vaikuttaa esimerkiksi siihen, minkä tyyppisiä persoonia alalle hakeutuu, rahoitukseen tai miten kirjaston palveluihin suhtaudutaan. Siksi on tärkeää, että stereotyyppioita rikotaan. Jokaisen kirjastossa ja kirjastoautossa työskentelevän tulisi puhua työnsä puolesta ja nostaa ihmisten tietoisuutta sen hyödyllisyydestä, monipuolisuudesta ja vaikutuksista nykypäivän yhteiskuntaan. Samalla saadaan nostettua yksilöiden ammattitaitoa ja tunnetta oman työn tärkeydestä. (Hicks 2016, 620, 629.)

Vuonna 2008 Kyöstiön tekemässä kyselyssä yhtenä aiheena oli kirjastoautotyön arvostus. Hän kysyi kirjastoautoissa työskenteleviltä ovatko he kokeneet, että kirjastoautotyötä arvostetaan. Vastaukset olivat hyvin vaihtelevia. Toiset kokivat muiden kirjastolaisten arvostavan kirjastoautotyötä tekevien ammattitaitoa ja suhtautuvan heihin tasavertaisesti. Toiset taas tunsivat itsensä kummajaisiksi ja ulkopuolisiksi muiden kirjastolaisten joukossa. He tunsivat, että kirjastoauton tuomat tilastot kelpasivat kyllä, mutta esimerkiksi

sijaisia oli vaikea saada kirjastoautoon. Nämä vastaukset kuvaavat hyvin miten eri tavoin yksilöt kokevat arvostuksen tai sen puutteen. Taustalla saattaa olla myös erilaisia henkilökemioita. (Kyöstiö 2011, 222–226.)

Kirjastoalalla tehdään tyypillisesti pitkiä uria. Vuonna 2019 julkaistussa Kirjastoalan työntekijäselvityksessä 38 % vastaajista oli työskennellyt kirjastoalalla yli 20 vuotta. Tämä lisäksi reilusti yli puolet eli 55 % vastaajista kertoi työskennelleensä nykyisen työnantajan palveluksessa vähintään 10 vuotta. Sama trendi on nähtävissä kirjastoautoissa. Kyöstiön mukaan yli 30 vuotta alalla oleva kuljettaja ei ole harvinaisuus. Mikä heidät on saanut pysymään alalla niin pitkään, työn haastavuudesta huolimatta? Yksi syy lienee se, että he tuntevat tekevänsä tarpeellista ja hyödyllistä työtä sekä se, että heidän osaamisensa ja vahvuutensa on otettu huomioon. (Kyöstiö 2011, 227–228; Perjo & Malmström 2019, 12–13.)

Tilastokeskus kerää palkkatietoja kokoaikaista työtä tekevistä kuukausipalkkalaisista. Taulukkoon 1 on kerätty yleisimmät kirjastoautoissa työskentelevien ammattinimikkeiden palkat lokakuulta 2019. Huomioitavaa on, etteivät kaikki nimikkeet ole pelkästään kirjastoautotyötä tekevien käytössä. Osin samoilla nimikkeillä toimitaan myös kiinteiden kirjastojen puolella. Tehtäväkohtainen palkka tarkoittaa tehtävän vaativuuden mukaista palkkaa ilman palkanlisiä. Kokonaisansiossa on mukana kaikki lisät, esimerkiksi iltatyö- ja ylityökorvaukset.

Taulukko 1. Palkkaus (Kuntatyönantajat 2019).

| Ammattinimike | lukumäärä | tehtäväkohtainen palkka €/kk | kokonaisansio €/kk |
|------------------------------------|-----------|------------------------------|--------------------|
| erikoiskirjastovirkailija | 156 | 2343 | 2690 |
| kirjastoautonkuljettaja | 25 | 2104 | 2374 |
| kirjastoautonkuljettaja-virkailija | 43 | 2204 | 2424 |
| kirjastoautovirkailija | 12 | 2163 | 2384 |
| kirjastonhoitaja | 565 | 2482 | 2747 |
| kirjastovirkailija | 1283 | 2151 | 2387 |
| kirjastovirkailija-kuljettaja | 21 | 2190 | 2401 |

Lokakuussa 2019 kunta-alan kokonaisansiot olivat keskimäärin 3 315 euroa/kk. Kirjastoautojen henkilökunnan palkat jäävät siis selvästi keskiansiota. Myös kiinteissä kirjastoissa työskentelevien palkat ovat samassa linjassa kirjastoautoissa työskentelevien kanssa. Vuonna 2019 kirjastoalan työntekijän kuukausipalkka oli tyypillisesti 2 000–2 500 € (Perjo & Malmström 2019, 14).

Monessa kunnassa kirjastoautoa kuljettavat työntekijät ovat palkkauksen suhteen samalla viivalla kirjastovirkailijoiden kanssa. Kuten taulukosta 1 on nähtävissä, tämä tarkoittaa noin 2 300–2 400 € kokonaisansiota kuukaudessa. Monella kirjastoautonkuljettajalla olisi mahdollisuudet parempiin kuukausiansioihin kuljetusalalla, kun otetaan huomioon viikonloppu- ja yötyöt. Moni pitää kuitenkin kirjastoautojen työaikoja mukavampina ja tuttuja pysäkkejä ja reittejä helpompana vaihtoehtona. (Kuivalahti 2017.)

Palkkaukseen liittyy olennaisesti työn vaativuuden arviointi. Siinä on otettava huomioon työtehtävät, vastuu, kuormitus, työtehtävien laatu, työolot, työkokemus ja suoriutuminen työtehtävistä. Samasta tai saman arvon tuottavasta työstä tulisi maksaa sama palkka. Kaikille ei ole selvää mihin palkat perustustuvat. Kunta-alalla palkkojen pohjana toimii Kunnallinen yleinen virka- ja työehtosopimus (KVTES). Avoimuus kirjastoalan palkoista vaikuttaa työilmapiiriin ja tuo näkyväksi myös ulkopuolisille, mihin veroeurot käytetään. Työn vaativuuden arvioinnin kautta voidaan myös suunnitella työtä kehittäviä toimenpiteitä ja erilaisia työtä tukevia koulutuksia. (Kuntatyönantajat 2018.)

4 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

Tässä luvussa käydään läpi tutkimuksen käytännön toteutus. Ensin esitellään tutkimusmenetelmän teoreettinen puoli. Tämän jälkeen vuorossa on tutkimuksen toteutuksen ja aineiston käsittelyn esittely.

4.1 Tutkimusmenetelmä

Tutkimuksia jaotellaan monesti kahteen eri metodologiaan, kvalitatiiviseen (laadulliseen) ja kvantitatiiviseen (määrälliseen). Kvalitatiiviseen tutkimukseen kuuluvat tyypillisesti tutkittavien kokemusten sekä heidän näkökulmiensa nostaminen esille. Kvantitatiivinen tutkimus puolestaan koostuu usein numeerisista analyyseista. Puhtaasti määrällisiä tai laadullisia tutkimuksia on kuitenkin vähän ja termeihin liittyvät mielikuvat aiheuttava sekaannusta ja vastakkainasettelua. Kvalitatiivinen ja kvantitatiivinen tutkimus voivat toimia toisiaan täydentävinä. (Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara 2013, 135–136.)

Tutkimusaineiston tiedonkeruumenetelmäksi valittiin verkkokysely. Valittu tutkimusmenetelmä antaa hyvän yleispohjan tälle tutkimukselle ja kirjastoautoammattilaisten ammatti-identiteettiä käsitteleville jatkotutkimuksille. Kysely on yksi survey-tutkimuksen keskeinen menetelmä. Tämän menetelmän avulla aineistoa voidaan kerätä standardoidusti ja kohdehenkilöt muodostavat otoksen tietystä perusjoukosta. Kyselylomake toimii mitausvälineenä hyvin samaan tapaan kuin haastattelututkimuksessa haastattelulomake. Tosin kyselylomake on laadittava sellaisella tavalla, että se toimii ilman haastattelijan apua. Kysely on tyypillinen kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä. Käsiteltävät aineistot koostuvat pääosin luvuista ja numeroista. Avoimilla kysymyksillä voidaan täydentää numeerisia vastauksia. Kyselytutkimus toimii hyvin, jos halutaan kerätä tietoa yhteiskunnan ilmiöistä, ihmisten käyttäytymisestä, tiedoista, arvoista, asenteista, uskomuksista, käsityksistä ja mielipiteistä. (Vehkalahti 2008, 11, 13; Hirsjärvi ym. 2013, 197.)

Verkkokyselyn etuina ovat mahdollisuus tavoittaa paljon ihmisiä, jolloin on mahdollista saada laaja tutkimusaineisto. Parhaimmillaan aineistoa saadaan myös kerättyä paljon lyhyessä ajassa. Kyselylomakkeella on helppo esittää paljon kysymyksiä ja niiden käsittely analysoitavaan muotoon onnistuu kohtuullisen vaivattomasti. Verkkokyselyiden etuna on myös se, ettei tutkija vaikuta olemuksellaan tai läsnäolollaan vastauksiin. (Hirsjärvi ym. 2013, 195.)

Verkossa täytettäviin kyselyihin liittyy myös haittapuolia. Esimerkiksi vastaajien suhtautumista kyselyyn tai kuulumista tutkimuksen perusjoukkoon ei voida varmistaa. Kiireinen vastaaja voi klikkailla lomakkeen vaihtoehtoja todella miettimättä vastauksiaan, jolloin vastaukset eivät ole välttämättä tarpeeksi syvällisiä tai kattavia. Myös kysymysten asetelua ja vastausvaihtoehtojen onnistumista ei voida täysin ennakoida, jolloin väärinymmärrykset ovat mahdollisia. Riskinä on myös, ettei kyselyyn saada tarpeeksi vastauksia tai vastaajien ymmärrys kyseessä olevasta asiasta on puutteellinen. (Vehkalahti 2008, 12; Hirsjärvi ym. 2013, 195.)

Kyselyn onnistumiseen vaikuttaa erittäin paljon kysymysten muotoilu sekä lomakkeen ulkoasun selkeys. Toimivan kyselylomakkeen laatiminen vie aikaa ja vaatii perehtyneisyyttä. Vastaajan täytettyä kyselylomakkeen, on myöhäistä tehdä muutoksia siihen. Vehkalahten (2008, 20) mukaan hyvä kyselylomake on kokonaisuus, jossa on osattu huomioida sekä sisällölliset että tilastolliset näkökohdat.

Monivalintakysymysten valmiit vaihtoehdot selkeyttävät kyselyä ja niihin on yleisesti ottaen helppo vastata. Toisaalta vastaus voidaan antaa ilman tarkempaa harkintaa. Riskinä on myös, että vaihtoehdoista puuttuu vastaajan kannalta oikea vaihtoehto. Avointen kysymysten kohdalla vastaajat pystyvät vapaammin kirjoittamaan omia kokemuksiaan ja mielipiteitään. Avointen kysymysten etuna on, että niillä voidaan saada tietoa, joka muuten saattaisi jäädä havaitsematta. Niiden huonona puolena ovat työläs analysointi. Avointiin kysymyksiin voidaan myös jättää vastaamatta, jos ne koetaan liian aikaa vieviksi. (Hirsjärvi ym. 2013, 198–199.)

Skaaloihin perustuvissa kysymyksissä käytetään usein viisi- tai seitsemänportaista Likertin asteikkoa. Kysymyksessä esitetään väittämä ja vastaaja valitsee vaihtoehdoista sen, miten voimakkaasti hän on samaa tai eri mieltä. Tyypillisesti asteikon vaihtoehdot voivat olla a) täysin samaa mieltä, b) osin samaa mieltä, c) ei samaa eikä eri mieltä, d) osin eri mieltä ja e) täysin eri mieltä. Usein vaihtoehdoissa on mukana myös ”en osaa sanoa”. Tämä vaihtoehto antaa vastaajalle mahdollisuuden ilmaista, että hän ei ymmärtänyt kysymystä tai tunne kyseessä olevaa asiaa tai hänellä ei ole mielipidettä siitä. (Vehkalahti 2008, 35–36.)

4.2 Tutkimuksen toteutus

Kyselylomakkeen (Liite 2) muodoksi valittiin puolistrukturoitu verkkokysely. Tämä tarkoittaa sitä, että kyselyssä oli monivalintakysymyksiä, monivalintakysymyksiin liittyviä jatkokysymyksiä, avoimia kysymyksiä sekä skaaloihin perustuvia kysymyksiä. Tähän kyselymuotoon päädyttiin siksi, että haluttiin tehdä helposti lähestyttävä kysely, jolla kuitenkin saataisiin vertailukelpoisia vastauksia sekä vapaampia ajatuksia ja mielipiteitä tutkittavasta aiheesta.

Verkkokysely toimi tässä tilanteessa hyvin, sillä sen avulla voitiin tavoittaa tehokkaasti ja taloudellisesti maantieteellisesti hajanainen joukko kirjastoautoalan ammattilaisia. Tämän tyyppiin kyselyihin vastaaminen on myös todennäköisesti lähes kaikille tavoitelluille vastaajille tuttua toimintaa. Omiin tarpeisiin sopivan kyselyn laatiminen on myös helppoa erilaisilla kyselyohjelmistoilla. Näiden ohjelmistojen kautta kyselyn lähettäminen on vaivatonta ja myös vastausten palauttaminen onnistuu kätevästi muutamalla klikkauksella. Vastaukset tulevat suoraan ohjelmaan analysoitaviksi tai esimerkiksi tutkijan sähköpostiin.

Kysely toteutettiin sähköisessä muodossa Webropol 3.0:n avulla. Kyselylomakkeen kysymykset nostettiin tutkimuksen teoreettisesta osuudesta, kirjastoalan erilaisista identiteettejä käsittelevistä tutkimuksista sekä kirjastoautotyöhön liittyvistä kyselytutkimuksista. Erityismainintoina Perkiönmäen (2021) pro gradu tutkielma, jonka yli 50-vuotiaiden kirjastoammattilaisten ammatti-identiteettiä käsittelevä kyselytutkimus antoi pohjan tämän tutkimuksen kyselyn muotoiluun sekä Sarajärven (2002) opinnäytetyö, jonka kirjastoautohenkilöstön työtä kuvaavia tuloksia haluttiin verrata tämän päivän kirjastoautotyötä tekevien kokemuksiin.

Kysymykset jaettiin tutkimuksen tavoitteiden mukaisiin osa-alueisiin: taustatiedot, koulutus, työkokemus, työn sisältö, muutokset työssä, työn tärkeys ja päämäärät, identiteetti ja tulevaisuus. Kyselylomakkeessa oli yhteensä 52 kysymystä, joista monivalintakysymyksiä oli 27, avoimia kysymyksiä oli 12 ja skaaloihin perustuvia kysymyksiä oli 4. Lisäksi jokaisen osion lopussa oli avoin vastauslaatikko, johon pystyi vapaasti täsmentämään vastauksia, lisäämään ajatuksia tai kommentteja osioon liittyvistä aiheista. Näitä avoimia vastauslaatikoita oli 8. Suurin osa kyselyn kysymyksistä oli pakollisia. Poikkeuksena olivat avoimet kysymykset sekä sellaiset kysymykset, jotka olivat edellisen

kysymyksen tarkennuksia. Skaaloihin perustuviissa kysymyksissä käytettiin sanallista Likert-asteikkoa.

Kysymyksissä pyrittiin käyttämään yksiselitteistä kieltä. Kyselylomakkeen ymmärrettävyyttä ja täsmällisyyttä testattiin ennen kyselyn varsinaista lähettämistä viidellä henkilöllä. Testaajien joukossa oli kaksi kirjastoautotyötä tekevää henkilöä, kiinteässä kirjastossa työskentelevä henkilö sekä kaksi kirjastoalan ulkopuolista henkilöä. Heiltä saadun palautteen perusteella kysymyksiä muokattiin täsmällisemmiksi ja tiivistettiin hieman.

Vastaajien tavoittamiseksi kerättiin Suomen yleisten kirjastojen tilastoista kaikki kunnat, joissa kirjastoauto oli kyselyn lähettämisen hetkellä toiminnassa. Tämän listan perusteella selvitettiin verkosta näiden kirjastojen yleiset sähköpostiosoitteet, kirjastoautojen tai kirjastoauto-osastojen sähköpostiosoitteet sekä kirjastoautotyötä tekevien työ sähköpostiosoitteet, jos sellaiset olivat saatavilla. Saatekirje (Liite 1), tietosuojaseloste ja avoin linkki kyselyyn lähetettiin kaikkiaan 233 sähköpostiosoitteeseen. Tavoitteena oli saada mahdollisimman laaja kirjastoautojen henkilöstöä edustava perusjoukko, joten sähköpostien lisäksi kyselyn linkki jaettiin kirjastoautotyötä Suomessa tekevien omassa Facebook-ryhmässä. Kysely pidettiin auki 11.5.–6.6.2021, minkä jälkeen arvioitiin vastausten olevan riittäviä määrällisesti ja laadullisesti. Näin ollen uusintakyselylle ei ollut tarvetta.

4.3 Aineiston käsittely

Analysointivaihe ajoittui vuoden 2021 loppusyksystä alkutalveen 2022. Kyselyyn tuli 111 vastausta kattavasti läpi Suomen. Vastauksista ei ole erotettavissa onko yksittäinen vastaus tullut sähköpostilinkin kautta vai Facebookissa jaetun linkin kautta.

Aineiston käsittely aloitettiin arvioimalla vastausten laatua ja tarkastamalla onko joukossa asiattomia tai tyhjiä vastauslomakkeita. Tämän esityön jälkeen lomakkeet käytiin läpi kysymys kysymykseltä ja arvioitiin millaisia puuttuvia tietoja ja virheitä vastauksissa oli. Tämä prosessi antoi suuntaa siitä, miten hyvin kyselyn tekemisessä oli onnistuttu ja kuinka laadukkaita kysymykset olivat olleet.

Kysely laadittiin Webropol-ohjelmistolla, jonka perusanalyysiohjelmaa hyödynnettiin strukturoitujen kysymysten analysointiin. Lisäksi vastausten analysointiin käytettiin Microsoft Excel taulukko-ohjelmaa. Tulokset on esitetty absoluuttisina lukuina ja prosenttiosuuksina hyödyntäen kuvioita. Joidenkin tulosten kohdalla hyödynnettiin myös keskiarvoja ja joitakin kysymyksistä käsiteltiin myös ristiintaulukointia hyödyntäen.

Osa kysymyksistä ei ollut pakollisia ja osassa kysymyksistä oli mahdollista vastata useammalla vaihtoehdolla. Näistä syistä tuloksissa mainitaan aina kyseiseen kysymykseen vastanneiden kokonaismäärä (n), josta prosenttiosuudet on laskettu.

Avoimiin kysymyksiin saadut vastaukset analysoitiin sisällönanalyysin avulla. Sisällönanalyysi sopii hyvin erilaisiin laadullisen tutkimuksen menetelmiin. Sitä voi käyttää erilaisten materiaalien analyysiin riippumatta ovatko ne tekstiä, ääntä tai kuvaa. Sisällönanalyysissä voidaan edetä joko induktiivisesti, eli yksittäisestä yleiseen tai deduktiivisesti, eli yleisestä yksittäiseen. Tämän analyysimenetelmän tavoitteena on luoda tutkitavasta ilmiöstä sanallinen, tiivis ja selkeä kuvaus, joka voidaan asettaa laajempaan tutkimuskontekstiin. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 103, 107, 117–118.)

Avoimet vastaukset käytiin esityön aikana läpi kokonaan ja ne kirjattiin ylös taulukkoon. Analyysin seuraavassa vaiheessa vastauksista muodostettiin pelkistetyt ilmaisut ja yhdistettiin toistuvat sanat ja lausumat, jotka luokiteltiin sisällön mukaan. Eri luokista muodostettiin alaluokkia, joiden avulla saatiin esiin yhdistävä pääluokka. Tässä tutkimuksessa avointen kysymysten analyysi esitetään sanallisesti ja soveltuvien osien frekvensseinä. Tekstin tukena on käytetty suoria lainauksia vastauksista.

Tuloksia tarkasteltiin subjektiivisesta näkökulmasta eli sen pohjalta, miten kirjastoauto-työtä tekevät itse kokevat ammattinsa, siihen liittyvät asenteet ja suhteensa muihin organisaation jäseniin. Oletuksena toimi, että yksilön hoitaessa tehtäviään ja kuuluessaan tiettyyn ammattiryhmään hän muovaa ammatti-identiteettiään sisäistäessään siihen kuuluvat normit, arvot, asenteet ja standardit.

5 TUTKIMUKSEN TULOKSET

Tutkimuksen perusjoukko muodostuu kirjastoautotoimintaa Suomessa harjoittavien kuntien kirjastoautoissa työtä tekevästä henkilöstä. Suomen yleisten kirjastojen tilaston perusteella vuonna 2020 Suomessa oli 137 kirjastoautoa (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2020b). Valitettavasti tutkimusta varten ei pystytty etukäteen selvittämään kuinka monta henkilöä työskentelee nimenomaan kirjastoautoissa.

Kysely ei tavoittanut roskapostisuodattimien tehokkuuden takia kaikkia kirjastoautotyötä tekeviä. Siitä huolimatta vastauksia kertyi kaikkiaan 111, eli $n=111$ ja kyselyyn vastanneet edustivat hyvin arvioitua perusjoukkoa. Vastauksia tuli jokaisesta maakunnasta ja edustettuina olivat eri ikäiset ja erilaisista taustoista tulevat kirjastoautotyötä tekevät ihmiset. Kyselyllä saatiin siis monipuolinen vastaajajoukko ja kattava kuva kirjastoautotyöstä eri puolilta Suomea.

5.1 Taustatiedot

Ikäjakauma

Kysymyksellä 2 selvitettiin vastaajien ikäjakauma. Kuten taulukosta 2 on nähtävissä, yli puolet vastaajista, eli 57,6 % ($n=64$) oli yli 50-vuotiaita, 40–49-vuotiaiden osuus vastaajista oli 27,9 % ($n=31$) ja 30–39-vuotiaiden osuus oli 11,7 % ($n=13$). Alle kolmekymmenvuotiaiden osuus vastaajista oli erittäin vähäinen. 25–29-vuotiaista kyselyyn vastasi vain 2 henkilöä, eikä alle 25-vuotiaista yksikään.

Taulukko 2. Kyselyyn vastanneiden ikäjakauma.

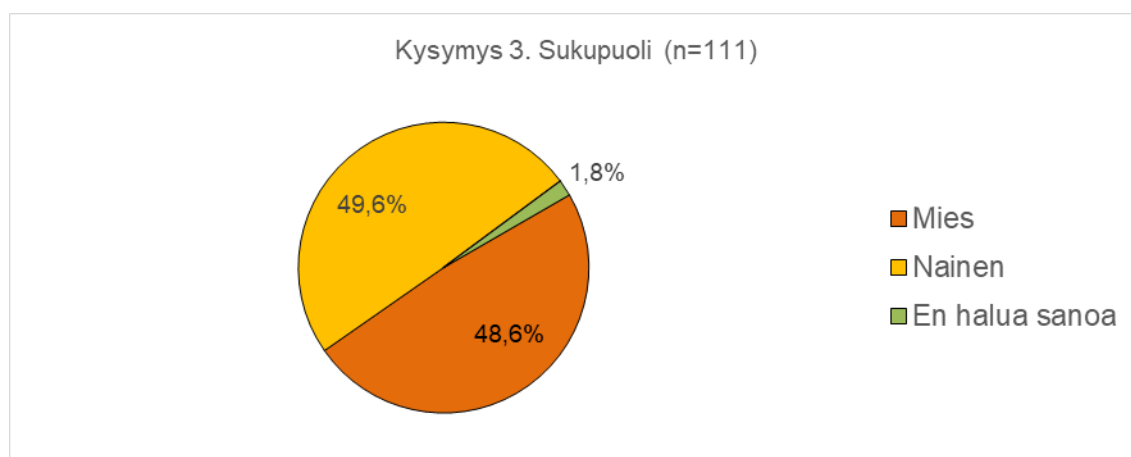
| Ikäjakaus | 25–29 | 30–34 | 35–39 | 40–44 | 45–49 | 50–54 | 55–59 | 60–64 | 65–69 |
|-----------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| $n=110$ | 2 | 4 | 9 | 15 | 16 | 20 | 22 | 20 | 2 |
| % | 1,8 % | 3,6 % | 8,2 % | 13,6 % | 14,5 % | 18,2 % | 20,0 % | 18,2 % | 1,8 % |

Vastaajien keski-ikä on siis korkea. Keski-ikä saaduista vastauksista on 50,9 vuotta ja mediaani 52,5 vuotta. Tämä on toisaalta linjassa kirjastoalan yleisen keski-ikänsä kanssa. Vuonna 2019 toteutetun kirjastoalan työntekijäselvityksen loppuraportissa vastaajista yli 46 % oli yli 51-vuotiaita (Perjo & Malmström 2019, 7). Tämä jako herättää kysymyksen; missä kaikki kirjastoautoalan nuoret tekijät ovat? Ovatko he jääneet jostain syystä tämän kyselyn ulkopuolelle vai eikö heitä ole kirjastoautoissa? Ja jos heitä ei ole kirjastoautoalalla, mikä on tilanne 10 vuoden kuluttua, ellei alalle tule lisää nuoria tekijöitä?

Yksi mahdollinen syy ikäjakauman vinoumaan, saattaa olla, että kirjastoauto ei ole kovin monen ensimmäinen työpaikka. Tästä syystä alalle tullaan keskimäärin vanhempana. Tästä aiheesta on tarkemmin luvussa 5.4. Työkokemus ja työpolku – Kokemukset kirjastoalan ulkopuolelta (sivu 68).

Sukupuolijakauma

Kysymyksellä 3 kerättiin tietoa vastaajien sukupuolesta. Kuten kuviosta 2 on nähtävissä, vastaajien jakauma oli erittäin tasainen. Vastaajista 49,6 % (n=55) oli naisia ja 48,6 % miehiä (n=54). Vastaajista 1,8 % (n=2) ei halunnut vastata sukupuolta koskevaan kysymykseen. Vaihtoehto Muu ei saanut yhtäkään vastausta.



Kuvio 2. Kyselyyn vastanneiden sukupuolijakauma.

Kirjastoautotyötä tekevien sukupuolijakauma on silmiinpistävästi erilainen verrattaessa sitä kirjastoalan yleiseen sukupuolijakaumaan, joka oli vuonna 2019 tehdyssä kyselyssä: naisia 82 % ja miehiä 15 % (Perjo & Malmström 2019, 7). Kirjastoautoissa on siis

kiinteisiin kirjastoihin verrattuna hyvin tasa-arvoinen sukupuolijako. Tähän voi olla monia syitä, mutta kirjastoautojen tekninen puoli voi toimia yhtenä houkuttimena.

Ammattinimikkeet

Kuten kirjastoautotyöstä kertovassa osuudessa todettiin, kirjastoautotyötä tekevillä on monia erilaisia nimikkeitä. Kysymyksellä 5 selvitettiin vastaajien ammattinimikkeet. Kysymys oli puolistrukturoitu, jossa annettiin 13 valmista vaihtoehtoa nimikkeistä ja loppuun mahdollisuus täydentää oma puuttuva vaihtoehto.

Taulukko 3. Kyselyyn vastanneiden ammattinimikkeet.

| Ammattinimike | Vastaajia (n=110) | % |
|------------------------------------|----------------------|--------|
| Kirjastoautonkuljettaja-virkailija | 39 | 35,5 % |
| Kirjastovirkailija | 29 | 26,4 % |
| Kirjastovirkailija-kuljettaja | 9 | 8,2 % |
| Kirjastoautovirkailija | 7 | 6,4 % |
| Erikoiskirjastovirkailija | 6 | 5,5 % |
| Kirjastoautonkuljettaja | 4 | 3,6 % |
| Kirjastonhoitaja | 4 | 3,6 % |
| Asiakasopas | 1 | 0,9 % |
| Erikoiskirjastonhoitaja | 1 | 0,9 % |
| Informaatikko | 1 | 0,9 % |
| Johtava kirjastonhoitaja | 1 | 0,9 % |
| Kirjastoautovirkailija-kuljettaja | 1 | 0,9 % |
| Kirjastopalvelupäällikkö | 1 | 0,9 % |
| Kirjastosihtööri | 1 | 0,9 % |
| Osastonjohtaja | 1 | 0,9 % |
| Palvelupäällikkö | 1 | 0,9 % |
| Palveluvastaava | 1 | 0,9 % |
| Tietopalvelusihtööri | 1 | 0,9 % |
| Vastaava kirjastonhoitaja | 1 | 0,9 % |

Taulukosta 3 nähdään, että kirjastoautonkuljettaja-virkailijoita oli eniten, eli 35,5 % (n=39) vastaajista. Kirjastovirkailijoita oli toiseksi eniten, 26,4 % (n=29). Muita hieman

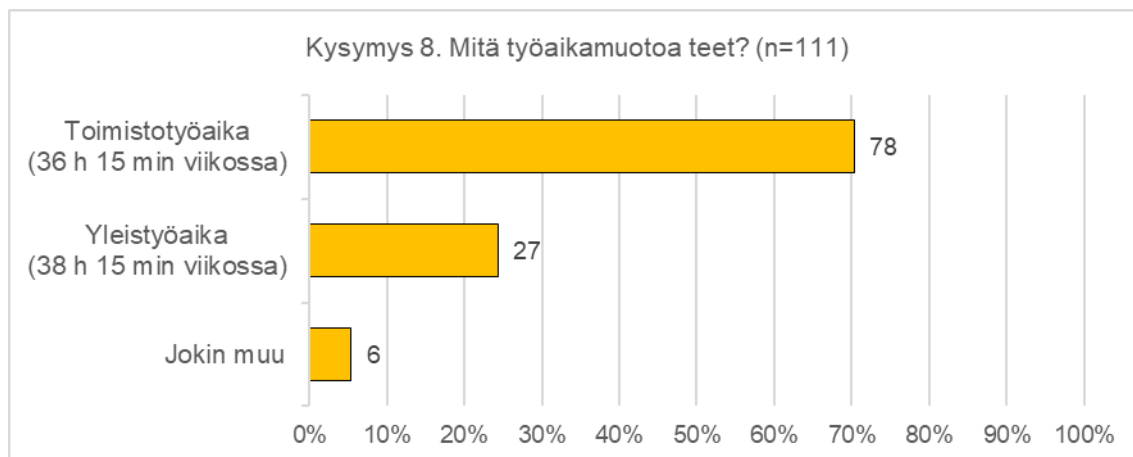
enemmän käytettyjä nimikkeitä olivat kirjastovirkailija-kuljettaja (8,2 %, n=9), kirjastoautovirkailija (6,4 %, n=7), erikoiskirjastovirkailija (5,5 %, n=6), kirjastoautonkuljettaja (3,6 %, n=4) ja kirjastonhoitaja (3,6 %, n=4). Loput nimikkeistä olivat yksittäisiä, ja joista monet liittyivät esimiestehtäviin. Yksi vastaus hylättiin, sillä ”opiskelija” ei ole varsinaisesti ammattinimike.

Nimikkeillä on vaikutusta ammatti-identiteetin muodostumiseen. Kirjastoalalla on ylipääntään käytössä paljon erilaisia nimikkeitä. Kirjastovirkailija ja kirjastonhoitaja olivat vuonna 2019 yleisimmät ja todennäköisesti myös kirjastoalan ulkopuolisille tutuimmat nimikkeet (Perjo & Malmström 2019, 10). Samojen nimikkeiden käyttö erilaisissa tehtävissä voidaan nähdä tasa-arvoa lisäävänä asiana. Esimerkiksi kirjastoautotyötä tekevät kirjastovirkailijat voidaan nähdä samanarvoisina työntekijöinä kiinteissä kirjastoissa työskentelevien kirjastovirkailijoiden kanssa. Se voi kuitenkin myös samalla tehdä näkymättömämmäksi kirjastoautotyötä tekevien erikoisosaamista. Tällä voi olla negatiivinen vaikutus työntekijän ammatti-identiteettiin ja kokemukseen työn arvostuksesta. Lisää arvostuksesta kerrotaan luvussa 5.7 Kirjastoautotyön arvostus (sivu 94).

Työaikamuodot

Kysymyksellä 8 selvitettiin vastaajien työaikamuodot. Strukturoidun kysymyksen valmiit vaihtoehdot tulivat Kunnallisesta virka- ja työehtosopimuksesta: a) toimistotyöaika (36 h 15 min viikossa), b) yleistyöaika (38 h 15 min viikossa) ja c) jokin muu. Viimeisen vaihtoehdon valinneiden oli mahdollista täydentää vastaustaan avoimeen tekstikenttään.

Vastausten perusteella yleisin työaikamuoto kirjastoautoissa työskentelevillä on toimistotyöaika. Kuviossa 3 on esitetty työaikamuotojen jakautuminen. Vastaajista reilusti yli puolet eli 70,3 % (n=78) kertoi tekevänsä toimistotyöaikaa. Vastaajista 24,3 % (n=27) kertoi tekevänsä yleistyöaikaa. Jotain muuta työaikaa kertoi tekevänsä 5 % (n=6) vastaajista. Yhtä vastausta lukuun ottamatta, avoimista vastauksista ei voitu saada selville vaikuttaako heidän työaikaansa esimerkiksi oppisopimus, osa-aikaisuus tai jokin muu työaikaa määrittävä seikka.



Kuvio 3. Kyselyyn vastanneiden työaikamuodot.

Työaikamuodoissa on tapahtunut melkoinen muutos vajaassa 20 vuodessa. Sarajärven (2002, 35) kyselyyn vastanneista suurin osa eli 60 % teki yleistyöaikaa ja vain 30 % toimistotyöaikaa. Tilanne on käytännössä kääntynyt lähes täysin ympäri. Tämän tutkimuksen puitteissa on kuitenkin mahdotonta arvioida mistä tämä muutos johtuu. Työnantaja voi paikallisesti sopia kumpaa työaikamuotoa suositaan kirjastoautotyössä. Voi olla mahdollista, että kirjastoautotyötä tekevien tehtävänkuvaa on muuttunut vuosien varrella ja niissä painotetaan nyt enemmän asiakaspalvelua ja perinteisiksi kirjastotöiksi miellettyjä tehtäviä. On myös mahdollista, että joissain kunnissa kirjastoautonkuljettajien työaikamuodon muutosta on ajettu yhtenevään suuntaan muiden kirjastotyötä tekevien kanssa. Tämän asian selvittäminen vaatisi kuitenkin tarkemman jatkotutkimuksen aiheesta.

Vastauksien jakautuminen maakunnittain

Vastauksia kyselyyn tuli kaikista Suomen maakunnista. Taulukosta 4 nähdään vastaajien jakautuminen ja kirjastoautojen määrä maakunnittain. Kaikkiaan eniten vastauksia tuli Pirkanmaalta, yhteensä 14,4 % (n=16) vastauksista. Toiseksi eniten vastauksia tuli Uudeltamaalta, yhteensä 10,8 % (n=12) ja kolmanneksi eniten Pohjois-Pohjanmaalta, 9,9 % (n=11).

Kuten taulukosta 4 on nähtävissä, suhteessa kirjastoautojen määrään ahkerimpia vastaajia olivat satakuntalaiset (3 kirjastoautoa, vastauksia 7 kpl) ja pirkanmaalaiset (9

kirjastoautoa, vastauksia 16 kpl). Vähiten vastauksia suhteessa autojen määrään tuli Pohjanmaalta (8 kirjastoautoa, vastauksia 2 kpl).

Taulukko 4. Vastaajien ja kirjastoautojen määrät maakunnittain.

| Maakunnat | Vastaajia (n=111) | Kirjastoautojen määrä v. 2020 |
|-------------------|-------------------|-------------------------------|
| Pirkanmaa | 16 | 9 |
| Uusimaa | 12 | 15 |
| Pohjois-Pohjanmaa | 11 | 12 |
| Varsinais-Suomi | 9 | 11 |
| Etelä-Pohjanmaa | 8 | 12 |
| Pohjois-Savo | 8 | 9 |
| Kymenlaakso | 7 | 6 |
| Satakunta | 7 | 3 |
| Lappi | 6 | 13 |
| Kanta-Häme | 5 | 8 |
| Pohjois-Karjala | 5 | 7 |
| Päijät-Häme | 5 | 5 |
| Keski-Suomi | 3 | 8 |
| Etelä-Savo | 3 | 4 |
| Pohjanmaa | 2 | 8 |
| Kainuu | 2 | 5 |
| Etelä-Karjala | 1 | 1 |
| Keski-Pohjanmaa | 1 | 1 |
| YHT. | 111 | 137 |

Suomen yleisten kirjastojen tilastojen mukaan vuonna 2020 Suomessa oli 98 kuntaa, joissa oli yksi kirjastoauto. Useamman kirjastoauton kunnat ovat selkeässä vähemmistössä. Kaksi kirjastoautoa löytyi 12 kunnasta ja kolme kirjastoautoa oli vain viidellä kunnalla. Monet näistä useamman kirjastoauton yksiköistä ovat suurissa kaupungeissa. Myös kuntaliitoksien seurauksena pienten kuntien kirjastoautoja on voinut yhdistyä yhden kunnan omistukseen. (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2020b) Tähän kyselyyn vastanneista vain yksi vastaaja kertoi vapaamuotoisessa kommenttikentässä, ettei heillä ole omaa kirjastoautoa ja kunta ostaa kirjastoautopalvelut viereisestä kunnasta. On todennäköistä, että tämän kaltainen toiminta on yleisempää kuin mitä luvut antavat ymmärtää. Valitettavasti näistä luvuista ei pystytä suoraan näkemään millaisia yhteistyösopimuksia kunnilla on kirjastoautojen suhteen, vaikka sellaisia varmasti on.

Vastaajien määrällä ja maakunnan kirjastoautojen määrällä on selvä ja hyvin luonnollinen yhteys. Mitä enemmän kirjastoautoja, sitä enemmän vastauksia. Vastauksien määrässä korostuvat myös isompien kaupunkien isot kirjastoautoyksiköt. Kun kirjastoauton toiminnasta vastaa kokonainen kirjastoauto-osasto, voidaan olettaa, että päätoimisesti kirjastoautotyötä tekeviä on myös enemmän. Esimerkiksi Etelä-Karjalassa ja Keski-Pohjanmaalla on molemmissa vain yhdet kirjastoautot. Tällöin näistä maakunnista ei voida odottaa yhtä montaa vastausta kuin esimerkiksi Uudeltamaalta.

Kirjastoautotyötä tekevien määrä

Kysymyksellä 7 selvitettiin kirjastoautotyötä tekevien määrä vastaajien organisaatioissa. Tällä kysymyksellä haluttiin erityisesti selvittää, kuinka monessa kirjastoautossa työskennellään yksin. Kuviosta 4 nähdään, että 27,0 % (n=30) vastaajista kertoi kahden ihmisen tekevän kirjastoautotyötä organisaatiossaan täysipäiväisesti. Hieman vajaa puolet vastaajista, eli 48,6 % (n=54) kertoi organisaatiossaan olevan 3 tai enemmän täysipäiväisiä kirjastoautotyöntekijöitä.



Kuvio 4. Kirjastoautohenkilöstön määrä.

Vastaajista 23,4 % (n=26) kertoi, että kunnassa työskentelee vain yksi täysipäiväinen kirjastoautotyöntekijä. Vastaajista 17 kertoi kuitenkin, että täysipäiväisen työntekijän rinnalla toimii osa-aikainen kollega tai apuvoimia tulee kiinteän kirjaston työntekijöistä. Kuitenkin yhdeksän vastaajaa ilmoitti, että tekee kirjastoautotyötä kokonaan yksin.

Meillä vajaa puolet kirjaston virkailijoista tekee satunnaisen autovuoron (1–2 kertaa vuodessa). Ajetaan 5 päivää viikossa ja kaksi vuoroa.

Yksintyöskentelyn haavoittuvuutena on ymmärrettävästi kuljettajan poissaolot. Lisäksi kirjastoauto on tällaisessa tapauksessa puolet ajasta käyttämättä, mikä voidaan nähdä resurssien tehottomana käyttönä. Yksin työtä tehdessä korostuu itseohjautuvuus, joka voi yksilöstä riippuen tuntua hyvin vapauttavalta tai raskaalta. Se antaa vapautta esimerkiksi suunnitella työpäivän rytmin omaan tahtiin sopivaksi, kunhan pysytään toiminnalle osoitettujen raamien puitteissa. Toisaalta on hallittava hyvin laaja-alaisesti kirjastoauto-toiminnan eri osa-alueet. Monessa tilanteessa jaettu vastuu ja työtehtävien jakautuminen useamman tekijän kesken tuovat helpotusta arkeen. Tästä aiheesta puhutaan lisää luvussa 5.9 Itseohjautuvuus ja motivaatio (sivu 114).

Aika paljon joutuu yksin tekemään ja miettimään asioita. Joitain asioita haluaisi tehdä paremmin tai enemmän, mutta työaika ei riitä.

Meillä oli varakuljettaja, mutta hän sai muita töitä. Nyt en tiedä mitä tapahtuu, jos sairastun tai menee vaikka jalka poikki. Olisihan se hyvä, jos meitä olisi kaksi. Saataisiin auto tehokkaammin käyttöön.

Näiden lukujen kohdalla on huomioitava samat seikat kuin kirjastoautojen määrää käsittelevässä luvussa. Isoissa kirjastoautoyksiköissä on enemmän työntekijöitä, jolloin niistä saadaan enemmän vastauksia, jotka vaikuttavat vastausten jakautumiseen. Jatkokeskustelun osalta kysymyksen muotoilua kannatta tarkistaa, jotta vastauksista saataisiin tarkempia tuloksia.

5.2 Koulutus

Kuten kirjastoautojen työntekijöiden koulutusta käsittelevästä luvusta kävi ilmi, kirjastoautoalalla toimivilta vaaditaan tiettyä koulutusta ja ammattitaitoa. Varsinkin kuljettajiin kohdistuvat koulutusvaatimukset perustuvan lakiin. Tämä tarkoittaa sitä, että työn raamit ovat ulkopuolisten määrittelemiä ja ne tulisi ottaa huomioon koulutusta suunniteltaessa ja uudistettaessa. Tämän osion tarkoituksena oli selvittää, millaisella koulutustaustalla kirjastoautotyötä tehdään.

Koulutustasot

Kysymyksillä 11 ja 12 selvitettiin vastaajien koulutustasoa. Ensin heitä pyydettiin valitsemaan korkein koulutustasonsa annetuista vaihtoehtoista. Viimeisenä vaihtoehtona oli Muu, jonka avoimeen tekstikenttään vastaajat pystyivät täydentämään listasta puuttuvia

vaihtoehtoja. Seuraavaksi vastaajia pyydettiin kertomaan ovatko he suorittaneet kirjasto- ja informaatioalan opintoja.

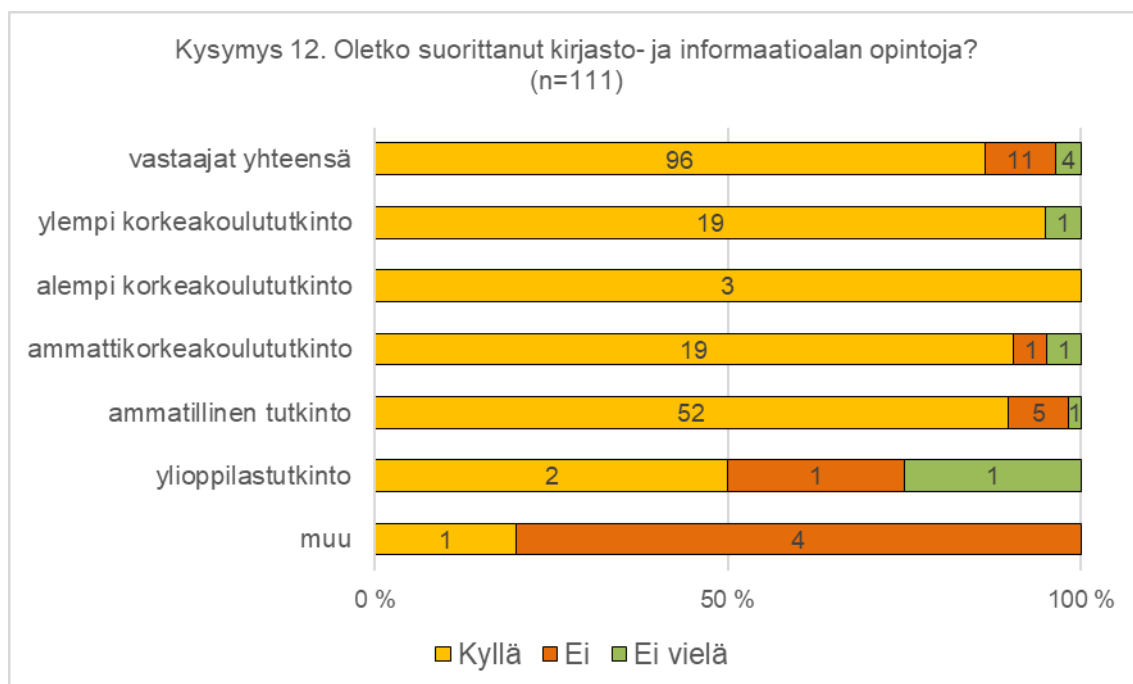
Taulukosta 5 nähdään kyselyyn vastanneiden korkeimmat koulutustasot. Eniten kirjastoautotyötä tekevistä oli ammatillisen tutkinnon suorittaneita (52,3 %, n=58). Seuraavaksi eniten oli lähes samansuuruisilla vastauksilla ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneita (18,0 %, n=20) ja ammattikorkeakoulututkinnon suorittaneita (18,9 %, n=21). Ylioppilastutkinnon suorittaneita oli 3,6 % (n=4) ja alemman korkeakoulututkinnon suorittaneita 2,7 % (n=3). Ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon suorittaneita ei ollut näiden vastaajien joukosta.

Taulukko 5. Kyselyyn vastanneiden koulutus.

| Koulutus | Vastaajia (n=111) | % |
|-----------------------------------|-------------------|--------|
| ylempi korkeakoulututkinto | 20 | 18 % |
| alempi korkeakoulututkinto | 3 | 2,7 % |
| ylempi ammattikorkeakoulututkinto | 0 | 0 % |
| ammattikorkeakoulututkinto | 21 | 18,9 % |
| amatillinen tutkinto | 58 | 52,3 % |
| ylioppilastutkinto | 4 | 3,6 % |
| muu | 5 | 4,5 % |

Muu -vastauksia oli 4,5 % (n=5). Avoimeen tekstikenttään tulleet vastaukset olivat: peruskoulun kansanopisto ja logistiikka-alan kurssi, keskikoulu ja kirjasto- ja kirjallisuuskurssi, kuljettajan ammattipätevyys sekä ei varsinaista koulutusta.

Kirjallisuuden hallinta ja kirjastoammatillinen osaaminen muotoutuvat koulutuksen avulla, käytännön työssä sekä oman lukemisharrastuksen ja kiinnostusten kohteiden kautta. Selkeä enemmistö vastaajista, eli 86,5 % (n=96) oli suorittanut jonkinasteisia kirjasto- ja informaatioalan opintoja. Vastaajista 9,9 % (n=11) kertoi, ettei ole suorittanut kirjastoalan opintoja ja muutamalla, eli 3,6 %:lla (n=4) opinnot olivat juuri kesken kyselyyn vastaamisen aikaan. Kuviossa 5 nähdään kirjasto- ja informaatioalan opintoja suorittaneiden osuus koulutustasoittain.



Kuvio 5. Kirjasto- ja informaatioalan opintoja suorittaneiden osuus.

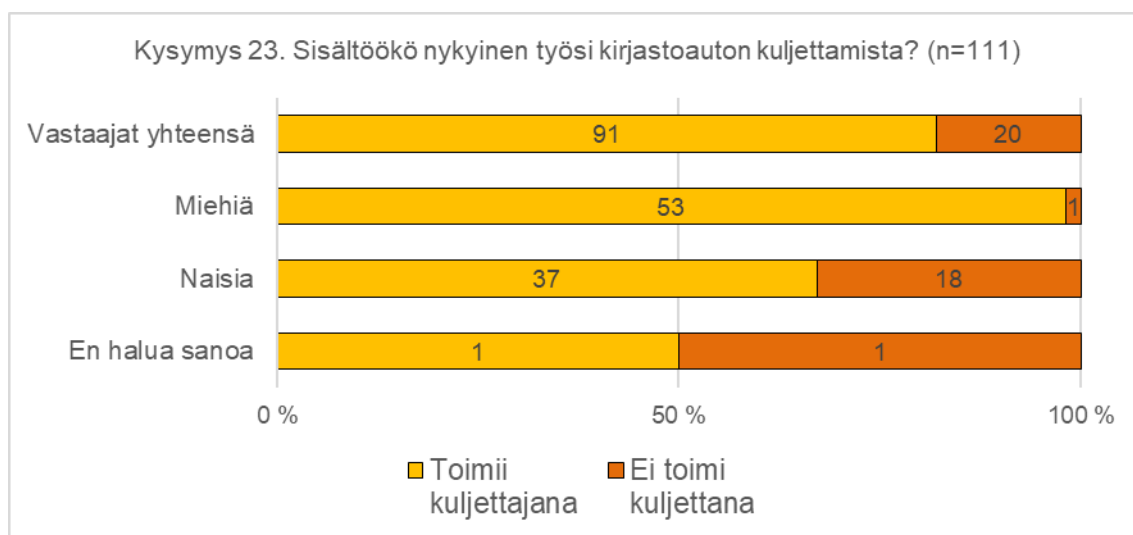
Vuonna 2019 tehdystä yleisessä kirjastoalan työntekijäselvityksessä 94 %:lla vastaajista oli kirjastoalan opintoja (Perjo & Malmström 2019, 44). Tämän perusteella kirjastoautossa työskentelevillä on hieman kireämpää Suomen yleiseen tasoon, mutta tilanne on koulutuksellisesti kuitenkin hyvä. Lisäksi on huomioitava, että kaikilla vastaajilla, jotka kertoivat, ettei heillä ole kirjasto- ja informaatioalan opintoja, oli kuitenkin kirjastoauton kuljettamiseen vaadittu ammattipätevyys. Lisäksi suurimmalla osalla vastaajista, joilla ei ollut kirjasto- ja informaatioalan koulutusta oli takanaan yli 10 vuotta kirjastoautotyötä.

Kuljettajien ammattipätevyys

Suurella osalla kirjastoautotyötä tekevistä on vastuullaan kirjastoammattillisten töiden lisäksi kirjastoauton kuljettaminen. Kuljettajatehtävään on monesti liitetty myös jonkinasteinen tekninen osaaminen kirjastoauton pienien huoltojen suhteen. Kysymyksellä 13 selvitettiin monellako vastaajista on kirjastoauton kuljettamiseen vaadittu ammattipätevyys. Tässä osiossa hyödynnettiin myös kysymyksen 23 osaa, jossa vastaajia pyydettiin valitsemaan kuuluvatko kuljettajatehtävät hänen työtehtäviinsä vai eivät.

Suurin osa vastaajista eli 82,0 % (n=91) toimi kirjastoautossa koko- tai osa-aikaisesti kuljettajatehtävissä. Vain 18,0 % (n=20) vastaajista ei toiminut kuljettajatehtävissä.

Lisäksi yksi vastaajista kertoi, että hänellä on kuljettajan ammattipätevyys, mutta hän ei toimi kuljettajan tehtävissä. Kuten kuviosta 6 on nähtävissä, tämän kysymyksen kohdalla oli havaittavissa selkeä sukupuoliero. Lähes kaikki miespuolisista vastaajista eli 98,1 % (n=53) kertoivat työhönsä kuuluvan kirjastoauton kuljettamisen. Naisilla tämän osalta oli enemmän hajontaa. Heistä hieman yli puolet eli 67,3 % (n=37) kertoi työhönsä kuuluvan kuljettajatehtäviä.



Kuvio 6. Kuljettajatehtävien jakautuminen.

Kuljettajien suurta osuutta selittää yksinkertainen totuus, kirjastoauto ei liiku ilman kuljettajaa. Joissain kunnissa on jopa tehty linjauksia, ettei kirjastoautoon palkata henkilökuntaa ilman kuljettajan pätevyyttä. Tällöin kirjastoautoalalle pyrkivällä ei ole muuta vaihtoehtoa kuin suorittaa vaadittavat pätevyudet.

Miespuolisten kuljettajien määrään saattaa joiltain osin vaikuttaa alan historia ja kirjastoautotyötä tekevien ikärakenne. Kirjastoautoala oli käytännön syistä pitkään hyvin miehen, sillä jo pelkästään kirjastoautojen kuljettaminen vaati runsaasti fyysistä voimaa. Historian kaikuja saattaa siis olla vielä jäljellä. Ennakko-odotukset miespuolisten henkilöiden kuljettajataidoista tai teknisestä osaamisesta ovat saattaneet vaikuttaa joihinkin kuljettajapaikkojen täyttämisiin. Lisäksi miehiä on voinut yksinkertaisesti kiinnostaa tekninen kuljettajatyö enemmän kuin naisia. On myös mahdollista, että 1950–1970-luvulla syntyneistä kuorma-autokortin suorittaneista iso osa on ollut miehiä. Kuorma-autokortti on ollut tietenkin mahdollista suorittaa myöhemminkin, mutta valmis kortti taskussa on ollut varmasti etu kuljettajapaikasta haaveilevalle. Nämä väitteet vaativat kuitenkin

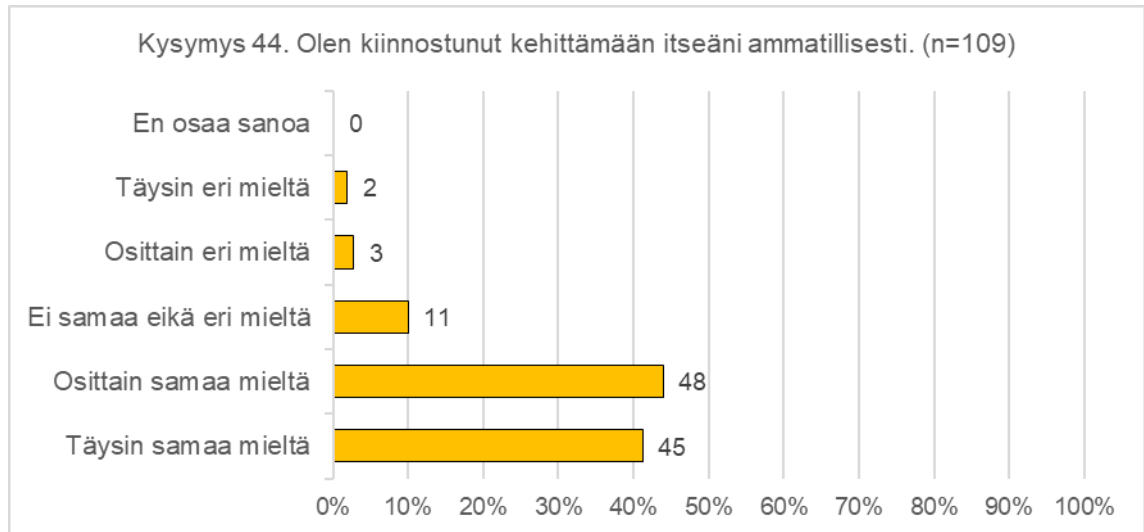
lisätutkimusta ja syvempää perehtymistä kirjastoautotyötä tekevien ja kuorma-autokortin suorittaneiden sukupuolijakauman historiaan.

5.3 Oman ammattitaidon kehittäminen

Jokaisen yksikön ammatillinen kehittyminen on riippuvainen hänen henkilökohtaisista edellytyksistään. Esimerkiksi voimakas uramotivaatio tai selkeä näkemys omasta ammatillisesta minäkuvasta voivat lisätä innokkuutta hakeutua esimerkiksi jatko- ja täydennyskoulutuksiin. Ammatilliseen kehittymiseen vaikuttaa myös ympäristön tarjoamat mahdollisuudet. Konkreettisia mahdollistajia ovat esimerkiksi sijaisten järjestäminen koulutusten ajaksi. Vuoden 1989 kirjastoautokyselyssä 47 % kuljettajista oli sitä mieltä, ettei heillä ole riittävästi aikaa perehtyä uusiin työtapoihin ja opetella uusia työmenetelmiä. Kirjastovirkailijoiden vastaava luku oli 48 % ja kirjastonhoitajien 57 %. Kyöstiö arvioi tulosta huolestuttavaksi. Mahdollisuus riittävään perehtymiseen uusien asioiden kohdalla vaikuttaa suoraan asiakaspalvelun laatuun sekä henkilökunnan työmotivaatioon. (Kyöstiö 1991, 41.) Tämän osion tarkoituksena oli selvittää, miten kirjastoautoissa työtä tekevät pystyvät kehittämään ammattitaitoaan, kuinka tärkeänä he sen kokevat ja millaisia koulutustavoitteita heillä on tulevaisuutta silmällä pitäen.

Ammatilliseen kehittymiseen olennaisena osana on myös motivaatiota itsensä kehittämiseen. Jos koulutus tuntuu pakkopullalta, parhaat hyödyt jäävät saamatta. Kysymyksessä 44 pyydettiin vastaajia arvioimaan väittämiä, jotka koskivat työssä viihtymistä. Yhtenä väittämänä oli ”Olen kiinnostunut kehittämään itseäni ammatillisesti”. Kyselyn tämä kohta liittyi työssä viihtymiseen, mutta sitä pystytään tarkastelemaan myös kouluttautumisen näkökulmasta. Vastausvaihtoehtoina oli sanallinen Likert-asteikko.

Vastauksien perusteella selvästi suurin osa vastaajista oli kiinnostunut kehittämään itseään ammatillisesti. Kuviosta 7 nähdään, että 41,3 % (n=45) oli väittämän kanssa täysin samaa mieltä ja 44,0 % (n=48) osittain samaa mieltä. Itsensä kehittäminen nähdään siis tärkeänä. Vastaajista 10,1 % (n=11) ei ollut samaa eikä eri mieltä. Vain 4,6 % (n=5) vastaajista oli väittämän kanssa osittain tai täysin eri mieltä.



Kuvio 7. Kiinnostus oman ammatillisuuden kehittämiseen.

Ennako-oletuksena oli, että pitkään alalla olleilla on tietynlainen ”leipääntyminen” työhön. Motivaatio oman ammatillisuuden kehittämiseen saattaa tällöin laskea. Vastaajien uran pituutta vertaamalla itsensä kehittämisen kiinnostukseen, saatiin kuitenkin tulokseksi, että yli 20 vuotta kirjastoautotyötä tehneistä suurin osa, eli 82,8 % (n=24) oli osittain tai täysin samaa mieltä väittämän ”Olen kiinnostunut kehittämään itseäni ammatillisesti” kanssa. Yli 20 vuotta kirjastoautotyötä tehneistä vain 3,4 % (n=1) oli täysin sitä mieltä, ettei ole kiinnostunut kehittämään itseään ammatillisesti.

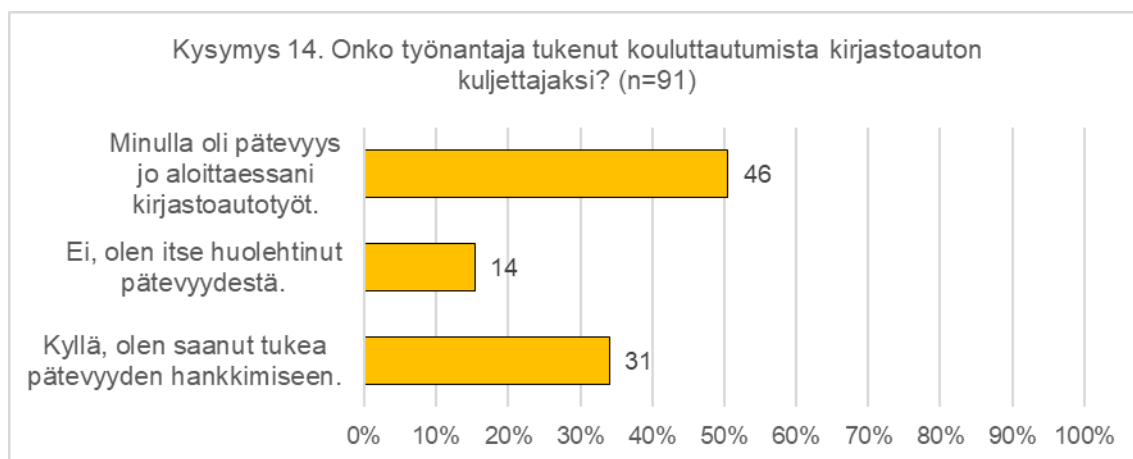
Näiden lukujen perusteella voidaan todeta, että vaikka yksilöissä on eroja, kirjastoautoalalla uran pituudella ei näytä olevan negatiivista vaikutusta ammatillisuuden kehittämiseen kiinnostukseen. Ihmisillä on mielenkiintoa kehittymiseen, mikäli ympäristö tarjoaa siihen mahdollisuuden.

Työnantajan tuki kuljettajan ammattipätevyydelle

Kuten tässä työssä on aiemmin tuotu esille, kirjastoauton kuljettamiseen tarvitaan BC-ajokortti ja kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyys. Ennen 10.9.2009 suoritettu kuorma-autokortti riittää, kunhan viiden vuoden välein käy 35 tunnin lisäkoulutuksen (ns. direktiivipäivät) ammattipätevyyden ylläpitämiseksi. Vuoden 2009 jälkeen alalle tulleet joutuvat suorittamaan kuorma-autokortin ja ammattipätevyyden. Tämä muutos oli monelle kirjastolle hankala paikka. Uusia työntekijöitä kaivattiin alalle, mutta vaatimukset olivat nousseet. Kysymyksessä 14 haluttiin nimenomaan selvittää, kuinka moni on

saanut tukea ammattipätevyyskoulutukseen työnantajalta ja kuinka moni on joutunut itse hoitamaan asian. Tämän kysymyksen kohdalla vastaajia pyydettiin jättämään huomioimatta direktiivipäivät, sillä niiden osalta suurin osa (ellei jopa kaikki) työnantajista huolehtivat työntekijöidensä lisäkoulutuspäivistä.

Kuten kuviosta 8 nähdään, noin puolella, eli 50,5 %:lla (n=46) kuljettajista ammattipätevyysasiat olivat kunnossa jo ennen kirjastoautotyön aloittamista. On erittäin todennäköistä, että näistä vastaajista suurin osa kuuluu joukkoon, joka on suorittanut BC-ajokortin ennen vuotta 2009, jolloin heidän ammattipätevyytensä on voimassa, kunhan direktiivipäivät tulevat suoritettua. Joukossa voi olla myös alan vaihtajia, jotka ovat suorittaneet tarvittavat pätevyydet vuoden 2009 muutoksen jälkeen, mutta ovat vasta myöhemmin siirtyneet kirjastoautoalalle.



Kuvio 8. Työnantajan tuki kuljettajien koulutukseen.

Kuljettajatehtävissä toimivista 15,4 % (n=14) vastasi ettei ole saanut tukea ammattipätevyyskoulutukseen, ja 34,1 % (n=31) vastasi puolestaan saaneensa tukea. Kirjastoautonkuljettajista on joissain tapauksissa suorastaan pula. Tätä aihetta käsitellään lisää luvussa 5.7 Kirjastoautotyön arvostus – Rekrytointi ja sijaisten saaminen (sivu 102). On työnantajan etu tukea henkilöä, joka tavoittelee kirjastoauton kuljettamiseen vaadittavaa pätevyyttä. Kyselyssä ei eritelty millaista tukea työnantajat ovat antaneet. Vaihtoehtoja lienevät kuitenkin rajoittuneet koulutuksen maksamiseen tai koulutusvapaiden myöntämiseen.

Piti olla tullessaan valmis ja pätevä kuljettaja. Kirjastoalan koulutuksen sain oppisopimuskoulutuksella. Se on hyvä tie.

BECE-kortti ja kirjastoalan pätevyys oli jo ennen kirjastoautonkuljettajan uraa. Direktiivipäivät astuivat voimaan vasta myöhemmin.

C-kortti minulla oli ennestään. Ensimmäisen ammattipätevyyskortin maksoin itse, kun työpaikka oli tulossa hakuun. Sen jälkeen työnantaja on maksanut vuosittaiset koulutukset. Maisteritutkinnon suoritin työn ohella, aiemmin olin jo hankkinut kirjastoalan tradenomitutkinnon.

Meillä on tuettu virkailijan koulutusta kirjastoautonkuljettajaksi maksamalla C-kortti ja direktiivikoulutukset.

Minulla on C-kortti, jonka olen ajanut omalla kustannuksellani. Työnantaja ei ole toistaiseksi pystynyt tukemaan kouluttautumistani kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyyteen. Minun kohdallani tarvitsisin perustason koulutuksen, pelkät direktiivipäivät eivät riittäisi ammattipätevyyden saavuttamiseen.

Työnantajan tuki oli ammattipätevyyden hankinnan aikana laskea koulutuspäiviksi osa pätevyyskoulutuspäivistä, ei muuta.

Tutkimuksen kannalta olisi ollut mielenkiintoista selvittää tuetaanko kirjastoautonkuljettajia erityisesti tietyissä kunnissa ja koetaanko se hyvänä keinona saada kuljettajia alueille, joissa on kuljettajavajetta. Valitettavasti se ei tämän tutkimuksen puitteissa ollut mahdollista.

Mahdollisuudet osallistua ammattitaitoa kehittäviin koulutuksiin

Mahdollisuus osaamisen ylläpitämiseen ja kehittämiseen on tärkeässä roolissa ammatti-identiteetin muovautumisessa. Työyhteisöt voivat toimia kannustavina tai rajoittavina tekijöinä. Kysymyksellä 31 jatkettiin koulutusaiheen käsittelyä kysymällä vastaajien mieltä siitä, kuinka hyvin he kokevat pääsevänsä osallistumaan ammattitaitoa kehittäviin koulutuksiin. Strukturoidun kysymyksen vaihtoehdot olivat a) erittäin hyvin, b) melko hyvin, c) jonkin verran, d) ei juurikaan ja e) ei ollenkaan. Tämän kysymyksen kohdalla vastaajien kokemus on subjektiivinen. Toiselle voi hyvin riittää muutama koulutuspäivä vuodessa, ja toiselle sama määrä voi tuntua liian vähäiseltä. Tähän liittyy myös vastaajan kokemus omasta osaamisestaan ja mitkä koulutukset hän kokee hyödyllisiksi.

Koulutukset parantavat kirjastoautotyötä tekevien ammattitaitoa ja tarjoavat virkistymisen lisäksi arvokasta vertaistukea ja mahdollisuuden verkostoitumiseen. Kyselyyn vastanneiden osalta kouluttautumisen mahdollisuudet vaikuttavat hyvältä. Selkeällä enemmistöllä on edes jonkin verran mahdollisuuksia osallistua ammattitaitoaan kehittäviin

koulutuksiin. Kuviosta 9 nähdään vastausten jakautuminen. Erittäin hyväksi mahdollisuutensa arvioi 20,7 % (n=23) ja melko hyväksi 39,7 % (n=44).



Kuvio 9. Ammattitaitoa kehittäviin koulutuksiin osallistuminen.

Vastaajista 24,3 % (n=27) oli sitä mieltä, että he pääsevät osallistumaan koulutuksiin jonkin verran. Heidän osaltaan tilanne ei ole ihanteellinen, muttei täysin mahdotonkaan. Vastaajista 15,3 % (n=16) kertoi ettei pääse juurikaan tai ollenkaan osallistumaan ammattitaitoa kehittäviin koulutuksiin. Osa vastaajista kertoi, että kirjastoautojen kireä työtahti vaikeuttaa koulutuksiin osallistumista.

Koulutuksiin on aikaa kovin vähän. Kirjastoauto seisoo tallissa, jos kouluttaudutaan. Se ei ole kiva asiakkaiden kannalta.

Koulutuksia kyllä järjestetään ja työnantaja edellyttää niitä käymään, mutta reiteillä ollessa se on mahdotonta. Koulutuksista on usein myös tallenteet, mutta sisätyöpäiviä niiden kuunteluun ei ole.

On erityisen hankalaa lähteä koulutukseen, jos ei ole varahenkilöä kuljettajalle. Varahenkilöt ovat siis ensiarvoisen tärkeitä!

Kirjastoautotyötä tekeville kuuluvat samat oikeudet ja mahdollisuudet ammattitaitonsa kehittämiseen ja ylläpitämiseen kuin kiinteissä kirjastoissa työskenteleville. On erittäin harmillista, jos esimerkiksi sijaisiin ei ole varaa tai niitä ei ole saatavilla. Avoimista vastauksista käy selkeästi ilmi, että monelle kirjastoauton palveluiden sulkeminen koulutuksen ajaksi, ei tunnut hyvältä vaihtoehdolta.

Tämän tutkimuksen puitteissa ei pystytty tarkastelemaan, miten kirjastoautotyötä tekevät kehittävät ja ylläpitävät ammattitaitoaan, jos koulutuksiin ei ole mahdollisuus osallistua.

Liittyykö tähän itseopiskelun eri muodot vai kokevatko he saavansa työssä tapahtuvasta oppimisesta tarpeeksi ammattitaidon kehittämiseen?

Koulutustoiveet tulevaisuudessa

Kysymyksellä 32 haluttiin selvittää vastaajien tulevaisuuden koulutustoiveita. Vastaajien tuli valita 15 valmiista vaihtoehdosta itseä kiinnostavat vaihtoehdot. Vastaajat saivat valita niin monta vaihtoehtoa kuin halusivat. Viimeisen vaihtoehdon jälkeen oli mahdollista lisätä avoimeen tekstikenttään omia koulutustoiveita. Vaihtoehdot keskittyivät erilaisiin ammattiin liitettyihin taitoihin. Tämän tutkimuksen ulkopuolelle jäivät siis esimerkiksi erilaiset työelämätaidot, joilla on myös hyvin suuri merkitys ammattitaidon kehityksessä.

Kuviosta 10 nähdään, että vastaajia kiinnosti hyvin monipuolisesti eri koulutusmahdollisuudet. Hieman vajaa puolet, eli 41,4 % (n=46) oli kiinnostunut aineistojen sisällöistä ja niiden avaamisesta. Vastaajista 38,7 % (n=43) oli kiinnostunut kirjastoauton teknisestä kehityksestä ja innovaatioista. 36,0 %:lla (n=40) oli toiveissa opiskella kirjastoauton tekniseen puoleen liittyviä taitoja. Saman verran vastauksia sai tietotekniikkaan liittyvät taidot.

Vastaajista vain 9,9 % (n=11) kaipasi tulevaisuudessa johtamiseen liittyvää koulutusta. Toiseksi vähiten vastauksia sai esiintymistäidot, eli 16,2 % (n=18). Vastaajista 4,5 % (n=5) arvioi ettei kaipaakaan mihinkään asioihin koulutusta tulevaisuudessa. Vakiintuneet urat ja siinä saavutetut onnistumiset sitouttavat ihmisiä tuttuun tapaan tehdä työtä. On helpompi keskittyä vahvoihin ominaisuuksiin kuin alkaa kehittää tulevaisuudessa mahdollisesti tarvittavia taitoja. Tähän liittyy myös oman identiteetin kokeminen. Tämä voi aiheuttaa ongelmia, jos eteen tulee tilanne, jossa on pakko sopeutua muutoksiin. Koulutuksista on turha odottaa tuloksia, jos osallistujilla ei ole kiinnostusta tai asenteet uuden oppimiseen ovat valmiiksi varautuneet.

Valmiiden vastausten lisäksi avoimeen tekstikenttään tuli vielä neljä valmiiden vaihtoehtojen ulkopuolista toivetta: kirjallisuuteen liittyvät koulutukset, tietoteoriaan liittyviä koulutuksia, sähköautoista kertovia koulutuksia ja erityisasiakkaiden kohtaamiseen liittyvien taitojen koulutus.



Kuvio 10. Toiveet tulevaisuuden koulutuksien suhteen.

Kuljettajien ja ei-kuljettajien välillä ei ollut selkeää eroa vastauksissa. Vastauksia tuli melko tasaisesti kaikista ikäryhmistä. Pieni ero oli havaittavissa valintojen määrässä suhteessa vastaajien ikään. Yli 60-vuotiaat valitsivat listasta keskimäärin 3 koulutusvaihtoehtoa. Alle 40-vuotiaat valitsivat selkeästi useampia vaihtoehtoja. Heidän valitsemiensa

vaihtoehtojen keskiarvo oli 5. Tässä oli kuitenkin havaittavissa suuria yksilöllisiä vaihteluita. Osa vastaajista halusi lähes kaikkia tarjottuja vaihtoehtoja ja toiset vain muutaman.

Kuten tämän luvun alussa todettiin, kirjastoautotyötä tekevillä on kiinnostusta kehittää omaa ammattitaitoaan. Tämän osio vahvistaa entisestään tätä käsitystä. Kuviosta ja avoimista vastauksista voidaan selkeästi nähdä, että kirjastoautoissa työtään tekevät kaipaavat monipuolisesti erilaisia koulutuksia. Varsinkin tekniikkaan, asiakaspalveluun ja tulevaisuuden toimintakykyyn liittyvät taidot kiinnostivat.

5.4 Työkokemus ja työpolku

Aikaisemmista tutkimuksista on käynyt ilmi, että kirjastoautoissa tehdään yleensä pitkiä uria. Tämän osion tarkoituksena on selvittää tämänhetkistä tilannetta urien pituuksien suhteen ja millaisia työpolkuja vastaajilla on.

Kirjastoautouran pituus

Kysymyksellä 16 selvitettiin tämän hetken tilannetta kirjastoautotyötä tekevien urien pituuksien suhteen. Strukturoidun kysymyksen vaihtoehtoina olivat a) alle 5 vuotta, b) 5–10 vuotta c) 11–20 vuotta d) yli 20 vuotta ja e) en osaa sanoa.

Kuviosta 11 on nähtävissä, että 26,2 % (n=29) oli tehnyt kirjastoautotyötä yli 20 vuotta ja 25,2 % (n=28) vastaajista oli tehnyt 11–20 vuotta. Toisin sanoen hieman yli puolet vastaajista on ollut kirjastoautoalalla yli 11 vuotta. Vastaajista 24,3 % (n=27) oli tehnyt kirjastoautotyötä 5–10 vuotta ja alle 5 vuotta alalla olleita oli 23,4 % (n=26). Yksi vastaaja ei osannut arvioida kauanko on tehnyt kirjastoautotyötä.

Tulos ei ole kovin yllättävä. Vuonna 2019 tehdyn kirjastoalan työntekijäselvityksen raportin mukaan kirjastoalalla tehdään ylipäätään hyvin pitkiä työuria, usein jopa saman työnantajan palveluksessa. Raportin mukaan selvästi yli puolet vastaajista, eli 67 % oli tehnyt yli 10 vuotta kirjastoalan töitä. (Perjo & Malmström 2019, 12). Kirjastotyössä on selvästi jotain, mikä sitoo ihmisiä.



Kuvio 11. Kirjastoautourien pituus.

Työuralla on selvä yhteys työntekijän ikään. Vanhemmilla työntekijöillä on luonnollisesti mahdollisuus pidempään työhistoriaan kuin nuorilla. Tuloksista ei siten yllätä, että yli 20 vuotta kirjastoalalla olleista vastaajista 44,8 % (n=13) oli yli 60-vuotiaita ja 51,7 % (n=15) 50–59-vuotiaita. Vain yksi vastaaja ilmoitti iäkseen 40–49 vuotta ja olleensa kirjastoautoalalla yli 20 vuotta. Nuorempien osalta työurien kestoissa oli hyvin paljon hajontaa. Monilla oli takanaan jo useita vuosia kirjastoautotyötä osan ollessa suhteellisen alussa kirjastoautourallansa. Esimerkiksi 5–10 vuotta kirjastoautotyötä tehneitä löytyi kaikista muista ikäryhmistä, paitsi alle 29-vuotiaista. Alle 29-vuotiaita vastaajia oli vain kaksi ja kumpikin heistä ilmoitti olleensa kirjastoautoalalla alle viisi vuotta.

Kirjastoautoalan valitseminen

Kysymyksellä 17 selvitettiin vastaajien motiiveja valita kirjastoautoala tai syitä päätyä työskentelemään kirjastoautoon. Vastaajille annettiin 16 erilaista vaihtoehtoa sekä mahdollisuus täydentää vastausta avoimeen vastauslaatikoon. Vastaajien oli mahdollista valita useampia vaihtoehtoja.

Kuviosta 12 on nähtävissä vastausten jakautuminen. Muutamia selkeitä teemoja alalle hakeutumiseen oli havaittavissa: vastaajia kiinnosti työn asiakaspalveluluonne ja ihmisläheisyys (53,2 %, n=59), mahdollisuus itsenäiseen työskentelyyn (49,5 %, n=55) ja kirjastoautojen erityisyys tai tietynlainen eksoottisuus (45,0 %, n=50). Kiinnostus

kirjallisuutta kohtaan on myös toiminut monen kohdalla alalle hakeutumisen ponttimena (37,8 %, n=42).



Kuvio 12. Syitä kirjastoautoalan valinnalle.

Vastaajista 25,2 % (n=28) kertoi ajautuneensa kirjastoautoalle. Samoin 16,2 % (n=18) kertoi työn tulleen vastaan "paremman puutteessa". Vastaajista 8,1 % (n=9) kertoi, että kirjastoautoalalle päättymiseen on vaikuttanut kunnan sisäinen siirto. Monen vastaajan

kohdalla syitä kirjastoautoalan valintaan tai sille päätymiseen oli kuitenkin useita. Saattaa olla mahdollista, että alalle on "päädytty", mutta alalle jäämiseen ovat vaikuttaneet muut syyt.

Ajauduin alalle ensisijaisesti vahingossa. Löysin paikan työvoimatoimiston sivuilta työttömänä työnhakijana. Toki muutkin merkitsemäni syyt vaikuttivat valintaan. Ajatukseni oli tehdä kirjastotyötä hetki, ja samalla etsiä jotakin muuta, koulutukseeni sopivampaa työtä. Siitä on juuri kulunut 15 vuotta.

Vähiten vastauksia sai vaihtoehto, jossa kirjastoautotyötä kuvattiin hyvänä ponnahduslautana muihin tehtäviin, (2,7 %, n=3). Kirjastoautotyössä on kieltämättä melko rajatut mahdollisuudet urakehitykselle. Työn luonne on myös hyvin sitovaa. Reiteillä olevien työntekijöiden on hyvin vaikea keskittyä muihin kuin käsillä oleviin asioihin. Riippuu kuitenkin yksilön kiinnostuksesta ja innostuksesta, miten hän lähtee kehittämään osaamistaan tai pyrkimään eteenpäin urallaan.

Avoimeen vastauslaattikkoon kertyneissä vastauksissa oli havaittavissa muutamia yhteisiä syitä alan valinnalle:

- Työ alkoi sijaisuutena, mutta jatkuivat sijaisuuden jälkeen. (5 vastausta)
- Kirjastoautoon siirtyminen kirjasto-organisaation uudelleen järjestelyjen kautta. (3 vastausta)
- Yksinkertaisesti pyydettiin töihin kirjastoautoon. (2 vastausta)
- Aiemman työn vaihtaminen fyysisesti kevyempään kirjastoautotyöhön. (2 vastausta)

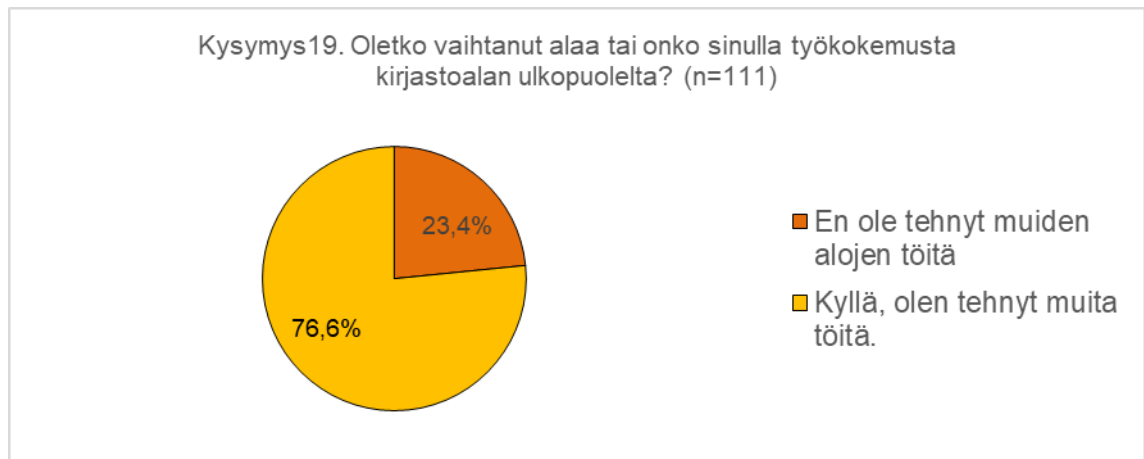
Kokemukset kirjastoalan ulkopuolelta

Kysymyksissä 19–20, käsiteltiin vastaajien aiempaa työkokemusta. Työhistorialla on vaikutusta ammatti-identiteetin muodostumiseen. Näillä kysymyksillä haluttiin selvittää, millaista taustaa vasten kirjastoautotyötä tehdään ja onko vastauksista havaittavissa yhteneväisyyksiä, joista voitaisiin arvioida, millaisilta aloilta erityisesti siirrytään kirjastoautoalalle.

Kysymys 19 oli puolistrukturoitu kysymys, jossa oli valmiina vaihtoehtona a) ei ja b) kyllä. Lisäksi vastaajia pyydettiin huomiomaan vain yli 6 kuukautta kestäneet työsuhteet. Tällä pyrittiin poistamaan yhtälöstä esimerkiksi lyhyet kesätyöt tai satunnaiset työt opiskelujen

ohessa. Kyllä -vaihtoehdon valinnoita pyydettiin kertoman omin sanoin, millaisista töistä heillä on kokemusta.

Kuviosta 13 voidaan nähdä, että reilusti yli puolet vastaajista, eli 76,6 % (n=85) kertoi työskennelleensä yli 6 kk jossakin kirjastoalan ulkopuolisessa työssä tai töissä. Vastauksen perusteella näyttää siltä, että kirjastoauto ei ole ollut isolle osalle vastaajista ensimmäinen työpaikka. Moni kertoi avoimissa vastauksissa olleensa useita vuosia eri alan tai alojen työtehtävissä. Ja vaikka kirjastoautoissa tehdään hyvin pitkiä työuria, monet myös tulevat alalle suhteellisen myöhään. Tämä selittää osittain kirjastoautotyötä tekevien korkean keski-ikä. Avoimissa vastauksissa tuli esille myös, että osa vastaajista oli tehnyt eri kirjastoalan pestien välissä muita töitä tai hankkinut lisäansioita muilla töillä.



Kuvio 13. Kokemukset kirjastoalan ulkopuolisesta työstä.

Toimin vuosia yrittäjänä, mutta siirryin sitten vakaamman leivän ääreen kirjastoautoon.

On sitä tullut tehtyä kaikenlaista ennen kirjastoautoon tuloa. Olin esimerkiksi myyjä, ravintolatyöntekijä, toimistotyöntekijä ja taksikuski.

Itsellä työkokemusta nuorena linja-autonkuljettajana ja nytkin ajan aamulla ensin linja-autovuoroja ja sen jälkeen päivän ja illan kirjastoautoa. Bussikuljettajan työssä saa kyllä hyvää oppia myöskin tuon kirjastoauton vanhenevan tekniikan kunnossapitämiseen ja huoltoapua bussivarikolta.

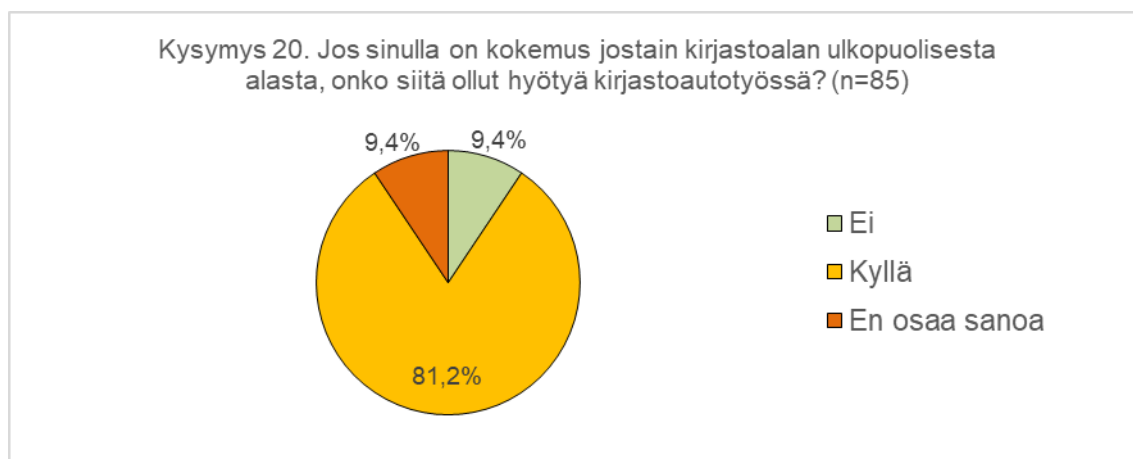
Sain hyvän pohjan kirjastoautossa työskentelyyn hoito- ja kasvatustyöstä.

Ennen kirjastoautoon tuloa tein kaikenlaisia töitä maa- ja viherrakentamisesta kaupalan töihin. Käyn vieläkin satunnaisesti auttelemassa entisessä työpaikassa kun nuo koneet ovat jokseenkin tulleet tutuiksi.

Sen sijaan avoimista vastauksista ei noussut esille mitään tiettyä alaa tai ammattia, josta olisi erityisesti siirrytty kirjastoalalle. Suurin osa vastaajista oli kirjastoautoa kuljettavia henkilöitä, jolloin ennako-odotukset alaa vaihtaneiden aikaisemmasta työllistymisestä liittyvät raskaan kaluston liikennöintiin. Kuitenkin vain 18 vastaajaa kertoi työskennelleensä linja-auton kuljettajana, kuljetusalalla tai muilla tavoin käyttäneensä raskasta kalustoa aiemmassa työssään.

Kuten edellä on tullut selväksi, kirjastoautotyön pariin hakeutuu tai päätyy monin eri tavoin ja ihmisillä on erilaisia työpolkuja. Kysymyksellä 20 haluttiin selvittää kokevatko vastaajat hyötynensä urapolusta, joka ei ole välttämättä suoraviivaisesti tähdännyt kirjasto- tai kirjastoautoalalle. Edellisen kysymyksen tavoin myös tämä kysymys oli rakennettu puolistrukturoiduksi. Vastausvaihtoehdoiksi oli annettu a) ei, b) kyllä ja c) en osaa sanoa. Kyllä -vastauksen antaneita pyydettiin täydentämään avoimeen vastauslaatikkoon, miten he olivat kokeneet hyötynensä kirjastoalan ulkopuolisesta työstä.

Kuviosta 14 nähdään, että selvästi suurin osa, eli 81,2 % (n=69) kirjastoalan ulkopuolista työtä tehneistä vastaajista arvioi hyötynensä siitä. Vastaajista 9,4 % (n=8) arvioi, ettei ollut hyötynyt kirjastoalan ulkopuolisesta työstä ja saman verran vastaajista ei osannut sanoa oliko hyötynyt vai ei.



Kuvio 14. Hyötyminen muilla aloilla työskentelystä.

Avoimissa vastauksissa toistuivat erityisesti erilaisissa asiakaskohtaamisissa kerätyt taidot. Lisäksi muita eniten mainittuja hyötyjä olivat tietotekninen osaaminen, raskaan kaluston tekniikkaan ja kuljettamiseen liittyvät taidot, elämäkokemuksen tuoma itsevarmuus sekä yleinen maailmankatsomuksen monipuolisuus.

Kirjastotyössä käytännössä kaikki osaaminen on jonakin päivänä tarpeellista. Koskee myös harrastustaustaa.

Kaikkalainen elämäkokemus auttaa ihmisten parissa työskentelyssä.

Kokemukset monilta eri aloilta ovat lisänneet ymmärrystä etenkin maaseudun ihmisten kanssa toimiessa. Myös monipuoliset harrastukset auttaneet samassa asiassa.

5.5 Kirjastoautotyön sisältö ja ammatillinen laaja-alaisuus

Tässä osassa käsitellään kirjastoautoammattilaisten työtehtäviä ja ammatillista laaja-alaisuutta sekä millaisia erityistaitoja ja -ominaisuuksia työ vaatii. Lisäksi tutkitaan millaisia muutoksia kirjastoalan työtehtävissä on tapahtunut ja vastaako koulutus nykyajan kirjastoautotyön tarpeisiin.

Kirjastoautotyön erilaiset tehtävät

Kirjastoautoissa tehtävät työt ovat perusosiltaan hyvin samanlaisia eri kunnissa. Erot työtehtävissä muotoutuvat kuntien omista tarpeista ja lähtökohdista sekä henkilökunnan osaamisesta. Kysymyksellä 23 haluttiin selvittää, millaisia työtehtäviä vastaajien rutiineihin kuuluu ja onko niiden jakautumisessa havaittavissa esimerkiksi koulutuksen tai nimikkeiden välisiä eroja. Kysymyksessä lueteltiin joukko erilaisia työtehtäviä tai tehtäväkokonaisuuksia, jotka poimittiin luvussa 3.2 Kirjastoautojen työntekijät (sivu 33) esiin tulleista kirjastoautoammattilaisen tehtävistä. Jotta listasta ei olisi tullut liian pitkä, osa työtehtävistä niputettiin yhteen. Esimerkiksi lainaus, palautus, neuvonta, tiedonhaku ja varausten tekeminen muodostavat yhdessä tehtäväkokonaisuuden; asiakaspalvelun. Kysymyksen lopuksi vastaajilla oli mahdollisuus lisätä listasta puuttuvia olennaisia tehtäviä avoimeen vastauskenttään.

Tutkimuksen ennakko-oletuksena oli, että pienemmissä kirjastoautoyksiköissä toiminnasta ja sen kehittämisestä vastaavilla henkilöillä on henkilöressurssien pienuuden takia väistämättä hyvin laaja tehtäväkuva. Vastausten perusteella, jos kirjastoautotyötä tekeviä kokopäiväisiä työntekijöitä oli vain 1–2, heidän tehtäviinsä kuului hyvin laajasti erilaiset kirjastoautotyön tehtävät. Vastauksista oli kuitenkin nähtävissä, että myös isoissa yksiköissä toimivat henkilöt tekevät erittäin laaja-alaisesti erilaisia tehtäviä, vaikka niissä

oli enemmän työntekijöitä. Vastauksista saatujen tulosten perusteella ennakko-oletus on siis vain osittain totta.

Taulukosta 6 nähdään vastauksien jakautuminen eri vaihtoehtojen välillä. Kirjastoautotyö on mitä suurimmassa määrin palvelutyötä. Lähtökohtana on tuoda kirjastopalvelut asiakkaiden saataville huomioiden erilaiset tarpeet ja toiveet. Asiakkaiden palveleminen on tärkeä osa kirjastoautotyötä tekevien ammatti-identiteettiä. Sen avulla voidaan parhaiten tuoda esille työn merkitystä myös ulkopuolisille. Tästä syystä on hyvin luonnollista, että lähes kaikki vastaajat, eli 97,3 % (n=108) ilmoittivat tekevänsä asiakaspalvelua. Vain kolme vastaajaa kertoi, ettei asiakaspalvelu kuulu heidän tämän hetken työtehtäviinsä. Heidän tehtäviinsä kuului enemmän esihenkilön tehtäviä ja esimerkiksi kirjastoautotoiminnan koordinoitua kuin varsinaista reiteillä tapahtuvaa palvelutyötä.

Asiakaspalvelun lisäksi lähes yhtä monta vastausta sai aineiston siirrot, hyllytys ja järjestäminen. Tulos ei yllätä, sillä kirjastoautojen päivittäisiin rutiineihin kuuluu aineiston siirtäminen autoon tai autosta pois sekä aineiston hyllyttäminen ja järjestäminen. Vastaajista 93,7 % (n=104) kertoi näiden tehtävien kuuluvan työtehtäviinsä.

Kolmanneksi eniten vastauksia sai kirjastoauton pysäkki- ja reittiakataulujen suunnittelu. Vastaajista 88,3 % (n=98) kertoi sen kuuluvan työtehtäviinsä. Tutkimuksen kannalta on mielenkiintoista, että pysäkki- ja reittiakataulujen suunnitteluun osallistuivat myös työntekijät, jotka eivät toimineet kuljettajatehtävissä. Toimivien ja mahdollisimman hyvin asiakkaita palvelevien aikataulujen laatiminen on siis monessa yksikössä yhteinen ponnistus.

Vähiten vastauksia keräsi aineiston luettelointi ja sisällönkuvailu sekä kirjastoauton isommat huoltotyöt. Kumpikin vaihtoehto sai 3,6 % (n=4) vastauksista. Luetteloinnin osalta alhaista lukua on helppo selittää luetteloinnin ja sisällönkuvailun keskittämällä ja ostopalveluiden hyödyntämisellä. Kirjastoauton isompien huoltotöiden osalta lukua selittää ainakin osittain se, ettei vaativampien korjaus- ja huoltotöiden tekijöitä ole kovin paljon kirjastoautoalalla. Lisäksi isommat huoltotyöt vaativat siihen soveltuvat tilat ja välineet, joita ei kunnilla välttämättä ole tarjolla. On helpompi tehdä ulkopuolisen toimijan kanssa huoltosopimus kuin hankkia varmuuden vuoksi kirjastoauton korjauksen ja huollon vaatimat työkalut ja laitteet. Joiltain osin tähän asiaan voi vaikuttaa myös se, miten työnantaja arvottaa eri töitä, millaisiin tehtäviin työntekijä on palkattu ja missä kirjastoautotyötä tekevän työpanos tulee parhaiten hyödynnetyksi. Onko työntekijä työnantajan näkökulmasta arvokkaampi esimerkiksi asiakaspalvelussa vai korjaamassa kirjastoautoa?

Taulukko 6. Kyselyyn vastanneiden työtehtävät.

| Työtehtävät | n=111 | Prosentti |
|---|-------|-----------|
| Asiakaspalvelu (lainaus, palautus, neuvonta, tiedonhaku, varaukset jne.) | 108 | 97,3 % |
| Aineiston siirrot, hyllytys ja järjestäminen | 104 | 93,7 % |
| Kirjastoauton pysäkki- ja reittiakataulujen suunnittelu | 98 | 88,3 % |
| Aineiston käsittely (esim. korjaukset, poistot, muovitus) | 92 | 82,9 % |
| Kirjastoauton kuljettaminen | 91 | 82,0 % |
| Kirjastoauton teknisestä kunnosta huolehtiminen (esim. vieminen ajallaan huoltoon) | 76 | 68,5 % |
| Kirjastonkäytönopetus (sis. ensimmäisten luokkien opastus, tiedonhankinnan opetus jne.) | 75 | 67,6 % |
| Kirjastoauton peseminen | 74 | 66,7 % |
| Toimintatilastojen kerääminen | 69 | 62,2 % |
| Kirjastoauton pysäkkipaikoista huolehtiminen | 66 | 59,5 % |
| Tietokoneiden ja muiden autossa olevien laitteiden toiminnasta huolehtiminen | 64 | 57,7 % |
| Kirjastoauton pienet huoltotyöt (esim. polttimoiden vaihtaminen) | 63 | 56,8 % |
| Kirjastoautopalveluiden koordinointi- ja kehittämistehtävät | 61 | 55,0 % |
| Tiedotus, viestintä ja markkinointi (esim. sosiaalisessa mediassa) | 59 | 53,2 % |
| Sidosryhmäyhteistyön koordinointi ja kehittäminen (esim. kouluyhteistyö) | 58 | 52,3 % |
| Aineistojen vinkkaus ja sisältöjen avaaminen | 56 | 50,5 % |
| Tapahtumien suunnittelu ja järjestäminen | 42 | 37,8 % |
| Kotipalvelu | 38 | 34,2 % |
| Kirjastoauton sisätilojen siivous | 31 | 27,9 % |
| Aineiston hankinta | 30 | 27,0 % |
| Muita olennaisia töitä | 14 | 12,6 % |
| Esihenkilön tehtävät | 9 | 8,1 % |
| Aineiston luettelointi ja sisällönkuvailu | 4 | 3,6 % |
| Kirjastoauton isommat huoltotyöt (esim. öljynvaihdot) | 4 | 3,6 % |

Avoimeen tekstikenttään vastanneet lisäsivät valmiisiin vaihtoehtoihin muutamia yksittäisiä vastauksia: siirtokokoelmien vaihtaminen, työvuorojen suunnittelu, laskujen

tarkastaminen ja niiden tiliöinti, satutuntien pitäminen, kouluille ja päiväkodeille vietävien aineistolaatikoiden kerääminen, tallin siivous, kirjastoauton tankkaus ja kirjastoauton siirtäminen erillisen tallirakennuksen ja kirjaston välillä.

Luvut osoittavat, että kirjastoautoissa työskentelevien työ koostuu monista eri tehtävistä. Kirjastoautotyössä nimikkeestä ei välttämättä voi päätellä työntekijän tehtävien sisältöä. Eri nimikkeillä toimivien työt eivät juurikaan poikenneet toisistaan, ellei kyseessä ollut selvästi esimerkiksi esihenkilönä toimiva henkilö. Samoin koulutustaustalla ei näyttänyt olleen selvää vaikutusta suurimmassa osassa työtehtäviä. Ainoa ero oli nähtävissä kirjastoauton pesemiseen tai sisätilojen puhdistamiseen liittyvissä töissä. Vastauksien perusteella ylemmän korkeakoulututkinnon suorittaneiden tehtäviin kuului hieman harvemmin näitä töitä verrattuna muihin koulutustaustoihin.

Työajan jakautuminen eri tehtävien välillä

Kysymyksessä 9 kyselyyn vastanneita pyydettiin arvioimaan, miten heidän työaikansa jakautuu erilaisten tehtävien välillä. Arviot pyydettiin ilmaisemaan prosentteina. Tehtävävaihtoehtodot oli jaoteltu seuraavalla tavalla:

- 1) perinteiset kirjastotyöt, joilla tarkoitetaan esimerkiksi asiakaspalvelua, vinkkausta, aineiston käsittelyä ja muita vastaavia tehtäviä,
- 2) kirjastoauton kuljettaminen,
- 3) kirjastoauton ylläpitotyöt, joilla tarkoitetaan esimerkiksi kirjastoauton pesemistä, tankkausta, huoltotöitä ja muita vastaavia tehtäviä ja
- 4) muut tehtävät, joilla tarkoitetaan tehtäviä, jotka eivät erityisemmin kuulu muihin edellä mainittuihin tehtäviin. Tällaisia tehtäviä voivat olla esimerkiksi esimiestehtävät, toiminnan koordinointi, viestintä ja muut näiden kaltaiset tehtävät.

Tämä kysymys sai jonkin verran kommentteja avoimeen tekstikenttään. Kommenteissa nousi esiin, että työn jakautumista on vaikea arvioida ja että se vaihtelee päivittäin. On todennäköistä, ettei kovin moni ole tarkkaan tietoinen, miten heidän työaikansa jakautuu ja tehtävien jakautumisessa saattaa olla hyvin suuria päiväkohtaisia eroja.

Ei tuota edellistä voi oikein laskea mitenkään. Miten se lasketaan, kun ajaessa miettii tulevaa tai koska auton ylläpito voi vaihdella todella paljon.

Työajan jakautuminen vaihtelee, on vaikea arvioida!

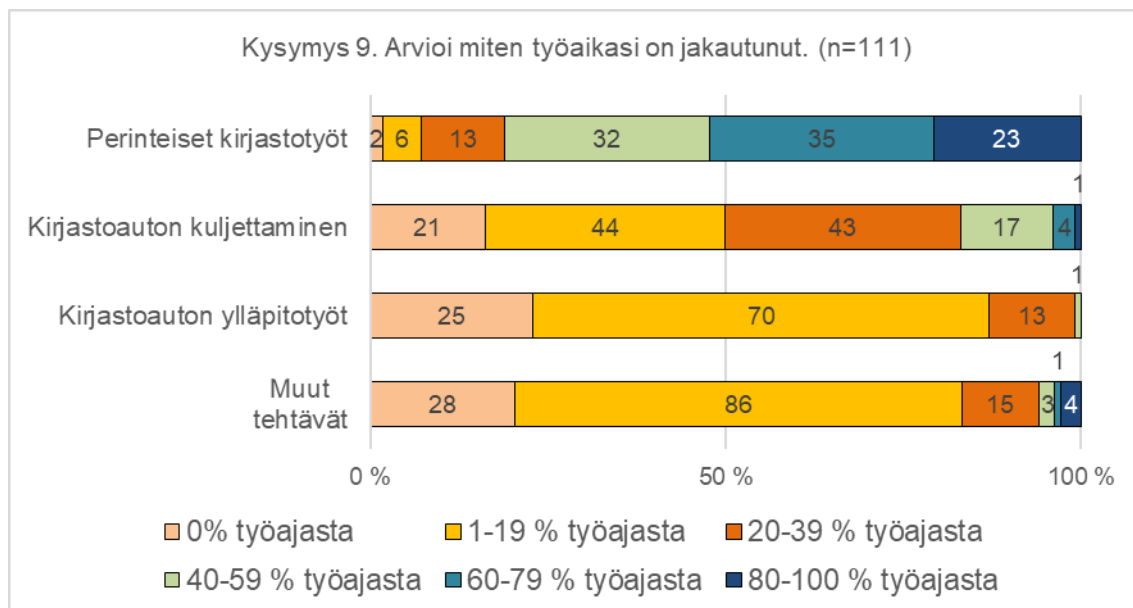
Prosenttimäärät vaihtelevat, esim. kollegojen lomien aikana.

Tämän kysymyksen pääasiallisena tarkoituksena ei ollut kuitenkaan kerätä tarkkoja laskettuja prosenttiosuuksia, vaan selvittää miten vastaajat arvioivat itse työtehtäviensä jakautumista ja mitä tehtäviä he nimenomaan tuntevat tekevänsä eniten ja mitä vähiten. Vastaajien antamat prosenttiluvut ovat siis summittaisia ja perustuvat arvioihin ja vastaajien tuntemukseen työn jakautumisesta.

Kuviossa 15 on esitetty vastausten jakautuminen. Siitä on nähtävissä, että hieman yli puolet vastaajista eli 52,7 % (n=58) arvioi tekevänsä yli 60 % työajasta perinteisiä kirjastotöitä. Tämän lisäksi vielä 29,4 % (n=32) vastaajista arvioi tekevänsä 40–59 % työajasta perinteisiä kirjastotöitä, mikä on myös melko korkea lukema. Tulos ei ole sinänsä yllättävä, sillä kirjastotyön perinteiset tehtävät ovat edelleen kirjastoautojen ydintä, joten on selvää, että sen osuus työajasta on melko suuri. Kaikista vastaajista vain kaksi kertoi, ettei tee ollenkaan kirjastotyön perinteisiä tehtäviä, ja heistäkin toinen kertoi tekevänsä 100 % muita tehtäviä, kuten esimiestehtäviä ja toiminnan koordinoitua. Eräs vastaajista tiivistä ajatuksensa hyvin avoimeen vastauskenttään:

Emme ole kuljettajia, vaan kirjaston ammattilaisia, joiden yksi tärkeä tehtävä on ajaa ja huolehtia autosta. Kirjastoalan koulutus on välttämättömyys.

Kysymykseen vastanneista 81,7 % (n=89) kertoi osan työajastaan kuluvan kirjastoauton kuljettajatehtävissä. Tähän kyselyyn vastanneista suurin osa on siis koko- tai osa-aikaisia kuljettajia. Suurin osa, eli 41,3 % (n=44) heistä arvioi, että kuljettamisen osuus heidän työajastaan on vain 1–19 %, mikä on varsin vähän. Toisaalta kirjastoautojen toimintatavaksi on siirtynyt pysäkillä toiselle mahdollisimman tehokkaasti, jolloin kuljettamiseen käytetty aika pysyy matalana. Alhaiseen osuuteen voi vaikuttaa myös isojen kirjastoautoyksiköiden isommat vastausmäärät. Isoissa kirjastoauto-osastoissa on enemmän kuljettajia, jolloin kuljettajavuorot voivat tulla työvuoroissa harvemmin kuin pienemmissä yksiköissä, joissa kuljettajatehtäviä saattaa olla joka päivä. Kuljettajien työtehtävien jakautumiseen vaikuttaa suoraan myös reittien pituus. Esimerkiksi laajojen ja harvempaan asuttujen kuntien pitkien välimatkojen takia kuljettajille tulee väistämättä enemmän ajoaika.



Kuvio 15. Arvio työajan jakautumisesta eri tehtävien välillä.

Kuviosta 15 on nähtävissä, että kuljettajatehtävissä toimivista vain 4,6 % (n=5) arvioi ajamiseen kuluvan yli 60 % työajasta. Tämä antaa viitteitä siitä, että isolla osalla kirjastoautonkuljettajien tehtävät ovat hyvin monipuoliset ja heidän päivänsä täyttyvät paljolti muista tehtävistä kuin kirjastoauton kuljettamisesta. Tämän tutkimuksen kannalta mielenkiintoista on, että kuljettajatehtävissä toimivista iso osa, eli 74,1 % (n=66) arvioi tekevänsä enemmän kirjastotöitä kuin kuljettajatehtäviä. Tulos voi antaa viitteitä siitä, että iso osa kuljettajatehtävissä toimivista kokee kirjastotyön olevan olennainen osa työnkuvaansa, jolloin sillä on myös vaikutusta yksilön ammatti-identiteettiin.

Kirjastoauton ylläpitoon liittyy tehtäviä, jotka ovat selkeästi perinteisen kirjastotyön ulkopuolella. Kirjastoauton tankkaus, peseminen ja pienet huoltotyöt ovat hyviä esimerkkejä tällaisista töistä. Iso osa vastaajista, eli 77,1 % (n=84) kertoi tekevänsä kirjastoauton ylläpitotöitä. Tosin vastaajat arvioivat, ettei tähän toimintaan käytetä kovin paljon työaika. Kuviosta 15 nähdään, että yli puolet vastaajista käyttää kirjastoauton ylläpitotehtäviin vain 1–19 % työajasta.

Paljonko kirjastoauton henkilökunta käyttää aikaa esimerkiksi pieniin huoltotöihin, riippuu monesta asiasta. Esimerkiksi kuntien tekemät huoltosopimukset ja miten kattavasti niissä on määritelty asioita, vaikuttavat kirjastoauton henkilökunnan työn määrään. Lisäksi pienet huoltotyöt eivät lähtökohtaisesti vie välttämättä kovin paljon aikaa. Kirjastoauton peseminen on toinen perinteisen kirjastotyön ulkopuolinen asia. Paljonko siihen

käytetään työaika, riippuu siitä millaiset tilat ja välineet pesemiseen ovat olemassa ja onko pesemistä mahdollista ulkoistaa. Kuten edellä todettiin, kirjastoautojen henkilökunnan ydintehtävä on asiakkaiden palveleminen sekä kirjastoauton kuljettaminen reittisuunnitelman mukaisesti. Näiden kahden olennaisen tehtävän jälkeen kirjastoauton ylläpitoon, pesemiseen, tankkaamiseen ja muihin tehtäviin jää se aika, mikä työajan puitteissa on jäänyt jäljelle. Eri kunnissa tämä asia on huomioitu eri painotuksin esimerkiksi varaamalla kirjastoauton ylläpitoon huoltopäiviä.

Työajan jakautumista käsittelevän kysymyksen viimeisessä vaihtoehdossa pyydettiin vastaajia arvioimaan, paljonko työaika kuluu muihin tehtäviin, kuten esimiestehtäviin, toiminnan koordinointiin ja viestintään. Koska kirjastoautotyö on erittäin monipuolista, tämä vaihtoehto oli oikeastaan kaikelle sille muulle työlle, joka ei kuulu aiempien vaihtoehtojen piiriin. Tämä tekee kysymyksestä epämääräisen ja sen antamia lukemia ei voida tehdä aivan samanlaisia johtopäätöksiä kuin edellisistä vaihtoehdoista. Kuviosta 15 nähtävät tulokset ovat hyvin saman kaltaisia ylläpitotehtävien kanssa. Jälleen ylivoimaisesti suurin osa vastaajista, eli 79,8 % (n=86) arvioi käyttävänsä muiden tehtävien parissa vain 1–19 % työajasta. Yli 80 % työajasta kului näissä tehtävissä vain 3,7 %:lla (n=4) vastaajista ja he toimivat nimikkeiden perusteella esimiestehtävissä, jolloin on hyvin ymmärrettävää, ettei aika riitä esimerkiksi asiakaspalveluun samassa mittakaavassa kuin muilla työntekijöillä.

Kirjastoautoalalla tarvittavat erityistaidot ja -ominaisuudet

Kuten edellä on todettu, kirjastoautoissa työskenteleviltä odotetaan monipuolista osaamista. Kysymyksessä 18 vastaajia pyydettiin kuvailemaan omin sanoin, millaisia erityistaitoja ja -ominaisuuksia kirjastoautoalan rautaisella ammattilaisella on. Tähän kysymykseen saatiin vastauksia yhteensä 83 kappaletta ja ne käsiteltiin sisällönanalyysillä. Analyysin pelkistetyt ilmaisut ja luokat on esitelty tarkemmin liitteessä 3.

Vastausten perusteella työ on joillekin kiireistä ja melko rajoittunutta. Perustehtäviin kuuluvat rutiinit koetaan raskaimpina ja niitä arvostetaan vähiten. Asiakkaiden kanssa käytyä vuorovaikutusta pidetään kaikkein tärkeimpänä, samoin yhteistyötä työtovereiden ja esihenkilöiden kanssa. Aineiston analyysi toi esille neljä pääluokkaa kirjastoautotyötä tekevien erityistaidoista ja -ominaisuuksista: 1) asiakkaiden kohtaaminen, 2) kirjastoammatillinen osaaminen, 3) kirjastoautotyön erityispiirteet ja 4) kirjastoautoammattilaisen ominaisuudet.

Asiakkaiden kohtaaminen -pääluokan aineistosta nousi vahvasti esille asiakkaiden tärkeys kirjastoautotyössä. Tämä pääluokka muodostui neljästä alaluokasta: 1) asiakas-kunnan tunteminen 2) tuleminen toimeen erilaisten asiakkaiden kanssa, 3) yhteistyö eri asiakasryhmien kanssa ja 4) hyvä asiakaspalvelutaito ja asiakaspalveluhenkisyys. Taito olla hyvä asiakaspalvelija oli kuvattuna eri sanoin 17 vastauksessa. Halu toimia aina asiakkaan parhaaksi ja asiakas edellä tuli esille 14 vastauksessa. Erilaisten asiakkaiden ensiluokkainen palveleminen ja heidän tarpeidensa tunteminen sekä niihin vastaaminen ovat kirjastoautotyön ydintä. Niillä on selkeä vaikutus siihen, millaisia ominaisuuksia kirjastoautoissa työskenteleviltä voidaan toivoa.

Toinen pääluokka oli *kirjastoammattillinen osaaminen*, mikä jakautui kolmeen alaluokkaan: 1) kokoelmien ja kirjallisuuden tuntemus, 2) tiedonhankintataidot ja digitaidot ja 3) monipuolinen osaaminen. Tässä pääluokassa nousi erityisesti esille kiinnostus kirjallisuudesta ja kirjallisuuden tunteminen. 13 vastauksessa oli kuvattu eri sanoin kirjallisuuden tuntemuksen tärkeyttä kirjastoautotyötä tekevillä. Toisena selkeänä asiana vastauksissa tuli esille kokoelmien ja siihen kuuluvien eri materiaalien tunteminen. Kirjastoautossa ollaan lähellä asiakasta ja on tärkeä tietää mitä asiakkaalle voidaan tarjota. Tähän ovat tuoneet tieteenkin helpotusta kirjastojärjestelmän hallinta sekä erilaisten tietokantojen ja hakumahdollisuuksien tunteminen. Yleissivistys (3 vastausta) sekä yleinen monipuolisuus (6 vastausta) nousivat myös esille vastauksissa.

Kirjastoautotyön erityispiirteet -pääluokassa oli viisi alaluokkaa: 1) reittien tuntemus, 2) kirjastoauton ajotaito, 3) lain määräämät vaatimukset, 4) liikennekäyttäytyminen ja 5) autotekninen osaaminen. Tämän pääluokan taidot ja ominaisuudet koskivat enimmäkseen kuljettajia. Eniten vastauksissa tuli esille, että kuljettajalla on oltava hyvät kirjastoauton käsittelytaidot (11 vastausta), kirjastoauto on hallittava kaikissa olosuhteissa (4 vastausta) ja vaikeissakin paikoissa (4 vastausta). Myös liikennekäyttäytyminen sai 5 eri sanoin kuvattua mainintaa. Liikenteen ja ajamisen lisäksi 13 vastauksessa tuli esille kirjastoauton tekniikan ymmärtäminen.

Neljäs pääluokka piti sisällään *kirjastoautoammattilaisen ominaisuuksia*: 1) ajankäytön hallinta, 2) kyky sietää painetta, 3) nopea reagointi muuttuneisiin tilanteisiin, 4) itseohjautuva toiminta, 5) ulospäinsuuntautuneisuus ja 6) rauhallinen ote asiakkaisiin ja työhön sekä yhteisten käytänteiden ymmärtäminen. Tässä pääluokassa eniten mainintoja saivat joustavuus (16 vastausta), rauhallisuus (14 vastausta) ja vuorovaikutustaidot (9 vastausta). Tämän pääluokan vastauksista korostui monipuolisuus. Kirjastoautotyötä

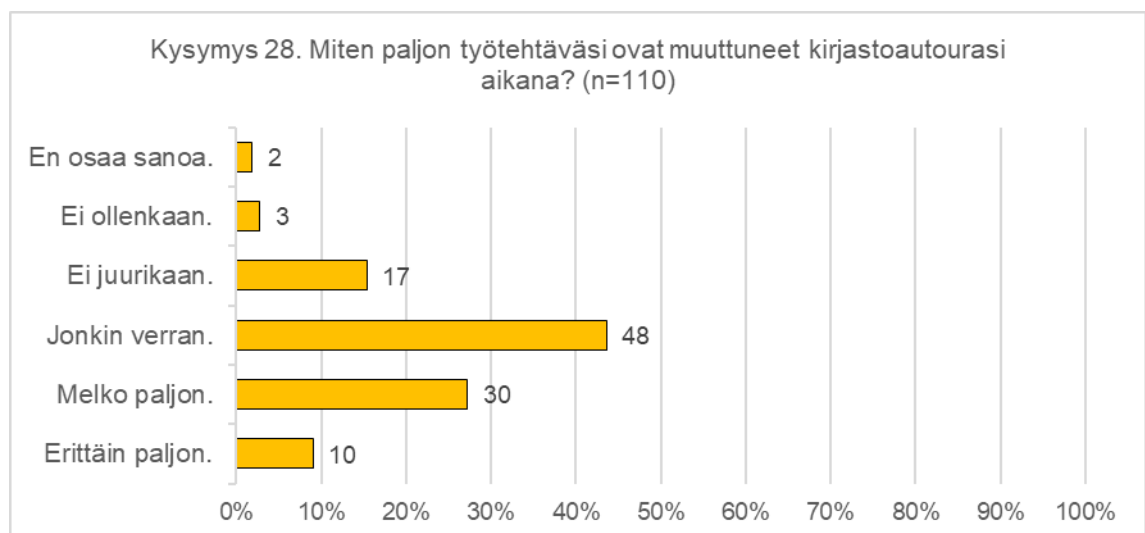
tekevillä on hengästyttävän suuri arsenaali taitoja ja ominaisuuksia työn arjen pyörittämiseksi.

Kirjastoautoala on vastausten perusteella erittäin monipuolista ja vaihtelevaa. Mielikuvat kapearajaisesta ammatista eivät pidä paikkaansa. Kirjastoautoissa työskentelevien vahvuutena on laaja asiantuntemus, joka antaa mahdollisuuksia hyvin erilaisiin työtehtäviin. Moniosaajuus nähdään rikkautena ja oman ammattitaidon edistäjänä.

Työtehtävissä tapahtuneet muutokset

Kysymyksissä 28–29 kysyttiin miten paljon vastaajien työtehtävät ovat muuttuneet heidän kirjastoautouransa aikana ja mitkä ovat heidän mielestään merkittävimpiä muutoksia. Kysymys 28 oli strukturoitu, jonka vastausvaihtoehtoina olivat a) erittäin paljon, b) melko paljon, c) jonkin verran, d) ei juurikaan e) ei ollenkaan ja f) en osaa sanoa. Kysymyksessä 29 vastaajien oli mahdollista täydentää edellistä kysymystä vapaamuotoisella vastauksella mitkä asiat heidän mielestään ovat olleet kirjastoautoalan merkittävimpiä muutoksia.

Kuten kuvioista 16 nähdään, suurin osa vastaajista arvioi työtehtäviensä muuttuneen ainakin joiltain osin. Vastaajista 43,6 % (n=48) kertoi työtehtäviensä muuttuneen jonkin verran. Melko paljon työtehtävät olivat muuttuneet 27,3 %:lla (n=30) vastaajista ja erittäin paljon 9,1 %:lla (n=10) vastaajista.



Kuvio 16. Työtehtävien muuttuminen kirjastoautouran aikana.

Vastaajista 15,5 % (n=17) arvioi etteivät työtehtävät ole juurikaan muuttuneet ja vain 2,7 % (n=3) vastaajista ilmoitti, etteivät työtehtävät ole muuttuneet ollenkaan. Suurin osa vastaajista, jotka arvioivat, ettei työtehtävissä ole juurikaan tai ollenkaan tullut muutoksia, olivat työskennelleet kirjastoautoalalla alle 5 vuotta. Tämä osaltaan selittää heidän vastaustaan. Myös korona mainittiin useammassa alle 5 vuotta kirjastoautoalla olleen vastauksessa.

Urani on vasta alle viisivuotias, joten ihmeitä ei ole tapahtunut. Some-sisältöjen tuottaminen ja koulu yhteistyön kehittäminen leinevät suurimpia muutoksia tänä lyhyenä aikana.

Koska urani on lyhyt, isoin muutos lienee koronaan liittyvät asiat (plexin kanssa pelaaminen, asiakasmäärän tiirailu).

Koronan vaikutus työtehtäviin on ollut suuri. On päässyt tekemään paljon uutta, mikä ei ehkä muuten olisi päässyt tekemään. Toisaalta sietämättömän pitkä aika odottaa, että pääsi takaisin reiteille.

Pitkän uran aikana kirjastoautotyöhön on tullut väistämättä muutoksia. Yli 20 vuotta ja 11–20 vuotta kirjastoautoalalla työskennelleiden vastauksissa oli hyvin paljon samoja teemoja. Vastauksissa nousi erityisesti esiin seuraavat seikat:

- siirtyminen detroit-korttijärjestelmästä tietokonealainaukseen
- tietotekniikan ja yhteyksien kehittyminen on tuonut kirjastoautot samalle viivalle kivijalkakirjastojen kanssa tiedonhaun suhteen
- autotekniikan kehittyminen on lisännyt ajo- ja työskentelymukavuutta, pidentänyt kirjastoautojen käyttöikä ja mahdollistanut ekologisuuden huomioimisen
- kirjastoautojen henkilökunnan väheneminen
- kuljettajien pätevyysvaatimusten muuttuminen
- asiakkaiden väheneminen maaseudulla
- pienten koulujen lakkauttaminen on siirtänyt oppilaat isoihin koulukeskuksiin
- kyläkirjastojen lakkauttaminen lisännyt kirjastoautojen tarvetta maaseudulla
- kirjastotyön yleinen muuttuminen
- kirjastot ja kirjastoautot ovat nykyään paljon enemmän kuin kirjalainamoja
- tapahtumien lisääntyminen
- markkinoinnin ja viestinnän siirtyminen verkkoon
- e-aineistojen lisääntyminen

Tietotekniikan tulo on ehdottomasti numero 1. (Ei ole detroit järjestelmää sitten tippaakaan ikävä!) Toisena parantuneet kirjastoautot! Myöskin erittäin nopeasti ja häiriöttömästi toimivat tietoliikenneyhteydet lämmittävät nykyisin vanhan kuljettajan mieltä.

Muutokset: Digi-aikaan siirtyminen, kylien tyhjeneminen, koulukirjastojen lopettaminen, kyläkirjastojen väheneminen. Vaikutukset: netin myötä autoissa samat tiedonhaun välineet kuin kivijalassa. Kyllä kiertely vähentynyt ja pysäkkiajat/käyntikerrat kyläkeskuksissa pidentyneet/lisääntyneet. Koulu- ja varhaiskasvatusyhteistyö lisääntyy huomasti. Uutta on pitänyt opetella (ja pitää edelleen) väsymykseen asti.

Tapahtumat ja sometus tulleet tärkeiksi. Koulujen tiedonhakutehtävät loppuneet melkein kaikki (hakevat kaiken netistä). Kouluille viedään paljon valmiita pulpetti-kirjasatseja (jo ennen koronaakin). Vinkkaus ja mediakasvatus tullut.

Tietotekniikan tulo kirjastoautoon 1996 on suuri muutos. Lisäksi työtehtäviä on jäänyt pois, esim. Muovitus ja luettelointi. Tilalle on tullut viestintä, sähköpostissa, Facebookissa ja tekstiviestein. Alussa kun ei ollut edes matkapuhelinta. Asiakasmäärien väheneminen on muuttanut työtä, kiireisimpinä aikoina 1990-luvulla ja 2000-luvun alussa oli todella kiire.

Aloittaessani osasolla oli kolme kuljettajaa, osastonjohtaja varakuljettaja. Nykyään vain minä ja osastonjohtaja. Eli on pitänyt omaksua monen ihmisen työtehtävät ja pärjätä myös ns. yksin.

Kirjastotyö on kirjastotyötä, joskus välineet tai ohjelmat muuttuvat, mutta ne opetellaan. Isoin muutos alalla ollut juridinen, eli vaatimus kuljettajan ammattipätevyydestä. Aloittaessani pärjäsi kuoma-autokortilla. Nyt on kouluttauduttava ja päivitettävä pätevyys viiden vuoden välein.

Hieman vähemmän aikaa (alle 10 vuotta) kirjastoautoissa työskennelleiden vastauksissa oli havaittavissa jonkin verran eroavaisuutta pidemmän kirjastoautouran tehden vastauksiin verrattuna. Tämä on hyvin ymmärrettävää, sillä heillä ei ole välttämättä omakohtaista kokemusta esimerkiksi detroit järjestelmän käytöstä tai vanhoista ohjaustehostamattomista kirjastoautoista. Alle 10 vuotta kirjastoautotyötä tehneiden vastauksissa toistuivat seuraavat teemat:

- e-aineistojen lisääntyminen
- koronan tuomat muutokset kirjastoautopalveluissa
- kirjastojärjestelmien parantuminen
- verkkoyhteyksien parantuminen
- kirjastoautojen henkilökunnan väheneminen
- kirjastotyön yleinen muutos
- autotekniikan kehittyminen ja uudet mahdollisuudet
- markkinoinnin siirtyminen verkkoon
- etäyhteyksien hyödyntäminen palaverissa, viestinnässä ja koulutuksissa

E-aineiston käytön lisääntyminen & koronapandemia - vähentäneet ja rajoittaneet kirjastoautotyötä.

Kirjastojärjestelmä on vaihtunut nykyaikaisempaan ja langattomat yhteydet ovat muuttuneet ja parantuneet.

Kirjastoauton vaihtuminen bussimallisesta kuorma-autoalustalla olevaksi. Se vaikutti työtilojen muuttumisena ja jotenkin myös ammatti-identiteettiin. Toinen iso oli muutama vuosi sitten vaihtunut kirjastojärjestelmä Origosta Axiell Auroraan. Siinä oli jokseenkin paljon uutta opeteltavaa ja muutettavaa työtavoissa. Tänä päivänä on paljon Teams-kokouksia ja koulutuksia. Etäyhteydet myös WhatsAppin kautta on parantanut yhteistyötä pääkirjaston suuntaan. Nyt myös erilaisia kokeiluja palveluista, joita kehitetään ja markkinoidaan kuntalaisille. Uutta opittavaa on aika paljon ja täytyy osata sopeutua. Yhteistyötaitoja on täytynyt kehittää. Pohjatyö pysyy kuitenkin samana ja kun on kokemusta alasta, niin muutokset osaa suhteuttaa siihen.

Lähinnä oman työn vastuun kasvaminen, kun joutunut välillä pyörittämään koko osastoa yksin.

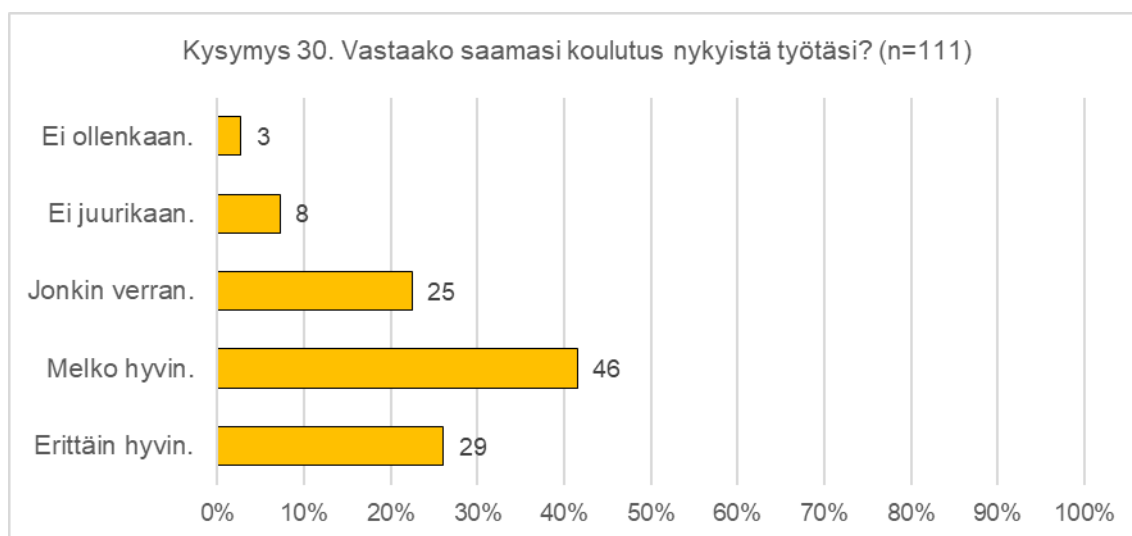
Resurssien (etenkin henkilöstö) vähentyminen on huomattavin muutos, joka on lisännyt kiirettä ja vaatinut tehtävien priorisointia. Toki teknistä kehitystä on jatkuvasti, ja kirjastoalan yleinen muutos/e-palvelujen lisääntyminen vaikuttaa jonkin verran.

Työtehtävissä tapahtuneet muutokset liittyvät hyvin usein toiminnan jatkuvaan kehittämiseen ja parantamiseen. Päämääränä on tuottaa parempaa palvelua asiakkaille, joka nähdään positiivisena asiana. Hyvänä esimerkkinä tästä on siirtyminen käyttämään tietokoneita ja langattomia yhteyksiä. Tehostamisen tai säästöjen nimissä tehtävät muutokset nähdään puolestaan negatiivisina, varsinkin jos niihin liittyvät esimerkiksi palvelun supistaminen tai henkilöstön vähentäminen. Erilaiset muutokset ovat vaikuttaneet työntekijöiden työtehtäviin hyvin monin tavoin. Usein muutokset ovat vaatineet työtapojen muutosta tai uusien taitojen kehittämistä. Vanhoja rutiineja on tarkasteltava kriittisesti ja tarvittaessa rikottava totuttuja kaavoja sekä mietittävä prosesseja uudelleen. Tämä vaatii organisaatioilta edellytyksiä innovatiiviselle toiminnalle. Haasteellinen, vaihteleva ja innostava työ kannustaa työntekijöitä itsensä kehittämiseen. Samalla onnistumisen ja edistymisen kokemukset vahvistavat ammatti-identiteettiä.

Vastaako koulutus nykyistä tarvetta

Kirjastoala on jatkuvan muutoksen keskellä. Ammatti-ihmisiltä vaaditaan enemmän sosiaalisia, fyysisiä ja psyykkisiä taitoja sekä joustavuutta ja laajaa ammattitaitoa. Kysymyksen 30 avulla haluttiin selvittää vastaajien mielipide, miten hyvin koulutus vastaa heidän nykyisiä työtehtäviään. Strukturoidun kysymyksen vastausvaihtoehtoina annettiin a) erittäin hyvin, b) melko hyvin, c) jonkin verran, d) ei juurikaan ja e) ei ollenkaan.

Kuviosta 17 nähdään, että suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että koulutus vastaa nykyisiä työtehtäviä hyvin. Hieman alle puolet vastaajista, eli 41,5 % (n=46) kertoi koulutuksen vastaavan työtehtäviä melko hyvin. Erittäin hyvin vastanneiden määrä oli 26,1 % (n=29). Jonkin verran -vaihtoehdon valitsi myös kohtuullisen moni vastaajista, eli 22,5 % (n=25). Vain 9,9 % (n=11) vastaajista oli sitä mieltä, että koulutus ei juurikaan tai ei ollenkaan vastaa heidän nykyisiä työtehtäviään. Kuljettajatehtävissä toimivien ja ei-kuljettajien vastauksissa ei ollut havaittavaa eroa. Lisäksi koulutustaustalla, iällä tai kirjastoautouran pituudella ei näyttänyt olevan selkeää vaikutusta vastausten jakautumiseen.



Kuvio 17. Arvio miten hyvin koulutus vastaa nykyisiä työtehtäviä.

Kirjastoautotyötä tekevien koulutusta käsiteltiin myös Sarajärven (2002, 36) tekemässä tutkimuksessa. Siinä 73 % vastaajista oli sitä mieltä, että koulutus vastasi hyvin tai melko hyvin työtehtäviä. Sarajärven tutkimus ei ole aivan suoraan verrannollinen tämän tutkimuksen kanssa erilaisen kysymysasettelun takia. Näitä kahta tulosta vertailemalla voidaan kuitenkin saada viitteitä siitä, olisiko koulutusta tarpeen kehittää vastaamaan paremmin nykypäivän kirjastoautotyön vaatimuksia vai nähdäänkö koulutus tällaisenaan riittävänä.

Tämän tutkimuksen perusteella 67,6 % vastaajista oli sitä mieltä, että koulutus vastasi melko tai erittäin hyvin työtehtäviä. Sarajärven tutkimukseen verrattuna vajaassa 20 vuodessa on tullut hieman pudotusta vastaajien arvioon koulutuksen ja työtehtävien yhteen sopimisesta. Tämän tutkimuksen puitteissa ei kuitenkaan pystytty selvittämään mistä lasku johtuu ja miten paljon vastauksiin on vaikuttanut mahdollisuus osallistua

täydennyskoulutuksiin esimerkiksi verkon välityksellä. Jatkotutkimuksissa on syytä ottaa erikseen käsittelyyn pohjakoulutuksen sisällöt ja kuinka hyvin ne vastaavat nykypäivän työtehtäviin sekä jatkokoulutusten, kurssien, itseoppimisen ja työssäoppimisen tuomat lisäarvot.

5.6 Työssä viihtyminen ja työhön sitoutuminen

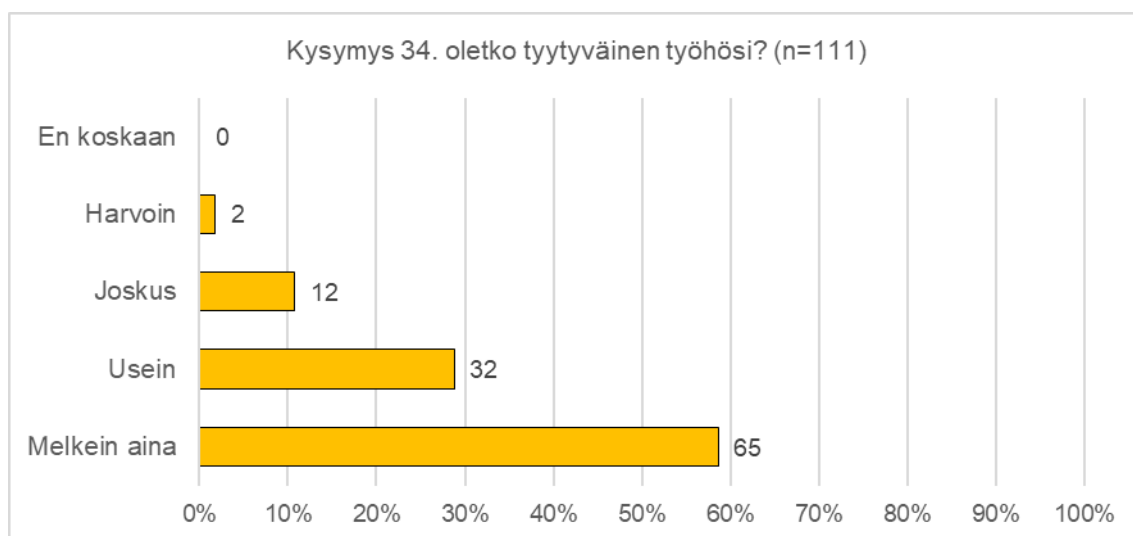
Työpaikalla vietetään iso osa valveilla oloajasta, joten ei ole samantekevää, miten hyvin työpaikalla viihdytään, kuinka mielekkääksi työ koetaan ja kuinka tyytyväisiä työhön yleisesti ollaan. Työtyytyväisyys syntyy siitä, että työntekijä kokee työnsä vastaavan niitä vaatimuksia, joita hänellä itsellään on sen suhteen. Taitojen monipuolinen hyödyntäminen, tehtävien mielekkyys, työn merkityksellisyys, mahdollisuus itsenäiseen työskentelyyn ja palautteen saaminen ovat tärkeitä palasia työssä viihtymiseen, työyhteisöön kuulumiseen ja ammatti-identiteetin muodostumiseen. Esimerkiksi positiivinen palaute voimistaa ammatti-identiteettiä ja siten lisää työtyytyväisyyttä.

Työtyytyväisyys

Kysymyksellä 34 haluttiin selvittää vastaajien tyytyväisyyttä nykyiseen työhönsä. Strukturoidun kysymyksen vastausvaihtoehdot olivat a) melkein aina, b) usein, c) joskus, d) harvoin ja e) en koskaan. Jokaisella vastaajalla on omanlainen työtilanne, johon vaikuttavat monet seikat niin työssä kuin henkilökohtaisessa elämässä. Tämän tyyppisissä kysymyksissä on pidettävä mielessä, että vastauksiin voivat vaikuttaa täysin työn ulkopuoliset asiat, jolloin tulokset eivät välttämättä anna täysin luotettavaa kuvaa työtyytyväisyydestä.

Kuviosta 18 nähdään vastausten jakautuminen ja niiden perusteella vaikuttaa siltä, että kirjastoautoissa on tyytyväistä väkeä. Yli puolet vastaajista, eli 58,6 % (n=65) kertoi olevansa melkein aina tyytyväinen työhönsä. Usein työhönsä tyytyväisiä oli myös runsaasti, eli 28,8 % (n=32) vastaajista. Hieman vähemmän tyytyväisiä oli selkeästi vähemmän vastaajien joukossa. Joskus työhönsä tyytyväisiä oli 10,8 % (n=12) vastaajista ja harvoin tyytyväisi vain 1,8 % (n=2). Työtyytyväisyydellä on suora vaikutus siihen, kuinka hankasti ollaan valmiita vaihtamaan työtä. Kirjastoautotyöhön kokonaan tyytymättömät ovat kenties siirtyneet muihin tehtäviin, sillä En koskaan -vastauksia ei ollut ainuttakaan. Kuljettajien ja ei-kuljettajien vastauksissa ei ollut havaittavissa selkeää eroa. Samoin uran

pituudella, työtehtävillä ja koulutuksella ei näyttänyt olevan selkeää vaikutusta vastausten jakautumiseen.



Kuvio 18. Tyytyväisyys työhönsä.

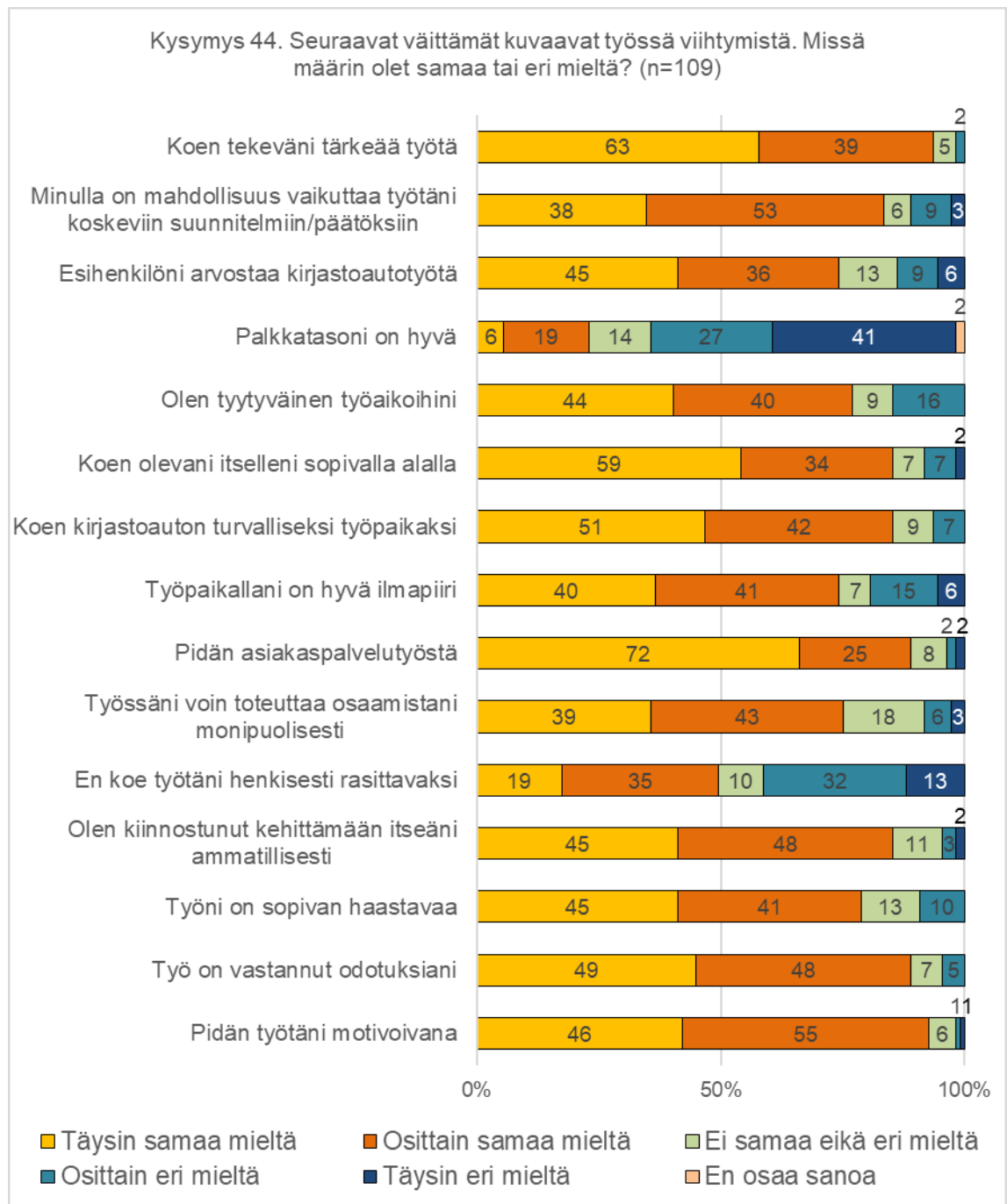
Myös Sarajärven (2002, 42) tutkimuksessa kysyttiin kirjastoautotyötä tekevien tyytyväisyyttä työhönsä. Hän sai vastaukseksi, että 92,6 % oli tyytyväisiä työhönsä. Jälleen tulokset eivät ole täysin vertailukelpoisia, mutta lukuja vertaamalla saadaan kuitenkin jonkinlaisia suuntaviivoja kirjastoautoalan tilanteesta. Tämän tutkimuksen mukaan melkein aina tai usein tyytyväisiä oli 87,4 % (n=97) vastaajista. Tämä luku ei jää kovin kauas Sarajärven tuloksesta. Ero on vain 5,4 prosenttiyksikköä, joten voidaan sanoa, ettei kirjastoautoalalla ole tapahtunut vajaassa 20 vuodessa ainakaan selkeää romahdusta tyytyväisyydessä.

Työssä viihtyminen

Kysymyksessä 44 esitettiin 15 väittämää, joilla haluttiin saada selville vastaajien mielihoidet heidän tämän hetken työssä viihtymisestään. Vastausvaihtoehdoissa käytettiin sanallista Likert-asteikkoa.

Kuviosta 19 nähdään vastausten jakautuminen eri väittämien osalta. Paria poikkeusta lukuun ottamatta vastauksissa on havaittavissa selkeästi, että kirjastoautoissa työskentelevät viihtyvät melko hyvin. Väittämien kanssa täysin tai osittain samaa mieltä olevat ovat selkeänä enemmistönä. Tämän kysymyksen väittämien osalta vastauksista ei ollut

havaittavissa selkeästi erottuvia eroja iän, sukupuolen tai uran pituuden suhteen. Jos työ on liian helppoa tai liian vaikeaa, on helppo ajatella koulutustaustalla olevan vaikutusta asiaan. Ylikoulutettuna liian helpoissa tehtävissä toimiminen ei motivoi, kuten ei myöskään päivittäin liian vaikeiden työtehtävien kanssa painiminen. Tähän osioon vastanneiden koulutustaustoissa oli kuitenkin hyvin paljon hajontaa eikä niistä ollut poimittavissa erityisen huomionarvoisia seikkoja.



Kuvio 19. Mielenpide työssä viihtymiseen liittyvistä väittämistä.

Vastauksista erottuu kuitenkin palkkatasoa koskeva väittämä. Sen suhteen oli havaittavissa selkeää tyytymättömyyttä. Vain 5,5 % vastaajista oli täysin samaa mieltä ”Palkkatasoni on hyvä” väittämän kanssa. Sen sijaan täysin eri mieltä oli 37,6 %. Palkoista käyty keskustelut ovat aina paljon tunteita herättäviä, ja niihin on vaikea suhtautua neutraalisti. Palkoista ja työn arvostuksesta on lisää luvussa 5.7. Kirjastoautotyön arvostus (sivu 94).

Toinen kuviosta 19 erottuvat väittämä on ”En koe työtäni henkisesti rasittavaksi”. Sen avulla haluttiin saada selville kuinka kuormittavana vastaajat pitävät työtään. Täysin tai osittain samaa mieltä väittämän kanssa oli hieman alle puolet, eli 49,5 % (n=54) vastaajista. He eivät siis kokeneet työtä henkisesti kovin rasittavaksi. Täysin tai osittain eri mieltä väittämän kanssa oli kuitenkin hyvin moni. Vastaajista 41,3 %:lle (n=45) työ tuotti vähintään jonkin verran henkistä rasitusta. Ei samaa eikä eri mieltä oli vain 9,2 % (n=10) vastaajista. Kuten tässä ja aiemmissa kirjastoautoa käsittelevissä tutkimuksissa on tullut esille, kirjastoautotyö on hyvin monipuolista ja vaihtelevaa. Monella työntekijällä on paljon vastuuta ja monelta odotetaan laaja-alaista osaamista. Liian suuri henkinen kuorma uuvuttaa. Varsinkin itseohjautuvissa yksiköissä omien voimavarojen tunnistaminen ja tarvittava reagoiminen on yksilön omalla vastuulla. Valitettavasti tämän tutkimuksen puitteissa ei pystytty tarkemmin selvittämään mitkä ovat ne asiat, jotka kirjastoautotyössä tuntuvat henkisesti raskaimmilta ja ovatko ne yksilökohtaisia vai onko niissä havaittavissa jokin alalla yleisesti vaikuttava asia.

Tämä työ on kyllä välillä henkisesti ja fyysisesti hyvin kuormittavaa. Onneksi pysäkkeihin ja ajoihin pystyy hiukan vaikuttamaan. Ei kannata kiristää liikaa ruuvia.

Kiirettä on kyllä välillä enemmän kuin tarpeeksi. Juuri ja juuri ehtii asiakkaat hoitaa ulos autosta ennen seuraavalle pysäkille lähtemistä. Tarkkuutta tämä vaatii. Varsinkin, jos yhteyksissä on yhtään hitautta.

Väittämä ”Pidän asiakaspalvelutyöstä” sai eniten Täysin samaa mieltä -vastauksia. Vastaajista 66,1 % (n=72) oli täysin samaa mieltä ja 22,9 % (n=25) osittain samaa mieltä asiakaspalvelua koskevan väittämän kanssa. Kuten tässä työssä on jo useasti tullut esille, asiakaspalvelu on kirjastoautotyön ydintä. Nämä luvut vahvistavat tätä näkemystä entisestään.

Toinen väittämä, joka sai paljon Täysin samaa mieltä -vastauksia, oli ”Koen tekeväni tärkeää työtä”. Kyöstiö käsitteli kirjastoautotyötä tekevien kokemusta työn tarpeellisuudesta ja hyödyllisyydestä jo vuoden 1989 kirjastoautokyselyssä. Tuolloin noin 90 % vastaajista kertoi olevansa sitä mieltä, että työ on tarpeellista ja hyödyllistä. (Kyöstiö 1991,

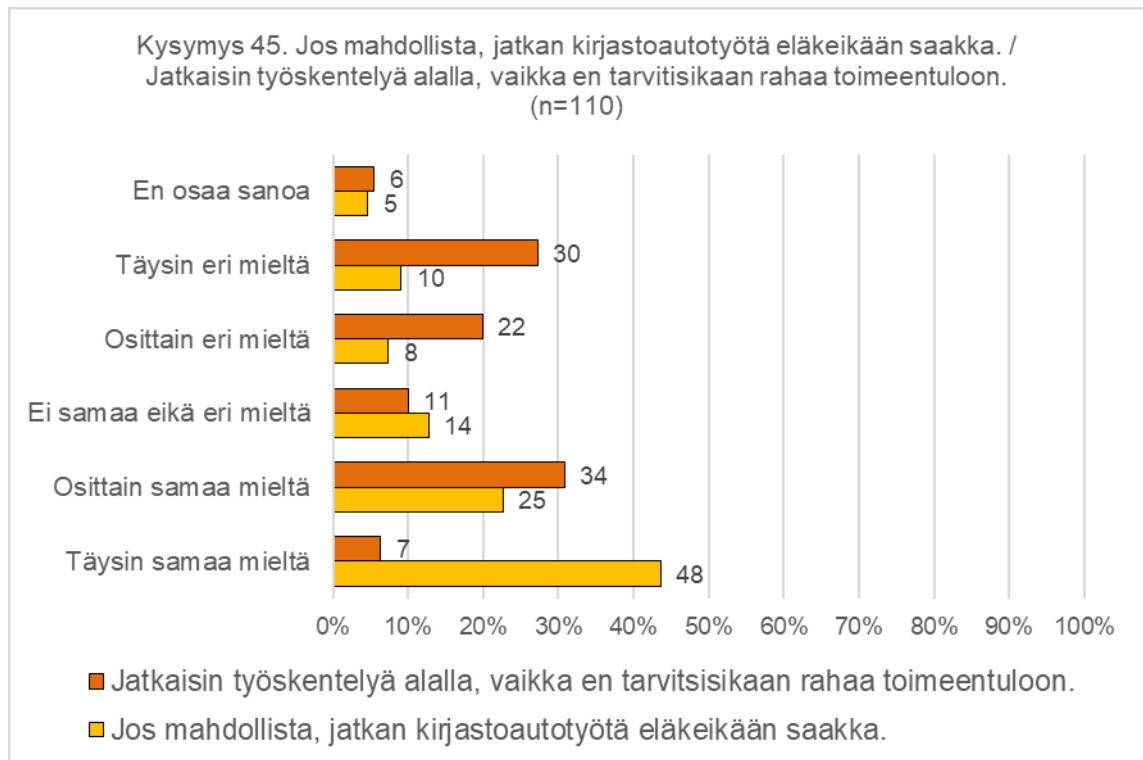
43–44.) Toisin sanoen yli 30 vuotta sitten lähes kaikki Kyöstiön kyselyyn vastanneet ovat kokeneet tekevänsä tärkeää työtä. Kysymykset eivät ole aivan suoraan verrannollisia erilaisen kysymysasettelun vuoksi, mutta niiden avulla voidaan arvioida mihin suuntaan kirjastoautotyötä tekevien mielipiteet ovat vuosien kuluessa kallistuneet. Tämän tutkimuksen vastausten perusteella 57,8 %:n (n=63) mielestä väittämä oli täysin oikein ja 35,8 %:n (n=39) mielestä osittain oikein. Vain 1,8 % (n=2) oli osittain eri mieltä ja 4,6 % (n=5) ei ollut samaa eikä eri mieltä väittämän kanssa. Suuri enemmistö, eli 93,6 % (n=102) vastaajista koki siis tekevänsä tärkeää työtä. Verrattuna Kyöstiön tutkimukseen luvut ovat siis pysyneet korkeina ja kirjastoautotyötä tekevät näkevät oman työnsä edelleen yhtä hyödyllisenä kuin yli 30 vuotta sitten. Tämän väittämän kohdalla on syytä kuitenkin huomioida, ettei siinä erotella miten työ koetaan tärkeäksi tai kenelle se on tärkeää. Työ voidaan kokea tärkeäksi esimerkiksi yhteiskunnalle tai vaikka lukutaidon kehittämiseksi, mutta myös esimerkiksi yksilön oman toimeentulon tai urakehityksen kannalta. Tulevissa tutkimuksissa on syytä kiinnittää huomiota kysymyksen aseteluun, jotta saadaan tarkempia vastauksia.

Sitoutuminen työhön

Kysymyksessä 45 pyydettiin vastaajia vastaamaan kirjastoautotyöhön liittyviin provosoiviin väittämiin. Näiden kysymysten tarkoitus oli herättää tunteita ja saada ihmiset pohtimaan omaa työtään erilaisista näkökulmista sekä selvittää vastaajien työssä viihtymistä ja siihen sitoutumista. Tähän osioon hyödynnettiin kahta väittämää: ”Jos mahdollista, jatkan kirjastoautotyötä eläkeikään saakka” ja ”Jatkaisin työskentelyä alalla, vaikka en tarvitsisikaan rahaa toimeentuloon”. Myös tämän kysymyksen asetelussa käytettiin sanallista Likert-asteikkoa.

Ensimmäisessä väittämässä vastaajia pyydettiin arvioimaan, jatkaisivatko he työskentelyä alalla, vaikka eivät tarvitsisi rahaa toimeentuloon. Kuviosta 20 nähdään, että vastauksissa on runsaasti vaihtelua. Vastaajista 30,7 % (n=34) oli väittämän kanssa osittain samaa mieltä ja 7,2 % (n=7) täysin samaa mieltä. Toisessa ääripäässä olevia eli täysin eri mieltä väittämän kanssa olleita oli myös runsaasti. Vastaajista 27,0 % (n=30) ei jatkaisi työskentelyä kirjastoautoissa, jos taloudellinen tilanne antaisi siihen mahdollisuuden. Osittain eri mieltä väittämän kanssa oli 20,0 % (n=22) vastaajista. Ei samaa eikä eri mieltä oli 10,0 % (n=11) vastaajista. Vastaajista 5,5 % (n=6) ei osannut sanoa tähän kysymykseen mielipidettään. Tähän kysymykseen vaikuttaa hyvin paljon vastaajien

henkilökohtaiset tilanteet ja esimerkiksi terveys, jolla ei ole välttämättä yhteyttä työssä viihtymiseen tai sitoutumiseen.



Kuvio 20. Kirjastoautotyön jatkaminen eläkeikään saakka sekä kirjastoautotyön tekeminen, vaikka toimeentuloon ei tarvittaisi rahaa.

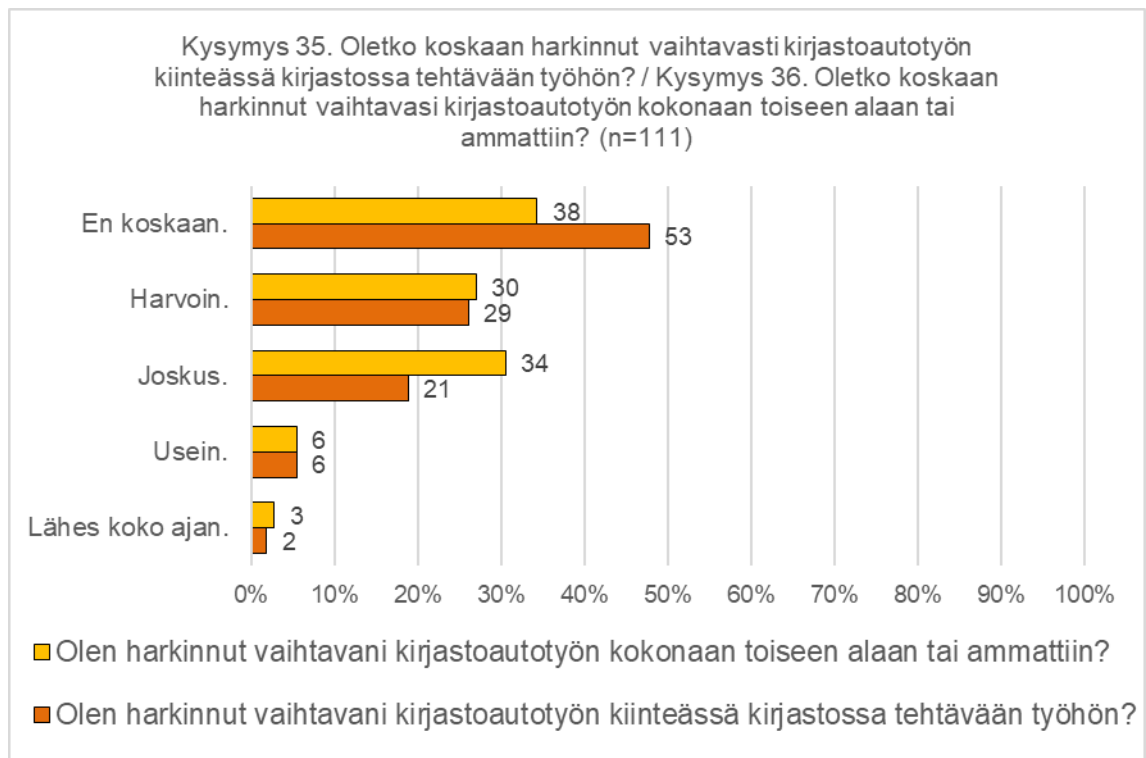
Seuraavassa kohdassa vastaajia pyydettiin kertomaan, mitä mieltä he ovat väittämästä ”Jos mahdollista, jatkan kirjastoautotyötä eläkeikään saakka”. Väittämällä haluttiin selvittää millaisen kirjastoautotyötä tekevät näkevät työuransa loppupään ja kuinka suurella todennäköisyydellä he uskovat pysyvänsä kirjastoautoalalla. Kuvioista 20 nähdään vastausten jakautuminen. Suurin osa vastaajista olisi valmis jatkamaan kirjastoautotyötä eläkeikään asti. Täysin samaa mieltä väittämän kanssa oli 43,6 % (n=48) vastaajista ja osittain samaa mieltä 22,7 % (n=25) vastaajista. Osittain tai täysin eri mieltä väittämän kanssa oli vain 16,3 % (n=18) vastaajista. Vastaajista 17,2 % (n=19) ei ollut väittämän kanssa samaa eikä eri mieltä tai ei osannut kertoa mielipidettään.

Vastauksien perusteella kirjastoautotyö on monelle enemmän kuin tilipäivä, mutta realiteetit voivat vaikuttaa siihen millaiset mahdollisuudet työtä on tehdä. Vaikka ammattikunnan sitoutuminen on vahvaa, tulee jokaiselle vastaan päiviä, jolloin olisi mieluummin jossain muualla tai tekisi jotain aivan muuta.

Kiinnostus työpaikan vaihtamisesta

Ihmisillä on taipumusta pysyä ammatissa, jonka pätevyyden ovat hankkineet. Puurtaminen työssä, joka jatkuvasti ei tunnu hyvältä vaikuttaa kuitenkin monin tavoin työntekijän työtyytyväisyyden ja motivaation lisäksi ammatti-identiteettiin. Työtyytyväisyyden arviointia jatkettiin kysymyksissä 35–36, joissa kysyttiin ovatko vastaajat koskaan harkinneet vaihtavansa kirjastoautotyön kiinteään kirjastoon tai kokonaan uudelle alalle. Molemmat kysymykset olivat strukturoituja ja vaihtoehtoina olivat a) lähes koko ajan, b) usein, c) joskus, d) harvoin ja e) en koskaan.

Työpaikan vaihtamiseen vaikuttavat seikat ovat hyvin moninaiset, eivätkä kaikki syyt ole välttämättä suoraan seurausta työntekijän tyytymättömyydestä tai edes halusta. Tästä syystä kysymyksen muotoilussa päädyttiin käyttämään muotoa ”oletko koskaan ---”, jolla toivottiin vastaajien pohtivan kysymystä koko kirjastoautohistoriansa ajalta, eikä vain esimerkiksi tämän hetken tilanteen mukaan. Kiinnostus työpaikan vaihtamisesta kiinteään kirjaston puolelle tai kokonaan toiselle alalle kertoo omalta osaltaan vastaajan tyytyväisyydestä ja sitoutumisesta kirjastoautotyöhön.

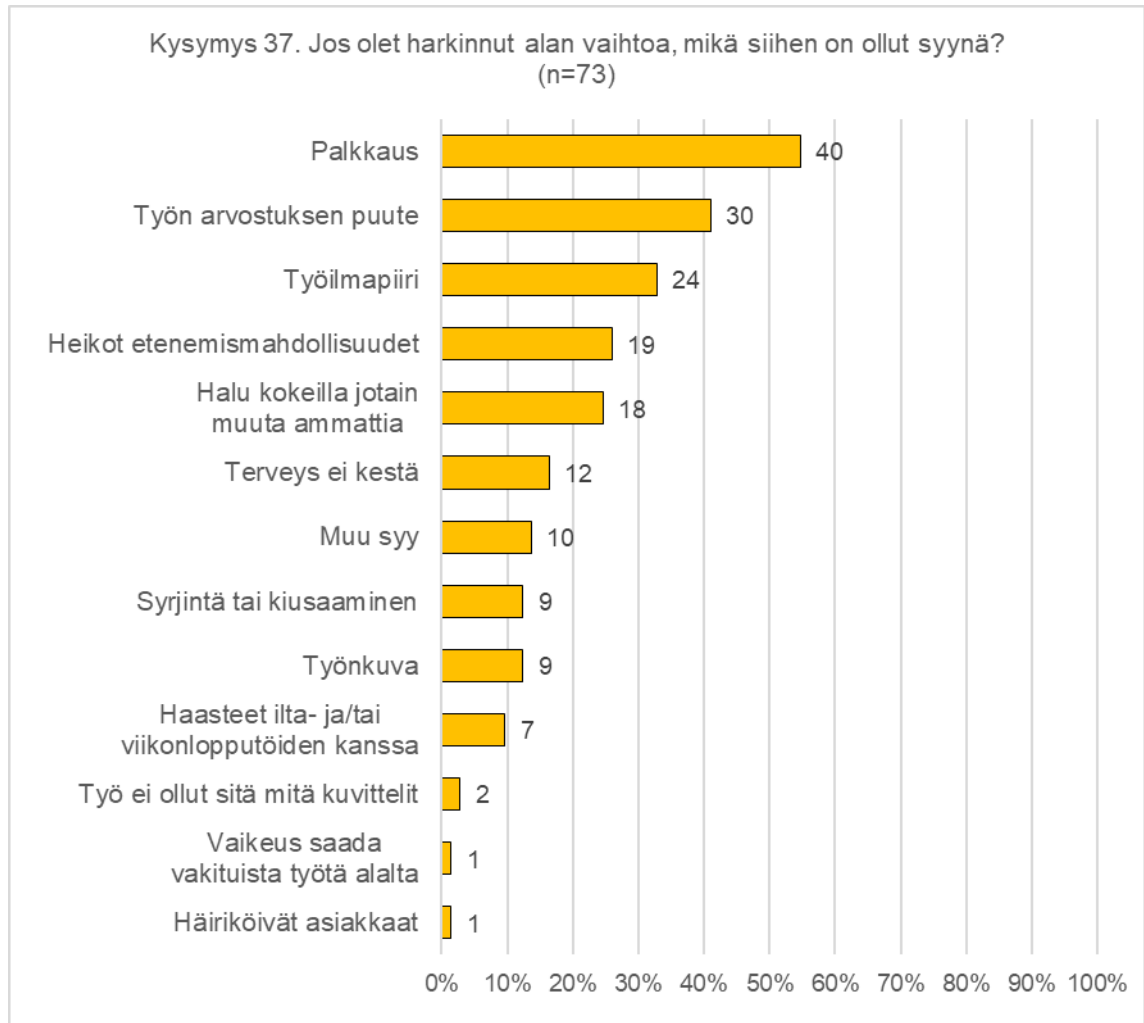


Kuvio 21. Kiinnostus kirjastoautotyön vaihtamiseen.

Kuviosta 21 nähdään, että vastaukset ovat linjassa aiemmin esitettyjen tyytyväisyyteen liittyvien tulosten kanssa. Reilu enemmistö vastaajista, eli 87,4 % (n=97) oli melkein aina tai usein tyytyväinen nykyiseen työhönsä. Tyytymättömyyden kasvaessa, myös ajatukset työpaikan vaihtamisesta lisääntyivät. Vastaajista lähes puolet, eli 47,8 % (n=53) ei ollut koskaan harkinnut vaihtavansa kirjastoautotyötä kiinteässä kirjastossa tehtävään työhön. Asiaa harvoin harkinneita oli 26,1 % (n=29). Kiinteässä kirjastossa tehtävä työ on kiinnostanut joskus 18,9 % (n=21) vastaajista. Vastaajista 7,2 % (n=8) oli harkinnut vaihtavansa kirjastoautotyön kiinteän kirjaston puolelle usein tai lähes koko ajan.

Vastaajista 34,3 % (n=38) kertoi, ettei ole koskaan harkinnut vaihtavansa kirjastoautotyötä täysin toiseen alaan tai ammattiin. Harvoin alan vaihtaminen on tullut 27,0 %:n (n=30) mieleen. Joskus alan vaihtamista on harkinnut 30,6 % (n=34) vastaajista. Pie-nemmällä osuudella vastaajista, eli 8,1 %:lla (n=9) tämä asia on mielessä usein tai lähes koko ajan. Joskus, usein tai lähes koko ajan työpaikan vaihtamista miettineistä hieman yli puolet, eli 58,1 % (n=25) vaihtaisi mieluummin kokonaan toiseen alaan tai ammattiin kuin kiinteään kirjastoon. Tämä antaa viitteitä siitä, että alan vaihtamisen syytä kannattaa hakea kirjastoautotyötä koskevien seikkojen lisäksi yleisesti kirjastoalaa koskevista tekijöistä. On myös mahdollista, että lukuihin vaikuttaa kuljettajatehtävissä toimivien kak-soispätevyyden vaatimus. Kuljettajan ammattipätevyys tarjoaa enemmän vaihtoehtoja työmarkkinoilla kuin pelkkä kirjastoalan pätevyys, jolloin alan vaihtamista on ylipäätään helpompi harkita.

Kysymyksessä 37 jatkettiin työpaikan vaihtamiseen vaikuttavien syiden parissa. Jatko-kysymyksessä pyydettiin niitä henkilöitä, jotka ovat harkinneet alan vaihtoa kertomaan tähän vaikuttaneet syyt. Puolistrukturoidussa kysymyksessä annettiin 12 valmista vas-tausvaihtoehtoa, joista vastaaja pystyi valitsemaan useampia vaihtoehtoja. Lopuksi avoi-messa tekstikentässä vastaajien oli mahdollista täydentää valmista listaa omilla vaihto-ehdoilla. Tähän osuuteen vastasi kaikkiaan 73 vastaajaa ja kuviosta 22 nähdään vas-tausten jakautuminen.



Kuvio 22. Syitä alan vaihtamisen harkintaan.

Palkkaus nousee tässä tutkimuksessa nyt jo toisen kerran esille. Vastaajista hieman yli puolet, eli 54,8 % (n=40) kertoi palkkauksen olleen syy alan vaihdon harkintaan. Myös työn arvostuksen puute sai paljon vastauksia. Vastaajista 41,1 % (n=30) kertoi sen olleen syy alan vaihtamisen harkintaan. Nämä kaksi syytä liittyvät hyvin monin tavoin toisiinsa ja niitä käsitellään lisää luvussa 5.7 Kirjastoautotyön arvostus (sivu 94).

Työilmapiiri sai kolmanneksi eniten vastauksia. Huono työilmapiiri vaikutti 32,9 %:n (n=24) vastaukseen. Tähän liittyen myös syrjintä tai kiusaaminen sai 12,3 % (n=9) vastaajista harkitsemaan alan vaihtoa. Heikot etenemismahdollisuudet sai neljänneksi eniten vastauksia. Vastaajista 26,0 % (n=19) kertoi sen vaikuttaneen mielteisiin alan vaihtamisesta. Tässä tutkimuksessa etenemismahdollisuuksia on sivuttu jo aiemmin käsiteltävässä kirjastoautoalalle päätymistä. Vain kolme vastaajaa piti kirjastoautotyötä hyvänä ponnahduslautana muihin tehtäviin. Nämä kaksi seikkaa vahvistavat käsitystä siitä, että

kirjastoautoissa tehtävää työtä ei ajatella urajohtoisesti. Tällä on valtava vaikutus siihen, miten houkuttelevalta kirjastoauto vaikuttaa työpaikkana, varsinkin niiden silmissä, jotka kaipaavat urallaan kehittämis- ja etenemismahdollisuuksia.

Halu kokeilla jotain muuta ammattia oli 24,7 %:n (n=18) syy harkita alanvaihtoa. Tässä ryhmässä korostui pitkän kirjastoautouran tehneiden määrä. Lähes kaikki tämän vaihtoehdon valinneista olivat tehneet huomattavan pitkän uran kirjastoautoissa, joten on ymmärrettävää, että matkan varrella on tullut kiinnostus myös muita ammatteja kohtaan.

Kirjastoautojen työskentelyolosuhteista on vuosien mittaan puhuttu paljon. Vetoisa työympäristö, ergonomisesti hankalat tilat, kirjojen siirtämiseen ja hyllyttämiseen liittyvät kurottamiset, kyykistymiset, nostamiset ja kantamiset ovat tehneet tuki- ja liikuntaelinvai-voista monelle tuttuja. Paljon on myös tullut parannuksia tekniikan kehittyessä, automaattien lisääntyessä ja kiinnitettäessä enemmän huomiota esimerkiksi työergonomi-aan. Edelleen kuitenkin työ on monen kohdalla hyvin kuormittavaa. Vastaajista 16,4 % (n=12) oli harkinnut alan vaihtoa terveydellisistä syistä.

Työskentelyolosuhteet eivät ole hyvät. Talvella on kylmä, kesällä kuuma, lattiata-sossa vetää aina, hyllyt ovat alhaalla tai ylhäällä, ergonomia on surkea. Suolattu-jen teiden Etelä-Suomessa autoa joutuu pesemään lähes päivittäin.

Asiakkaina paljon suuria kouluja ja päiväkoteja mistä seuraa, että nykyään työ on lainaus ja palautusautomaattina oloa eli massiivista kirjojen lappamista. Uuden au-ton ja lainausautomaatin myötä ainakin lainauspiippailu vähenee.

Kirjastoautoissa tehdään hyvin monenlaisia töitä ja työnkuva on ollut syynä alan vaihta-misen harkitsemiseen 12,3 %:lla (n=9) vastaajista. Valitettavasti tämän tutkimuksen puit-teissa ei pystytty tarkemmin selvittämään millaiset työnkuvaan liittyvät ongelmat ovat saaneet vastaajat harkitsemaan alan vaihtamista. Työnkuvaan liittyvät osaltaan myös ilta- ja viikonlopputyöt. Työn tekemisen siirtyessä yhä enemmän perinteisinä pidettyjen toimistotyöaukiolojen ulkopuolelle, saattaa se joillekin tuoda hankaluuksia esimerkiksi työn, perheen ja harrastusten yhteensovittamisen kanssa. Vastauksien perusteella haasteet ilta- ja/tai viikonlopputöiden kanssa olivat vaikuttaneet 9,6 %:n (n=7) vastauk-siin.

Vähiten vastauksia keräsivät vaihtoehdot: ”Työ ei ollut sitä mitä kuvittelit” (2,7 %, n=2), ”Vaikeus saada vaikeista työtä alalta” (1,4 %, n=1) ja ”Häiriköivät asiakkaat” (1,4 %, n=1). Edellä esitettyjen syiden lisäksi avoimeen tekstikenttään tulleista vastauksista nousivat seuraavat teemat:

- kirjastoautotoiminnan lakkautusuhka (3 vastausta)
- työolosuhteet, kuten pitkät, kylmät ja pimeät talvet (2 vastausta)
- työ on jo käynyt tutuksi, kyllästyminen ja vaihtelun kaipuu (2 vastausta)
- yleinen tyytymättömyys kirjastoalaan (1 vastaus)
- kuljettajatehtävien haastavat puolet, kuten ajokelit (1 vastaus)
- ajoittainen stressi ja kiire (1 vastaus)

Kaikki nämä syyt vaikuttavat työssä viihtymiseen ja motivaatioon. Esimerkiksi pitkittynyt kirjastoautotoiminnan lakkautusuhka voi ymmärrettävistä syistä saada työntekijät miettimään vaihtoehtojaan. Myös työolosuhteet kirjastoautoissa ovat toisinaan hyvin haastavia. Varsinkin kuljettajilla ajokelit, kirjastoauton kunto ja muu liikenne luovat tilanteita, jolloin alan vaihtaminen saattaa tuntua paremmalta vaihtoehdolta. Vaihtelun kaipaaminen on inhimillistä, varsinkin jos samaa työtä on tehnyt jo kauan ja alkaa tuntea, ettei siinä ole enää kehittymisen mahdollisuuksia.

5.7 Kirjastoautotyön arvostus

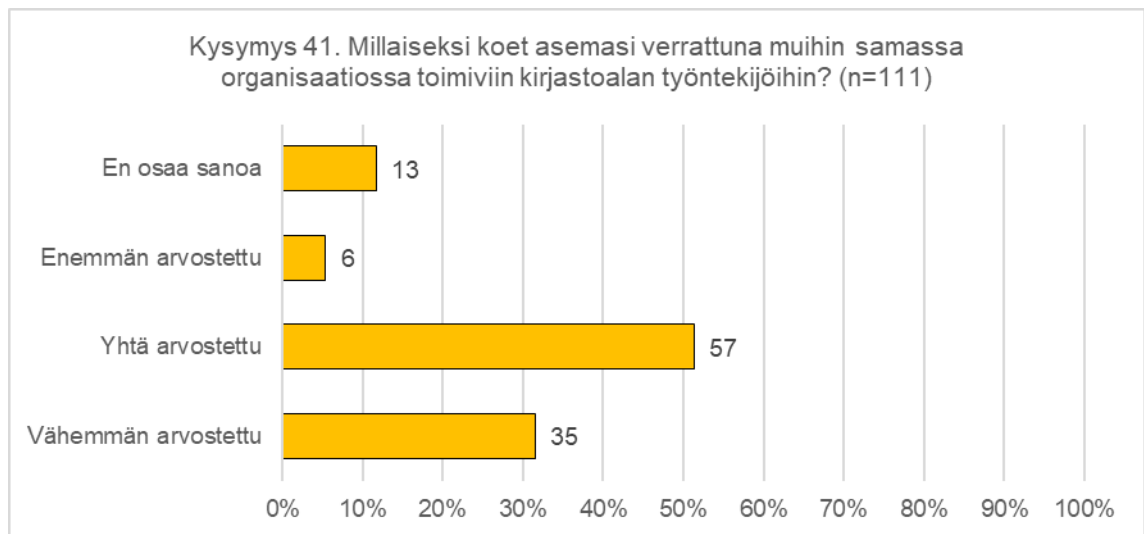
Ihmiset rakentavat identiteettiään arvojen ja arvostuksen kautta. Mielekäs työ pitää sisällään niin haasteita kuin tunnustusta. Monesti ajatellaan, että palkka on arvostuksen määre. Kuitenkin myös arvostavalla työympäristöllä on valtava vaikutus motivaatioon, tyytyväisyyteen ja työpaikalla viihtymiseen. Vuonna 2019 tehdyssä kirjastoalan työntekijäselvityksessä kävi ilmi, että asiakkaat arvostavat kirjastoissa tehtyä työtä. Kuitenkin kirjastoalan työntekijät itse (91 %) arvioivat etteivät muut tahot täysin ymmärrä kirjastotyön moninaisuutta. (Perjo & Malmström 2019, 22.) Perjon ja Malmströmin selvityksessä ei eroteltu kirjastoautoja, mutta samanlaiset kirjastotyön arvostukseen liittyvät ongelmat ovat tuttuja myös kirjastoautoalalla. Vaikka asiakkaat ovat tyytyväisiä, on eri asia arvostaa kirjastoautoja ja niiden palveluita kuin kirjastoautoalan ammattilaisia. Varsinkin, jos suurin osa ammattilaisten työstä näkyy vain tiskissä tapahtuvana asiakaspalveluna. Asiakkaille ja päättäjille ei välttämättä välity kirjastoammattilaisten osaamisvaatimusten moninaisuus, alan nopeat muutokset ja resurssien niukkuus.

Kirjastoautotyötä tekevien asema

Kysymyksessä 41 haluttiin selvittää millaiseksi vastaajat kokevat oman asemansa verrattuna muihin samassa organisaatiossa työskenteleviin. Strukturoidun kysymyksen

valmiit vastausvaihtoehdot olivat a) vähemmän arvostettu, b) yhtä arvostettu, c) enemmän arvostettu ja d) en osaa sanoa.

Kuviosta 23 nähdään, että hieman yli puolet vastaajista, eli 51,4 % (n=57) koki asemansa yhtä arvostetuksi. Vähemmän arvostetuksi asemansa koki hieman alle kolmannes, eli 31,5 % (n=35) vastaajista. Heistä kuitenkin jopa 45,7 % (n=16) oli harkinnut alan vaihtamista juuri arvostuksen puutteesta johtuen. Pieni osa vastaajista, eli 5,4 % (n=6) koki olevansa enemmän arvostettu kuin muut samassa organisaatiossa toimivat kirjastoalan työntekijät. Vastaajista 11,7 % (n=13) ei osannut vastata tähän kysymykseen.



Kuvio 23. Kirjastoautotyötä tekevien asema.

Vastauksissa ei ollut havaittavissa selkeitä eroja kuljettajatehtävissä ja ei-kuljettaja tehtävissä toimivien välillä. Myös iällä tai nimikkeillä ei vaikuttanut olevan väliä vastauksien muodostumiseen. Sen sijaan miehet kokivat hieman useammin olevansa arvostettuja kuin naiset.

Työorganisaation suhtautumisella työntekijöihinsä on suora vaikutus arvostuksen kokemukseen. Myös kirjastoalan ulkopuolelta tulevalle arvostuksella oli vaikutusta vastauksiin. Tämä tuli selkeästi esille avoimeen vastauskenttään kirjoitetuista kommentteista:

Arvostuksen puutetta ei ilmene asiakkaiden tai työtovereiden, ennemminkin ylemmällä tasolla, joka päättää esim. henkilöstön määrästä, eikä tämä ole vain kirjastoauton ongelma, koskee paikkakunnan muitakin kirjastoja.

Välillä kun keskustele kirjastoautotyöstä ulkopuolisten kanssa tulee olo, etteivät he täysin ymmärrä nykyaikaista kirjastoautoissa tehtävää työtä. Kai joidenkin mielekuvat ovat jämhätäneet jonkin mustavalkoiseen maalaisidylliin, jossa

kirjastoauto kurvailee hiekkateitä pitkin pikkukylästä toiseen lainaillen mummoille romantiikkaa ja papparaisille erälehtiä.

Kirjastoautotyö on monipuolista ja hyvin merkityksellistä ja siitä pitäisi pitää enemmän ääntä julkisuudessa. Se taipuu moneen, siinä on potentiaalia tulevaisuuden haasteisiin, sitä ei vain edelleenkään nähdä eikä huomata tarpeeksi. Palkkausta parantamalla asiaan voitaisiin saada korjausta. Pyörien päällä kulkevat monet erilaiset palvelut ja tapahtumat!

Muutama kyselyyn vastanneista kertoi avoimessa tekstikentässä kokeneensa, että yhteisöllisyys ja työyhteisössä käydyt keskustelut jäävät vähemmälle kiireen ja erilaisten aikataulujen takia. Yhteisön tuki ja palaute ovat tärkeitä oppimisen välineitä ja tukevat työssäjaksamista. Ne myös vahvistavat ammatti-identiteettiä ja tunnetta kuulumisesta johonkin yhteiseen.

Uskon, että minua ja panostani arvostetaan kiinteän kirjaston puolella. Välillä kuitenkin tuntuu, etteivät kaikki oikein ymmärrä mitä teemme. Harmillisesti olemme kirjastoautossa niin paljon omissa ympyröissä ja aina menossa, että yhteisöllisyyttä ja arvostusta on vaikea ilmaista.

En tiedä liittyykö tämä varsinaisesti arvostukseen, mutta olemme niin liikkuvaa sorttia, että välillä tuntuu, että meidät unohdetaan kokonaan. Olisi kiva tuntea olevansa työyhteisön täysimääräinen jäsen ja päästä osallistumaan kokouksiin, keskusteluihin ja projekteihin

Kysymykseen 41. vastasin kyseisellä tavalla [vähemmän arvostettu] sillä tuntuu, kun tehdään päätöksiä (korona aikana) sulkemisista ja avaamisista niin auto meinataan aina unohtaa päätöksistä.

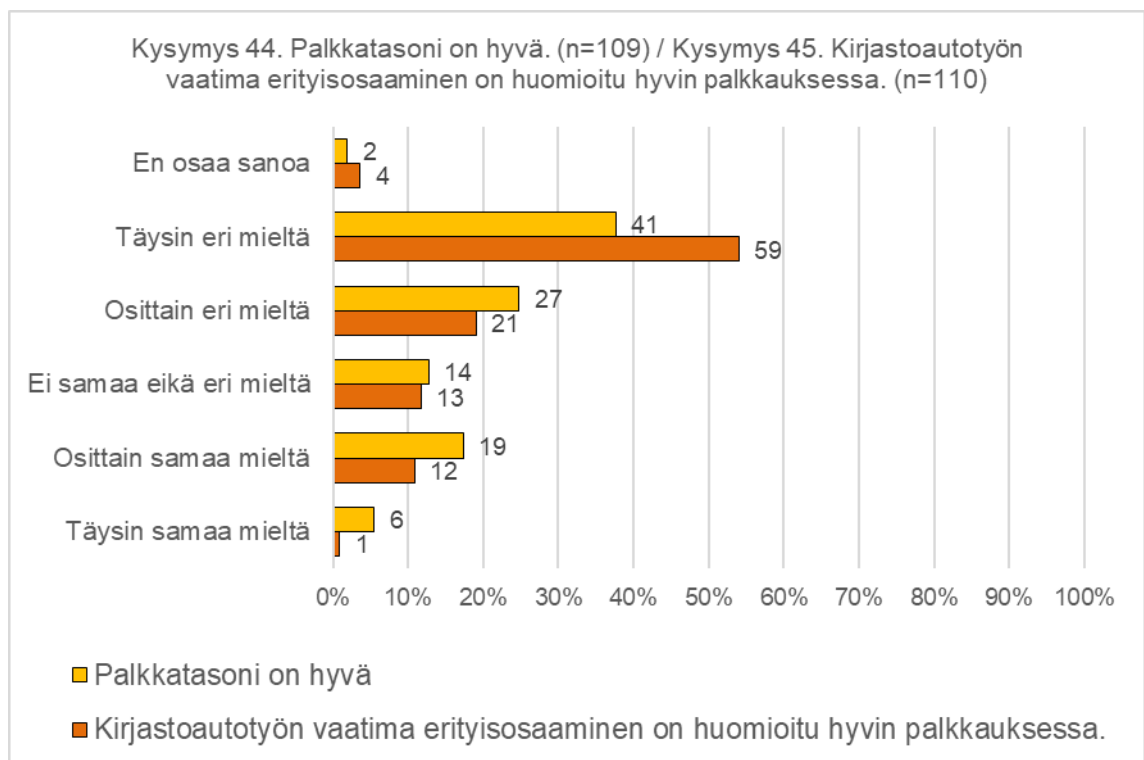
Kirjastoautoissa työskentelevät toimivat hyvin itsenäisesti ja liikkuvasta työstä johtuen eivät välttämättä pysty osallistumaan työyhteisön tarjoamiin yhteisöllisyyttä lisääviin toimintoihin yhtä hyvin kuin kiinteässä kirjastossa toimivat. Tämä sama ongelma on todennäköisesti hyvin tuttu myös niissä lähikirjastoissa, joissa työskennellään yksin tai hyvin pienellä miehityksellä. Liikkuva työ saattaa hankaloittaa myös yhteisiin kokouksiin tai tiimeihin osallistumista, jolloin on vaarana, että suunnitelmissa tai päätöksissä unohdetaan ottaa huomioon kirjastoautotyön näkökulma. Kirjastoautoissa työskentelevät ovat osittain hyvinkin yksin, jolloin työyhteisön tuki ja ymmärrys ei välttämättä ulotu kirjastoautotyöhön ja sen ongelmiin.

Palkkaus

Palkkausta on sivuttu tässä tutkimuksessa jo useamman asian yhteydessä. Työssä viihtymistä käsittelevässä luvussa tuli esille, että kirjastoautoissa työskentelevät ovat

suhteellisen tyytyväisiä työhönsä. Sen sijaan tyytymättömyys palkkaukseen tuli selvästi esille useassa kommentissa. Monen vastaajan mielestä palkkaus on vastuuseen ja vaatimustasoon nähden huono. Palkkaus tuli esille myös työpaikan vaihtamista käsitelvässä luvussa. Vastanneista 73 kertoi harkinneensa ainakin joskus työpaikan vaihtamista ja heistä hieman yli puolet, eli 54,8 % (n=40) kertoi syyn olevan palkkauksessa.

Tarkemmin palkkausta käsiteltiin kahdessa eri kysymyksessä, kahden eri väittämän kautta. Kysymyksessä 44 oli erilaisia työssä viihtymiseen liittyviä väittämiä, joista yksi oli ”Palkkatasoni on hyvä”. Kysymyksessä 45 käsiteltiin puolestaan työhön liittyviä provosoivia väittämiä, joista yksi oli ”Kirjastoautotyön vaatima osaaminen on huomioitu hyvin palkkauksessa”. Molemmissa kysymyksissä käytettiin samaa Likert-asteikkoa: a) täysin samaa mieltä, b) osittain samaa mieltä, c) ei samaa eikä eri mieltä, d) osittain eri mieltä, e) täysin eri mieltä ja f) en osaa sanoa, joten niitä voidaan käsitellä samassa kuviossa. Kannattaa kuitenkin huomioida kysymysten asettelun erilaisuus, joilla saattaa olla vaikutusta vastauksiin.



Kuvio 24. Tyytyväisyys palkkatasoon.

Kuviosta 24 nähdään, että suurin osa vastaajista ei ole täysin tyytyväinen palkkaukseensa. Palkkatasoaan piti hyvänä vain 5,5 % (n=6) vastaajista. Jokseenkin tyytyväisiä

eli osittain samaa mieltä väittämän kanssa oli 17,4 % (n=19) vastaajista. Väittämän kanssa osittain eri mieltä olevia oli 24,8 % (n=27). Palkkatasoon tyytymättömiä eli täysin eri mieltä väittämän kanssa olevia oli 37,6 % (n=41). Ei samaa eikä eri mieltä olevia oli 12,8 % (n=14) ja mielipidettään ei osannut sanoa 1,8 % (n=2) vastaajista.

Sarajärven (2002, 40–41) tekemässä kyselyssä esitettiin lähes samanlainen väittäjä kuin tässä tutkimuksessa. Tuolloin 72,5 % vastaajista oli jokseenkin tai täysin eri mieltä väittämän ”Palkkataso kirjastoautossa on hyvä” kanssa. Tämän tutkimuksen vastaava lukema oli 62,4 % (n=68). Ero on vain 10,1 prosenttiyksikköä, joten kovin suurta muutosta ei ole tapahtunut kahdessakymmenessä vuodessa. Suunta on kuitenkin oikea ja palkoista kannattaa käydä aktiivisesti keskustelua esimerkiksi työn vaativuutta arvioitaessa.

Palkkausasian käsittelyä jatkettiin väittämällä ”Kirjastoautotyön vaatima erityisosaaminen on huomioitu hyvin palkkauksessa”. Jälleen Sarajärven tutkimus sivuaa käsiteltävänä olevaa asiaa. Hänen saamiensa vastausten mukaan vain 8,8 % vastaajista sai erityisosaamiselleen jonkinlaisen korvauksen (Sarajärvi 2002, 42). Luku ei ole järin suuri siihen nähden, että kirjastoautotyö on suurimmalla osalla työntekijöistä erityistä osaamista vaativaa. Tässä tutkimuksessa ei kuitenkaan käsitelty kuinka monen työntekijän palkassa erityisosaaminen on huomioitu, vaan mitä mieltä vastaajat ovat yleisesti kirjastoautotyön erityisosaamisen huomioimisesta palkkauksessa.

Kuviosta 24 nähdään, että väittäjä ”Kirjastoautotyön vaatima erityisosaaminen on huomioitu hyvin palkkauksessa” oli saanut hyvin saman suuntaisia vastauksia kuin edellinen väittäjä. Täysin samaa mieltä oli vain yksi vastaaja. Osittain samaa mieltä oli 10,9 % (n=12). Vajaa viidennes, eli 19,1 % (n=21) vastaajista oli osittain eri mieltä väittämän kanssa. Täysin eri mieltä oli yli puolet, eli 54,0 %:n (n=59) mielestä kirjastoautotyön vaatimaa erityisosaamista ei ole huomioitu hyvin palkkauksessa. Ei samaa eikä eri mieltä oli 19,1 % (n=13) ja mielipidettään ei osannut sanoa 3,6 % (n=4).

Kirjastoautonkuljettajalta vaaditaan paitsi kirjastoalan tutkinto myös logistiikan perustutkinto. Tätä ei ole huomioitu riittävästi palkkauksessa, joka on mielestäni liian alhainen. Samoin mikäli koulutautuu työn ohessa virkailijaksi kirjastoautotyöhön, joutuu tekemään kaksinkertaisen määrän opintoja saadakseen tutkinnon valmiiksi.

Palkkaus alalla on naurettavan säälittävä, jos vertaa virkailijoihin ja meidän töiden vaativuuksia. Tähän pitäisi saada muutos!

Työ on hyvin vaativaa. Liikenne, keliolosuhteet, raskas työväline, asiakaskohtaukset, yksintyöskentely jne. vaativat hyvin paljon työntekijöiltä. Siihen nähden millainen vastuu kuljettajalla on, palkkaus on naurettava.

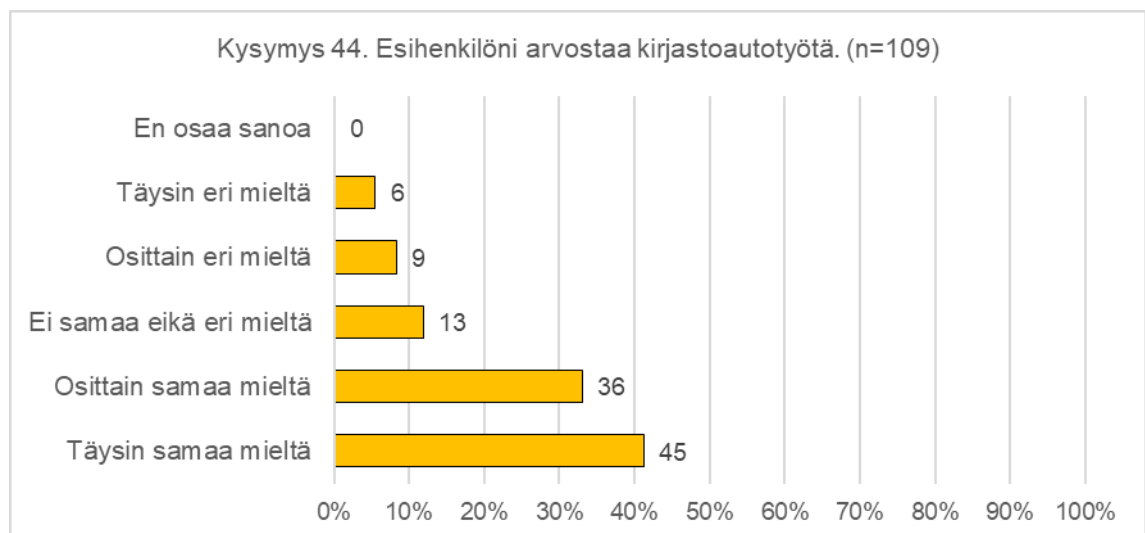
Kaksi ammattia ja pätevyyttä, siihen nähden palkkaus on ihan fiasko.

Kieltämättä korpeaa, että samalla palkalla voisin tehdä jotain paljon siistimpää ja varmaan vähemmän vaativaa hommaa kivijalkakirjastossa.

Yleisten kirjastojen henkilökunta kuuluu kunnallisen yleisen virka- ja työehtosopimuksen piiriin. Palkan tulisi määräytyä työn vaativuuden mukaan. Käytännössä kirjastoautopalveluissa palkkaus on yhtä kirjavaa kuin nimikkeistö. Monesti kirjastoautotyötä tekevän palkkio on rinnastettu kirjastovirkailijan palkkioihin. Kirjastoautoissa työn vaativuus korostuu liikuttaessa isolla työvälillä liikenteen muuttuvissa olosuhteissa sekä päivittäisissä kohtaamisissa ja tilanteissa, jotka vaativat hyvää pelisilmää ja ongelmanratkaisutaitoja. Monessa avoimessa vastauksessa tuli ilmi, että vastuu ja palkkaus eivät kohtaa.

Esihenkilöiden arvostus

Kysymyksellä 44 haluttiin selvittää, mitä mieltä vastaajat ovat väittämästä: ”Esihenkilöni arvostaa kirjastoautotyötä”. Vastausvaihtoehdoissa käytettiin edelleen sanallista Likertasteikkoa. Tämän kysymyksen kohdalla vaikuttavat hyvin paljon henkilökemiat, jolloin on vaikea antaa neutraalia arviota toisesta henkilöstä. Tämän tutkimuksen kannalta ei ole kuitenkaan merkitystä onko väite totta vai ei, sillä tavoitteena on saada esille vastaajan tunne.



Kuvio 25. Esihenkilöidensä kirjastoautotyötä kohtaan tuntema arvostus.

Arvostus on yhteydessä työtyytyväisyyteen. Siksi onkin erittäin hyvä, että suurin osa vastaajista arvioi esihenkilönsä arvostavan kirjastoautotyötä. Kuvioista 25 nähdään, että täysin samaa mieltä väittämän kanssa oli vajaa puolet, eli 41,3 % (n=45) vastaajista. Osittain samaa mieltä olevia oli myös paljon, eli 33,0 % (n=36) vastaajista. Negatiivisemmän arvion antoi pienempi osa vastaajista. Osittain eri mieltä väittämän kanssa oli 8,3 % (n=9) ja täysin eri mieltä oli 5,5 % (n=6). Neutraali mielipide oli 11,9 %:lla (n=13) vastaajista. Tuloksista ei ollut havaittavissa selkeästi, että iällä, uran pituudella tai koulutuksella olisi ollut vaikutusta vastauksiin.

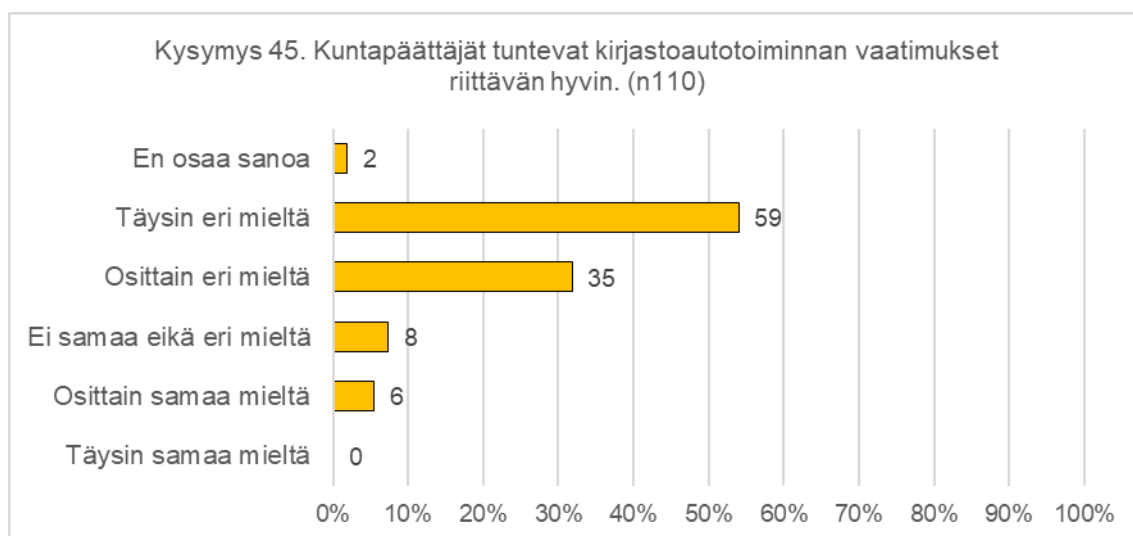
Esihenkilön ja työntekijöiden väliset suhteet ovat tärkeitä niin työn tekemisen kannalta kuin yksilön ammatillisen kehittymisen ja motivaation kannalta. Palkitsemisen ei tarvitse aina olla materiaalista. Kannustava esihenkilö on tärkeä voimavara organisaatiolle. Miten hyvin esihenkilö tuntee kirjastoauton työskentelyolosuhteita tai työhön liittyviä haasteita, vaikuttaa esimerkiksi palautteen ja tunnustusten antamiseen ja työssä tukemiseen. Menestyksellisesti toimiva johtaja pystyy luomaan työpaikalle ympäristön, joka tukee työntekijöiden luovuutta, tarjoaa mahdollisuuksia itsenäiseen ajatteluun ja rohkaisee haastamaan totuttuja kuvioita. Tämä edellyttää kuitenkin, että esihenkilö arvostaa työtä, jota tehdään ja sen tekijöitä.

Kirjastoautotyö ja kuntapäättäjät

Kirjastoauton toiminta rahoitetaan yhteisistä varoista. Tämän vuoksi on tärkeää, että ne, jotka päättävät asioista ovat perillä kirjastojen ja kirjastoautojen merkityksestä. Kysymyksen 45 yksi väittämistä oli ”Kuntapäättäjät tuntevat kirjastoautotoiminnan vaatimukset riittävän hyvin”. Vastausvaihtoehdoissa käytettiin sanallista Likert-asteikkoa. Tällä haluttiin saada selville, miten vastaajat kokevat kirjastoautotyön arvostuksen omassa kunnassaan. Tämän kysymyksen kohdalla on huomioitava samat seikat kuin esihenkilöiden arvostusta käsittelevässä osiossa. Vastaukset ovat mielipiteitä, eivät faktoja. Mielipiteet voivat kuitenkin perustua kokemukselle.

Kirjastoautotyön tunnettuus päättäjien keskuudessa näyttää olevan vastaajien mukaan melko huonolla tolalla. Kuvioista 26 nähdään, että hieman yli puolet, eli 54,0 % (n=59) vastaajista oli täysin eri mieltä väittämän kanssa ja 31,8 % (n=35) osittain eri mieltä. He siis kokevat, etteivät kuntapäättäjät tunne kirjastoautotoiminnan vaatimuksia riittävän hyvin. Neutraalin vastauksen, eli ei samaa eikä eri mieltä oli valinnut 7,3 %:n (n=8) vastaajista. Vain 5,5 % (n=6) vastaajista oli edes osittain sitä mieltä, että kuntapäättäjät tuntevat

kirjastoautotoiminnan vaatimukset. Yksikään vastaajista ei ollut täysin samaa mieltä väit-
tämän kanssa. Lisäksi 1,8 % (n=2) ei osannut kertoa mielipidettään



Kuvio 26. Kuinka hyvin kuntapäättäjät tuntevat kirjastoautotoiminnan vaatimuksia.

Tämä saattaa toisaalta olla koko kirjastoalaa koskeva ongelma. Ulkopuolisten heikko ymmärrys kirjastotyön moninaisuudesta sekä kulttuurisista ja sosiaalisista merkityksistä heijastelee työn arvostukseen. Tällä on suora vaikutus esimerkiksi budjetin laatimiseen.

Eräs kuntalaisvaikuttaja oli käynyt kirjastoautossamme iltavuoron ensimmäisellä pysäkillä, jossa sillä kerralla ei ollut käynyt muita asiakkaita. Tästä hän oli vetänyt johtopäätöksen, että muutkin kirjastoauton pysäkit ovat samanlaista tyhjätöimitamista ja oli jopa laskenut paljonko hänen tekemänsä laina oli maksanut yhteiskunnalle. Voi kunpa hän olisi tullut pari tuntia myöhäisemmälle pysäkillä, jossa tupa oli täynnä lapsia ja aikuisia eivätkä kahden työntekijän kädet meinanneet mitenkään riittää palvelemaan kaikkia. Näin ne mielikuvat syntyvät ja vaikea niitä on muuttaa.

Nykyinen auto alkaa olla kohta tiensä päässä. Uuden auton hankinta olisi edessä, mutta pelottaa jo valmiiksi, ettei kunnan talous anna myöden. Koko ajan on jotain tärkeämpää mihin rahat hupenevat. Eivät taida päättäjät täysin ymmärtää millainen vaikutus sillä on, jos auto on vähän väliä telakalla.

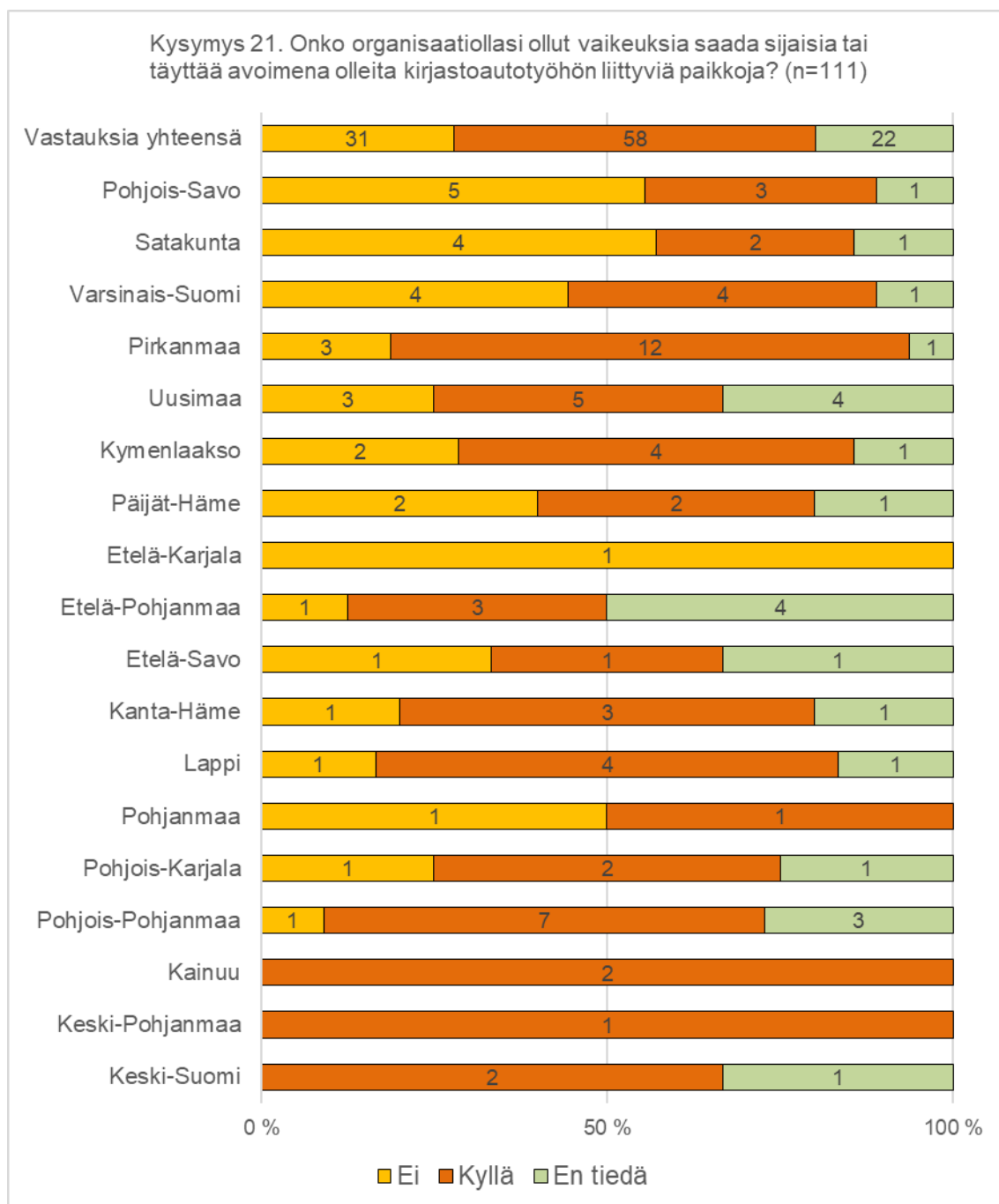
Meidän pitäisi pitää enemmän meteliä kirjastoautotyöstä ja sen merkityksestä. Jos saisin päättää, pakottaisin budjettien laatijat mukaan jollekin koulupysäkillä tai vilkkaalle iltareitille katsomaan millaista työmme todella on. Välillä tuntuu, etteivät kaikki päättäjät osaa arvatakaan millaista sirkusta välillä pyöritämme (siis ennen koronaa). Toisaalta haluaisin kyllä tuoda senkin esille millainen vaikutus meidän palvelulla on syrjemässä asuville. Niille, joilta on viety kaikki muut palvelut.

Rekrytointi ja sijaisten saaminen

Monissa kunnissa kirjastoautotyötä tehdään minimimäärällä henkilökuntaa. Tämä voi aiheuttaa ongelmia, jos yksikin henkilö sairastuu tai vaihtaa työpaikkaa. Kysymyksellä 21 haluttiin selvittää ovatko vastaajat kokeneet sijaisten saamisessa ja avoimien paikkojen täyttämisen hankaluuksia. Kysymys toteutettiin puolistrukturoituna ja valmiit vaihtoehdot olivat a) ei, b) en tiedä ja c) kyllä. Kyllä -vastauksen valinneita pyydettiin kertomaan mistä he arvelevat vaikeuksien johtuvan.

Sarajärven (2002, 43) opinnäytetyössä käsiteltiin sijaisten hankkimista. Tuolloin 81,3 % vastaajista koki sijaisten saamisen vaikeaksi. Vaikka tämän tutkimuksen vastauksia ei voida suoraan verrata Sarajärven tutkimukseen erilaisen kysymyksenasettelun vuoksi, tulos vaikuttaisi kuitenkin hieman positiivisemmalta kuin 20 vuotta sitten. Kuviossa 27 nähdään, että tässä tutkimuksessa hieman yli puolet vastaajista, eli 52,3 % (n=58) oli sitä mieltä, että heidän organisaatiossaan on ollut vaikeuksia saada sijaisia tai täyttää avoimena olleita kirjastoautotyöhön liittyviä paikkoja. Vastaajista 27,9 % (n=31) ei kokenut asiassa olevan ongelmia. Viidennes vastaajista, eli 19,8 % (n=22) ei tiennyt mikä tilanne organisaatiossaan on ollut sijaisten saamisessa tai avoimien paikkojen täyttämässä.

Kuviossa 27 nähdään myös vastauksien jakautuminen maakunnittain. Tilanne ei vaikuta erityisen hyvältä missään maakunnassa. Vastauksia tulkittaessa on huomioitava, että joistain maakunnista saatiin hyvin vähän vastauksia. Kuten tutkimuksen taustatiedoissa todettiin, tähän vaikuttivat kirjastoautojen määrä sekä se ettei kysely tavoittanut kaikkia kohderyhmään kuuluvia henkilöitä. Esimerkiksi Etelä-Karjalasta ja Keski-Pohjanmaalta saatiin vain yhdet vastaukset, joten tulosten arvioiminen on näiden osalta hyvin vaikeaa. Tarkasteltaessa lukuja maakunnittain, Pohjois-Savon ja Satakunnan vastaajat arvioivat tilanteensa olevan hieman parempi kuin muissa maakunnissa. Satakunnassa vain 28,6 % (n=7) vastaajista arvioi olleen hankaluuksia sijaisten löytymisessä tai avointen paikkojen täyttämässä. Pohjois-Savon vastaava luku oli 33,3 % (n=9). Ennako-oletuksena oli, että uusien työntekijöiden ja sijaisten löytymisessä olisi ongelmia nimenomaan harvaan asutuilla seuduilla, kuten Lapin ja Kainuun maakunnissa. Vastausten perusteella ongelmaa ei voida ajaa vain pienemmille ja syrjäisemmille paikkakunnille. Esimerkiksi Pirkanmaan vastaajista 75,0 % (n=16) oli sitä mieltä, että henkilöstön saatavuudessa on ollut ongelmia. Uudenmaan vastaava luku oli 41,7 % (n=12)



Kuvio 27. Kirjastoautoissa avoinna olevien työpaikkojen täyttäminen ja sijaisten saavuus maakunnittain.

Kysymyksen Kyllä -vaihtoehtoon liitetystä avoimessa vastauskentässä vastaajat pystyivät kertomaan, mistä arvelevat sijaisten ja uusien työntekijöiden löytymisen hankaluuden johtuvan. Vastauksissa korostui selvästi se, että on hankala löytää henkilöitä, joilla on sekä raskaan kaluston ajo-oikeus ja ammattipätevyys sekä kirjastoammattillista osaamista. Lisäksi monessa vastauksessa todettiin, ettei kirjastoautotyön arvostus ja

palkkaus ole sellaisella tasolla, joka houkuttelisi uusia tekijöitä alalle. Lisäksi esimerkiksi sairastapauksissa nopealla aikataululla sopivan sijaisen löytäminen on osoittautunut monen kohdalla hyvin vaikeaksi.

Vaatus kirjastoalan osaamisesta (puhumattakaan ammatillisesta pätevyydestä) ja kyvystä kuljettaa kirjastoautoa on suuri. Näitä ammattilaisia ei kulje "vapaalla jalalla".

Kirjastoautotyötä ei tunneta kirjaston sisälläkään kovin hyvin, sijaisten saaminen on haasteellista.

Vaatimukset kirjasto- ja kuljettajatyöstä ovat hankala yhdistelmä. Kuljettajakoulutuksesta mennään rahakkaampiin töihin muualle ja kirjastoalan koulutuksen käyneet hakeutuvat enemmän kiinteisiin kirjastoihin.

Kirjastoautonkuljettajan hommaan vaaditaan monesti kirjastoalan pätevyys, jota kuseilla välttämättä ei ole. Ja kirjastoalan ammattilaisilla ei ole c-korttia ja ammatipätevyyttä, eikä halua suorittaakaan niitä, vaikka työnantaja ne kustantaa.

Useassa vastauksessa tuotiin esille myös kunnan taloustilanne. Säästötoimien vuoksi esimerkiksi sijaisten ottaminen on saatettu kieltää tai vapautuneita kirjastoautopaiikkoja ei ole laitettu avoimeen hakuun.

Ensinnäkin meillä on ollut kunnassa sijaiskielto jo kolmisen vuotta. Toiseksi kun viimeksi haettiin, ei kunnollisia hakijoita ollut kuin kaksi eli alalle ei ole mielenkiintoa. Lisäksi koska palkkaus lähinnä vitsi, niin eihän tähän kirjastoalalle koulutettua voi saada.

Toistaiseksi ei ole ollut tarvetta juurikaan sijaisille eikä paikkoja ole ollut auki. Itse kun hain omaa työtäni oppisopimuksen päätyttyä, hakijoita oli kolme ja olin ainoa täysin pätevä. Mikäli tulisi tarve saada sijainen tai paikka olisi haussa, uskoisin, ettei hakijoita olisi jonoksi asti. Todennäköisintä kuitenkin on, ettei tulevaisuudessa eläköityvän kollegan tointa saada laittaa hakuun vaan kirjastoautopalveluita ehkä supistetaan.

Henkilöstön määrää on koko ajan supistettu. Eläkkeelle jääneiden tilalle ei ole otettu uusia. Mennään jo aika minimimiehityksellä.

5.8 Ammatti-identiteetti

Kirjastoautotyö vaatii tekijöiltään monipuolista osaamista ja ammattialaan liittyvää asiantuntemusta, on hallittava niin kirjastotyöt kuin kirjastoautoon liittyvät työt. Näiden lisäksi vaatimuslistaan voidaan lisätä esimerkiksi hyvät vuorovaikutustaidot, rohkeus ja taito itsenäiseen toimintaan hankalissakin tilanteissa. Vaihtuvissa toimintaympäristöissä kirjastoautotyön ammattilaisen on hallittava erilaisia käytänteitä ja mahdollisesti otettava hyvin erilaisia rooleja. Kirjastot ovat myös muuttuneet viimeisten vuosikymmenten aikana

huomattavasti. Sähköistyminen ja siirtyminen virtuaaliseen maailmaan muokkaa väistämättä kirjastoissa ja kirjastoautoissa työskentelevien ammatti-identiteettiä. Näihin odotuksiin vastaaminen ja toimiminen tilanteiden asettamien ehtojen mukaisesti vaikuttavat yksilön ammatti-identiteettiin sekä käsityksiin itsestään ammattilaisena.

Kirjastoautotyön kuvailu identiteetin lähteenä

Kysymyksessä 42 vastaajia pyydettiin kuvailemaan omin sanoin, miten he kertovat omasta ammatistaan henkilölle, joka ei tunne kirjastoautotyötä lainkaan. Oman osaamisen tunnistaminen ja sen näkyväksi tekeminen hyödyttää niin työntekijää kuin työnantajaa. Kuvailemalla työtä kuuntelijalle, joka ei tiedä alasta mitään, voidaan saada näkyväksi työntekijän osaamista ja vahvistaa hänen tunnettaan oman alansa ammattilaisena. Samalla vaikutetaan alan ulkoisiin mielikuviin. Puhumalla kirjastoautojen puolesta ja kertomalla työn eri puolista ja asiakkaille tarjotuista palveluista, kirjastoautoalan ammattilaiset puhuvat samalla oman ammattikuntansa puolesta. Työn kuvailemiseen ulkopuoliselle liittyy myös se, miten ihmiset esittelevät itsensä tietyn ammatin edustajana ja mihin he haluavat muiden silmissä kuulua.

Tähän kysymyksen saatiin vastauksia yhteensä 67 kappaletta ja ne pilkottiin osiin ja käsiteltiin sisällönanalyysin avulla. Analyysin pelkistetyt ilmaisut ja luokat ovat esitelty tarkemmin liitteessä 4. Vastausten perusteella pääluokiksi valikoitui kolme näkökulmaa: 1) kuljettajan näkökulma, 2) asiakaspalvelijan näkökulma ja 3) kirjastoalan ammattilaisen näkökulma.

Kuljettajan näkökulma -pääluokka muodostui kuudesta alaluokasta, jotka jakautuivat seuraavasti: 1) oman kuljettajatyön esittely sekä reittien, aikataulujen ja pysäkkien kuvailu, 2) kirjastoauton ominaisuuksien kuvailu, 3) kuljettajien pätevyysvaatimukset, 4) työolosuhteiden kuvailu, 5) mitä kuljettajien työhön kuuluu ja 6) millaisille henkilöille kirjastoautotyö sopii. Aineistosta nousi vahvasti esille miten tärkeänä osana kirjastoauton kuljettamista ja siihen liittyvien asioiden kuvailua pidetään. Tätä voi osittain selittää se, että suurin osa vastaajista toimi kuljettajatehtävissä. Toinen syy voi olla kirjastoautotyön tietynlaisessa erikoisuudessa. Monella saattaa olla ennakkokäsitys kirjastotyöstä, mutta nykypäiväinen kirjastoautotyö voi olla osalle työn ulkopuolisista oudompaa. Tämän tutkimuksen perusteella suurin osa kysymykseen vastanneista halusi tuoda esille nimenomaan kuljettajatehtäviin liittyviä asioita, sillä kuljettajan näkökulmasta kirjastoautotyötä kuvailevia mainintoja tuli yhteensä 54 kappaletta.

Toinen pääluokka oli *asiakaspalvelijan näkökulma*, mikä jakautui neljään alaluokkaan: 1) asiakaspalvelu on suuressa roolissa, 2) millaisia erilaisia asiakaspalvelutilanteita kirjastoautossa on ja mitä asiakaspalvelu pitää sisällään, 3) asiakaspalvelussa tarvitaan monenlaista osaamista ja 4) työssä kohdataan erilaisia ja eri ikäisiä asiakkaita, asiakkaat tulevat tutuiksi ja he arvostavat kirjastoautosta saamaansa palvelua. Tähän pääluokkaan viittaavia mainintoja tuli yhteensä 39 kappaletta. Aineistosta nousi vahvasti esille jälleen asiakkaiden merkitys kirjastoautotyössä. Vastaajat halusivat tuoda esille kirjastoautotyöhön perehtymättömille, että työtä tehdään asiakas edellä ja heidän kohtaamisensa ja tarpeisiinsa vastaaminen on elintärkeä osa kirjastoautotyötä. Lisäksi vastaajat kokivat tärkeäksi tuoda esille, että työ vaatii monenlaista osaamista; sosiaalisista taidoista ja empatia kyvystä kirjallisuuden tuntemukseen ja satuhetkien pitämiseen.

Kirjastoalan ammattilaisen näkökulma -pääluokassa oli kolme alaluokkaa: 1) kirjastoautoissa tehdään samaa työtä kuin kiinteissä kirjastoissa, 2) kirjastoammattillisten tehtävien kuvailu ja 3) kirjastoautojen merkitys yhteiskunnalle ja asiakkaille sekä palvelun periaatteiden kuvaus. Tähän pääluokkaan sopivia mainintoja tuli yhteensä 36 kappaletta. Tässä pääluokassa nousi erityisesti esille se, että vastaajat halusivat kertoa työn olevan hyvin monin tavoin samanlaista kuin kivijalkakirjastoissa ja sisältävän laaja-alaisesti erilaisia kirjastoalan tehtäviä. Tällä haluttiin tuoda esille, että kirjastoautotyö on paljon muutakin, kuin ajamista ja lainaamista. Vastauksissa haluttiin tuoda esille myös kirjastoauton merkitystä kirjastopalvelujen tasa-arvoistajina sekä vaikutuksia niiden elämään, jotka käyttävät kirjastoautoa.

Vastaajista lähes kaikki kuvasivat kirjastoautotyötä joko positiivisella tai neutraalilla tavalla. Negatiivisesti kirjastoautotyötä kuvanneita oli vain viisi. Heidän vastauksissaan nousi esiin jälleen palkkauksen ongelmat sekä kiire ja teiden huono kunto. Lisäksi yksi vastaajista kertoi, ettei ole halukas kertomaan kirjastoautotyöstä ihmisille, koska kirjastossa työskenteleviä halveksutaan.

Kirjastoautotyötä tekevien arvomaailma

Jokaisen yksikön arvot, kokemus ja tarpeet ohjaavat valintoja, joita työpaikoilla tehdään. Tämä tarkoittaa sitä, että työntekijän toimintaan vaikuttaa työsopimuksen lisäksi yksilön arvomaailma. Kysymyksessä 43 vastaajia pyydettiin täydentämään viisi lausetta:

- 1) Koen ensisijaiseksi tehtäväkseni...

- 2) Koen toissijaiseksi tehtäväkseni...
- 3) Lisäksi teen myös...
- 4) Mutta olen valmis myös...
- 5) Sen sijaan minua ei kiinnosta...

Näillä lauseilla pyrittiin saamaan selville, miten vastaajat määrittelevät itse omaa tehtävänkuvansa sekä mitkä tehtävät nousevat heidän arvomaailmassaan korkealle ja mitkä ovat vähemmän tärkeitä.

Tässä tutkimuksessa on jo aiemmin tullut selväksi, että asiakaspalvelu on kirjastoautotyön ydintä. Tästä syystä ei tule yllätyksenä, että suurin osa vastaajista kertoi kokevansa ensisijaiseksi tehtäväkseen asiakkaiden palvelemisen. Toissijaisista tehtävistä puolestaan eniten vastauksia sai kuljettamiseen liittyvät tehtävät. ”Lisäksi teen myös...” -vastauskentässä tuli jälleen esille kirjastoautotyötä tekevien tehtävien moninaisuus, sillä vastauksissa oli runsaasti vaihtelua. Eniten vastauksia saivat yleisesti ottaen kaikki kirjastotyöt, mitkä kuuluvat kirjastoauton ylläpitämisen rutiineihin. Vastaajat osoittivat myös joustavuutta olemalla valmiita tekemään kirjastoyksiköiden rajat ylittävää työtä tarpeen mukaan. Sen sijaan monen kirjastoautotyötä tekevän mielestä toimistotyöt neljän seinän sisällä ja kaikenlainen turha byrokratia ja pitkät palaverit tuntuivat ikäviltä. Myös kirjastoauton huoltamiseen ja siisteyteen liittyvät tehtävät eivät kiinnostaneet.

Vastauksista nousivat esiin erityisesti seuraavat teemat:

Koen ensisijaiseksi tehtäväkseni...

- eri ikäisten asiakkaiden palveleminen niin taajamissa kuin maaseudulla. (63 vastausta)
- kuljettaa kirjastoauto turvallisesti kohteeseensa. (15 vastausta)
- viedä kirjastopalveluita henkilöille ja yhteisöille, joiden on vaikea päästä kiinteään kirjaston palveluiden pariin, kuten kouluille ja päiväkodeille. (6 vastausta)
- tuoda kirjastopalvelut kaikkien saataville. (5 vastausta)
- kannustaa ihmisiä lukemaan ja saada asiakas ja sopiva aineisto kohtaamaan. (5 vastausta)
- tarjota mieleistä lainattavaa jokaiselle auton asiakkaalle monipuolisen ja vaihtuvan kokoelman muodossa. (3 vastausta)

Koen toissijaiseksi tehtäväkseni...

- kuljettaa kirjastoautoa turvallisesti pysäkiltä toisella aikataulun puitteissa. (31 vastausta)
- tehdä kokoelmatyötä kirjastoautossa. (18 vastausta)
- palvella asiakkaita tasapuolisesti. (15 vastausta)
- kirjastoautoiminnan ja palveluverkon kehittäminen. (10 vastausta)
- kirjastoauton teknisestä kunnosta huolehtiminen. (8 vastausta)
- edistää lukemista esimerkiksi vinkkaamalla ja tekemällä kirjallisuutta tunnetuksi. (8 vastausta)
- lisätä kirjastoauton käyttöä ja tunnettavuutta. (4 vastausta)

Lisäksi teen myös...

- yleisesti ottaen kaikkea mahdollista kirjastotyötä, mikä kuuluu liikkuvan kirjaston päivärutiineihin. (15 vastausta)
- tiedotusta, markkinointia ja viestintää esimerkiksi sosiaalisessa mediassa. (14 vastausta)
- kokoelman hoitoa, esimerkiksi hankintoja, poistoja, korjausta. (10 vastausta)
- vinkkausta tai muilla tavoin mielenkiintoisen aineiston esilletuomista. (8 vastausta)
- sijaisuuksia ja tuurauksia kiinteän kirjaston puolella silloin kun kirjastoauto ei ole liikenteessä. (7 vastausta)
- kokoelman uudistamista ja täydentämistä siirtämällä aineistoa autoon tai autosta pois. (6 vastausta)
- omanlaista sosiaalityötä kuuntelemalla asiakkaita ja heidän murheitaan. (5 vastausta)
- varsinaiseen työhöni kuulumattomia tehtäviä, mutta joihin pystyn antamaan panokseni. (5 vastausta)
- kotipalvelua. (5 vastausta)
- pieniä kirjastoauton huoltotöitä. (3 vastausta)

Mutta olen valmis tekemään myös...

- kirjastoyksiköiden rajoja ylittäviä töitä. (20 vastausta)
- kaikkea mitä pyydetään tai tulee yllättäen eteen. (18 vastausta)
- tapahtumiin liittyvää toimintaa. (6 vastausta)
- ikäviä tai likaisia tai tylsiä hommia. (5 vastausta)
- auton huoltoon liittyviä asioita. (4 vastausta)

- enempää ei ehdi tämän työajan puitteissa, vaikka haluaisi. (3 vastausta)

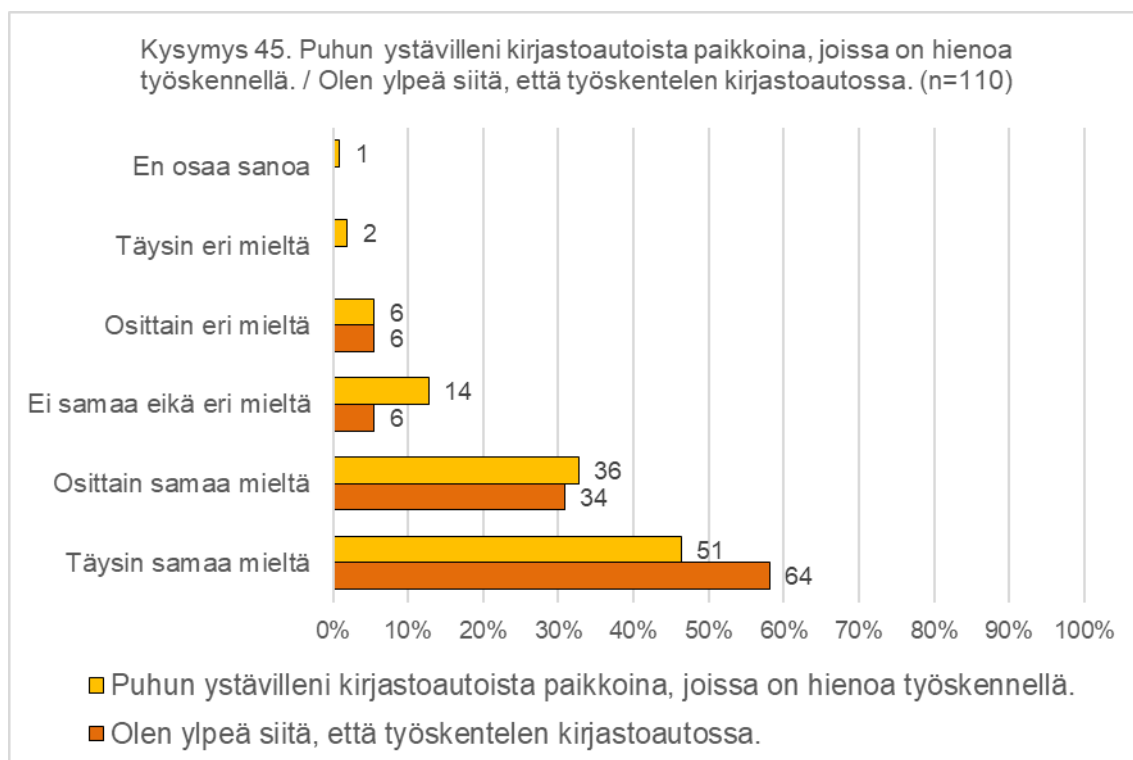
Sen sijaan minua ei kiinnosta...

- perinteinen kirjastotyö kiinteässä kirjastossa tai kokopäiväinen työpöydän ääressä istuminen neljän seinän sisällä. (18 vastausta)
- kirjastoauton teknisestä kunnosta ja siisteydestä huolehtiminen, esimerkiksi auton peseminen. (16 vastausta)
- vinkkaus, satutunnit, kirjastonkäytön opetus tai muut esiintymistä vaativat tapahtumat. (10 vastausta)
- osallistua kaikkiin ylipitkiin kokouksiin, koulutuspäiviin, tapahtumiin, seminaareihin tai kehittämispäiviin. (8 vastausta)
- jatkuvien tietoteknisten ongelmien ratkominen. (5 vastausta)
- laskutus, reklamaatio ja muut ikävät toimistotehtävät ja byrokraattinen pipertely. (5 vastausta)
- selkeästi minulle kuulumattomat tehtävät (esimerkiksi siivous, hyllyjen kantaminen). (5 vastausta)
- esimiestyöt. (4 vastausta)
- sosiaalinen media tai muu verkkotyöskentely. (3 vastausta)
- tapahtumajärjestelyt ja niihin osanotto. (3 vastausta)
- luettelointi. (3 vastausta)

Ammattilypeys ja yhteenkuuluvuus

Kysymyksessä 45 esitettiin provosoivia väittämiä, joiden tarkoitus oli tuoda esille kirjastoautotyötä tekevien ajatuksia ammatistaan. Tässä luvussa hyödynnetään väittämiä, jotka liittyivät ammattilypeyteen ja alan yhteenkuuluvuuteen. Ensimmäisessä osassa keskitytään ammattilypeyteen kahden väittämän kautta: ”Puhun ystäväilleni kirjastoautoista paikkoina, joissa on hienoa työskennellä.” ja ”Olen ylpeä siitä, että työskentelen kirjastoautossa.” Toisessa osassa hyödynnettiin väittämiä: ”Tunnen kuuluvani kirjastoautoporukkaan” ja ”Kirjastoautotyö sopii vain tietyn tyyppisille persoonille”. Näiden väittämien avulla haluttiin selvittää tuntevatko kirjastoautotyötä tekevnsä yhteenkuuluvuutta ja erityisyyttä työn kautta. Kaikissa väittämissä oli vastausvaihtoehtoina sanallinen Likert-asteikko.

Ensimmäisessä kohdassa vastaajia pyydettiin kertomaan mitä mieltä he ovat väittämästä ”Puhun ystäväilleni kirjastoautoista paikkoina, joissa on hienoa työskennellä”. Vastauksien perusteella hyvin suuri osa vastaajista kuvailee kirjastoautotyötä miellyttäväksi. Kuvioista 28 nähdään, että 79,1 % (n=87) oli väittämän kanssa täysin tai osittain samaa mieltä. Vain 5,5 % (n=6) oli osittain eri mieltä väittämän kanssa ja 2,0 % (n=2) täysin eri mieltä. 12,7 % (n=14) vastaajista ei ollut samaa eikä eri mieltä ja 0,9 % (n=1) ei osannut sanoa mielipidettään.

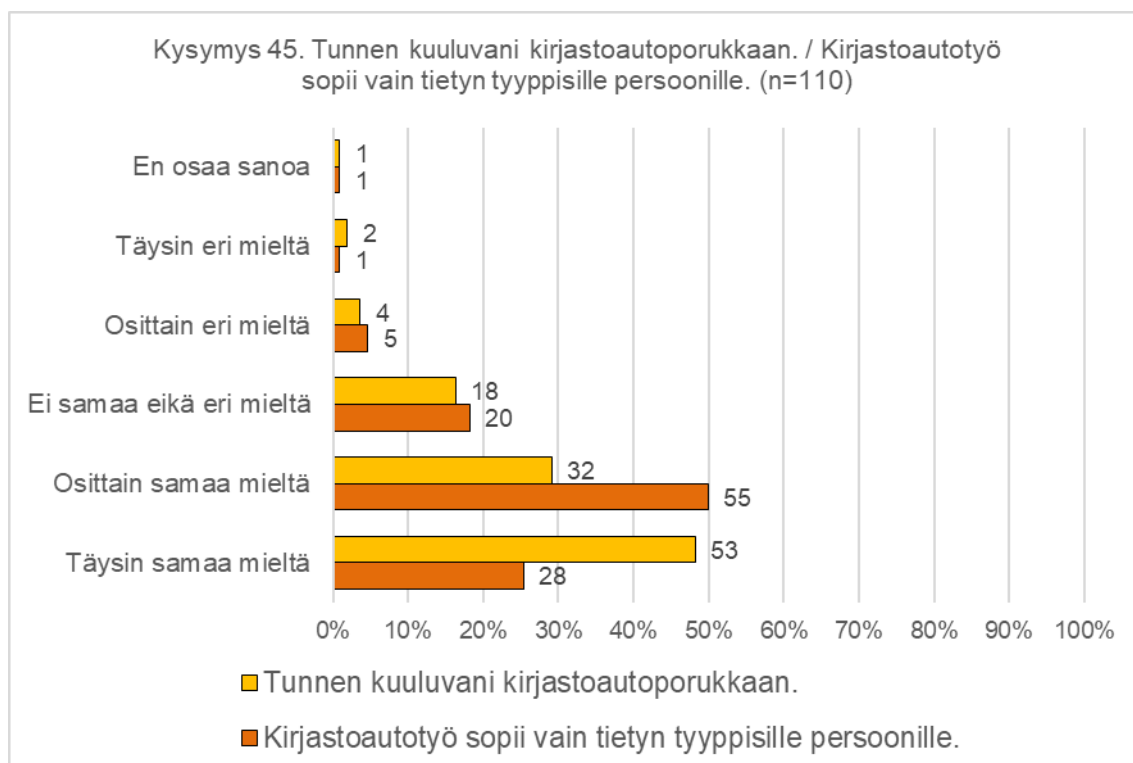


Kuvio 28. Koettu ammattiylpeys.

Seuraavan väittämän kohdalla luvut antavat selvän kuvan siitä, että kirjastoautoalan työntekijät ovat ylpeitä tekemästään työstä. Ylpeys linkittyy tiiviisti siihen, että kokee tekevänsä tärkeää työtä ja jolla on merkitystä. Sen vaikutukset ulottuvat moneen asiaan, esimerkiksi kiireenkin keskellä palvellaan asiakkaita niin hyvin kuin mahdollista. Kuvioista 28 nähdään, että väittämän ”Olen ylpeä siitä, että työskentelen kirjastoautossa” kanssa täysin tai osittain samaa mieltä oli jopa 89,1 % (n=98) vastaajista. Osittain eri mieltä oli vain 5,5 % (n=6) vastaajista. Täysin eri mieltä ei ollut ainoakaan vastaaja. 5,5 % (n=6) ei ollut väittämän kanssa samaa eikä eri mieltä.

Vastauksissa oli havaittavissa yhteys tyytyväisyyteen. Vastaajat, jotka kokivat olevansa tyytyväisiä työhönsä melkein aina tai usein, tunsivat suuremmalla todennäköisyydellä ylpeyttä työstään ja puhuivat siitä positiiviseen sävyyn. Vastaavasti vastaajat, jotka olivat tyytyväisiä työhönsä vain joskus tai harvoin, eivät myöskään kuvailleet kirjastoautotyötä hienona työpaikkana. He myös suuremmalla todennäköisyydellä eivät kokeneet ylpeyttä työstään.

Toisen osan ensimmäisessä väittämässä, ”Tunnen kuuluvani kirjastoautorukkaan”, perehdyttiin vastaajien mielipiteeseen kirjastoautoissa työskentelevien yhteenkuuluvuudesta. Tunne kuulumisesta luo yhteisöllisyyttä ja turvallisuutta. Kukapa tuntisi kirjastoautotyön ilot ja surut paremmin kuin toinen kirjastoautotyön ammattilainen. Kirjastoautotyötä tekevät kuuluvat oman organisaationsa lisäksi kirjastoautotyötä tekevien yhteisöön. Kirjastoautoja on ympäri Suomen, mutta ala on hyvin pieni. Sosiaalinen yhteenkuuluvuus ylittää kuntarajat. Esimerkiksi joka toinen vuosi järjestettävät Kirjastoautopäivät ovat erinomainen esimerkki mahdollisuudesta kohdata saman alan ammattilaisia ja päästä keskustelemaan ja verkostoitumaan. Toinen hyvä esimerkki yhteisöllisyyden lisäämisestä on kirjastoautotyötä tekevien oma Facebook-ryhmä, jonka avulla ympäri Suomea toimivat henkilöt pääsevät vaihtamaan ajatuksiaan.



Kuvio 29. Yhteenkuuluvuuden ja erityisyyden tunne työn kautta.

Kuviosta 29 nähdään vastausten jakautuminen. Vastaajista reilusti yli puolet, eli 77,3 % (n=85) tunsivat täysin tai osittain kuuluvansa kirjastoautorokkaan. Vain 5,6 % (n=6) vastaajista oli osittain tai täysin eri mieltä väittämän kanssa. Ei samaa eikä eri mieltä oli 16,4 % (n=18) ja 0,9 % (n=1) ei osannut kertoa mielipidettään.

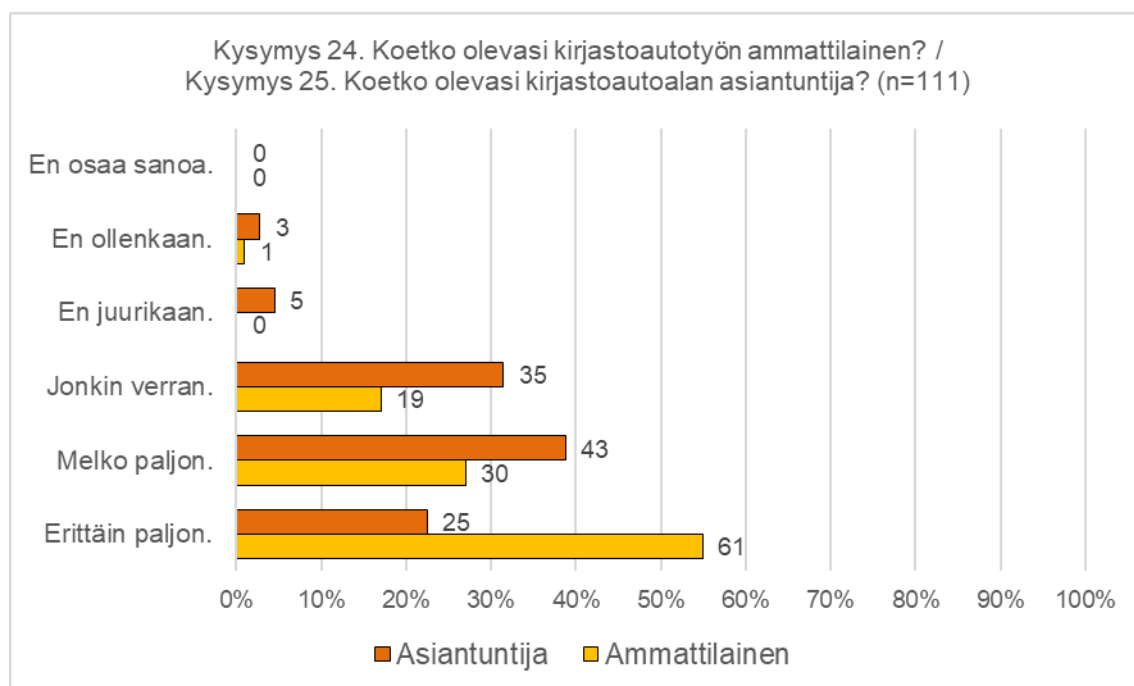
Seuraavalla väittämällä ”Kirjastoautotyö sopii vain tietyn tyyppisille persoonille” jatkettiin yhteenkuuluvuuden parissa. Väittämällä haluttiin saada esille kirjastoautotyötä tekevien mielipide työn erityisistä osaamis- ja persoonallisuusvaatimuksista ja samalla selvittää kokevatko vastaajat kuuluvansa tähän erityiseen porukkaan. Kuviosta 29 nähdään, että vastaajista 25,5 % (n=28) oli täysin samaa mieltä ja 50,0 % (n=55) oli osittain samaa mieltä väittämän kanssa. Reilusti yli puolet vastaajista oli siis sitä mieltä, että kirjastoautotyö sopii ainakin joitain osin vain tietyn tyyppisille persoonille. Osittain eri mieltä oli 4,5 % (n=5) ja täysin eri mieltä 1,0 % (n=1) vastaajista. Vastaajista 18,2 % (n=20) ei ollut samaa eikä eri mieltä väittämän kanssa ja 0,9 % (n=1) ei osannut sanoa mielipidettään.

Vastausten perusteella kirjastoautotyötä tekevät ajattelevat siis kirjastoautotyön vaativan ominaisuuksia, joita ei välttämättä löydy jokaiselta. Henkilökohtaisen sopivuuden kriteereiden täyttäminen voi lisätä tunnetta tiettyyn erityiseen ryhmään kuulumisesta. Yhteenkuuluvuus ja ammattiylpeys ovat ammatillisuuden ja ammattilaisena toimimisen keskeisiä osia, joilla on selkeä yhteys ammatti-identiteetin kehittymisen ja vahvistumisen kanssa. Työskenteleminen alalla, joka on melko pieni sivuhaara isossa kirjastokentässä, vaatii tekijöiltään vahvaa ammatillista identiteettiä.

Kirjastoautotyön ammatillisuus ja asiantuntijuus

Työyhteisöllä on merkittävä osuus kirjastoautoalalle pyrkivän ammatillisen pätevyuden kehittämisessä ja ylläpitämisessä. Ammatillinen osaaminen kehittyy parhaiten työyhteisössä, jossa työ on monipuolista, mielenkiintoista ja kannustavaa, ja joka tukee yksilön kehittämispyrkimyksiä. Kehittämisessä auttaa, jos työssä on mahdollisuus toimia itsenäisesti, tehdä itsenäisiä päätöksiä ja ottaa vastuuta. Myös roolien selkeys, ryhmän tuki ja esimiehen kannustus auttaa ammatillisessa kasvussa. Kysymyksillä 24–25 haluttiin selvittää miten paljon vastaajat kokevat olevan kirjastoautotyön ammattilaisia ja asiantuntijoita. Molemmissa strukturoiduissa kysymyksissä annettiin samat vastausvaihtoehdot: a) erittäin paljon, b) melko paljon, c) jonkin verran, d) en juurikaan, e) en ollenkaan ja f) en osaa sanoa.

Kuviosta 30 nähdään vastausten jakautuminen. Hieman yli puolet vastaajista, eli 55,0 % (n=61) koki olevansa erittäin paljon kirjastoautoalan ammattilainen. Vastaajista lähes neljännes, eli 27,0 % (n=30) koki olevansa melko paljon kirjastoautoalan ammattilainen. Hieman vähemmän, eli jonkin verran kirjastoautoalan ammattilaiseksi koki itsensä 17,1 % (n=19) vastaajista. Vain yksi vastaaja koki, ettei ole ollenkaan kirjastoautotyön ammattilainen.



Kuvio 30. Kokemus omasta ammatillisuudestaan ja asiantuntijuudestaan.

Samasta kuviosta 30 nähdään, että asiantuntijuuden osalta vastaajat eivät olleet aivan yhtä varmoja kuin ammattilaisuutta koskevassa kysymyksessä. Vastaajista kolmannes, eli 38,8 % (n=43) kokee olevansa melko paljon kirjastoautoalan asiantuntija. Jonkin verran asiantuntijaksi itsensä tunsivat 31,5 % (n=35) vastaajista ja erittäin paljon 22,5 % (n=25) vastaajista. On mahdollista, ettei kaikille vastaajille ollut täysin selvää näiden kahden termin ero. Puhekielessä termejä ammattilainen ja asiantuntija käytetään hyvin paljon ristiin, joten ensimmäisenä ollut ammattilaisuutta käsittelevä kysymys on voinut saada tästä syystä voimakkaampia vastauksia kuin toisena tullut asiantuntijuutta käsittelevä kysymys.

Suurin osa vastaajista siis identifioitui kirjastoautoalan ammattilaiseksi. Koulutuksella tai ammattinimikkeellä ei näyttänyt olevan vaikutusta vastauksiin. Työuran kestolla oli odotetusti jonkin verran vaikutusta vastausten jakautumiseen. Suurin osa, eli 71,9 % (n=57)

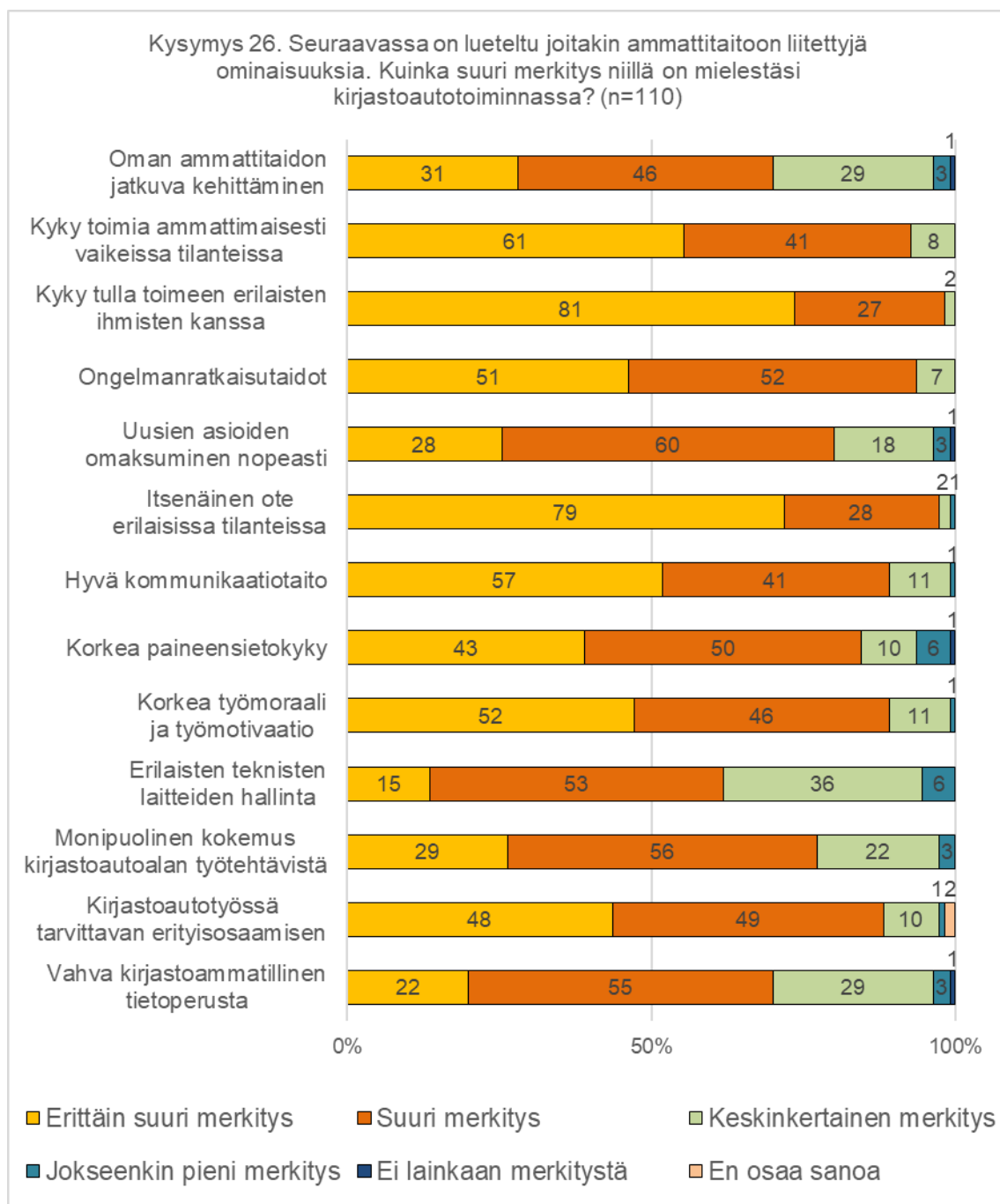
yli 10 vuotta kirjastoautoalalla työskennelleistä koki olevansa erittäin paljon kirjastoautoautotyön ammattilaisia. Asiantuntijuuden osalta työurien pituuksilla ei vaikuttanut olevan aivan yhtä selkeää vaikutusta kuin ammattilaisuuden kohdalla. Yli 10 vuotta alalla olleista 41,5 % (n=65) tunsivat selvimmin olevansa kirjastoautoalan asiantuntijoita. Tosin vastauksissa oli enemmän hajontaa ja jonkin verran -vastauksien määrä oli selvästi isompi kuin ammattilaisuutta käsittelevässä osiossa.

5.9 Itseohjautuvuus ja motivaatio

Kirjastoautotyön sisältöä ja ammatillista laaja-alaisuutta käsittelevässä luvussa käytiin läpi kirjastoautotyötä tekevien taitoja ja ominaisuuksia sisällönanalyysin avulla. Samaa aihetta käsiteltiin hieman eri näkökulmalla myös kysymyksessä 26, jossa vastaajia pyydettiin arvioimaan kirjastoautotyössä vaadittavien ominaisuuksien merkitystä. Kysymyksessä oli 13 ammattiaitoon ja itseohjautuvuuteen liitettyä ominaisuutta ja vastaajat saivat valita niiden merkitystä sanallisen Likert-asteikon vaihtoehtoista.

Kuviosta 31 nähdään, että annetuista vaihtoehtoista lähes kaikilla on suuri tai erittäin suuri merkitys. Esimerkiksi kyvyllä tulla toimeen erilaisten ihmisten kanssa oli suuri tai erittäin suuri merkitys peräti 98,1 %:n (n=108) mielestä. Asiakaspalvelun merkitys kirjastoautotyössä on tullut hyvin vahvasti esille tässä työssä. Kommunikaatiotaidot ja kyky tulla toimeen niin asiakkaiden kuin kollegoiden kanssa ovat peruskanssakäymisen kulkukiviä. Joiltain osin nämä kyvyt kuitenkin korostuvat toimittaessa kirjastoauton tyyppisessä pienessä tilassa erilaisten ja eri ikäisten ihmisten kanssa hyvin vaihtelevissa ja mahdollisesti myös hektisissä tilanteissa.

Itseohjautuvuuteen liitetään hyvin monenlaisia ominaisuuksia, joista monet liittyvät yksilön henkilökohtaisiin taipumuksiin tai työssä vaadittavaan osaamiseen. Tutkimuksen tässä osassa perehdyttiin tarkemmin kuuteen ominaisuuteen: 1) Kyky tulla toimeen erilaisten ihmisten kanssa, 2) Itsenäinen ote erilaisissa tilanteissa, 3) Kyky toimia ammattimaisesti vaikeissa tilanteissa, 4) Korkea työmoraali ja työmotivaatio, 5) Ongelmanratkaisutaidot ja 6) Uusien asioiden omaksuminen nopeasti.



Kuvio 31. Kirjastoautotoiminnassa tarvittavien ominaisuuksien merkitys.

Työpolkuja käsittelevässä kappaleessa tuli jo aiemmin ilmi, että moni hakeutuu kirjastoautotyön pariin, koska se tarjoaa mahdollisuuden itsenäiseen työskentelyyn. Nämä henkilöt toimivat mielellään omien näkemystensä mukaan, eivätkä välttämättä kaipaa koko-aikaista ohjausta ja tukea kollegoilta ja esihenkilöiltä. Kyvystä toimia itsenäisesti ja ammattimaisesti tilanteessa kuin tilanteessa on erityisesti hyötyä niille, jotka työskentelevät

reiteillä yksin ja joiden on luotettava omaan toimintaansa ja arvostelukykyynsä ongelmatilanteissa. Kuviosta 31 nähdään, että 71,8 % (n=79) vastaajista oli sitä mieltä, että itsenäisellä otteella erilaisissa tilanteissa oli erittäin suuri merkitys. Myös kykyä toimia ammattimaisesti vaikeissa tilanteissa arvostettiin. Hieman yli puolet vastaajista, eli 55,5 % (n=61) oli sitä mieltä, että kyvyllä toimia ammattimaisesti vaikeissa tilanteissa on erittäin suuri merkitys. Nämä luvut tukevat oletusta, jonka mukaan kirjastoautotyöhön soveltuvalla on oltava edellytyksiä tehdä päätöksiä itsenäisesti ja toimia oman harkinnan mukaan.

Kuten tämän tutkimuksen teoreettisessa osuudessa on esitetty, itseohjautuvuuteen liittyy vahvasti myös motivaatio. Se toimii perustana yksilön innostukselle ja mahdollistaa luovan ja proaktiivisen toiminnan. Ihmiset, jotka haluavat kehittyä ja kehittää ovat monesti myönteisempiä kohdatessaan erilaisia itseohjautumisen muotoja. Heille onnistuminen on myös palkkio, joka lisää motivaatiota. Tähän tutkimukseen vastanneet arvioivat korkealla työmoraalilla ja työmotivaatiolla olevan melko suuren merkityksen. Vastaajista hieman alle puolet, eli 47,3 % (n=52) oli sitä mieltä, että sillä on erittäin suuri merkitys ja 41,8 % (n=46) vastasi sillä olevan suuren merkityksen.

Ongelmanratkaisutaidot kuuluvat myös vahvasti itseohjautuvaan toimintaan. Tämä ominaisuus sai myös runsaasti vastauksia. Vastaajista hieman alle puolet, eli 46,4 % (n=51) piti ongelmanratkaisutaitoja erittäin tärkeänä kirjastoautoiminnassa. Lisäksi vastaajista 47,3 % (n=52) mielestä sillä oli suuri merkitys. Luvut antavat selvän viestin: avun ollessa kaukana työntekijän on kyettävä ratkaisemaan eteen tulevat tilanteet hyödyntäen käsillä olevia vaihtoehtoja. Tämä saattaa toisinaan vaatia hyvin luovia ratkaisuja.

Tämän päivän kirjastotyö on monimuotoista, eikä sitä ole enää välttämättä sidottu kokonaan jäykkään perustehtävään. Käyttäjien tarpeista muodostetaan uudenlaisia lähestymistapoja, jotka vaativat ammattilaisilta uudenlaista osaamista. Liikkuvan työn luonteen vuoksi kirjastoautoissa toimivilla saattaa olla hyvin vähän aikaa omaksua työn uusia muotoja tai osallistua koulutuksiin. Siksi kyky omaksua uusia asioita nopeasti voi olla tarpeen. Kyselyyn vastanneista vain vajaa neljännes, eli 25,5 % (n=28) oli sitä mieltä, että uusien asioiden omaksumisella nopeasti on erittäin suuri merkitys kirjastoautoiminnassa. Luku ei ole järin suuri. Kuitenkin hieman yli puolet vastaajista, eli 54,5 % (n=60) oli sitä mieltä, että tällä kyvyllä on suuri merkitys. Yhteistulos nostaa tämän ominaisuuden arvostuksen melko korkealle.

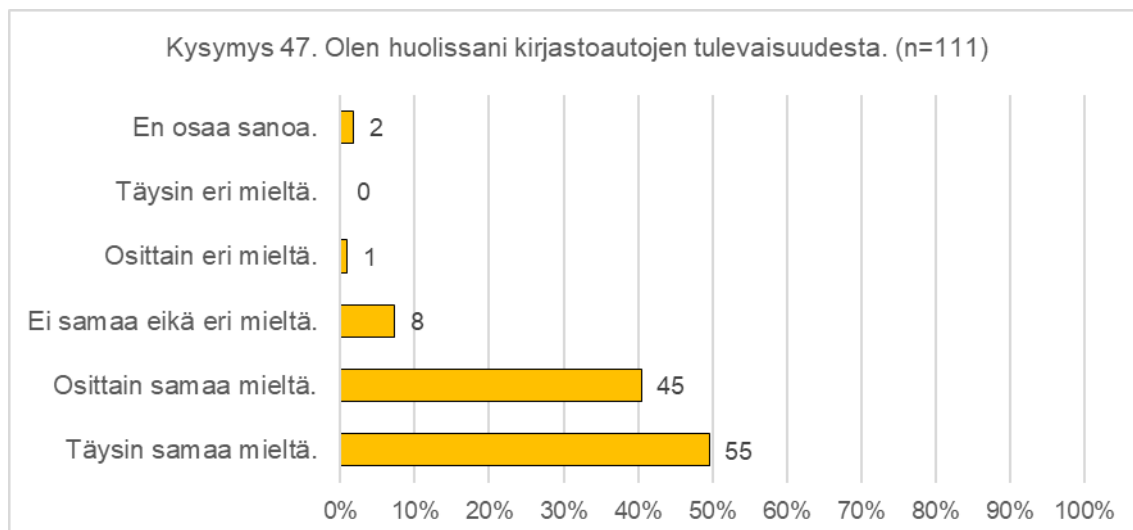
Näistä vaihtoehtoista oli hyvin vaikea löytää vähiten tärkeää ominaisuutta. Kuviosta 31 käy ilmi, että vastausvaihtoehto ”Ei lainkaan merkitystä”, tuli esille vain yksittäisissä vastauksissa. Myös vastausvaihtoehto ”Jokseenkin pieni merkitys” oli hyvin huonosti edustettuna. Vastaajista vain 5,5 % (n=6) oli sitä mieltä, että korkealla paineensietokyvyllä on jokseenkin pieni merkitys kirjastoautotoiminnassa. Samoissa lukemissa oli vaihtoehto ”Erilaisten teknisten laitteiden hallinta”. Vastauksien osuudet ovat kuitenkin niin vähäisiä, ettei niiden pohjalta ole järkevää tehdä mitään tulkintoja.

5.10 Kirjastoautotyön tulevaisuus

Muuttuvassa yhteiskunnassa mikään ei ole pysyvää. Erilaiset ammatit muuttuvat tai jopa häviävät kokonaan. Kirjastoautoihin kohdistuvat samat muutosvoimat kuin kiinteisiin kirjastoihin. Lankes (2016, 14–15) kirjoittaa kirjassaan *The New Librarianship Field Guide*, että erilaisia instituutioita, organisaatioita ja ammattialoja yhdistää muutostarve. Selviytyminen muuttuvassa maailmassa vaatii mukautumista ja kasvamista vastaamaan kulloisenkin hetken tarpeita. Lankes puhuu yleisesti kirjastoalan muuttumattomista ja muuttuvista osista. Tärkeintä on tunnistaa, mitkä osat pysyvät muuttumattomina ja mitkä eivät.

Kysymyksessä 47 vastaajille esitettiin väittämä: ”Olen huolissani kirjastoautojen tulevaisuudesta” ja heitä pyydettiin arvioimaan kuinka voimakkaasti he ovat samaa tai eri mieltä asiasta. Strukturoidun kysymyksen vastausvaihtoehtoina oli a) täysin samaa mieltä, b) osittain samaa mieltä, c) ei samaa eikä eri mieltä, d) osittain eri mieltä, e) täysin eri mieltä ja f) en osaa sanoa.

Kuviosta 32 nähdään selvästi, että vastaajat olivat huolissan kirjastoautojen tulevaisuudesta. Jopa 90,1 % (n=100) vastaajista oli täysin tai osittain sitä mieltä, että he ovat huolissaan työnsä tulevaisuudesta. Yksikään vastaajista ei ollut täysin eri mieltä ja vain yksi vastaaja oli osittain sitä mieltä, ettei huoleen ole syytä. Ei samaa eikä eri mieltä oli 7,2 % (n=8) vastaajista ja 1,8 % (n=2) ei osannut sanoa mielipidettään.



Kuvio 32. Huoli kirjastoautojen tulevaisuudesta.

Kirjastoalan osaajien huoli on todellinen. Kirjastomaailma – kuten muutkin julkisen sektorin osa-alueet – on kokenut melkoisia muutoksia viimeisten vuosikymmenten aikana. On huomionarvoista, millaista joustavuutta kirjastoalalla työskentelevät ovat osoittaneet muutoksien edessä ja silti huolehtineet palvelun ydinajatuksen säilymisestä. Joillekin riittää edelleen, että kirjastoauto tarjoaa heidän tottumuksiaan palvelevaa aineistoa. On kuitenkin tärkeää pohtia palveluita pitemmälle, jotta myös tulevaisuuden kirjastoautolle löytyy käyttäjänsä.

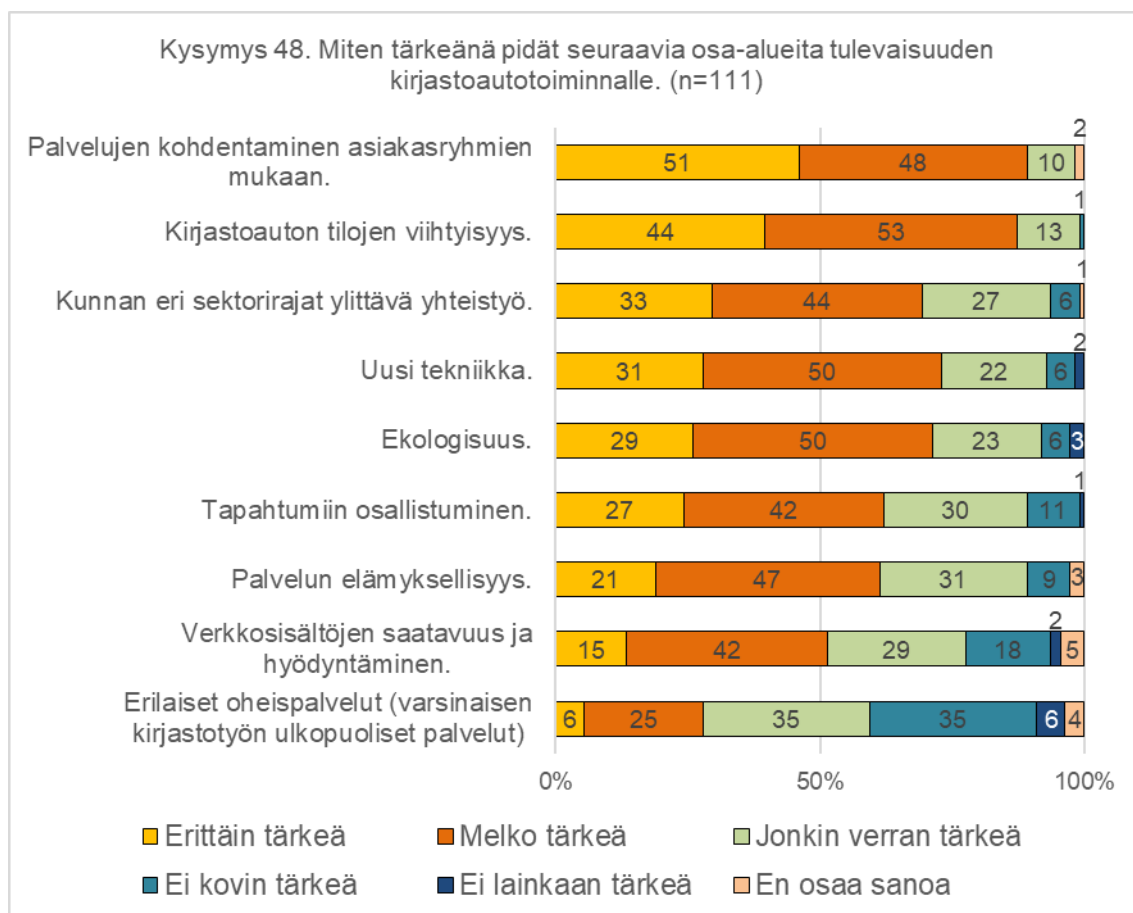
Pysyäkseen relevantteina, kirjastoautoissa on muututtava ja laajennettava näköpiiriä. On etsittävä uusia toimintatapoja, palvelumuotoja ja yhteistyömahdollisuuksia sekä syvennettävä jo olemassa olevia palveluita. On pyrittävä palvelemaan nykyiset asiakkaat, mutta on myös mietittävä, miten voitaisiin palvella uusia asiakkaita, miten heitä voitaisiin houkutella kirjastoauton palveluiden ja lukemisen äärelle. Esimerkiksi kirjastoautopalveluiden kohdentaminen tietyille asiakasryhmille parantaa näiden ryhmien tarpeiden huomioimista. Myös rohkea lähestyminen monipalveluautojen kehittämiseen ja erilaisten oheispalvelujen kokeilemiseen voi tuoda uuden teknologian mukana täysin uudenlaisia kirjastoautokonsepteja. Monet palveluista siirtyvät verkkoon ja kirjastoalan henkilökunnan on pysyttävä mukana kehityksessä. Se ei tarkoita, että tulisi osata koodata ja käyttää kaikkia uusia välineitä ja ohjelmia. Mutta on eduksi, jos organisaatiosta löytyy osaamista teknologian saralla tai on edes halua tutustua ja kokeilla uusia ideoita. (Lankes 2016, 77–78.)

Kirjastoautotyön eri osa-alueiden kehittäminen tulevaisuudessa

Kirjastoautotoiminnan tulevaisuuden käsittelyä jatkettiin kysymyksessä 48. Siinä vastaajia pyydettiin arvioimaan kuinka tärkeänä he pitävät esitettyjä osa-alueita tulevaisuuden kirjastoautotoiminnalle. Kysymyksessä esitettiin 9 erilaista osa-aluetta, joihin mahdollisesti tulevaisuudessa kohdistuu muutoksia tai kehittämistarpeita. Vastausvaihtoehtona käytettiin sanallista Likert-asteikkoa.

Kuviosta 33 nähdään vastausten jakautuminen. Tulevaisuuden kannalta tärkeimpänä osa-alueena vastaajat pitivät palvelujen kohdentamista asiakasryhmien mukaan. 46,0 % (n=51) vastaajista piti sitä erittäin tärkeänä ja 43,2 % (n=48) melko tärkeänä. Vastaajista 9,0 % (n=10) piti palveluiden kohdentamista jonkin verran tärkeänä. 1,8 % (n=2) ei osannut sanoa mielipidettään. Tämän osa-alueen kohdalla vastaajat olivat harvinaisen yksimielisiä, sillä yksikään heistä ei pitänyt palveluiden kohdentamista huonona asiana. Näiden lukujen perusteella voidaan olettaa, että esimerkiksi lapsia ja nuoria palvelemaan suunniteltuja kirjastoautoja tai heidän tarpeisiinsa muokattavissa olevia kirjastoautoja voi tulevaisuudessa tulla lisää, jos kirjastoautotyötä tekevät saavat vaikuttaa päätöksiin.

Toiseksi tärkeimpänä osa-alueena tulevaisuuden kirjastoautotyölle oli vastaajien mielestä tilojen viihtyisyys. Viihtyisät tilat palvelevat niin asiakkaita kuin henkilökuntaa, joten on ymmärrettävää, että vastaajista 39,6 % (n=44) piti tilojen viihtyvyyttä erittäin tärkeänä ja 47,8 % (n=53) melko tärkeänä asiana. Kirjastot on alettu nähdä kodinomaisena, olohuoneen jatkeena. Tilana, jossa on mahdollista yhtä hyvin syventyä opiskeluihin kuin tavata ystäviä. Kirjastoautot ovat osaltaan seuranneet perässä. Vaikka kirjastoautot ovat kiinni aikatauluissaan, tiloihin panostaminen kohottaa kirjastoauton arvoa ja tekee kirjastoautohetkestä asiakkaille mahdollisimman miellyttävän. Tilojen viihtyisyys ja monikäyttöisyys lisää myös mahdollisuuksia erilaisten tapahtumien, pop up -pysäkkien ja muiden hakeutuvan kirjastotyön mahdollisuuksien toteuttamisen. Tähän kyselyyn vastanneista vain 9,0 % (n=13) piti tilojen viihtyvyyttä jonkin verran tärkeänä ja 0,9 % (n=1) ei kovin tärkeänä. Ei lainkaan tärkeä -vastausvaihtoehto ei saanut ainuttakaan vastausta.



Kuvio 33. Erilaisten kirjastoautotoiminnan osa-alueiden merkitys tulevaisuudessa.

Kunnan eri sektorirajat ylittävää yhteistyötä pidettiin myös tärkeänä. Rohkea ja ennakkoluuloton yhteistyö kirjaston ulkopuolisten toimijoiden kanssa tuo todennäköisesti kirjastoautotoimintaan uutta ja tuoretta näkökulmaa. Toimintoja on järkevä toteuttaa yhdessä niin kirjaston eri yksiköiden kanssa kuin laajentaa yhteistyöverkostoa kunnan sisällä ja miksei myös naapurikuntien, maakuntakirjastojen ja valtakunnan laajuisesti. Vastaaajista 29,7 % (n=33) oli täysin samaa mieltä tämän asian kanssa ja piti yhteistyötä erittäin tärkeänä asiana kirjastoautotoiminnan tulevaisuudelle. 39,7 % (n=44) vastaajista piti yhteistyötä melko tärkeänä ja 24,3 % (n=27) jonkin verran tärkeänä. Ei kovin tärkeänä yhteistyötä piti vain 5,4 % (n=6) vastaajista.

Uusi tekniikka ja ekologisuus saivat lähes samanlaiset vastaukset. Vastaaajista reilusti yli puolet piti näitä osa-alueita erittäin tai melko tärkeinä kirjastoautotoiminnan tulevaisuudelle. Uusi tekniikka oli erittäin tärkeää 27,9 %:lle (n=31) ja ekologisuus 26,1 %:lle (n=29) vastaajista. Uutta teknologiaa ja ekologisuutta piti melko tärkeänä yhtä moni vastaaja, eli 45,1 % (n=50). Samoin lähes yhtä moni piti näitä kahta ominaisuutta jonkin

verran tärkeänä. Uusi tekniikka oli 19,8 %:n (n=22) mielestä jonkin verran tärkeää ja ekologisuus 29,7 %:n (n=23) mielestä.

Erilaisia oheispalveluja pidettiin tarjotuista vaihtoehtoista vähiten tärkeänä. Kirjastot ja kirjastoautot ovat perinteisesti tarjonneet toimintamalleja luku- ja kirjoitustaidon tukemiseksi sekä pääsyn tiedon äärelle. Pitkä historia ja vahva näkemys toiminnan ydintehävistä voi näkyä kirjastoautojen perinteisten palvelujen ulkopuolisten toimintojen kritisoimisena ja jopa vastustuksena. Tämän kysymyksen kohdalla on huomioitava, että vastauksia saatiin eniten isoista kirjastoautoyksiköistä, jotka pääsääntöisesti toimivat isompien kaupunkien ympäristöissä. Tällöin kirjastoautolla ei ole välttämättä tarvetta tuoda mukanaan esimerkiksi apteekin palveluita. Sen sijaan harvempaan asutuilla seuduilla kirjastoauton mukanaan tuomat oheispalvelut voivat olla hyvin tärkeitä. Siksi ei ole hedelmällistä sanoa, että erilaiset kirjastotyön ulkopuoliset oheispalvelut olisivat vähiten tärkeitä. On kysyttävä, kenelle palvelua tehdään ja mihin suuntaan sitä halutaan kehittää. Kirjastoauton on oltava helposti saavutettava ja muutenkin houkutteleva vaihtoehto muulle vapaa-ajanviihteen tarjonnalle. Jokaista kirjastoautoa suunnitellaan ja muokataan sen omista lähtökohdista.

Toiveet kirjastoautotoiminnan kehittämiseksi

Kysymyksessä 51 vastaajia pyydettiin kertomaan omin sanoin mitä he kehittäisivät kuntansa kirjastopalveluissa, jos raha ei olisi esteenä. Vastauksia tähän kysymykseen tuli 68 kappaletta ja niistä oli havaittavissa neljä selkeää teemaa: 1) kalusto, 2) henkilökunta, 3) reitit ja 4) palvelut ja yhteistyö.

Eniten kirjastoautotyötä tekevät haluaisivat vaikuttaa tärkeimpään työvälineeseensä eli kirjastoautoon. Toiveissa tuli hyvin paljon esille nykyisen kirjastoauton kunto ja ikä. Monessa kunnassa alkaa olla jo hyvin ikääntynyttä kalustoa ja toiminnan jatkuvuuden kannalta uusi kirjastoauto olisi välttämättömyys. Lisäksi toivottiin, että uuden auton hankinnassa otettaisiin huomioon uusimmat teknologiset mahdollisuudet, jolla voidaan lisätä auton monipuolisuutta, ekologisuutta ja ergonomiaa. Moni toivoi myös nykyisen auton rinnalle pienempää ja ketterämpää vaihtoehtoa.

- Uuden kirjastoauton hankinta ajoissa ennen kuin nykyinen menee liian huonoon kuntoon ja joka olisi nykyistä monipuolisempi. (12 vastausta)

- Uuden kirjastoauton hankinta, jossa oli hyödynnetty uusinta mahdollista teknologiaa ja huomioitaisiin muunneltavuus, toiminnallisuus, ekologisuus ja ergonomisuus. (10 vastausta)
- Pienemmän kirjastoauton hankinta, jolla pystyttäisiin paremmin kohdentamaan palveluita esimerkiksi palvelutaloihin, päiväkoteihin ja toimintakeskuksiin tai osallistumaan erilaisiin tilaisuuksiin. Pienempi kirjastoauto voisi hyödyntää myös esimerkiksi kotipalvelussa tai kohteissa, joihin ei päästä isolla kalustolla. (7 vastausta)
- Uuden kirjastoauton tai monipalveluauton hankinta, jossa olisi huomioitu erilaiset oheistoiminnat, kuten tapahtumiin osallistumiset. (4 vastaus)
- Sähköautoon siirtyminen. (3 vastausta)
- Nykyisen kaluston rinnalle lisää kirjastoautoja, jotta pysäkkiverkostoa saataisiin kattavammaksi ja suosituimpien ilta- ja koulupysäkkien pysäkkiaikaa voitaisiin pidentää nykyisestä. (3 vastausta)
- Toisen kirjastoauton hankinta pelkästään kouluja ja päiväkoteja varten, jolloin olemassa olevalla kalustolla voidaan vastata laajemmin ja laadukkaammin nykyisiin tarpeisiin. (2 vastausta)
- Itsepalveluperiaatteella toimivien kirjastokonttien hankkiminen aamu- ja ilta-pysäkkien tueksi sekä kuntien välisen yhteistyön lisäämiseksi. (2 vastaus)

Toiseksi eniten vastaajat käyttäisivät resursseja henkilökunnan määrän lisäämiseen. Useamman kuljettajan avulla kirjastoauto voisi esimerkiksi liikennöidä kahdessa vuorossa tai toimintaa voitaisiin laajentaa lauantaille. Samalla toivottiin myös reserviä sairastapauksia varten. Myös muuta henkilökuntaa haluttiin lisätä, jotta työtaakkaa pystyttäisiin jakamaan useammalle henkilölle ja kirjastoauton eri toimintoja pystyttäisiin paremmin kehittämään.

- Kuljettajien määrän lisääminen, jotta kirjastoauton aukioloa ja liikennöintiä voitaisiin lisätä eikä sairastapauksissa olisi pakko perua pysäkkejä. (14 vastausta)
- Henkilökunnan määrän lisääminen, jotta kiirettä saataisiin helpotettua, sisätöille ja kehittämistyöllekin löytyisi tekijöitä ja kirjastoauton mukaan saataisiin aina myös virkailija. (9 vastausta)
- Tuuraajien verkoston kehittäminen, jotta sairastapauksissa löytyisi aina varakuljettaja. (4 vastausta)
- Lisää resursseja henkilöstöstä huolehtimiseen ja esimerkiksi palkkauksen parantamiseen. (3 vastausta)

Kolmanneksi eniten vastauksia sai pysäkkien ja reittien kehittäminen. Nämä vastaukset yhdistyivät osittain riittävään määrään kalustoa ja henkilökuntaa. Ilman riittäviä resursseja kattavan kirjastoautoverkon rakentaminen ei ole mahdollista.

- Riittävän tiheän pysäkkiverkoston luominen alueille, joissa ei ole lähikirjastoa sekä pysäkkien ja reittien kehittäminen ja laajentaminen niin haja-asutusalueilla kuin taajamissa. (9 vastausta)
- Säännöllisten, riittävän tiheiden ja riittävän pitkien kirjastovuorojen takaaminen niin iltapysäkeille kuin kouluille ja päiväkodeille. (3 vastaus)
- Kirjastoautolle sopivien ja turvallisten pysäkkipaikkojen rakennuttaminen. (3 vastausta)
- Palveluaikojen lisääminen myös lauantaille. (2 vastaus)
- Kesäreittien järjestäminen mökkikaudelle. (1 vastaus)

Viimeisessä teemassa esiin nousivat palveluiden kehittäminen ja yhteistyö eri tahojen kanssa. Lisäksi osa vastaajista toivoisi lisää resursseja kirjastoauton aineistohankintaan.

- Kuntalaisten toiveiden kuunteleminen ja niiden toteuttamisen parantaminen esimerkiksi palvelujen kehittämisen ja tapatumien suhteen. (5 vastaus)
- Kuntarajat ylittävän yhteistyön lisääminen esimerkiksi naapurikuntien kanssa tai kirjastokimpan kesken. (5 vastausta)
- Aineistohankintaan lisää rahaa, jotta kirjastoautoon saataisiin reilusti uutta materiaalia eri ikäisille asiakkaille. (4 vastausta)
- Yhteistyön tehostaminen koulujen ja päiväkotien kanssa esimerkiksi vinkkaamista lisäämällä. (3 vastausta)
- Kirjastoautopalveluiden markkinoinnin ja näkyvyyden lisääminen. (3 vastausta)
- Yhteistyön ja vaikuttamismahdollisuuksien lisääminen kunnan eri tahojen kanssa esimerkiksi kaavoituksen ja tiestön suunnittelussa. (3 vastausta)

Hankkisin uudemman ja ergonomisemman auton. Aineistohankinnassa ei tarvitsisi laskea riittääkö rahat koko vuodeksi. Rakennuttaisin autolle kunnollisia paikkoja, joissa turvallista pysäköidä/pitää pysäkkiä.

Hankkisin uuden ekologisen auton, joka samalla toisi positiivista mainosta ympäristöystävällisestä kunnasta. Markkinoisin palvelua enemmän ja selvittäisin mahdollista yhteistyötä lähikuntien kanssa, joilla ei ole ko. palvelua. Kouluyhteistyö kirjastoauton kanssa tiiviimmäksi, tapahtumia autoon. Uusi kysely kuntalaisille, mitä he toivoisivat kirjastoautolta.

Hankkimalla kolmannen auton ja riittävän määrän lisää työntekijöitä, jotta kaikki 3 autoa pystyisi ajamaan maanantaista perjantaihin aamu ja iltavuorossa ja myös

sisävuorossa olisi pari työntekijää. Tällä saataisiin pysäkkiverkosto vielä kattavammaksi ja suosituimpien pysäkkien pituutta voitaisiin pidentää nykyisestä. Kolmas auto mahdollistaisi myös uusien koulujen ja päiväkotien ottamisen mukaan toimintaan ja samalla myös pysäkkiäikoja pystyttäisiin pidentämään kouluilla.

Hommaisoin toisen kirjastoauton. Toinen voisi toimia pääasiassa kouluilla ja päiväkodeilla ja toinen iltareiteillä. Molemmat autot olisivat muunneltavia niin, että niillä olisi helppo osallistua erilaisiin tapahtumiin ja järjestää autossa tapahtumia. Ja henkilökuntaahan olisi tarpeeksi niin, että toinen auto kulkisi myös viikonloppuisin.

Hankkisin useamman työntekijän kirjastoautotiimiin ja kolmas auto päiväkoteja varten, millä osallistuttaisiin myös eri tapahtumiin. Kaksi muuta voivat näin laajemmin ja laadukkaimmin vastata jo nykyisiin tarpeisiin.

Toinen pienempi ja ketterämpi tila-auto olisi käytössä apuna mm. kirjaston kotipalvelutyössä, tällaista autoa voisi käyttää myös muunlaisessa kunnan kotipalvelussa ja erityisesti sellaisilla pikkuteillä, jotka ovat teiden rapistumisen vuoksi päästetty jo liian huonoon kuntoon isolle kirjastoautolle. Kehitettäisiin yhteistyötä vanhustyön kanssa.

Ostaisin kaksi autoa joista toinen sijoitettaisiin ns. Vapaaseen käyttöön - tapahtumiin jmv. Tällä autolla käytäisiin siellä missä sillä olisi tarve, erilaisin palveluin. Autossa työskentelisi eri kohderyhmiin keskittyneitä ammattilaisia sen mukaan mikä palvelu olisi tilattu.

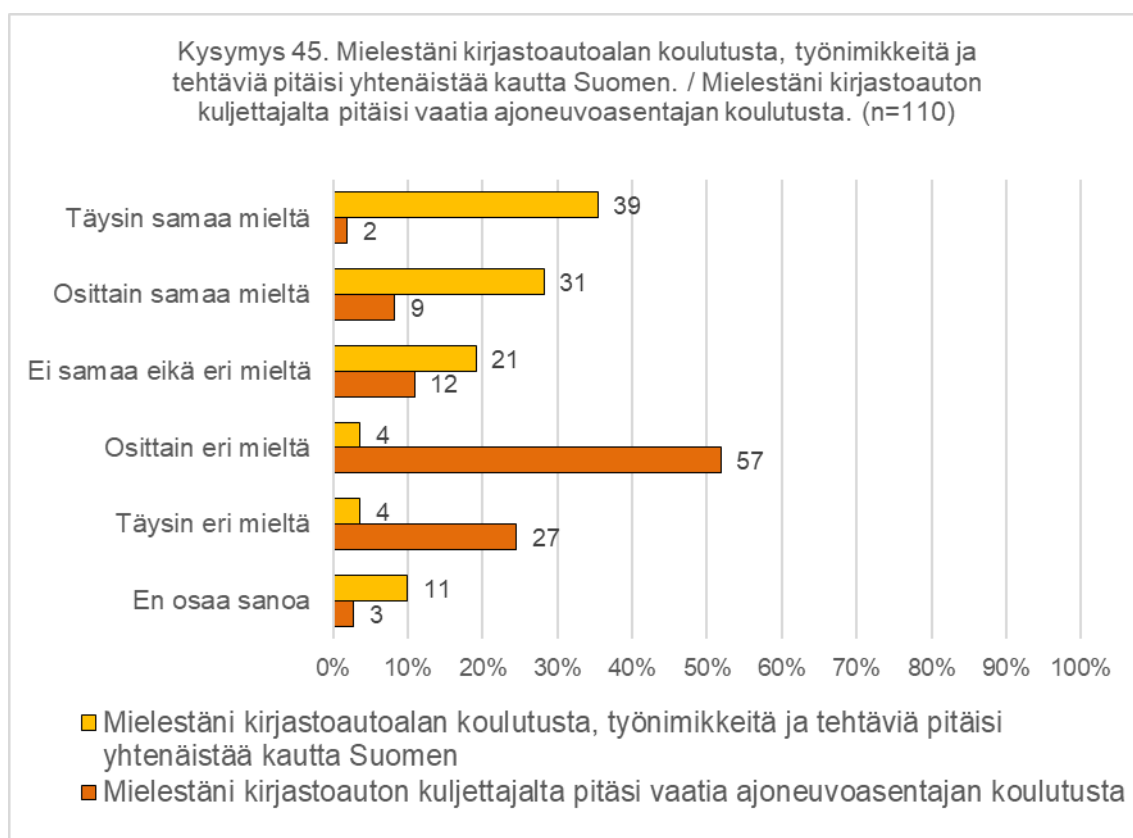
Koulutuksen, työnimikkeiden ja tehtäväkuvan kehittäminen

Hyvinkin samantyyppisissä tehtävissä koulutustaso ja nimikkeet voivat vaihdella paljon. Vaihtelulla on vaikutusta myös esimerkiksi palkkaukseen. Kysymyksessä 45 vastaajille esitettiin kirjastoautotyöhön liittyviä provosoivia väittämiä. Esitetyistä väittämistä kaksi liittyi alan kehityssuunnan pohtimiseen: ”Mielestäni kirjastoautoalan koulutusta, työnimikkeitä ja tehtäviä pitäisi yhtenäistää kautta Suomen” ja ”Mielestäni kirjastoauton kuljettajalta pitäisi vaatia ajoneuvoasentajan koulutusta”. Vastaajia pyydettiin arvioimaan mielihoidettään sanallisen Likert-asteikon mukaan.

Ensimmäisellä väittämällä pyrittiin selvittämään vastaajien mielipide kirjastoautoalan koulutuksen, työnimikkeiden ja tehtävien yhtenäistämistä tulevaisuudessa. Kuviosta 34 nähdään vastausten jakautuminen. Selkeä enemmistö vastaajista, eli 63,7 % (n=70) on täysin tai osittain samaa mieltä, että kirjastoautoalan koulutusta, työnimikkeitä ja tehtäviä pitäisi yhtenäistää. Tämä viittaisi siihen, että yhtenäistäminen nähdään hyvänä asiana ainakin joiltain osin. Tämän tutkimuksen puitteissa ei pystytty selvittämään tarkemmin toivovatko vastaajat kaikkien kolmen osa-alueen yhtenäistämistä vai halutaanko muutosta vain joillekin osa-alueille. Esimerkiksi koulutusta yhdenmukaistamalla tulevaisuudessa saattaisi olla helpompi saavuttaa yhtenäisyyttä kirjastoautotyötä tekevien

keskuudessa, jolloin sillä voi olla vaikuttaa esimerkiksi nimikkeistöön ja palkkaukseen. Toisaalta myös yksi kirjastotyön eteenpäin vievistä voimista ovat erilaiset ihmiset ja erilaiset vahvuudet, jolloin erilaiset koulutustausta ovat paremminkin voimavara.

Ei samaa eikä eri mieltä olevien vastaajien määrä on myös melko korkea. Neutraali mielipide asiaan oli 19,1 %:lla (n=21) vastaajista. Myös vastaajia, jotka eivät osanneet kertoa mielipidettään oli jonkin verran (10,0 %, n=11). Tämä joukko muodostaa yhdessä vajaan kolmanneksen vastaajista. Nämä luvut voivat viitata siihen, ettei asia ole ollut heille ajankohtainen tai yhtenäistämistä ei nähdä olevan sen enempää haittaa kuin hyötyäkään tulevaisuudessa. Vain 7,2 % (n=8) vastaajista oli väittämän kanssa täysin tai osittain eri mieltä. He lienevät pääosin tyytyväisiä nykyiseen tilanteeseen koulutuksen, nimikkeiden ja tehtävien osalta, eivätkä kaippaa muutosta näihin osa-alueisiin.



Kuvio 34. Kuljettajien ajoneuvoasentajan koulutus sekä kirjastoautoalan koulutuksen, työnimikkeiden ja tehtävien yhtenäistäminen.

Vaikka tämän tutkimuksen perusteella koulutus vastaa melko hyvin nykyisiin kirjastoautotyön vaatimuksiin, niin koulutuksen yhtenäistäminen nähdään tarpeellisena. Myös Sarajärvi (2002, 38) käsitteli omassa tutkimuksessaan kirjastoautoalan koulutuksen

yhtenäistämistä. Hänen tekemänsä kyselyn mukaan 67,5 % vastaajista oli sitä mieltä, että kirjastoautotyötä tekevien koulutusta pitäisi yhtenäistää ja vain 6,3 % oli tyytyväisiä nykyiseen tilanteeseen. Kysymyksenasettelu ja vastausvaihtoehdot ovat näissä kahdessa kyselyssä erilaisia, mutta tulokset ovat hämmästyttävän samanlaiset. Tämä kertoo siitä, että kahdenkymmenen vuoden aikana asiassa ei ole tapahtunut näkyvää kehitystä.

Toinen väittämä koski ajoneuvoasentajan koulutusta. Kysymyksellä pyrittiin saamaan selville vastaajien mielipide sen välttämättömyydestä kuljettajilla. Väittämää voidaan tarkastella kahdesta näkökulmasta. Ensimmäisessä näkökulmassa vastaaja on voinut ajatella kuinka hyödyllistä olisi tulevaisuudessa, jos kirjastoauton kuljettaja voisi heti reitillä paikantaa ongelman ja mahdollisesti osaisi korjata sen tai rajoittaa lisävaurioiden syntyä. Toisessa näkökulmassa vastaaja on voinut miettiä väittämän todellista vaatimusta. Suurin osa kirjastoautonkuljettajista täyttää jo nyt kahta osaamisvaatimusta: kirjastoalan osaamista ja kuljettajatyön osaamista. Tähän yhdistelmään kolmannen osaamisvaatimuksen, eli ajoneuvon asentajan osaamisen lisääminen olisi käytännössä lähes mahdollista ja tulisi monen kirjastoautoa kuljettavan työn jatkamisen esteeksi.

Kuviosta 34 nähdään vastausten jakautuminen. Edellä esitettyjen näkökulmien ristiriitaisuus voi osittain selittää miksi suurin osa vastaajista, eli 51,8 % (n=57) oli osittain eri mieltä väittämän kanssa. Täysin eri mieltä oli 24,5 % (n=27) vastaajista. Nämä vastaukset antavat kuitenkin selvän viestin siitä, ettei kuljettajilta haluta vaatia ajoneuvoasentajan koulutusta. Väittämän kanssa täysin tai osittain samaa mieltä oli vain 10,0 % (n=11) vastaajista.

Periaatteessa [ajoneuvoasentajan] koulutus toki olisi hyvä olla, mutta käytännössä kun vaaditaan jo kirjastoalan ja kuljettajan koulutus, ei kolmatta enää voi vaatia.

En vaatisi ajoneuvoasentajan koulutusta, mutta jonkinlainen tekninen koulutus olisi hyvä olla. Tosin jos se olisi vaatimuksena, olisi uusia työntekijöitä vaikeampi löytää.

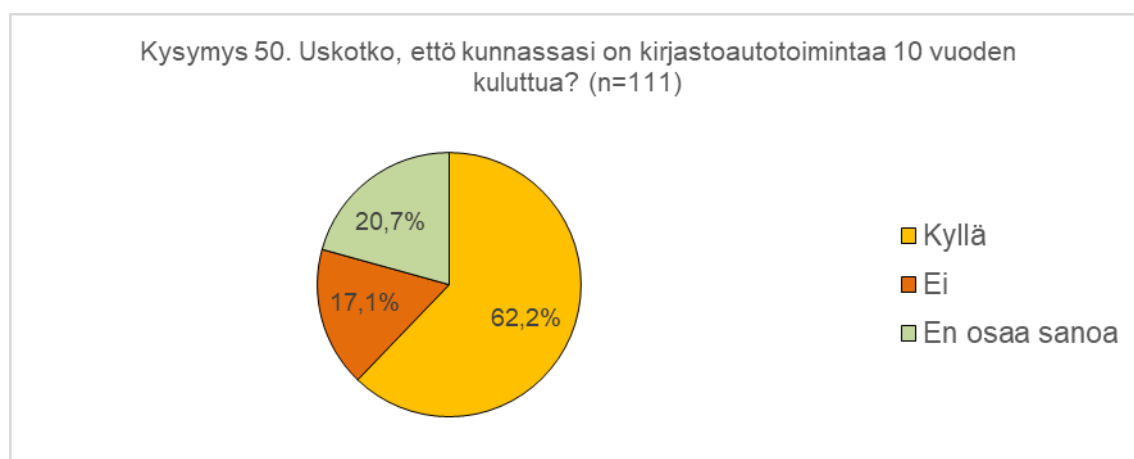
Tämä tulos on jokseenkin ristiriidassa Sarajärven (2002, 37, 49–50) tutkimuksen kanssa. Hänen mukaansa tutkimukseen vastanneet kaipasivat kirjastoautoihin myös autoalan koulutusta ja että autoalan koulutuksen saaneet työntekijät ovat organisaatiolleen edullisempia työntekijöitä kuin pelkästään kirjastoalan koulutuksen saaneet. Valitettavasti Sarajärven tutkimuksesta ei käynyt ilmi tarkempia lukuja, miten tähän tulokseen päädyttiin ja millaisia vastauksia hän oli saanut. Näiden kahden tutkimuksen vertaaminen antaa

kuitenkin viitteitä siitä, että jonkinlainen asennemuutos on 20 vuoden aikana tapahtunut, kun puhutaan ajoneuvoasentajan vaatimuksista kirjastoautoalalla.

Kirjastoautotoiminta 10 vuoden päästä

Kysymyksessä 50 vastaajia pyydettiin arvioimaan onko heidän kunnassaan kirjastoautotoimintaa 10 vuoden kuluttua. Puolistrukturoidun kysymyksen vastausvaihtoehtoina oli a) kyllä, b) en osaa sanoa ja c) ei. Ei -vaihtoehdon valinnea pyydettiin lisäämään avoimeen tekstikenttään heidän näkemyksensä mikä kirjastoautotoiminnan jatkuvuutta uhkaa. Vastauksia tulkittaessa on huomioitava, että kirjastoauton käyttöikä on noin 15–20 vuotta. Niissä kunnissa, joissa on uudehko kirjastoauto, voidaan katsoa tulevaisuuteen melko turvallisesti mielin. On melko epätodennäköistä, että kirjastoautotoimintaa lakautettaisiin juuri silloin kun on sijoitettu uuteen kirjastoautoon. Tällä on luonnollisesti vaikutusta vastaajien arvioon kirjastoautotoiminnan jatkuvuudesta.

Kuviosta 35 nähdään, että yli puolet vastaajista, eli 62,2 % (n=69) ei ollut huolissaan kirjastoautotoiminnan jatkosta kunnassaan. Vastaajista 20,7 % (n=23) ei osannut sanoa mielipidettään. Hieman alle viidennes vastaajista, eli 17,1 % (n=19) ei uskonut, että kirjastoautotoimintaa olisi 10 vuoden kuluttua.



Kuvio 35. Kirjastoautotoiminnan tulevaisuus 10 vuoden kuluttua.

Täysin vastaava kysymystä käytettiin Nummen (2013, 61–62) pro gradu kyselytutkimuksessa. Hänen saamiensa vastausten perusteella kirjastoautotoiminnan jatkuvuuteen uskoi 60,6 % vastaajista, mikä on lähes sama prosenttiosuus kuin tämän tutkimuksen vastauksissa. Sen sijaan kirjastoautotoiminnan jatkumiseen 10 vuoden kuluttua ei uskonut

Nummen tutkimuksessa 7,1 % vastaajista. Tässä tutkimuksessa vastaava luku oli 17,1 %. Kuntansa kirjastoautotoiminnan lakkauttamiseen uskovien määrä on siis kasvanut 10 prosenttiyksikköä vajaassa kymmenessä vuodessa.

Avoimissa vastauksissa tuli esille selkeä syy vastaajien huoleen kirjastoautotoiminnan lakkauttamisesta:

Kunnan säästötoimet ja kirjaston keskittyminen verkko- ja koulu yhteistyöhön kiinteissä kirjastoissa.

Raha. Kyläkoulujen lakkauttaminen. Varhaiskasvatuksen ja mm. vanhusten palveluiden kattaminen muilla tavoilla.

Määrärahojen jatkuva väheneminen.

Kuntapoliitikkojen ymmärtämättömyys. Kirjastosta on aina haettu "helppoja" säästöjä kuntatalouteen.

Auton ikä ja pomojen haluttomuus toiminnan jatkolle.

Kunnat hakevat säästöjä kirjastoautotoiminnan kustannuksella. Vanhan auton jäädessä pois liikenteestä, tilalle ei välttämättä hankita uutta. Samoin voi käydä myös pitkäaikaisen kuljettajan jäädessä eläkkeelle. Toimintoja saatetaan supistaa tai lopettaa kokonaan.

5.11 Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksen kokonaisluotettavuuden edellytyksenä on, että tutkimus on tehty järjestelmällisesti ja johdonmukaisesti tutkimukselle asetettujen kriteereiden mukaan, eivätkä tutkimusprosessin tulokset ole sattumanvaraisia tai ristiriitaisia. Tutkimuksen kokonaisluotettavuutta kuvataan yleensä käsitteillä validiteetti (pätevyys) ja reliabiliteetti (luotettavuus). (Vilka 2021, 185.)

Tutkimuksen pätevyys eli *validiteetti* tarkoittaa sitä kokonaisuutta, jossa tutkimuksen tulos vastaa niitä päämääriä, jotka tutkimukselle oli asetettu. Toisin sanoen tutkimuksen kykyä mitata sitä, mitä oli tarkoituskin mitata. Validiteetilla voidaan tarkoittaa myös tutkimustulosten tarkkuutta, eli kuinka hyvin tutkimuksessa tehdyt johtopäätökset vastaavat todellisuutta. Esimerkiksi kyselylomaketta käytettäessä, on pätevyyden kannalta tärkeää, että lomakkeeseen on valittu juuri tutkimusongelman kannalta oleelliset kysymykset ja että vastaajat ymmärtävät kysymykset kuten kyselyn laatija on ne tarkoittanut. Tutkimuksen validiteettia arvioitaessa tulisi pohtia paljonko ja millaista tietoa puuttuu ja onko

niillä vaikutusta tuloksiin. Validiteetin kannalta tutkimuksen heikkoja kohtia ovat aineiston kokoon ja otantaan liittyvät ongelmat, mittavälineiden heikko johdonmukaisuus ja tilastollisten menetelmien sopimattomuus. Näistä syistä tiedon keruussa ja analysoinnissa on syytä käyttää erilaisia monipuolisia tutkimusmenetelmiä eli triangulaatiota. (Hirsjärvi ym. 2013, 231–233; Vilka 2021, 193–194.)

Luotettavuus eli *reliabiliteetti* tarkoittaa tutkimuksen tulosten toistettavuutta. Tutkimusta voidaan pitää luotettavana, jos eri tutkijan toistaessa tutkimuksen päädytään samaan tulokseen. Määrällisessä tutkimuksessa luotettavuuteen vaikuttavat erityisesti otoksen laatu ja sen edustavuus perusjoukossa, vastausprosentti, tietojen rekisteröinnin huolellisuus ja niiden ristiriidaton analysointi sekä mittausvirheiden arviointi. Vastauksia pitää pystyä tulkitsemaan vastaajan tarkoittamalla tavalla. Määrällisessä tutkimuksessa reliabiliteettia voi parantaa esimerkiksi käyttämällä kyselyssä hyvin täsmällisiä ja yksiselitteisiä kysymyksiä. Vastaajan pitää ymmärtää kysymys ja kyetä antamaan siihen mahdollisimman täsmällinen vastaus. Reliabiliteettia voi lisätä myös tarkastelemalla samaa asiaa kahden kysymyksen avulla ja laskemalla niiden välisen korrelaatiokerroimen. (Vehkalahti 2008, 41–42; Hirsjärvi ym. 2013, 231; Vilka 2021, 187.)

Kokonaisluotettavuuteen vaikuttavat tutkimuksessa tehdyt virheet. Tällaisia virheitä ovat esimerkiksi valitun aineiston ja lähteiden heikko laatu, käsittelyvirheet, mittausvirheet, alipeitto, peittovirheet, kato ja otantavirheet. Mittausvirheitä voi tulla, jos mittausvälineet ovat epätarkkoja, mittausmenetelmä ei sovi kyseiseen tutkimukseen tai mittaukseen pääsee vaikuttamaan häiriötekijöitä. Alipeitolla tarkoitetaan sitä, ettei tutkimus tavoita perusjoukkoon kuuluvia ryhmiä. Peittovirhe tarkoittaa sitä, että esimerkiksi oikea henkilö on tavoitettu, mutta hän jättää vastaamatta koska ei omista tietokonetta. Kato tarkoittaa puuttuvien tietojen määrää. Katoon voivat vaikuttaa esimerkiksi ongelmat tutkimusasetelmassa, kyselyn suunnittelussa, valitussa tekniikassa, perusjoukossa tai kyselyn muistutuksen lähettämisessä. Tutkimuksen luotettavuutta parantaa valintojen reflektointi sekä johdonmukaisuus ja toiminnan tarkoituksenmukaisuus. Kerättyä aineistoa on myös arvioitava kriittisesti ennen analyysiä. Tavoitteena on havaita mahdolliset tutkimusvirheet ja vinoumat, ja arvioida niiden vaikutusta otokseen. Tavoitteena on saada vastaus kysymykseen: onko otos edustava? (Vilka 2021, 137, 185, 194.)

Tutkimuksen tavoitteena oli kirjastoautotyötä tekevien ammatti-identiteetin tarkastelu heidän omasta näkökulmastaan. Tällaisenaan työ on vain pintaraapaisu kirjastoautotyötä tekevien ajatuksiin, eikä siitä voida tästä syystä tehdä täydellisiä yleistyksiä. Työn yhtenä tavoitteena oli kuitenkin antaa pohjaa ja suuntaviivoja tuleville tutkimuksille sekä

tuoda esiin kirjastoautotyötä tekevien ajatuksia työstään ja ammatin tulevaisuudesta. Nämä tavoitteet tutkimus saavutti.

Kirjastoautoautoalan teoreettisen aineiston niukkuudesta johtuen tutkimusta varten aiheeseen perehdyttiin hyödyntäen ammatti-identiteettiä, ammattitaitoa, asiantuntijuutta ja itseohjautuvuutta käsitteleviä yleisiä teoksia, artikkeleita ja muita lähteitä mahdollisimman laaja-alaisesti.

Jonkin verran tämän tutkimuksen osalta luotettavuuteen vaikuttaa mittausvälineen heikkoudet. Kyselylomakkeella ei voi saada esille täydellisiä kaiken kattavia vastauksia, jolloin yksityiskohtaisten johtopäätösten tekeminen on vaikeaa. Jotta kyselylomake ei olisi paisunut liian pitkäksi, useita kiinnostavia kysymyksiä jätettiin kyselyn ulkopuolelle. Jotakin kysymyksiä käsittelemällä myös vain pintapuolisesti, jotta tutkimuksen laajuus pysyisi hallittavana. Kysymysten muotoilulla ja kysymysten lisätarkastelulla olisi saatettu saada erilaisia vastauksia. Väittämien käyttämisessä kyselyssä piilee vaara vastaajan johdattelemisesta. Lisäksi kysymykset oli suunnattu kaikille kirjastoautotyötä tekeville, jolloin kysymysten vastausvaihtoehdoissa oli otettava huomioon kaikki kuljettajasta osastonjohtajaan. Vastaajien erilaiset taustat ja työolosuhteet vaikuttavat kyselyn tuloksiin, vaikka niitä ei voida eritellä täydellisesti lomakkeen keinoin. Tuloksia analysoitaessa oli havaittavissa myös epätarkkuuksia joidenkin kysymysten asettelussa.

Tämän tutkimuksen kannalta merkittävä ongelma ilmeni kyselylinkin lähettämisessä sähköposteihin. Tehokkaiden roskapostisuodattimien takia iso osa lähetetyistä viesteistä oli mennyt suoraan roskaposteihin, jolloin kaikkia toivottuja henkilöitä ei tavoitettu. Tämän johdosta kyselyn kattavuus ei täysin onnistunut. Tästä huolimatta kyselyyn tuli 111 vastausta kattavasti läpi Suomen, joten kyselyn uudelleen lähettämistä ei nähty tarpeellisenä.

Tutkimuksen eettiset näkökohdat

Tämä tutkimus toteutettiin hyvän tieteellisen käytännön mukaisesti. Vastuu työn suunnittelusta ja toteutuksesta oli tutkijalla. Työn etenemistä ohjasi kirjoittajan oma ammatillinen kiinnostus kirjastoautotyötä tekevien kokemuksista ja ajatuksista tätä erityistä kirjasto työn muotoa kohtaan. Kyselyn analysointivaiheessa kirjoittaja pyrki kuitenkin tiedostamaan omaa historiaansa kirjastoautoalalla, jotta se ei vaikuttaisi tulosten analysointiin.

Verkkokysely mahdollisti sen, että tutkijan omat mielipiteet ja arvot eivät vaikuttaneet vastauksiin. Kyselyyn osallistuneille kerrottiin ennen varsinaista aloitusta selkeästi mihin

tarkoitukseen aineistoa kerätään ja miten sitä käsitellään. Tutkimuksen kysely tehtiin aiheuttamatta haittaa tai vahinkoa yksittäiselle vastaajalle. Vastaukset annettiin nimettöminä, eikä yksittäisen vastaajan henkilöllisyyttä voida erottaa tuloksista.

Kyselylomakkeet ovat vain tutkijan hallussa ja niiden tietoturvasäilyttämisestä on huolehdittu. Lomakkeet tuhoetaan, kun tutkijalla ei ole niille enää käyttöä.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tämä tutkimus lähti liikkeelle halusta ymmärtää kirjastoautoalalla toimivien ajatuksia työstään, miten he suhtautuvat työn monipuolisuuteen ja sen vaatimuksiin. Tutkimuksen teoreettisina lähtökohtina toimivat ammatti-identiteetin, ammattitaidon, asiantuntijuuden, itseohjautuvuuden ja motivaation käsitteet. Tutkimuksen aihe on hyvin laaja ja valitun tutkimusmenetelmän avulla pystyttiin vain raapaisemaan kirjastoautoalan ammattilaisten työnkuvaa. Toivottavasti saadut tulokset kuitenkin antavat suuntaa jatkotutkimuksille ja helpottavat hahmottamaan suomalaisen kirjastoautoalan ammattilaisten maailmaa.

Työn empiirisessä osuudessa tarkasteltiin kirjastoautotyötä tekevien ajatuksia ja tulkin-toja omasta työstään ja sen vaatimuksista. Pääasiallisina tavoitteina oli selvittää miten kirjastoautoalan ammattilaiset kokevat oman ammatti-identiteettinsä, ja osaamiseen liit-tyvät vaatimukset sekä miten he ylläpitävät ja kehittävät taitojaan. Lisäksi tutkimuksessa selvitettiin miten työntekijät kokevat kirjastoautotyön arvostuksen sekä syitä, jotka ovat vaikuttaneet kirjastoautoalalle päätymiseen ja alalla pysymiseen. Toisarvoisena tavoit-teena oli saada tietoa kirjastoautotyötä tekevien itseohjautuvuudesta.

Tutkimusaineisto kerättiin verkkokyselyn avulla. Kysely lähetettiin kaikkiin kuntiin, joissa oli sillä hetkellä vähintään yksi kirjastoauto toiminnassa. Kyselyssä kartoitettiin kirjasto-autotyötä tekevien koulutusta, työkokemusta, työn sisältöä, muutoksia työssä, kuinka tärkeäksi työ koetaan ja sen päämääriä, identiteettiä, työn tulevaisuutta. Kyselyn lähet-tämisen ongelmista huolimatta kirjastoautoväki otti kyselyn hyvin vastaan ja vastauksia tuli 111 kappaletta.

Strukturoitujen kysymysten osalta vastaukset käsiteltiin Webropol-ohjelmistolla ja Micro-soft Excel taulukko-ohjelmalla. Tulokset esitettiin absoluuttisina lukuina ja prosentteina. Esityksessä hyödynnettiin runsaasti kuviota helpottamaan tulosten hahmottamista. Avoi-mien kysymysten vastaukset analysoitiin sisällönanalyysin avulla.

Tässä luvussa on yhteenveto tutkimuksen tärkeimmistä tuloksista ja esitellään johtopää-tökset. Lopuksi pohditaan mahdollisia jatkotutkimuksen aiheita.

6.1 Yhteenveto tutkimuksen tärkeimmistä tuloksista

Taustatietojen perusteella iso osa vastaajista oli yli 40-vuotiaita kirjastoautonkuljettaja-virkailijoita tai kirjastovirkailijoita, joiden koulutustaustana oli ammatillinen tutkinto ja joiden työaikamuotona oli toimistotyöaika. Nimikkeissä ja koulutustaustoissa oli kuitenkin runsaasti hajontaa ja variaatioita, joten kirjastoautotyön arkkityyppiä ei vielä näillä tiedoilla voida rakentaa. Huomionarvoisaa oli, että vastaajien sukupuolijakauma oli hyvin tasainen verrattuna kirjastoalan yleiseen sukupuolijakaumaan, joka on suhteellisen naisvoittoinen. Selkeä enemmistö oli joko erikseen suorittanut tai heidän opiskeluihinsa oli kuulunut jonkinasteisia kirjasto- ja informaatioalan opintoja. Suurin osa vastaajista toimi kirjastoauton kuljettajatehtävissä, joten suurimmalla osalla vastaajista oli myös lain vaatima kuljettajan ammattipätevyys.

Oman ammatillisuuden kehittäminen kiinnosti suurinta osaa vastaajista, eikä pitkällä uralla näyttänyt olevan siihen selkeää negatiivista vaikutusta. Vastaajat toivoivat myös tulevaisuudessa hyvin moninaisia koulutusmahdollisuuksia. Eniten toivottiin aineistojen sisältöihin ja niiden avaamiseen liittyviä koulutuksia. Myös tietotekniikka, kirjastoautojen tekninen kehitys ja erilaiset innovaatiot kiinnostivat. Valitettavasti koulutuksiin osallistuminen ei ollut kaikkien kohdalla itsestään selvää. Syinä mainittiin kirjastoautotyön kireä työtahti ja varahenkilöstön puute. Onneksi selkeällä enemmistöllä oli kuitenkin edes jonkin verran mahdollisuuksia osallistua ammattiaitoa kehittäviin koulutuksiin.

Tähän kyselyyn vastanneista hieman yli puolet oli työskennellyt yli 11 vuotta kirjastoautoalalla. Yli 20 vuotta kirjastoautoalalla toimineita oli 26 % vastaajista eli hieman yli neljännes. Kirjastoautoalalle hakeudutaan tai päädytään hyvin erilaisista syistä. Vastausten perusteella selkeimmin esille tuli vastaajien kiinnostus työn asiakaspalveluluonteesta ja ihmisläheisyydestä sekä mahdollisuus itsenäiseen työskentelyyn ja kirjastoautotyön erityisyys. Kirjastoautotyön pariin päätyneistä vajaa neljännes kertoi vain jotenkin ajautuneensa alalle. Osa oli valinnut kirjastoautotyön paremman puutteessa, ja muutamia oli tullut kunnan sisäisenä siirtona. Monen vastaajan kohdalla kirjastoautoalan valinta oli kuitenkin usean asian summa.

Reilusti yli puolet vastaajista kertoivat työskennelleensä yli 6 kk jossakin kirjastoalan ulkopuolisessa työssä. Avoimien vastausten perusteella monella oli takanaan useita vuosia eri alan tai alojen työtehtävissä. Tästä voi osittain johtua kirjastoautoalalla

työskentelevien korkea keski-ikä. Suurin osa muilla aloilla toimineista koki kuitenkin hyötyneensä kirjastoalan ulkopuolisesta työstä.

Vastaajien työtehtävät olivat erittäin monipuolisia. Vastauksissa tulivat esille lähes kaikki kirjasto- ja kirjastoautotyön osa-alueet. Kirjastoautotyötä tekevien päivät täyttyvät suurelta osin perinteisinä mielletyistä kirjastotöistä. Yli puolet arvioi tekevänsä yli 60 % ajasta kirjastotöitä. Vastausten perusteella asiakkaiden palveliminen ja kirjastoauton kuljettaminen reittisuunnitelman mukaisesti ovat henkilökunnan ydintehtäviä ja muihin tehtäviin käytetään se aika, mikä työajan puitteissa jää jäljelle. Kyselyn ennako-oletuksena oli, että pienissä kirjastoautoyksiköissä yhdellä ihmisellä on hyvin laaja tehtäväkuva. Vastauksista oli kuitenkin nähtävissä, että niin pienissä kuin suurissa yksiköissä työntekijät toimivat hyvin laaja-alaisesti eri tehtävien parissa. Nimikkeillä ei ollut juurikaan vaikutusta tehtävien jakautumiseen, ellei kyseessä ollut selvästi esihenkilön tehtävissä toimiva henkilö.

Kirjastoautotyö on erittäin monipuolista ja vaihtelevaa. Monipuolisuus edellyttää monipuolista osaamista ja tietynlaisia ominaisuuksia. Vastausten perusteella alan erityistaidot ja -ominaisuudet liittyivät vahvasti asiakaspalvelutaitoihin. Erilaisten asiakkaiden kohtaaminen ja heidän tarpeidensa tunteminen sekä niihin vastaaminen kuuluvat kirjastoautotyön ytimeen. Myös kirjastoammattilliseen osaamiseen liitetyt ominaisuudet, kuten kokonien ja kirjallisuuden tunteminen, tiedonhankinta ja digitaidot sekä ylipäätään monipuolinen kirjastoalan osaaminen tulivat monissa vastauksissa esille. Kirjastoautotyön erityispiirteenä ja samalla erityisenä osaamisvaatimuksena ovat kirjastoautoon liitetyt taidot, kuten kuljettaminen, reittien hallinta ja tekniikan ymmärtäminen. Tähän voidaan lisätä myös kirjastoautoammattillisia ominaisuuksia, jotka liittyvät ajankäytön hallintaan, paineensietokykyyn, nopeaan reagointiin, itseohjautuvuuteen, ulospäinsuuntautuneisuuteen ja rauhallisuuteen.

Vastausten perusteella suurimman osan työtehtävät ovat muuttuneet vuosien varrella ainakin joiltain osin. Pitkän uran tehneiden kohdalla työhön on väistämättä tullut enemmän muutoksia kuin lyhyemmän aikaa kirjastoautotyötä tehneillä. Monien vastauksissa tuli esille toiminnan jatkuva kehittäminen esimerkiksi tekniikan parantuessa. Vastauksista oli selvästi havaittavissa myös tehostamisen tai säästöjen nimissä tehdyt supistukset palveluihin tai henkilökunnan määrään. Muutoksista huolimatta suurin osa vastaajista arvioi koulutuksensa vastaavan nykyistä työtä melko hyvin.

Tämän tutkimuksen tuloksista on nähtävissä, että kirjastoautoissa työskentelevät viihtyvät hyvin työssään. Yli puolet vastaajista kertoi olevansa melkein aina tyytyväisiä työhönsä. He tuntevat tekevänsä tarpeellista työtä, jota asiakkaat arvostavat hyvin paljon. Mahdollisuus itsenäiseen työskentelyyn on monelle kirjastoautotyön valinneelle tärkeää. Ainoastaan palkkaukseen oltiin selvästi tyytymättömiä. Lisäksi vajaa puolet vastaajista koki työn henkisesti kuormittavana.

Kirjastoautoalan ammattilaisten sitoutumisesta kertoo se, että suurin osa vastaajista haluaisi jatkaa kirjastoautotyötä eläkeikään saakka. Noin neljännes vastaajista ei kuitenkaan jatkaisi työskentelyä kirjastoautossa, jos taloudellinen tilanne antaisi siihen mahdollisuuden. Vajaa puolet vastaajista ei ollut koskaan harkinnut vaihtavansa kirjastoautotyötä kiinteässä kirjastossa tehtävään työhön. Sen sijaan joskus, usein tai lähes koko ajan työpaikan vaihtamista mietti hieman yli puolet vastaajista. Suurimmat syyt alan vaihtamisen harkintaan liittyivät palkkaukseen, työn arvostuksen puutteeseen tai työilmapiiriin.

Kirjastoautotyötä tekevien asema työpaikoilla on suhteellisen hyvä. Hieman yli puolet vastaajista koki asemansa yhtä arvostetuksi kiinteiden kirjastojen henkilökunnan kanssa. Vähemmän arvostetuksi asemansa koki hieman alle kolmannes. Vastausten perusteella asiakkaat, työtoverit ja esihenkilöt arvostavat kirjastoautotyötä, mutta ylempien tahojen ja kuntapäätäjien osalta siinä olisi parannettavaa. Tämän tutkimuksen vastausten perusteella monet näkevät kirjastoautotyön arvostuksen puutteen johtuvan vanhanaikaisesta julkisuuskuvasta ja matalasta palkkauksesta. Työn hyötyjä on myös vaikea tuoda suoraan näkyväksi esimerkiksi numeerisesti.

Hieman yli puolet tähän kyselyyn vastanneista oli sitä mieltä, että heidän organisaatiossaan on ollut vaikeuksia saada sijaisia tai täyttää avoimena olleita kirjastoautotyöhön liittyviä paikkoja. Vastausten perusteella suurimmat ongelmat johtuivat osaamisvaatimuksista sekä arvostuksen ja palkkauksen heikosta tilasta. Myös kuntien taloustilanne vaikutti rekrytointiin ja sijaisten hankkimiseen.

Kirjastoautotyötä tekevien arvomaailmassa korkealle sijalle nousee jo moneen kertaan mainittu asiakkaiden palveliminen. Vastaajista moni kokee sen ensisijaiseksi tehtäväkseen. Toissijaisista tehtävistä eniten vastauksia sai kuljettamiseen liittyvät tehtävät. Sen sijaan vastauksissa ikävimmiltä tuntuivat kaikenlainen turhana koettu byrokratia, toimistotyöt neljän seinän sisällä ja pitkä palaverit. Suurin osa vastaajista tuntevat ylpeyttä työstään ja puhuvat kirjastoautoista paikkoina, joissa on palkitsevaa työskennellä. Suurin osa

vastaajista koki myös kuuluvansa kirjastoautorukkaan. Monet kirjastoautotyötä tekevästä ajattelevat myös, että kirjastoautoissa työskentely vaatii ominaisuuksia, joita ei välttämättä löydy jokaiselta. Suurin osa vastanneista tunsivat itsensä kirjastoautotyön ammattilaiseksi.

Lähes kaikki vastaajat olivat huolissaan kirjastoautojen tulevaisuudesta. Reilusti yli puolet uskoi kuitenkin, että heidän kunnassaan on kirjastoauto toimintaa 10 vuoden kuluttua. Ne, jotka arvioivat kirjastoautotoiminnan loppuvan kunnassaan, arvelivat lakkauttamisen johtuvan kunnan säästötoimista tai vaikeuksista saada pätevää henkilökuntaa. Eri osalueiden kehittämistä pidettiin kuitenkin tärkeänä tulevaisuuden kirjastoautotoiminnalle. Tärkeimpinä pidettiin palvelujen kohdentamista asiakasryhmien mukaan, kirjastoauton tilojen viihtyisyyttä ja kunnan sektorirajat ylittävän yhteistyön lisääminen. Jos raha ei olisi esteenä vastaajat hankkisivat lisää kirjastoautoja tai vaihtaisivat vanhan uuteen. He myös käyttäisivät resursseja henkilökunnan määrän lisäämiseen sekä pysäkkien ja reitien kehittämiseen.

6.2 Pohdinta

Kyselyn vastausten perusteella muodostuu kuva kirjastoautotyötä tekevien tehtäväkentän laaja-alaisuudesta sekä niihin liittyvistä vaatimuksista. Alalla on monipuolista osaamista, johon ovat vaikuttaneet koulutus ja työssä kerätty kokemus sekä monen kohdalla aiemmat työtehtävät kirjastoalan ulkopuolella. Työtehtävät vaihtelevat työpaikan, työyhteisön ja työntekijän kokemuksen mukaan. Monen vastaajan kohdalla tuli myös ilmi, että kirjastoautotyötä tekevät erilaisia, varsinaiseen työnkuvaan liittymättömiä tehtäviä.

Kirjastoautoissa työskentelevillä on hyvin erilaisia työpolkuja, mutta yhdistävänä tekijänä näyttää olevan vahva asiakaspalveluhenkisyys. Kirjastoautotyössä astutaan kirjaston seinien ulkopuolelle ja toimitaan monenlaisissa ympäristöissä ja erilaisten ihmisten parissa. Tämä rajanylittäjän rooli on tasapainoilua erilaisten vaatimusten välillä. Välillä toimitaan kirjastoalan ammattilaisena. Välillä raskaan kaluston kuljettajana. Välillä saateen toimia sosiaalityön rajapinnoilla. Erilaisiin tilanteisiin vastaaminen ja asiakkaiden kohtaaminen tulivat vahvasti esille vastauksissa. Kirjastoautoissa on perinteisesti toimitettu kuuntelijan roolissa auttaen ja tukien niitä, joilla on vaikeuksia päästä muunlaisen avun piiriin.

Koulutukselliset tekijät vaikuttavat ammatti-identiteetin rakentumisessa. On kuitenkin luultavaa, että kirjastoautotyötä tekevien ammatti-identiteetti on yhtä vahva riippumatta yksilön työpolusta ja koulutustaustasta. Monet vastaajista eivät olleet varsinaisesti aktiivisesti hakeutuneet opiskelemaan juuri kirjastoautotyötä tai kirjastoautotyön pariin, vaan he olivat monen eri polun kautta päässeet tai päätyneet kirjastoautoon. Monen kohdalla ammatti-identiteetti syntyy nimenomaan työyhteisössä vuorovaikutuksessa toisten ihmisten kanssa. Alan työtä tekevillä on ymmärrys siitä, että kirjastoautotyössä on piirteitä, jotka eroavat muista ammasteista. Kirjastoautotyötä tekevillä vaikuttaa olevan suhteellisen vahva ja yhtenäinen ammatti-identiteetti ja ”porukkaan” kuulumisen tunne, joka ei ole riippuvainen iästä, sukupuolesta tai koulutustasosta.

Kaukana kollegoiden tuesta kirjastoautotyötä tekeviltä odotetaan itseohjautuvuuteen soveltuvaa persoonaa sekä tietynlaista arvo- ja asennemaailmaa. Kirjastoammatilliset tehtävät ovat tunnettava ja hallittava hyvin sekä osattava soveltaa niitä yllättävienkin tilanteiden kohdalla. Tähän liittyy kyky tehdä päätöksiä ja uskallus ottaa riskejä, sietää painetta sekä taito ottaa vastaan uusia haasteita. Kirjastoautotyötä tekevät ovat vastuussa palveluiden hyvästä hoidosta, ja heidän on pystyttävä tekemään kirjastoautoon liittyviä perusteltuja päätöksiä sekä kyettävä asettamaan yhdessä kollegoiden ja muiden sidosryhmien kanssa realistisia tavoitteita kirjastoautotyön kehitykselle. Kirjastoautoa kuljettavien kohdalla osaamisvaatimuksiin on lisättävä liikenteen, kelien ja kirjastoauton tekniikkaan liittyvät asiat.

Toimintaympäristön muutokset sekä talouteen ja tekniikkaan liittyvät muutokset vaikuttavat työn tekemisen tapoihin ja osaamisvaatimuksiin. Asiakkaiden tarpeet ovat muuttuneet ja käyttöön on otettu uusia palveluita ja toimintamenetelmiä. Kirjastoautotyön ammattilaisilla on yhä enemmän vastuuta työnsä kehittamisestä. Suurimmat muutokset kirjastoautoalalla liittyivät tekniikan kehitykseen. Vastausten perusteella tämä koski niin tietokoneita ja automaatiota kuin kirjastoautojen teknistä kehitystä. Tutkimustulosten perusteella vastaajat kokivat kuitenkin koulutuksen vastaavan työn vaatimuksiin melko hyvin muutoksista ja osaamistarpeiden monipuolisuudesta huolimatta. Hyvä vuorovaikutus asiakkaiden kanssa, tutkiva ja utelias ote omaan työhön sekä yhteistyö erilaisten toimijoiden kanssa luovat mahdollisuuksia vaikuttavat monella tavalla kirjastoautotyöhön. Nämä seikat antavat luottamusta tulevaisuuteen ja siihen, että kirjastoautoalan ammattilaisilla on innostusta ja halua vastata tulevaisuuden haasteisiin ja olla mukana vaikuttamassa miltä kirjastoautopalvelut näyttävät ja miten se voi palvella muuttuvan yhteiskunnan tarpeita.

Työn vaativuudesta huolimatta, kirjastoautotyön ammattilaisilla on vahva arvostus omaa työtä kohtaan ja työtyytyväisyys on korkealla. Moni kokee itsensä alan ammattilaiseksi sekä tekevänsä tärkeää työtä ja olevansa itselleen sopivalla alalla. Kaiken ytimessä on työstä nauttiminen ja mahdollisuus oman luovuuden käyttämiseen sekä tasapainon löytäminen asiakaspalvelun, kirjastoauton teknisten töiden, kirjastoalan osaamisen, teknologian vaatimusten ja byrokratian välillä. Ammattilainen pystyy oikealla tavalla kohtaamaan ne vaatimukset, joita kirjastoautotyö ja sen erilaiset nopeasti muuttuvat tilanteet häneltä vaativat sekä sopeutumaan ja mukautumaan muuttuviin työtehtäviin ja olosuhteisiin. Tämä pitää sisällään jatkuvan itsensä kehittämisen ja kouluttautumisen sekä taitoa työn joustavaan suunnitteluun ja kuormittavuuden tasaamiseen.

Koulutuksen antamilla valmiuksilla, työyhteisön tuella sekä työntekijän omalla elämäntilanteella on vaikutusta siihen, miten hän jaksaa motivoitua ylläpitämään ja kehittämään jatkuvasti omaa ammatillista pätevyyttään. Vastauksista oli havaittavissa, että itsensä kehittämiseen on monella haluja ja erilaisia koulutustoiveita oli runsaasti. Suurimmalla osalla oli myös kohtuulliset mahdollisuudet osallistua koulutuksiin. Tämä antaa selvän viitteen siitä, että kirjastoautotyön erityispiirteet huomioiville koulutuksille olisi tarvetta.

Kirjastoautotyötä tekevien ammatti-identiteetin kehittymisessä korostuvat työyhteisön määrittelemät rooliodotukset sekä näkemykset kirjastoautotyöstä ja kirjastoautoammatillisuudesta. Tähän ovat vaikuttaneet esimerkiksi kuntien mahdollisuus paikallisesti sopia kirjastoautotyötä tekevien nimikkeistä ja työaikamuodoista. Myös palkkaus vaikuttaa ammatti-identiteettiin sekä osaltaan itseohjautuvuuden kannalta tärkeään työmotivaatioon. Tutkimuksesta tuli selvästi esille, että kirjastoautoissa työskentelevät ovat motivoituneita ja tyytyväisiä työhönsä. Mielekäs ja haasteellinen työ edistää henkilökohtaista kasvua. Onnistumisilla vahvistetaan ammatti-identiteettiä. Työ on monelle myös enemmän kuin tilipäivä ja ammattikunnan sitoutuminen on vahvaa.

Kirjastoautoissa tehdään pitkiä työuria. Vuosien varrella määritellyt odotukset ja normit vaikuttavat työn tarkoitukseen ja perustehtävään sekä yksittäisten työntekijöiden ammatti-identiteetteihin. Muutoksien nopea rytmi ja moninaisuus voi tuntua joistakin hankalalta. Pelkona on, että kaikki uusi vie pohjaa siltä ”perustehtävältä”, johon koko toiminta perustuu. Uusien asioiden omaksuminen liikkuvassa työssä vaatii myös nopeaa sisäistämiskykyä ja aktiivisuutta oman osaamisen kehittämisessä. Työntekijän osaamisen ja ammatti-identiteetin joutuminen ristiriitaan organisaation odotusten ja muutosten kanssa voi vaikuttaa negatiivisesti työntekijän ajatuksiin työstään. Osaa palveluista on kuitenkin syytä arvioida kriittisesti. Palvelevatko ne asiakkaita vai ovatko ne seurausta vanhoista

sisäistetyistä ammattikuvista. Kirjastoissa työskentelevien on jatkuvasti arvioitava uusia mahdollisuuksia ja mistä innovaatioista on eniten hyötyä tulevaisuudessa.

Tutkimustulosten mukaan kirjastoautotyö koetaan sekä fyysisesti että psyykkisesti kuormittavaksi. Työ on toisinaan suoritettava hankalissa olosuhteissa kiireen keskellä, mutta silti on oltava tarkka ja huolellinen. Kirjastoautotyöhön liittyy myös paljon vastuuta. Vastuuta pidetään tärkeänä, mutta se koetaan toisinaan kuormittavana. Toisaalta isompia päätöksiä tehdään ylemmillä tasoilla, toisaalta kirjastoautoissa työskentelevät joutuvat tekemään hyvinkin itsenäistä ja vastuullista työtä lähellä asiakkaita. Keskeinen kuormitustekijä ovat ulkoiset olosuhteet, kuten säiden vaihtelut. Onneksi moni vastaajista koki pystyvänsä vaikuttamaan ainakin joltain osin työtään koskeviin päätöksiin. Mielekkyyttä työhön toi myös ihmisläheisyys.

Kirjastoautotyön tulevaisuus huoletti monia vastaajia. Niin kirjastoilla kuin kirjastoautoilla on pitkä historia. Siitä huolimatta kummallakin on vaikeuksia tuoda esille työnsä merkitystä ja tärkeyttä. Palkkauksen ja kirjastoautotyön vaativuuden suhde nousi tutkimuksen aikana monessa kohdassa esille. Siihen nähden, että pelkästään laissa määritellyt vaatimukset sulkevat ison osan kirjastoammattilaisista kuljettajatyön ulkopuolelle, palkkaus vaikuttaa monen mielestä liian vähäiseltä. Arvostuksen puute ajaa usein sisäiseen ristiiriitaan ja kyseenalaistamaan työn tärkeyttä.

Niin koulutuksessa kuin työelämässä on syytä kiinnittää huomiota siihen, minkälaisia mielikuvia ihmisillä on erilaisista ammateista ja ammatin harjoittajista. Yleensä jokaisella on jonkinlainen mielikuva siitä, mitä tietty ala tai ammatti pitää sisällään, vaikka heillä ei olisi omakohtaisia kokemuksia alalla työskentelemisestä. Negatiivisella ammattikuvalla voi olla kauaskantoisia vaikutuksia niin yhteisö- kuin yksilötasolla. Kirjastoautoala kuuluu kirjastomaailman marginaaliin, ja vastausten perusteella monessa kunnassa oli vaikeuksia löytää halukkaita tekijöitä kirjastoautoon. Jos kirjastoautotyö ei osoittaudu riittävän kilpailukykyiseksi ja vetovoimaiseksi, osaajat valitsevat toisen vaihtoehdon. Työntekijän näkökulmasta epävarmalle alalle ei kannata lähteä opiskelemaan. Kukapa haluaisi kouluttautua alalle, jossa työllistyminen ei ole taattua ja palkkaukseenkin ollaan tyytymättömiä. Työnantajan näkökulmasta epävarmuus työvoiman saamisessa vaikuttaa palvelun kehittämiseen negatiivisesti ja lisää mahdollisuuksia kirjastoauton lakkauttamisesta. Kuljettajapula on merkittävä uhka kirjastoautotoiminnan jatkuvuudelle. Kirjastoautopalvelujen merkitys tulisi tuoda vahvemmin esille ja kirjastoautotyö olisi saatava houkuttelevammaksi nuorien keskuudessa ja koulutukseen hakeutumista helpotettava.

Sisäinen arvostus on tärkeää. Kirjastoautojen henkilöstön tulisi, jos ei muuten, niin ainakin ammatti-identiteettiä vahvistaakseen pyrkiä vahvistamaan myös ammattinsa statusta ulkopuolisten silmissä. Jos kirjastoauto tulee esille jatkuvasti vain negatiivisten asioiden kautta, esimerkiksi jouduttaessa supistamaan palvelua tai perumaan kirjastoauton pysäkkejä, sillä on vaikutusta mielipiteiden muodostumiseen. Palvelun kehittäminen ja sen positiivisten vaikutusten esilletuominen on tärkeää imagotyötä. Vastauksissa tuli esille, että kirjastoautopalveluiden jatkuvuudesta ovat päättämässä henkilöt, jotka eivät välttämättä tunne kirjastoautoissa tehtävää työtä tai heillä on vain suppea käsitys siitä. Kirjastoautotyötä ei tuoda tarpeeksi esille, jotta sen vaatimuksia, erikoisosaamista ja kehitystyötä tunnettaisiin yleisesti. Tällöin on vaarana, että kirjastoautoalasta muodostuu yksipuolinen ja väheksyvä kuva, jolla on suora yhteys työn arvostukseen.

Kirjastoautojen tulevaisuuden uhkatekijöinä ovat valtion ja kuntien taloudellisen tilan heikkeneminen. Historia on osoittanut, että taloudellisesti niukkoina aikoina kuntien on ollut helppo löytää säästökohteita kulttuuripalveluiden puolelta. Kirjastoautotyön olennainen työväline on kirjastoauto, jonka tekninen toimivuus on työn edellytys. Kirjastoautojen käyttöikä muodostaa toiminnalle eräänlaisen elinkaaren. Käyttöään lähestyessä loppuun kirjastoauton kannattavuus joutuu tarkemman arvioinnin kohteeksi.

Lankesin mukaan monet ammatit, mukaan lukien kirjastotyö, ovat selviytyneet ajan saatossa koska ne ovat soveltaneet kestäviä arvoja ja kutsumustaan jatkuvasti muuttuviin työkaluihin ja mahdollisuuksiin (Lankes 2016, 73). Tämä koskee myös 2020-luvun kirjastoautotyötä. Kirjastoautoissa työskentelevien on mietittävä, miten kirjastoautopalvelut pysyvät ajankohtaisina aikana, jolloin teknologia kehittyy huimaa vauhtia, tietoa on kaikkien saatavilla verkossa ja moni lukee e-kirjaa yhtä sujuvasti kuin paperista versiota. Tekniikan mahdollisuudet ovat kuitenkin myös kirjastoautopalvelujen ulottuvissa, jos vain innovatiivisuutta ja rohkeutta uuden kokeiluun löytyy. Erilaisia kehittämishankkeita tarvitaan edelleen. Kirjastoauton joustavuus ja mukautuminen ovat vahvuuksia, joita kannatta hyödyntää. Selviytyminen on kiinni oikeista valinnoista. Toimintakenttää ei kannata tarkoituksella rajata kapeammaksi. Kirjastoautotoiminnan on avauduttava ympäröivään yhteiskuntaan, kehitettävä uusia työmuotoja ja avattava keskusteluyhteyksiä uusiin ja vanhoihin yhteistyökumppaneihin. Tähän tarvitaan hyvää ja eteenpäin katsovaa esihenkilötyötä sekä asiakkaiden tarpeita tuntevaa kirjastoautoammattillista osaamista.

6.3 Jatkotutkimuksen aiheet

Vaikka tämä tutkimus oli suhteellisen laaja, ei sen avulla voitu kuitenkaan kattaa kaikkea kirjastoautotyön puolia. Ammatti-identiteetti ja osaaminen työelämässä pitävät sisällään vielä runsaasti kokonaisia aihealueita ja yksityiskohtia, joita ei tämän työn puitteissa voitu käsitellä. Esimerkiksi ammatti-identiteetin muodostumisen vaiheiden tarkempi tutkimus onnistuisi narratiivisen tai kerronnallisen tutkimuksen avulla. Myös tietyn ryhmän pidempi seuraaminen, esimerkiksi opiskelusta työelämään toisi runsaasti tietoa ammatti-identiteetin kehittymisestä.

Toinen aihe, joka liittyy osaltaan ammatti-identiteetteihin ja työyhteisöihin, mutta rajautui tämän tutkimuksen ulkopuolelle, oli kirjastoautotyötä tekevien roolit ja mahdolliset rooliepäselvyydet. Jokaisella työntekijällä on oma paikkansa työyhteisössä. Selkeästi määritellyt työtehtävät tuovat selkeyttä työntekijän rooliin. Vastaavasti epävarmuus työnkuvaan voi luoda ristiriitatilanteen, jolloin työntekijä kokee olevansa kyvytön vastaamaan hänelle asetettuihin vaatimuksiin. Ihmisten asettamat tavoitteet vaihtelevat iän, sukupuolen, koulutustason, persoonallisuuden ja elämäntilanteen mukaan. Jatkotutkimuksena roolien käsittely toisi lisää ymmärrystä kirjastoautotyötä tekevien maailmaan.

Jatkotutkimuksilla edistettäisiin paitsi kirjastoautotyön ammattilaisten ammatti-identiteetin tuntemusta mutta myös yhteiskunnan tietoisuutta työn monipuolisuudesta.

LÄHTEET

- Elenius, L. 2017. Uusi kirjastolaki näkyy jo rekrytoinnissa. Kirjastolehti 17.11.2017. Helsinki: Suomen kirjastoseura. Viitattu 18.2.2021. <https://suomenkirjastoseura.fi/kirjastolehti/uusi-kirjastolaki-nakyy-jo-rekrytoinnissa/>.
- Eteläpelto, A. 2007. Identiteetti ja subjektiivisuus rakenteiden ja toimijuuden ristiaallokossa. Teoksessa A. Eteläpelto; K. Collin & J. Saarinen (toim.) Työ, identiteetti ja oppiminen. Helsinki: WSOY, 90–142.
- Eteläpelto, A. & Vähäsantanen, K. 2006. Ammatillinen identiteetti persoonallisena ja sosiaalisena konstruktiona. Teoksessa A. Eteläpelto & J. Onnismaa (toim.) Ammatillisuus ja ammatillinen kasvu. 1.–2. painos. Vantaa: Dark, 26–49.
- Forsman, A. 1985. Kirjastoautonkuljettaja-hoitajien koulutus keskiasteelle. Kirjastolehti 5/1985. Helsinki: Suomen kirjastoseura.
- Haapaveden opisto n. d. Tieto- ja kirjastoapalvelu. Viitattu 29.9.2021. <https://peda.net/kansanopistot/haapaveden-opisto/koulutustarjontamme/tjk>.
- Hanhinen, T. 2010. Työelämäosaaminen : Kvalifikaatioiden luokitusjärjestelmän konstruointi. Väitöskirja. Kasvatustieteiden tiedekunta. Tampere: Tampereen yliopisto. Viitattu 8.7.2021. <https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/66674/978-951-44-8290-8.pdf?sequence=1>.
- Hansson, J. 2010. Libraries and Identity. The role of institutional self-image and identity in the emergence of new types of library. Oxford: Chandos Publishing.
- Hicks, D. 2016. Advocating for Librarianship: The Discourses of Advocacy and Service in the Professional Identities of Librarians. Teoksessa A. Berg & H. LM Jacobs (eds.) Library Trends. Vol. 64, No 3, Winter 2016. Baltimore: John Hopkins University Press, 615–640. Viitattu 12.2.2021. <https://core.ac.uk/download/pdf/158312979.pdf>.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2013. Tutki ja kirjoita. 15.–17. painos. Helsinki: Tammi.
- Holmberg, I. 1985. Luettelo Suomen kirjastoautoista v. 1984. Teoksessa I. Holmberg (toim.) Kirjastoauto toiminta. Helsinki: Suomen kirjastoseura.
- Hotulainen, R. 2010. Asiantuntijuuden ja huippusuoritusten kehittymisestä. Lahjakkuutta ja erityisvahvuuksia tukevan opetuksen kehittämishanke 2009–2010. Helsinki: Opetushallitus. Viitattu 7.10.2021. https://www.oph.fi/sites/default/files/documents/181774_sivu_6a_asiantuntijuiden_ja_huippusuoritusten_kehittamisesta_1.pdf.
- IFLA 2010. Mobile Library Guidelines. IFLA Professional Report No. 123. Haag: IFLA Headquarters. Viitattu 22.8.2021. <https://www.ifla.org/files/assets/hq/publications/professional-report/123.pdf>.
- Isoherranen, K. 2012. Uhka vai mahdollisuus – moniammatillista yhteistyötä kehittämässä. Sosiaalitieteiden laitoksen julkaisuja 2012:18. Akateeminen väitöskirja. Sosiaalitieteiden laitos. Helsinki: Helsingin yliopisto. Viitattu 7.10.2021. https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/37493/isoherranen_vaitoskirja.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Julkunen, R. 2007. Työ – talouden ja minän välissä. Teoksessa A. Eteläpelto; K. Collin & J. Saarinen (toim.) Työ, identiteetti ja oppiminen. Helsinki: WSOY, 18–48.
- Järvinen, P. 2018. Ammatillinen käyttäytyminen : Tie onnistumiseen. Helsinki: Alma Talent.

Katisko, M., Kolkka, M. & Vuokila-Oikkonen, P. 2015. Monialainen ja moniammatillinen työ on voimavara. Teoksessa J. Helminen (toim.) Osaamiseksi kokemus jokainen. Näkökulmia oppimiseen ja hyvinvointialalla tarvittavan osaamisen muodostumiseen. Tallinna: United Press Global, 160–174.

Keski-Uudenmaan koulutuskuntayhtymä n. d. Tieto- ja kirjastopalvelujen ammattitutkinto. Viitattu 29.9.2021. <https://www.keuda.fi/koulutustarjonta/koulutushaku/tutkinnot/tieto-ja-kirjastopalvelujen-ammattitutkinto-at/>.

Kiminki, J. 2017. Kohti itseohjautuvampaa tulevaisuutta. Teoksessa F. Martela & K. Jarenko (toim.) Itseohjautuvuus: miten organisoitua tulevaisuudessa? Helsinki: Alma Talent, 311–327.

Kinnunen, U. 2010. Mikä edistää työkuormituksesta palautumista? Teoksessa K. Collin; S. Paloniemi; H. Rasku-Puttonen & P. Tynjälä (toim.) Luovuus, oppiminen ja asiantuntijuus. Helsinki: WSOYpro, 161–174.

Kirjastolaki 235/1961. Annettu Helsingissä 3.5.1961. Saatavilla [https://fi.wikisource.org/wiki/Kirjastolaki_\(1961\)](https://fi.wikisource.org/wiki/Kirjastolaki_(1961)).

Kirpal, S. 2004. Researching work identities in a European context. Career Development International, Vol. 9 Iss 3 pp., 199 – 221. Viitattu 12.10.2021. https://www.researchgate.net/publication/235320911_Researching_work_identities_in_a_European_context.

Kostamo, T. 2017. Pelkkä uusi hype? Itseohjautuvuus ja johtamisajattelun historia. Teoksessa F. Martela & K. Jarenko (toim.) Itseohjautuvuus: miten organisoitua tulevaisuudessa? Helsinki: Alma Talent, 79–110.

Kuivalahti, L. 2017. Vaatimus ammattipätevyydestä vaikeuttaa kirjastoauton kuljettajien palkkaamista – "Vaikka palkat ovat surkeita, on vielä olemassa pysyviä työsuhteita". Maaseudun tulevaisuus 7.4.2017. Viitattu 8.10.2021. <https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/politiikka/vaatimus-ammattip%C3%A4tevydest%C3%A4-vaikeuttaa-kirjastoauton-kuljettajien-palkkaamista-vaikka-palkat-ovat-surkeita-on-viel%C3%A4-olemassa-pysyvi%C3%A4-ty%C3%B6suhteita-1.184421>

Kuntatyönantajat 2018. Palkkaus. Viitattu 8.10.2021. <https://www.kt.fi/sopimukset/kvtes/palkkaus>.

Kuntatyönantajat 2019. Palkkatilastot. Viitattu 26.9.2021. <https://www.kt.fi/tilastot-ja-julkaisut/palkkatilastot>.

Kuntatyönantajat 2021. Kunta-alalla käytössä useita työaikamuotoja. Viitattu 8.10.2021. <https://www.kt.fi/sopimukset/kvtes/tyoaika>.

Kyöstiö, A. 1991. Kirjastoautoselvitys. Vuoden 1989 kirjastoautokyselyn tulokset. Helsinki: Suomen kirjastoseura Kirjastoautotoimikunta.

Kyöstiö, A. 2006. Ruutanan tienhaarasta Kotkansiivenkadulle. Muisteloita kirjastoautoista 40 vuoden ajalta. Tampere: Tampereen kaupunginkirjasto.

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

Kärnä, M. 2015. Narratiivit ammatillisen identiteetin rakennuksessa. Teoksessa E. Ropo, E. Sormunen & J. Heinström (toim.) Identiteetistä informaatiolukutaitoon : Tavoitteena itsenäinen ja yhteisöllinen oppija. Tampere: Tampere University Press, 82–103.

Laki kunnan peruspalvelujen valtionosuudesta annetun lain muuttamisesta 676/2014. Annettu Helsingissä 22.8.2014. Saatavilla <https://finlex.fi/fi/laki/alkup/2014/20140676>.

Laki liikenteen palveluista 24.5.2017/320. Annettu Helsingissä 24.5.2017. Saatavilla <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320#O2L4>.

Laki yleisistä kirjastoista 29.12.2016/1492. Annettu Helsingissä 29.12.2016. Saatavilla <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2016/20161492#P17>.

Lankes, R. 2016. The New Librarianship Field Guide. London: The MIT Press.

Litmanen-Peitsala, P. 2009. Kirjastosta vanhuuden turvaa. Kuka tuottaa monipalveluauton monet palvelut? Kirjastolehti 5/2009.

Mahlakaarto, S. 2010. Voimaantumisen identiteettityönä – vahvaksi työssä? Teoksessa K. Collin; S. Paloniemi; H. Rasku-Puttonen & P. Tynjälä (toim.) Luovuus, oppiminen ja asiantuntijuus. Helsinki: WSOYpro, 175–190.

Martela, F. 2017. Mitä bakteerit ja kaljurotat opettavat meille itseorganisoitumisesta? – organisoinnin neljä ennakkoehtoa ja miten ratkaista ne adaptiivisesti. Teoksessa F. Martela & K. Jarenko (toim.) Itseohjautuvuus: miten organisoitua tulevaisuudessa? Helsinki: Alma Talent, 123–170.

Martela, F. & Jarenko, K. 2016. Draivi : voiko sisäistä motivaatiota johtaa? 3. painos. Helsinki: Talentum.

Martela, F. & Jarenko, K. 2017. Itseohjautuvuus tulee, oletko valmis? Teoksessa F. Martela & K. Jarenko (toim.) Itseohjautuvuus: miten organisoitua tulevaisuudessa? Helsinki: Alma Talent, 9–32.

Mischenko, D. & Day, D. V. 2016. Identity and identification at work. Organizational Psychology Review. Vol. 6 (3), 215-247. Viitattu 6.10.2021. https://www.researchgate.net/publication/277913629_Identity_and_identification_at_work.

Mylopoulos, M.; Kulasegaram, K. & Woods, N. N. 2018. Developing the experts we need: Fostering adaptive expertise through education. Journal of Evaluation in Clinical Practice. Vol. 24, No 3, 674-677. Viitattu 7.10.2021. <https://web-b-ebsohost-com.ezproxy.turkuamk.fi/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=8041c60f-e256-43e4-9ba7-fc223b5d2e01%40pdc-v-sessmgr02>.

Nummi, V-P. 2013. "On jo korkea aika ajantasaistaa kirjastoautokonseptia!". Kirjastoauto toiminnan kehittämisen tarpeet ja mahdollisuudet. Pro gradu -tutkielma. Informaatiotieteiden yksikkö. Informaatiotutkimus ja interaktiivinen media. Tampere: Tampereen yliopisto. Viitattu 25.2.2021. <https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/84918/gradu06984.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

Opetus- ja kulttuuriministeriö 2010. Yleisten kirjastojen laatusuositus. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2010:20. Viitattu 2.1.2021. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/75513/OKM20.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

Opetus- ja kulttuuriministeriö 2020a. Erityisavustus kirjastoautojen hankintaan. Viitattu 16.9.2021. <https://minedu.fi/-/erityisavustus-kirjastoautojen-hankintaan>.

Opetus- ja kulttuuriministeriö 2020b. Suomen yleisten kirjastojen tilastot. Viitattu 19.6.2021. <https://tilastot.kirjastot.fi/>.

Oulun yliopisto n. d. Informaatiotutkimus. Viitattu 29.9.2021. <https://www oulu.fi/yliopisto/hakijalle/informaatiotutkimus>.

Paavola, K. 2019. Suomen kirjastoautot. Viitattu 29.8.2021. <https://bussikirjasto.fi/kirjastoautot/>.

Paavonheimo, J. 1992. Kirjastoauto monipalveluautoksi? Maaseudulla etsitään vaihtoehtoja. Kirjastolehti 1992. Helsinki: Suomen kirjastoseura.

Palonen, T. & Gruber, H. 2010. Satunnainen, rutiininomainen ja tietoinen osaaminen. Teoksessa K. Collin; S. Paloniemi; H. Rasku-Puttonen & P. Tynjälä (toim.) Luovuus, oppiminen ja asiantuntijuus. Helsinki: WSOYpro, 41–56.

- Palonen, T.; Lehtinen, E. & Gruber, H. 2007. Asiantuntijuuden verkostot. Teoksessa A. Eteläpelto; K. Collin & J. Saarinen (toim.) Työ, identiteetti ja oppiminen. Helsinki: WSOY, 287–304.
- Paloniemi, S.; Rasku-Puttonen, H. & Tynjälä, P. 2010. Asiantuntijuudesta identiteettiin – Anneli Eteläpellon tutkimuspolkuja. Teoksessa K. Collin; S. Paloniemi; H. Rasku-Puttonen & P. Tynjälä (toim.) Luovuus, oppiminen ja asiantuntijuus. Helsinki: WSOYpro, 13–37.
- Perjo, L. & Malmström, T. 2019. Kirjasto ammattilaisten silmin. Kirjastoalan työntekijäselvityksen loppuraportti. Viitattu 6.10.2021. <https://www.jhl.fi/wp-content/uploads/2019/08/kirjastoalantyntekijututkimus-final.pdf>.
- Perkiönmäki, E. 2021. ”Tehdä työtä suurella sydämellä, muutostenkin edessä” : Yli 50-vuotiaiden kirjastoammattilaisten ammatti-identiteetti. Viitattu 29.10.2021. <https://repo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/130641/Perki%20%20b6m%20%20a4kiElina.pdf?sequence=2&isAllowed=y>.
- Pirhonen, T. 2013. Kirjastoautojen palvelu monipuolistuvat. Näkymiä, elokuva 2013. Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Viitattu 10.10.2021. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/92138/Nakymia_8_2013_Pohjois-Savo.pdf?sequence=4.
- Pohjanvalta, T. 1985. Henkilöstöasiat. Teoksessa I. Holmberg (toim.) Kirjastoautotoiminta. Helsinki: Suomen kirjastoseura, 81–91.
- Ruohotie, P. 2006. Metakognitiiviset taidot ja ammatillinen kasvu asiantuntijakoulutuksessa. Teoksessa A. Eteläpelto & J. Onnismäa (toim.) Ammatillisuus ja ammatillinen kasvu. 1.–2. painos. Vantaa: Dark, 106–122.
- Ryan, R. & Deci, E. 2017. Self-determination theory: basic psychological need in motivation, development, and wellness. New York: Guilford Press.
- Salovaara, P. 2017. Monikollinen johtajuus: kuinka organisoida itseohjautuvuutta. Teoksessa F. Martela & K. Jarenko (toim.) Itseohjautuvuus: miten organisoitua tulevaisuudessa? Helsinki: Alma Talent, 49–78.
- Sarajärvi, V. 2002. Miljoonavastuu. Tutkimus kirjastoautohenkilöstön työstä. Opinnäytetyö. Kaupan ja hallinnon yksikkö, Kirjasto- ja tietopalvelun koulutusohjelma. Oulu: Oulun seudun ammattikorkeakoulu. Viitattu 25.2.2021. <http://www.kuukas.com/miljoonavastuu.pdf>.
- Sarkola, S. 1975. Kirjastoauto käsikirja : Handbook for mobile libraries. Helsinki: Suomen kirjastoseura.
- Savaspuro, M. 2019. Itseohjautuvuus tuli työpaikoille, mutta kukaan ei kertonut, miten sellainen ollaan. Helsinki: Alma Talent.
- Seinäjoen ammattikorkeakoulu n. d. Tradenomi (AMK), Kirjasto- ja tietopalveluala. Viitattu 29.9.2021. <https://www.seamk.fi/kaikki-koulutukset/tradenomi-amk-kirjasto-ja-tietopalveluala/>.
- Shera, J. H. 1972. The Foundations of Education for Librarianship. New York: Becker and Hayes publication.
- Stenström, M-L. 1993. Ammatillisen identiteetin kehittyminen. Teoksessa A. Eteläpelto & R. Miettinen (toim.) Ammatitaito ja ammatillinen kasvu. Helsinki: Kasvatustieteiden tutkimuslaitos, 31–45.
- Suomen kirjastoseura 2016. Kirjastoautotoiminta murroksessa – yhteenveto kirjastoautojen tilanteesta Suomessa. Viitattu 6.10.2021. <http://suomenkirjastoseura.fi/files/julkaisut/Kirjastoautotoiminta%20murroksessa%20%20yhteenveto%20kirjastoautoista%20Suomessa%20elokuu%202016.pdf>.

- Tampereen yliopisto n. d. Informaatiotutkimus, Viestinnän monitieteinen koulutus. Viitattu 29.9.2021. <https://www.tuni.fi/fi/tule-opiskelemaan/informaatiotutkimus-viestinnan-monitieteinen-koulutus>.
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2018. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. 1. uudistettu painos. Helsinki: Tammi.
- Turun ammattikorkeakoulu 2021. Tradenomi (AMK), kirjasto- ja tietopalvelut. Viitattu 29.9.2021. <https://www.turkuamk.fi/fi/tutkinnot-ja-opiskelu/tutkinnot/kirjasto-ja-tietopalvelu-monimuoto/>.
- Valkeakosken ammattiopisto n. d. Tieto- ja kirjastopalvelujen ammattitutkinto. Viitattu 29.9.2021. <https://vaao.fi/koulutus/ammatti-ja-erikoisammattitutkinnot/tieto-kirjastopalvelujen-ammattitutkinto/>.
- Valtioneuvoston asetus kirjastoista 6.6.2013/406. Annettu Helsingissä 6.6.2013. Saatavilla <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/kumotut/2013/20130406#P4>.
- Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 7.6.2018/434. Annettu Helsingissä 7.6.2018. Saatavilla <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180434>.
- Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta 588/2020. Annettu Helsingissä 23.7.2020. Saatavilla <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2020/20200588>.
- Valtonen, M. 2015. Ammatti-identiteetti ja sen rakentuminen. Teoksessa J. Helminen (toim.) Osaamiseksi kokemus jokainen. Näkökulmia oppimiseen ja hyvinvointialalla tarvittavan osaamisen muodostumiseen. Tallinna: United Press Global, 93–107.
- Vehkalahti, K. 2008. Kyselytutkimuksen mittarit ja menetelmät. Helsinki: Tammi.
- Verho, S. 1984. Kirjastoautot kuntoon. Kirjastolehti 1984. Helsinki: Suomen kirjastoseura.
- Vilka, H. 2021. Näin onnistut opinnäytetyössä : Ratkaisut tutkimuksen umpikujiin. Jyväskylä: PS-kustannus.
- Vähäsantanen, K. 2007. Ammatillisen opettajan ammatti-identiteetti muutoksessa. Teoksessa A. Eteläpelto; K. Collin & J. Saarinen (toim.) Työ, identiteetti ja oppiminen. Helsinki: WSOY, 156–176.
- Walsh, K & Gordon, J. R. 2008. Creating an Individual Work Identity. Human Resource Management Review, 18(1). Viitattu 11.10.2021. https://ecommons.cornell.edu/bitstream/handle/1813/72006/Walsh4_Creating_an_individual_work_identity.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Wilenius, M. & Kurki, S. 2017. Sitä näyttää mitä kylvää. luottamuskeskeisten organisaatioiden menestystarinoita. Teoksessa F. Martela & K. Jarenko (toim.) Itseohjautuvuus: miten organisoitua tulevaisuudessa? Helsinki: Alma Talent, 171–200.
- Åbo Akademi n. d. Informaatiotutkimus. Viitattu 29.9.2021. <https://www.abo.fi/fi/aineet/informaatiotutkimus/>.
- Österberg, M. 2015. Henkilöstöasiantuntijan käsikirja. 5. uudistettu painos. Helsinki: Helsingin Kamari Oy.

Kyselyn saatekirje.

Hei kaikki kirjastoautotyötä tekevät!

Suoritan ylempää AMK-tutkintoa Turun ammattikorkeakoulussa. Kirjastoautotyö on lähellä sydäntäni, joten halusin opinnäytetyöni koskevan kirjastoautoalan ammattilaisia. Tämän viestin lopussa on linkki kyselyyn, jonka tarkoituksena on kerätä tietoa kirjastoautoalan ammattilaisten ajatuksista ja kokemuksista työstään.

Olen todella kiitollinen, jos ehdit vastata kyselyyn. Toivon myös, että välität kyselyä eteenpäin organisaatiossanne kaikille kirjastoautotyötä tekeville.

Kysymykset koskevat esimerkiksi työuraa, työtehtäviä ja kirjastoautoalan muutoksia. Tutkimuksen tavoitteena on perehtyä kirjastoautoammattilaisten ammatti-identiteettiin sekä kirjastoautotyön nykyisyyteen ja tulevaisuuden näkymiin.

Vastaukset annetaan nimettöminä eikä vastaajia voi tunnistaa tutkimusprosessin aikana tai lopullisesta työstä. Tutkimuksen tekijänä huolehdin aineiston tietoturvasäilyttämisestä, ja pääsy aineistoon on ainoastaan minulla. Kerätty alkuperäinen aineisto hävitetään, kun opinnäytetyö on valmistunut.

Kyselyyn voivat vastata kaikki vastaamishetkellä Suomessa kirjastoautotyötä osa- tai kokoaikaisesti tekevät henkilöt.

Kyselyn linkki on tämä viestin lopussa.

Kyselyyn vastaamiseen on hyvä varata aikaa noin 15–25 minuuttia. Vastata voit tietokoneella, tabletilla tai älypuhelimella. Vastaaminen onnistuu kuitenkin parhaiten tietokoneella.

Kyselyyn voi vastata 6.6.2021 saakka.

Kaikki lisätiedot ja muut tiedustelut voi lähettää sähköpostiini: leena.lonnberg@edu.turkuamk.fi

Opinnäytetyön ohjaaja: Paula Aali (paula.aali@turkuamk.fi)

Liitteenä tietosuojaseloste, jossa on tarkemmat tiedot henkilötietojen käsittelystä.

Mukavaa kevään jatkoa!

Ystävällisin terveisin

Leena Lönnberg

Kyselylomake.

KYSELY KIRJASTOAUTOTYÖTÄ TEKEVILLE

 Pakolliset kentät merkitään asteriskilla (*) ja ne tulee täyttää lomakkeen viimeistelemiseksi.

Tämä kysely on osa Turun Ammattikorkeakoulun YAMK opinnäytetyötäni, jonka tavoitteena on perehtyä kirjastoautoammattilaisten ammatti-identiteettiin sekä kirjastoautotyön nykyisyyteen ja tulevaisuuden näkymiin. Tutkimuksen kysymykset koskevat esimerkiksi työuraa, työtehtäviä, kirjastoautoalan muutoksia sekä työntekijöiden omia ajatuksia kirjastoautotyöstä.

Kyselyssä on sekä monivalintakysymyksiä että avoimia kysymyksiä.

Vastaukset annetaan nimettöminä, eikä vastaajia voi tunnistaa. Kerättyä aineistoa käytetään vain tähän tutkimukseen ja ne hävitetään, kun työ on valmistunut.

Jatkamalla kyselyyn annat luvan käsitellä vastauksia anonymisti osana opinnäytettäni.

Kyselyyn on hyvä varata aikaa noin 15 - 25 minuuttia. Kyselyyn voi vastata 6.6.2021 saakka.

Kiitos ajastasi!
Leena Lönnberg
leena.lonnberg@edu.turkuamk.fi
Turun ammattikorkeakoulu

1. Olen ymmärtänyt yllä olevat tiedot ja *

haluan osallistua kyselyyn.

TAUSTATIEDOT

2. Syntymävuosi *

3. Sukupuoli *

- Mies
- Nainen
- Muu
- En halua sanoa

4. Missä työskentelet? *

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

5. Mikä on nykyinen ammattinimikkeesi? *

- Autokirjastonhoitaja
- Erikoiskirjastonhoitaja
- Erikoiskirjastovirkailija
- Informaatikko
- Kirjastoautonkuljettaja
- Kirjastoautonkuljettaja-virkailija
- Kirjastoautovirkailija
- Kirjastoavustaja
- Kirjastonhoitaja
- Kirjastosihteer
- Kirjastovirkailija
- Kirjastovirkailija-kuljettaja
- Osastonjohtaja
- Muu

6. Kuinka monta kirjastoautoa kunnassanne on? ***7. Kuinka monta henkilöä tekee kirjastoautotyötä organisaatiossanne? ***

Merkitse nolla, jos haluat jättää ruudun tyhjäksi.

- Kokopäiväisesti
- Osa-aikaisesti
- Vierailevana työntekijänä (esim. avustajana koulureiteillä, mutta toimii päätoimisesti muualla)

8. Mitä työaikamuotoa teet? *

- Yleistyöaika (38 h 15 min viikossa)
- Toimistotyöaika (36 h 15 min viikossa)
- Jotain muuta. Mitä?
- En tiedä

9. Arvioi miten työaikasi on jakautunut. *

Ilmoita arvio prosentteina. Merkitse nolla, jos haluat jättää ruudun tyhjäksi.

- % Perinteiset kirjastotyöt (esim. asiakaspalvelu, vinkkaus, aineiston käsittely...).
- % Kirjastoauton kuljettaminen.
- % Kirjastoauton ylläpitotyöt (esim. peseminen, tankkaus, huoltotyöt...)
- % Muut (esim. esimiestehtävät, toiminnan koordinointi, viestintä...)

10. Onko sinulla jotain lisättävää tai kommentoitavaa edellä esitettyihin kysymyksiin?

KOULUTUS**11. Koulutus ***

Valitse korkein koulutustasosi.

- ylioppilastutkinto
- ammatillinen tutkinto
- ammattikorkeakoulututkinto
- ylempi ammattikorkeakoulututkinto
- alempi korkeakoulututkinto
- ylempi korkeakoulututkinto
- muu

12. Oletko suorittanut kirjasto- ja informaatioalan opintoja? *

- Kyllä
- Ei vielä, kouluttaudun parhaillaan.
- Ei

13. Onko sinulla kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyys? *

- Kyllä
- Ei vielä, kouluttaudun parhaillaan.
- Ei

14. Onko työnantaja tukenut kouluttautumista kirjastoauton kuljettajaksi? *

(Pois lukien ammattipätevyden ylläpitämiseksi järjestetyt koulutukset ns. direktiivipäivät.)

- Kyllä
- Ei
- Ei, minulla oli pätevyys jo aloittaessani kirjastoautotyöt.
- En toimi kuljettajatehtävissä.

15. Onko sinulla jotain lisättävää tai kommentoitavaa edellä esitettyihin kysymyksiin?

| |
|--|
| |
| |

TYÖKOKEMUS**16. Kuinka monta vuotta olet tähän mennessä toiminut kirjastoautoalalla? ***

- Alle 5 vuotta
- 5 - 10 vuotta
- 11 - 20 vuotta
- yli 20 vuotta
- En osaa sanoa

17. Mitkä seikat vaikuttivat siihen, että alun perin valitsit uran kirjastoautossa? *

Voit valita useampia vaihtoehtoja.

- Aiempi positiivinen kokemus kirjastoautoalasta (esim. työharjoittelu, siviilipalvelus).
- Mielikuvat alan työtehtävien monipuolisuudesta.
- Mahdollisuus itsenäiseen työskentelyyn.
- Työn asiakaspalveluluonne/ihmisläheisyys.
- Kunnan sisäinen siirto.
- Paremmat työllistymismahdollisuudet verrattuna kiinteisiin kirjastoihin.
- Kirjastoautotyö on hyvä ponnahduslauta muihin tehtäviin.
- Kiinnostus kirjallisuutta kohtaan.
- Kirjastoautojen erityisyys tai tietynlainen eksoottisuus.
- Perinteinen toimistotyö ei kiinnosta.
- Kiinnostus tekniikasta ja raskaan kaluston parissa työskentelystä.
- Työ tuli vastaan "paremman puutteessa".
- Positiiviset kokemukset kirjastoauton asiakkaana.
- Lähipiirissäni on / on ollut kirjastoautoalalla työskentelevä henkilö.
- Kirjastoautotyö on kutsumukseni.
- En oikein tiedä, ajaudu kirjastoautoalalle.
- Muu syy

18. Millaisia erityistaitoja ja -ominaisuuksia mielestäsi on kirjastoautoalan rautaisella ammattilaisella?

19. Oletko vaihtanut alaa tai onko sinulla työkokemusta kirjastoalan ulkopuolelta? *

Kysymyksellä tarkoitetaan yli 6 kk kestäneitä työsuhteita.

- Ei
- Kyllä. Millaisista töistä sinulla on kokemusta?

20. Jos sinulla on kokemusta jostain kirjastoalan ulkopuolisesta alasta, onko siitä ollut hyötyä kirjastoautotyössä?

Ei.

Kyllä. Miten koet siitä olleen hyötyä?

En osaa sanoa.

21. Onko organisaatiollasi ollut vaikeuksia saada sijaisia tai täyttää avoimena olleita kirjastoautotyöhön liittyviä paikkoja? *

Ei

En tiedä

Kyllä. Mistä arvelet tämän johtuvan?

22. Onko sinulla jotain lisättävää tai kommentoitavaa edellä esitettyihin kysymyksiin?

| |
|--|
| |
| |

TYÖN SISÄLTÖ

23. Kirjastoautoissa tehdään monipuolisesti erilaisia töitä. Mitä työtehtäviä nykyinen työsi sisältää? *

Voit valita useamman vaihtoehdon ja lisätä loppuun listasta puuttuvia olennaisia tehtäviä.

Asiakaspalvelu (lainaus, palautus, neuvonta, tiedonhaku, varaukset jne.).

Kirjastonkäytönopetus (sis. ensimmäisten luokkien opastus, tiedonhankinnan opetus jne.).

Aineistojen vinkkaus ja sisältöjen avaaminen.

Aineiston siirrot, hyllytys ja järjestäminen.

Aineiston käsittely (esim. korjaukset, poistot, muovitus).

Aineiston hankinta.

Aineiston luettelointi ja sisällönkuvailu.

Toimintatilastojen kerääminen.

- Sidosryhmäyhteistyön koordinointi ja kehittäminen (esim. kouluyhteistyö).
- Tapahtumien suunnittelu ja järjestäminen.
- Tiedotus, viestintä ja markkinointi (esim. sosiaalisessa mediassa).
- Esihenkilön tehtävät.
- Kotipalvelu.
- Kirjastoautopalveluiden koordinointi- ja kehittämistehtävät.
- Kirjastoauton kuljettaminen.
- Kirjastoauton pysäkki- ja reitti- ja aikataulukon suunnittelu.
- Tietokoneiden ja muiden autossa olevien laitteiden toiminnasta huolehtiminen.
- Kirjastoauton teknisestä kunnosta huolehtiminen (esim. vieminen ajallaan huoltoon).
- Kirjastoauton pienet huoltotyöt (esim. polttimoiden vaihtaminen).
- Kirjastoauton isommat huoltotyöt (esim. öljynvaihdot).
- Kirjastoauton pysäkkipaikoista huolehtiminen.
- Kirjastoauton peseminen.
- Kirjastoauton sisätilojen siivous.
- Muita olennaisia töitä

24. Koetko olevasi kirjastoautotyön ammattilainen? *

- Erittäin paljon.
- Melko paljon.
- Jonkin verran.
- En juurikaan.
- En ollenkaan.
- En osaa sanoa.

25. Koetko olevasi kirjastoautoalan asiantuntija? *

- Erittäin paljon.
- Melko paljon.
- Jonkin verran.
- Ei juurikaan.
- En ollenkaan.
- En osaa sanoa.

26. Seuraavassa on lueteltu joitakin ammattitaitoon liitettyjä ominaisuuksia.**Kuinka suuri merkitys niillä on mielestäsi kirjastoautotoiminnassa? ***

| | Erittäin suuri merkitys | Suuri merkitys | Keskinkertainen merkitys | Jokseenkin pieni merkitys | Ei lainkaan merkitystä | En osaa sanoa |
|--|-------------------------------|-----------------------|-----------------------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| Vahva kirjastoammatillisen tietoperusta. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kirjastoautotyössä tarvittavan erityisosaamisen. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Monipuolinen kokemus kirjastoautoalan työtehtävistä. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Erialaisten teknisten laitteiden hallinta. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Korkea työmoraali ja työmotivaatio. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Korkea paineensietokyky. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Hyvä kommunikaatiotaito. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Itsenäinen ote erilaisissa tilanteissa. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Uusien asioiden omaksuminen nopeasti. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ongelmanratkaisutaidot. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kyky tulla toimeen erilaisten ihmisten kanssa. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kyky toimia ammattimaisesti vaikeissa tilanteissa. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Oman ammattitaidon jatkuva kehittäminen. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

27. Onko sinulla jotain lisättävää tai kommentoitavaa edellä esitettyihin kysymyksiin?

| |
|--|
| |
| |

MUUTOKSET TYÖSSÄ

28. Miten paljon työtehtäväsi ovat muuttuneet kirjastoautourasi aikana? *

- Erittäin paljon.
- Melko paljon.
- Jonkin verran.
- Ei juurikaan.
- Ei ollenkaan.
- En osaa sanoa.

29. Mitkä ovat mielestäsi merkittävimpiä muutoksia, mitä kirjastoautoalalla on tapahtunut työurasi aikana? Miten nämä muutokset ovat vaikuttaneet työhösi tai osaamisvaatimuksiin?

| |
|--|
| |
| |

30. Vastaako saamasi koulutus nykyistä työtäsi? *

- Erittäin hyvin.
- Melko hyvin.
- Jonkin verran.
- Ei juurikaan.
- Ei ollenkaan.

31. Pääsetkö osallistumaan mielestäsi tarpeeksi ammattitaitoasi kehittäviin koulutuksiin? *

- Erittäin hyvin.
- Melko hyvin.
- Jonkin verran.
- Ei juurikaan.
- Ei ollenkaan.

32. Mihin asioihin haluaisit saada lisää koulutusta tulevaisuudessa? *

Voit valita useamman vaihtoehdon.

- Aineistojen sisällöt ja niiden avaaminen.
- Pedagogiset taidot.
- Kuljettajataidot.
- Markkinointi ja viestintätaidot.
- Kirjastoauton tekniseen puoleen liittyvät taidot.
- Kirjastoautojen tekniseen kehitykseen ja innovaatioihin liittyvät taidot.
- Sosiaalisen median sovellukset ja niiden käyttämiseen liittyvät taidot.
- Tiedonhakuun ja -hankintaan liittyvät taidot.
- Tietotekniikkaan liittyvät taidot
- Kirjastotyön tulevaisuuden muutoksiin ja uusiin innovaatioihin liittyvät taidot.
- Kirjaston tarjoamiin sähköisiin sovelluksiin ja palveluihin liittyvät taidot.
- Asiakaspalveluun ja eri ikäisten asiakkaiden kohtaamiseen liittyvät taidot.
- Johtaminen tai esihenkilötaidot.
- Esiintymistäidot.
- En mihinkään.
- Muut

33. Onko sinulla jotain lisättävää tai kommentoitavaa edellä esitettyihin kysymyksiin?

| |
|--|
| |
| |

TYÖN TÄRKEYS JA PÄÄMÄÄRÄT

34. Oletko tyytyväinen työhösi? *

- Melkein aina.
- Usein.
- Joskus.
- Harvoin.
- En koskaan.

35. Oletko koskaan harkinnut vaihtavasi kirjastoautotyön kiinteässä kirjastossa tehtävään työhön? *

- Lähes koko ajan.
- Usein.
- Joskus.
- Harvoin.
- En koskaan.

36. Oletko koskaan harkinnut vaihtavasi kirjastoautotyön kokonaan toiseen alaan tai ammattiin? *

- Lähes koko ajan.
- Usein.
- Joskus.
- Harvoin.
- En koskaan.

37. Jos olet harkinnut alan vaihtoa, mikä siihen on ollut syynä?

Voit valita useampia vaihtoehtoja.

- Työilmapiiri.
- Työn arvostuksen puute.
- Työnkuva.
- Palkkaus.
- Syrjintä tai kiusaaminen.
- Häiriköivät asiakkaat.
- Vaikeus saada vakituista työtä alalta.
- Haasteet iltaja- tai viikonlopputöiden kanssa.
- Työ ei ollut sitä mitä kuvittelit.
- Halu kokeilla jotain muuta ammattia.
- Heikot etenemismahdollisuudet.
- Terveys ei kestä.
- Muu syy

38. Mitkä asiat ovat mielestäsi kirjastoautotyön parhaita puolia?

| |
|--|
| |
| |

39. Mitkä asiat koet haastavimmiksi työssäsi?

| |
|--|
| |
| |

40. Onko sinulla jotain lisättävää tai kommentoitavaa edellä esitettyihin kysymyksiin?

| |
|--|
| |
| |

IDENTITEETTI

41. Millaiseksi koet asemasi verrattuna muihin samassa organisaatiossa toimiviin kirjastoalan työntekijöihin?

- Vähemmän arvostettu.
- Yhtä arvostettu.
- Enemmän arvostettu.
- En osaa sanoa.

42. Miten kerrot omasta ammatistasi henkilölle, joka ei tunne kirjastoautotyötä lainkaan.

| |
|--|
| |
| |

43. Miten täydentäisit nämä lauseet? *

Koen ensisijaiseksi tehtäväkseni...

| |
|--|
| |
|--|

Koen toissijaiseksi tehtäväkseni...

| |
|--|
| |
|--|

Lisäksi teen myös...

| |
|--|
| |
|--|

Mutta olen valmis tekemään myös...

| |
|--|
| |
|--|

Sen sijaan minua ei kiinnosta...

| |
|--|
| |
|--|

44. Seuraavat väittämät kuvaavat työssä viihtymistä. Missä määrin olet samaa tai eri mieltä? *

| | Täysin samaa mieltä | Osittain samaa mieltä | Ei samaa eikä eri mieltä | Osittain eri mieltä | Täysin eri mieltä | En osaa sanoa |
|---|-----------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Pidän työtäni motivoivana. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Työ on vastannut odotuksiani. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Työni on sopivan haastavaa. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Olen kiinnostunut kehittämään itseäni ammatillisesti. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| En koe työtäni henkisesti rasittavaksi. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Työssäni voin toteuttaa osaamistani monipuolisesti. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Pidän asiakaspalvelutyöstä. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Työpaikallani on hyvä ilmapiiri. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Koen kirjastoauton turvalliseksi työpaikaksi. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Koen olevani itselleni sopivalla alalla. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Olen tyytyväinen työaikoihini. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Palkkatasoni on hyvä. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Esihenkilöni arvostaa kirjastoautotyötä. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Minulla on mahdollisuus vaikuttaa työtäni koskeviin suunnitelmiin/päätöksiin. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Koen tekeväni tärkeää työtä | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

45. Vastaa seuraaviin provosoiviin väittämiin. *

| | Täysin samaa mieltä | Osittain samaa mieltä | Ei samaa eikä eri mieltä | Osittain eri mieltä | Täysin eri mieltä | En osaa sanoa |
|--|-----------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Jatkaisin työskentelyä alalla, vaikka en tarvitsisikaan rahaa toimeentuloon. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Olen ylpeä siitä, että työskentelen kirjastoautossa. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Mielestäni kirjastoauton kuljettajalta pitäisi vaatia ajoneuvoasentajan koulutusta. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kuntapäätäjät tuntevat kirjastoautotoiminnan vaatimukset riittävän hyvin. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Puhun ystäväilleni kirjastoautoista paikkoina, joissa on hienoa työskennellä. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kirjastoautotyö sopii vain tietyn tyyppisille persoonille. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Mielestäni kirjastoautoalan koulutusta, työnimikkeitä ja tehtäviä pitäisi yhtenäistää kautta Suomen. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Tunnen kuuluvani kirjastoautorokkaan. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Jos mahdollista, jatkan kirjastoautotyötä eläkeikään saakka. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kirjastoautotyön vaatima erityisosaaminen on huomioitu hyvin palkkauksessa. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

46. Onko sinulla jotain lisättävää tai kommentoitavaa edellä esitettyihin kysymyksiin?

| |
|--|
| |
| |

TULEVAISUUS

47. Olen huolissani kirjastoautojen tulevaisuudesta. *

- Täysin samaa mieltä.
 Osittain samaa mieltä.
 Ei samaa eikä eri mieltä.
 Osittain eri mieltä.
 Täysin eri mieltä.
 En osaa sanoa.

48. Miten tärkeänä pidät seuraavia osa-alueita tulevaisuuden kirjastoautotoiminnalle? *

| | Erittäin tärkeä | Melko tärkeä | Jonkin verran tärkeä | Ei kovin tärkeä | Ei lainkaan tärkeä | En osaa sanoa |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Palvelujen kohdentaminen asiakasryhmien mukaan. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Uusi tekniikka. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Verkkoisältöjen saatavuus ja hyödyntäminen. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Tapahtumiin osallistuminen. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kunnan eri sektorirajat ylittävä yhteistyö. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kirjastoauton tilojen viihtyisyys. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ekologisuus. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Palvelun elämyksellisyys. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Erilaiset oheispalvelut (varsinaisen kirjastotyön ulkopuoliset palvelut) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

49. Millainen rooli kirjastoautoilla on mielestäsi muuttuvassa toimintaympäristössä?

| |
|--|
| |
| |

50. Uskotko, että kunnassasi on kirjastoautotoimintaa 10 vuoden kuluttua? *

Kyllä.

En osaa sanoa.

Ei. Mikä uhkaa kirjastoautotoiminnan jatkuvuutta?

51. Miten sinä kehittäisit kuntasi kirjastoautopalvelua, jos raha ei olisi esteenä?

52. Onko sinulla jotain lisättävää tai kommentoitavaa edellä esitettyihin kysymyksiin?

Kysely on nyt valmis.

Kiitos ajastasi!

Millaisia erityistaitoja ja -ominaisuuksia kirjastoautoalan ammattilaisella on.

| PELKISTETTY ILMAISU | mainintoja kpl | ALALUOKKA | PÄÄLUOKKA |
|--|----------------|---|----------------------------------|
| Asiakkaat tunnetaan paremmin kuin kiinteässä kirjastossa | 5 | Asiakaskunnan tunteminen | Asiakkaiden kohtaaminen |
| Asiakkaat ovat tuttuja ja läheisiä | 3 | | |
| Ennakointi asiakaspalvelussa ja asiakkaiden lukutottumusten tunteminen | 4 | | |
| Tullaan toimeen eri ikäisten ja erilaisten asiakkaiden kanssa | 9 | Tuleminen toimeen erilaisten asiakkaiden kanssa | |
| Kyetään kohtaamaan erilaiset ihmiset ja kohtalot | 6 | | |
| Yhteistyö koulujen/päiväkotien kanssa | 1 | Yhteistyö eri asiakasryhmien kanssa | |
| Taito olla hyvä asiakaspalvelija | 17 | Hyvä asiakaspalvelutaito | |
| Halu toimia aina asiakas edellä | 14 | Asiakaspalveluhenkisyys | |
| Asiakkaan palvelemiseksi tehdään kaikki mikä voidaan | 1 | | |
| Kirjastoammatillinen osaamista tarvitaan asiakaspalvelussa ja kokoelmatyössä | 6 | Kokoelmien tuntemus | Kirjastoammatillinen osaaminen |
| Kokoelman ja siihen kuuluvien eri materiaalien tunteminen | 6 | | |
| Kiinnostus kirjallisuudesta ja kirjallisuuden tunteminen | 13 | Kirjallisuuden tuntemus | |
| Tietokantojen ja hakumahdollisuuksien tunteminen | 2 | Tiedonhankintataidot | |
| Kirjastojärjestelmän tuntemus | 1 | Digitaidot | |
| Digitaalisten laitteiden ja ohjelmien tunteminen. | 1 | | |
| Monen alan yleisosaaja | 1 | Monipuolinen osaaminen | |
| Yleissivistys/kiinnostus kaikesta | 3 | | |
| Monipuolisuus | 6 | | |
| Kuljettajan on tunnettava reittinsä. | 1 | Reittien tuntemus | Kirjastoautotyön erityispiirteet |
| Kuljettajan on hallittava kirjastoauto keillä kuin keillä | 4 | Kirjastoauton ajotaito | |
| Kuljettajan on hallittava kirjastoauto vaikeissa paikoissa | 4 | | |

(jatkuu)

Taulukko 3 (jatkuu)

| | | | |
|--|----|--|--|
| Kuljettajalla on oltava hyvät kirjastoauton käsittelytaidot | 11 | | |
| Ajokortti/ammattipätevyys | 3 | Lain määräämät vaatimukset | |
| Liikenne osaaminen/liikennekäyttäytyminen | 5 | Liikennekäyttäytyminen | |
| Kuljettaminen turvallisesti/ennakoitavasti | 3 | | |
| Rauhallinen ajotapa | 2 | | |
| Ymmärrys kirjastoauton tekniikasta | 13 | Autotekninen osaaminen | |
| Kiinnostus kirjastoauton tekniikasta | 1 | | |
| Huoltojen tekeminen reitillä | 1 | | |
| Huolellisuus kirjastoauton teknisen toiminnan tarkistuksissa | 1 | | |
| Joustavuus | 16 | Ajankäytön hallinta | Kirjastoautoammatilaisen ominaisuuksia |
| Hyvä tilannetaju | 3 | | |
| Täsmällisyys | 1 | | |
| Kiireensietokyky ja stressinhallinta | 9 | Kyky sietää painetta | |
| Hyvä muisti | 3 | | |
| Kaaoksensietokyky | 2 | | |
| Priorisointikyky | 1 | | |
| Järjestelykyky | 3 | | |
| Sopeutuminen vaihtuviin tilanteisiin | 2 | Nopea reagointi muuttuneisiin tilanteisiin | |
| Muuntautumiskyky | 1 | | |
| Nopeat hoksottimet ja nokkeluus | 6 | | |
| Ongelmanratkaisutaidot | 5 | | |
| Itseohjautuvuus | 3 | Itseohjautuva toiminta | |
| Itsenäisiä päätöksiä | 2 | | |
| Itsenäinen työskentely | 3 | | |

(jatkuu)

Taulukko 3 (jatkuu)

| | | |
|---|----|--|
| Käytännöllisyys/maalaisjärki | 2 | |
| Omistautuminen | 1 | |
| Vastuullisuus toiminnasta | 2 | |
| Vaihtelunhaluisuus | 1 | |
| Halukkuus oppia uutta | 1 | |
| Yksinolon sietäminen ja valmiudet toimia myös yksin | 4 | |
| Oma-aloitteisuus | 3 | |
| Yhteistyökyky ja tiimitaidot | 3 | |
| Sosiaaliset ja vuorovaikutus taidot | 9 | Ulospäinsuuntautuneisuus |
| Iloisuus | 1 | |
| Huumorintaju | 1 | |
| Päätäväisyys | 1 | |
| Rohkeus | 1 | |
| Kuuntelijan taidot | 4 | Rauhallinen ote asiakkaisiin ja työhön |
| Psykologi | 1 | |
| Yhteisten sääntöjen kunnioittaminen | 2 | Yhteisten käytänteiden ymmärtäminen |
| Pitkä pinna | 4 | |
| Rauhallisuus | 14 | |
| Ystävällisyys | 5 | |
| Säänkesto | 1 | |
| Kyky toimia pienessä tilassa, jossa paljon asiakkaita | 3 | |
| Sietää asiakkaita fyysisesti lähellä | 2 | |
| Hyvät hermot ja kärsivällisyys | 6 | |
| Empaattisuus | 1 | |

Miten kertoa kirjastoautotyöstä henkilölle, joka ei tunne sitä ollenkaan.

| PELKISTETTY ILMAISU | mainintoja kpl | ALALUOKKA | PÄÄLUOKKA |
|---|----------------|--|-----------------------------|
| - Kerron, että ajan kirjastoautoa. | 9 | Oman kuljettajatyön esittely. | Kuljettajan näkökulma |
| - Kerron, että kuljetan kirjastoautoa aikataulun ja reittien mukaan. | 1 | Reittien ja aikataulujen kuvailu. | |
| - Kerron kirjastoauton reiteistä ja aikatauista. | 3 | | |
| - Kerron, että aamupäivisin kuljetaan kouluille ja päiväkodeille. | 7 | Erilaisten pysäkkien kuvailu. | |
| - Kerron, että iltpäivisin kierretään erilaisia asuinalueita. | 4 | | |
| - Kerron, että kierrän kunnan joka kolkan. | 2 | | |
| - Kuvailen kirjastoautoa myymäläautoksi, mutta erilaiseksi. | 1 | Kirjastoauton ominaisuuksien kuvailu. | |
| - Kerron, että kirjastoauto on bussi täynnä kirjoja, lehtiä, elokuvia, pelejä ja musiikkia. | 3 | | |
| - Kerron, etteivät kirjastoautot ole vain historian havinaa, vaan ne ovat hyvin moderneja teknisiä laitteita. | 1 | | |
| - Kerron, että kirjastoauto on pyörillä kulkeva pieni kirjasto. | 5 | | |
| - Kerron, että kirjastoauton kuljettamiseen tarvitaan kuorma-auto kortti ja ammattipätevyys. | 3 | Kuljettajien pätevyysvaatimukset. | |
| - Kerron miten alalle voi kouluttautua. | 1 | | |
| - Kerron millaisissa vaihtelevissa olosuhteissa kirjastoautoa kuljetetaan. | 3 | Työolosuhteiden kuvailu. | |
| - Kerron, että kelit vaikuttavat työn tekemiseen. | 2 | | |
| - Kerron, että välillä muu liikenne vaikeuttaa työtä. | 1 | | |
| - Kerron, että työ ei ole pelkästään kruisailua maaseudulla. | 1 | Mitä kuljettajien työhön kuuluu. | |
| - Kerron, että kuljettajan vastuulle kuuluu huolehtia, että auto on oikeassa paikassa oikeaan aikaan. | 2 | | |
| - Kerron, että työnkuvaan kuuluu myös esimerkiksi tankkaus, pesut ja huoltoihin vieminen. | 1 | | |
| - Kerron, että työ sopii henkilölle, jotka pitävät vaihtuvista maisemista | 1 | Millaisille henkilöille kirjastoautotyö sopii. | |
| - Kerron, että työ vaatii hyvät hermot. | 2 | | |
| - Kerron, että kuljettajan työ sopii henkilöille, jotka pystyvät itsenäisiin ja nopeisiin päätöksiin. | 1 | | |
| - Kerron, että työtä tehdään ihmisten parissa. | 1 | Asiakaspalvelu on suurressa roolissa. | Asiakaspalvelijan näkökulma |

(jatkuu)

Taulukko 4 (jatkuu)

| | | | |
|---|---|---|--------------------------------------|
| - Kerron työn pitävän sisällään paljon asiakaspalvelua. | 7 | | |
| - Kerron, että työ on normaalia asiakaspalvelua, mutta ehkä henkilökohtaisemmalla tasolla. | 1 | | |
| - Kerron, että asiakkaat ja aineisto kohtaavat kirjastoautossa. | 1 | | |
| - Kerron, että lainaan, varaan ja suosittelen ihmisille erilaisia aineistoja. | 4 | Millaisia erilaisista asiakaspalvelutilanteita kirjastoautoissa on. | |
| - Kuvailen erilaisia asiakaspalvelutilanteita ja miten niissä toimittiin. | 2 | Mitä asiakaspalvelu pitää sisällään. | |
| - Kerron erilaisista keskusteluista ikäihmisten kanssa. | 1 | | |
| - Kerron miten toimitaan koulu- ja päiväkotipysäkeillä. | 2 | | |
| - Kerron, että kouluilla lainataan ja palautetaan satoja kirjoja hyvin pienessä ajassa. | 1 | | |
| - Kerron, että työhöni kuuluu myös satuhetkien pitäminen. | 1 | | |
| - Kerron, että on osattava kohdata asiakkaiden erilaiset tarpeet. | 2 | Asiakaspalvelussa tarvitaan monenlaista osaamista. | |
| - Kerron, että hyvistä sosiaalisista taidoista on apua. | 3 | | |
| - Kerron, että työssä pitää osata kuunnella asiakasta. | 1 | | |
| - Kerron, että on oltava perillä kirjaston ja kaupungin tapahtumista. | 1 | | |
| - Kerron, että asiakkaat tulevat tutuiksi. | 2 | Työssä kohdataan erilaisia ja eri ikäisiä asiakkaita. | |
| - Kerron, että kirjastoautossa käy kaikenikäisiä asiakkaita. | 2 | | |
| - Kerron, että kirjastoautoissa on maailman parhaat asiakkaat. | 2 | Asiakkaat tulevat tutuiksi. | |
| - Kerron, että asiakkaiden kanssa jaetaan niin ilot kuin surut. | 1 | | |
| - Kerron, että asiakkaat ovat pääasiassa hyvällä tuulella. | 1 | Asiakkaat arvostavat kirjastoautosta saamaansa palvelua. | |
| - Kerron millainen innostunut vastaanotto kouluilla ja päiväkodeilla odottaa kirjastoautoa. | 2 | | |
| - Kerron, että asiakkaat arvostavat lähipalvelua. | 1 | | |
| - Kerron, että olen kirjastotyön ammattilainen. | 1 | Kirjastoautossa tehdään samaa työtä kuin kiinteissä kirjastoissa. | Kirjastoalan ammattilaisen näkökulma |
| - Kerron, että työ on samanlaista kuin kivijalkakirjastossa. | 9 | | |

(jatkuu)

Taulukko 4 (jatkuu)

| | | | |
|--|----|---|---|
| - Kerron, että työ ei ole pelkkää ajamista ja lainaamista. | 1 | | |
| - Kerron työn sisältävän kaikenlaisia kirjastotehtäviä ja olevan erittäin monipuolista. | 11 | Kirjastoammatillisten tehtävien kuvailu. | |
| - Kuvailen, miten kirjastoautotyö mukautuu nykyajan haasteisiin. | 1 | | |
| - Oikeaisen käsityksiä, että kirjastoautossa vain lainailaan ja palautellaan kirjoja. | 1 | | |
| - Kerron, että kirjastoautot taipuvat monenlaisiin palveluihin. | 1 | | |
| - Kerron, että kirjastoautoissa tehdään paljon asioita, esimerkiksi osallistutaan tapahtumiin. | 1 | | |
| - Kerron kuinka mukavaa kirjastoautotyö on. | 3 | | |
| - Kerron, että työntekijältä odotetaan tietämys sekä lasten että aikuisten aineistosta. | 1 | | |
| - Kirjastoauto tekee kirjastopalveluiden saatavuudesta tasa-arvoisempaan. | 1 | Kirjastoautojen merkitys yhteiskunnalle ja asiakkaille. | |
| - Kerron, että kirjastoauto on syrjäkylällä asuvan hetken henkireikä. | 2 | | |
| - Kerron, että kirjastoauto vastaavat joustavasti uusien ja vanhojen asuinalueiden kirjastotarpeisiin. | 1 | | |
| - Kerron, että käyn kouluilla edistämässä lukutaitoa. | 2 | | |
| - Kerron, että kirjastoauto menee sinne missä asiakkaat ovat. | 2 | | Palvelun periaatteiden kuvas: tuoda kirjastopalvelut niille, jolla siihen ei ole mahdollisuus. |
| - Kerron, että kirjastoauto menee sinne missä ei ole kirjastoa. | 1 | | |

