



Turun yliopisto
University of Turku

SKENAARIOITA MAASEUDUN PALVELUISTA

Kaupat, kirjastot, pankit ja postit historiasta tulevaisuuksiin

Jussi Lehtonen

Turun yliopisto

Humanistinen tiedekunta

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Kansatiede

Tohtoriohjelma Juno

Työn ohjaajat:

Professori Helena Ruotsala,
Turun yliopisto

Dosentti Katriina Siivonen,
Turun yliopisto

Professori Pekka Leimu,
Turun yliopisto (-2010)

Tarkastajat:

Professori Pia Olsson,
Helsingin yliopisto

KTT Pasi Rikkinen,
Luonnonvarakeskus, Mikkeli

Vastaväittäjä:

Professori Pia Olsson,
Helsingin yliopisto

Kustos:

Professori Helena Ruotsala,
Turun yliopisto

Taitto: Jussi Lehtonen

Kannen kuva: Kauppa pyörähtää, kuluva aika liikkuu. Jussi Lehtonen 2016.

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck-järjestelmällä.

ISBN 978-951-29-6599-1 (Painettu/PRINT)

ISBN 978-951-29-6600-4 (Sähköinen/PDF)

ISSN 0082-6995 (Painettu)

ISSN 2343-3205 (Verkojulkaisu)

Painosalama Oy - Turku, 2016

TURUN YLIOPISTO

Humanistinen tiedekunta

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Kansatiede

LEHTONEN, Jussi: Skenaarioita maaseudun palveluista. Kaupat, kirjastot, pankit ja postit historiasta tulevaisuuksiin.

Väitöskirja, 323 s, 12 liitesivua

Tohtoriohjelma Juno

Syyskuu 2016

Tutkimus yhdistää kansatiedettä ja tulevaisuudentutkimusta selvittäessään maaseudun neljän keskeisimmän palvelun historiaa, nykytilannetta ja tulevaisuutta. Lähtökohtana ovat suomalaiset myymälä-, kirjasto- ja pankkiautot sekä autopostitoimistot mutta myös mainittujen palveluiden kiinteät toimipaikat nousevat käsitteeseen. Työ edustaa soveltavan kansatieteen näkökulmaa ja on ensimmäinen laajempi tutkimus, jossa kansatieteeseen yhdistetään tulevaisuudentutkimusta.

Tutkimusaineisto koostuu yli 40:stä haastattelusta sekä postikyselystä ja Delfoiasiantuntijakyselyn tuloksista. Kvalitatiivinen aineisto on analysoitu Grounded theoryn avulla ja sen perusteella saadut keskeisimmät käsitteet on sisällytetty FAR-tulevaisuustaulukkoon (Field Anomaly Relaxation). Mahdottomien tilaparien taulukon, erilaisuusindeksin sekä kehitetyn Jokeri-tilaukron avulla jatkokäsitteilyyn on valittu kuusi toisistaan poikkeavaa tulevaisuuskuva. Niistä muodostetaan skenaarior tarinat kohdevuosikymmenelle 2040.

Skenaariot sisältävät toimintamalleja palvelujen järjestämiseen. Suomalaista maaseutua käsittelevässä skenaariossa kauppalpalvelut toimivat kunnalliselta pohjalta. Myymäläauto-skenaariossa autot ovat pelkistettyjä mutta palvelu monipuolista. Kirjastoauto-skenaariossa yksityistetyt kirjastopalvelut tarjoavat maksullisia jäsenyyksiä. Pankki- ja postipalveluiden näkökulmassa osuuskunnat järjestävät sähköisesti paikallisia palveluja. Monipalveluauto on skenaariossa sirpaleinen yksityisen sektorin palvelu. Jokeri-skenaario, jossa yhdistyvät kaikki FAR-tulevaisuustaulukon muissa skenaarioissa käyttämättä jääneet arvot, lähestyy asukkaista tyhjentyntä maaseutua konttipalveluiden näkökulmasta.

Asiasanat:

kansatiede, tulevaisuudentutkimus, soveltava kansatiede, soveltava tutkimus, FAR-menetelmä, Field Anomaly Relaxation, Delfoi-menetelmä, skenaarior, maaseutu, kaupat, kirjastot, pankit, postit, monipalvelu, myymäläautot, kirjastoautot, pankkiautot, autopostitoimistot, monipalveluautot, palvelut

UNIVERSITY OF TURKU

Faculty of Humanities

School of History, Cultural research and Art

Department of Ethnology

LEHTONEN, Jussi: Scenarios of services in the countryside: shops,
libraries, banks and post offices of the past, present and
future

Doctoral dissertation, 323 pages, 12 appendix pages

Doctoral Programme Juno

September 2016

This research combines ethnology and futures research. It includes the history, the present and the future of four important services in the Finnish countryside. This study focuses on mobile shops, book busses, bank cars and mobile post offices, as well as fixed services. I have approached this study using applied ethnology, it is the first significant research conducted combining the fields of ethnology and futures research.

The research material contains over 40 interviews, a qualitative questionnaire and a Delphi questionnaire. Qualitative materials have been analysed with the Grounded Theory, and key concepts are presented in a FAR-table (Field Anomaly Relaxation). The table displaying impossible combinations, the index of dissimilarity and the developed Joker-scenario help create six different images of possible future scenarios in the 2040's.

Scenarios include various models which will organise services in the future. The scenario dealing with the Finnish countryside presents shops owned by the municipality. The mobile shop scenario has simplified cars but good service. Book busses are private sector services with various memberships. In the scenario including bank and postal services, there are cooperative, digital services produced locally. The multiservice car is a privately owned, fragmentary service. The Joker-scenario contains all the values from the FAR-table, which were not included in other scenarios. The Joker-scenario portrays an empty countryside with some services that can be transported in containers from one place to another.

Keywords:

ethnology, futures research, applied ethnology, applied research, FAR-method, Field Anomaly Relaxation, Delphi, scenario, countryside, shops, libraries, banks, post offices, multiservice, mobile shops, book busses, bank cars, mobile post offices, multiservice cars, services

*Omistettu lapsilleni Aino ja Otto von Essenille – valoisalle tulevaisuudelle,
hyville teoille, onnelliselle elämälle!*

Hän näki pyökkien muuttuvan kultaisiksi ja nuorten saniaisten leviävän levälleen; hän näki kuun sirpin ja sitten sen kehän; hän näki – mutta lukija ehkä voisi kuvitella mielessään seuraavan kappaleen ja sen kuinka jokainen naapurustossa kasvava puu ja kasvi kuvataan ensin vihreäksi, sitten kullankeltaiseksi; kuinka kuut nousevat ja kuinka auringot laskevat; kuinka kevät seuraa talvea ja syksy kesää; kuinka yö seuraa päivää ja päivä yötä; kuinka ensin on myrsky ja sitten kaunis ilma; kuinka asiat pysyvät suurin piirtein sellaisina kuin ne ovat noin kahden tai kolmen sadan vuoden ajan lukuun ottamatta vähäistä pölyä ja muutamia hämähäkinseittejä jotka joku eukko voi pyyhkiä pois puolessa tunnissa; johtopäätös, ei voi olla ajattelematta, johon olisi voitu päästä nopeammin yksinkertaisella toteamuksella, että "aika kului" (ja tarkka aikamäärä olisi voitu ilmoittaa suluissa) eikä yhtään mitään tapahtunut.¹

¹ Woolf 1984, 72.

SISÄLLYSLUETTELO

TUTKIMUKSEN KUVAT, TAULUKOT JA LIITTEET	8
PROLOGI	11
<u>OSA I: TUTKIMUS</u>	15
1. JOHDANTO TUTKIMUKSEEN	15
Kansatieteen ja tulevaisuudentutkimuksen kehityksestä	18
Tieteenalojen ominaispiirteitä	25
2. TUTKIMUKSEN TAVOITTEET JA RAJAUS	32
Kysymyksenasettelu	36
Tutkimusaiheen rajaus	38
Tutkimuskenttä	43
3. AINEISTOT JA MENETELMÄT	51
Tutkimuksen käsitteitä ja termejä	51
Tulevaisuudentutkimuksen menetelmät	61
<i>FAR</i>	64
<i>Delfoi</i>	68
<i>Skenaariot</i>	72
Haastattelut ja Grounded theory	75
Kyselyt ja muu aineisto	84
<u>OSA II: HISTORIA JA NYKYISYYS</u>	93
4. JOHDANTO NYKYTILAN ANALYYSIIN	93
5. NÄKÖKULMIA PALVELUIDEN JA YHTEISKUNNAN MUUTOKSEEN	96
6. KAUPANKÄYNTI JA MYYMÄLÄAUTOT	110
Kaupankäynnin yleispiirteitä	110
Kaupan rationalisointiprosessi	113
Myymäläautot	116
<i>Kulkukaupasta 2000-luvulle</i>	117
<i>Myymäläauto ajoneuvona</i>	128
<i>Kauppa-autojen reitit ja aikataulut</i>	131
<i>Tuotevalikoiman muutoksista</i>	133
<i>Henkilökunta, työ ja asiakkaat myymäläautossa</i>	139

7. KIRJASTOT JA KIRJASTOAUTOT	145
Kirjastojen historiaa meillä ja muualla	145
Kirjastoautotoiminta Suomessa	152
Työnteko ja asiakkaat kirjastoautossa	159
8. PANKIT JA PANKKIAUTOT	162
9. POSTIT JA AUTOPOSTITOIMISTOT	178
10. NYKYTILAN ANALYYSISTÄ NOUSEVIA KÄSITTEITÄ	187
Teknologia ja ympäristö	189
Tuotantomallit ja toimintastrategiat	192
Muutokset palveluissa	197
Palvelujen tarve	199
Näkökulmia talouteen	201
<u>OSA III: TULEVAISUUDET</u>	203
11. DELFOI-ASiantuntijakyselyn tuloksia	204
Tulevaisuuden maaseudun yleisiä piirteitä	204
Maaseudun kiinteät ja liikkuvat palvelut	208
12. FAR-Tulevaisuustaulukon tulevaisuudet	214
13. SKENAARIOT 2040	226
Maaseudun kunnallinen kauppa ja valtionkirjasto	231
Hyvää palvelua yksinkertaisilla myymäläautoilla	237
"Kultajäsen" käyttää kirjastoautoa halvemmalla	245
Osuuskuntien sähköiset pankki- ja postilähipalvelut	252
Monipalveluauto yksityisenä kevytpalveluna	257
Jokeri: Tyhjän maaseudun konttipalvelut	262
14. YHTEENVETO SKENAARIOISTA: MEIDÄN YHTEINEN TULEVAISUUTEMME?	266
EPILOGI: KANSATIETEELLINEN TULEVAISUUDENTUTKIMUS	278
LÄHTEET	291
LIITE I: Delfoi-kysely	324
LIITE II: Delfoi-kyselyn vastaajakooste ja matriisi	330
LIITE III: Tulevaisuuskuvat ja erilaisuusindeksi	333

TUTKIMUKSEN KUVAT, TAULUKOT JA LIITTEET

Kuvat

- Kuva 1: Kiitokori oy:n ensimmäinen myymäläautomalli 1954. S. 40.
- Kuva 2: Pellavanlihtaustalkoot 1922. S. 99.
- Kuva 3: Jääkaappi ja sähköliesi tuvassa 1960-luvun loppupuolella. S. 101.
- Kuva 4: Monipalveluauto Kulkurin sisätilat 2004. S. 105.
- Kuva 5: Palvelumallinen kauppa 1925. S. 114.
- Kuva 6: Kanamäen laukkukauppias-veljekset 1920-luvulla. S. 118.
- Kuva 7: Wiklundin kaupan ensimmäinen kuorma-auto 1910-luvulla. S. 120.
- Kuva 8: Lehmiä lypsettiin käsin 1960-luvun alussa. S. 125.
- Kuva 9: Satakuntalaisen myymäläauton sisätiloja 1990-luvun lopulla. S. 127.
- Kuva 10: Myymäläautoa rakennetaan kauppaliikkeen pihalla 1959. S. 129.
- Kuva 11: Kiitokori oy:n ns. Halpis-myymläauto 1970-luvulta. S. 131.
- Kuva 12: Myymäläauton pysäkkimerkki 1990-luvulta. S. 133.
- Kuva 13: Palvelu-mallisen myymäläauton kuljettaja-myyjä lastaamassa hyllyjä noin 1960. S. 135.
- Kuva 14: Myymäläauton myyjätär syömässä eväitä 1950-luvun lopulla. S. 141.
- Kuva 15: Myymäläauton kuljettaja ja asiakkaita 1965. S. 144.
- Kuva 16: Kirjastoauton henkilökunnan taukonurkkauksen välineistöä. S. 155.
- Kuva 17: 1970-luvun alkupuolella rakennettu kirjastoauto oli edelleen liikenteessä vuonna 1987. S. 157.
- Kuva 18: Kirjastoauton pysäkkimerkki Konnunsuolta 2010. S. 160.
- Kuva 19: Pankkiauto sisältä 2000-luvun alkupuolella. S. 170.
- Kuva 20: Tapio Rautavaara pankkiauton käyttöönottojuhlassa 1970-luvulla. S. 172.
- Kuva 21: Kelirikkoineen tie myymäläauton etuikkunasta kuvattuna 1950-luvun lopulla. S. 174.
- Kuva 22: Postinjakajia potkukelkkoineen Nokiolla 1920–30-luvulla. S. 177.
- Kuva 23: Autopostitoimisto I 1970-luvun lopulla. S. 180.
- Kuva 24: Hämeenkyröläinen postiasema luultavasti 1930-luvun loppupuolella. S. 183.
- Kuva 25: Asiakas, kuljettaja ja virkailija autopostitoimiston sisätiloissa 1970-luvun alkupuolella. S. 184.
- Kuva 26: Autopostitoimiston virkailija ja asiakkaita 1972. S. 186.

Taulukot

Taulukko I:	Aineistojen ja menetelmien lomittuminen, sivu 64.
Taulukko II:	Haastattelut, sivu 80.
Taulukko III:	Kyselyt, sivu 85.
Taulukko IV:	Delfoi-kyselyn perustiedot, sivu 87.
Taulukko V:	Delfoi-asiantuntijat, sivu 89.
Taulukko VI:	Liikkuvien palvelujen aloitusvuodet ja -paikkakunnat sekä suurimmat lukumäärät Suomessa, sivu 94.
Taulukko VII:	Myymäläautojen lukumäärä Suomessa, sivu 124.
Taulukko VIII:	Kirjastoautojen lukumäärä Suomessa, sivu 154.
Taulukko IX:	Tulevaisuusprosessi, sivu 215.
Taulukko X:	Maaseudun liikkuvat palvelut 2040-luvulla -tulevaisuustaulukko, sivu 216.
Taulukko XI:	Mahdottomien tilaparien taulukko, sivu 220.
Taulukko XII:	Valitut tulevaisuuskuvat ja Jokerit, sivu 229.
Taulukko XIII:	Skenaarioiden vertailua, sivu 268.

Liitteet

Liite I:	Delfoi-kysely. S. 324.
Liite II:	Delfoi-kyselyn vastaajakooste ja matriisi. S. 330.
Liite III:	Tulevaisuuskuvat ja erilaisuusindeksi. S. 333.

PROLOGI

Emme tietenkään tiedä, mitä tulevaisuus tuo tullessaan, mutta sanoisin, että meillä on hyvät mahdollisuudet.²

Virginia Woolf kirjoittaa kirjassaan Orlando, että *aika kului eikä yhtään mitään tapahtunut.*³ Tätä tutkimusta tehdessäni törmäsin joskus samankaltaiseen tilanteeseen. Eri aikatasot vaihtuivat toisiksi, mutta monet asiat pysyivät muuttumattomina. Tuntui, että yhteiskunta tutkimuskohteen ympärillä muutti muotoaan, mutta itse tutkimuskohde ei. Kuten lukija tutkimukseeni tutustuttuaan ehkä huomaa, lopputulos on kuitenkin toisenlainen, vaikka osaltaan Orlandon toteamus pitääkin paikkansa. Siinä on myös ripaus Carolan "Penkki, puu ja puistotie" -kappaletta: *Luona penkin on tuo puu ja puistotie – kaiken muun vei aika, luulen.*⁴

Tutkimustyöni alkoi jo vuonna 2002 ja eteni siitä lähtien joinakin vuosina viikon, joinakin kuukauden. Opetuksen, hankkeiden ja hallinnon vietyä suurimman osan ajastani, väitöskirjalle ei tuntunut jäävän kalenteriin tilaa. Oli paljon mielenkiintoisia asioita tehtävänä, eikä väitöskirja ollut niistä aina kiireellisyydessä ensimmäinen. Tutkimusta oli mukavaa tehdä tutkimuksen itsensä vuoksi eikä siksi, että kyseessä oli väitöskirja. Ehkä tämän vuoksi se ei kovin nopeasti valmistunutkaan. Viimeiseen kaarteeseen kurvasin vasta, kun uusi hankkeemme sai Suomen Akatemian rahoituksen ja eläimiin ja tulevaisuuteen keskittyvä tutkimuspestini alkoi lähetä. Väitöskirjan piti valmistua, jotta pääsisin entistä kiinnostavampien asioiden äärelle.

Olen ollut onnekas saadessani koko ajan tehdä tutkimustyötäni sekä palkallisenä Turun yliopiston kansatieteen oppiaineen työntekijänä (2000–03 ja 2006–) että apurahalla (2003–2006). Pitkäkestoinen rahoitus mahdollisti tutkimuksen etene-
misen valmiiksi asti. Kuten TOP-säätiön apurahojen luovutustilaisuudessa pitämässäni kiitospuheessa vuonna 2001 sanoin, myönnetty apuraha kertoo siitä, että jossain on joku, joka uskoo tutkimuksen toteutumismahdollisuuksiin ja kokee tehtävän tutkimuksen tärkeäksi. Se luo pohjaa jokapäiväiselle tutkimustyössä jaks-

² Granthamin jaarli Robert Crawley. Tv-tuotanto Downton Abbey, Kausi 6, osa 10/10 (2015).

³ Woolf 1984, 72. Ks. tarkemmin tämän kirjan esilehdeltä.

⁴ Carolan 1971 levyttämä suomennos kappaleesta Un banc, un arbre, une rue. Se voitti kyseisenä vuonna Eurovisionin laulukilpailun esittäjänään Séverine (Josiane Grizeau).

miselle ja omaan aiheeseen uppoutumiselle. Kiitänkin hyvin lämpimästi saamista-
ni apurahoista Seurasäätiön Emil ja Lempi Hietasen rahastoa (2001),
Varsinais-Suomen Kulttuurirahastoa (2001), TOP-säätiötä (2001), Alli Paasiki-
ven Säätiötä (2003) ja Turun Yliopistosäätiötä (2004). Viimeisenä Suomen Kult-
tuurirahasto (MTK:n rahasto 2005) myönsi kolmivuotisen apurahan, josta en kui-
tenkaan ehtinyt käyttää kuin yhden vuoden ennen siirtymistäni osaksi oppiaineeni
opetushenkilökuntaa. Apurahakausi oli merkittävästi edistämässä tutkimustani.

Tutkimukseni ei olisi voinut milloinkaan valmistua myöskään ilman haastatel-
taviani, joille kaikille haluan lausua suuret kiitokset. Lukemattomien ihmisten
kohtaaminen ja mielenkiintoiset keskustelut sekä aineistolahjoitukset ovat saatta-
neet työni kohti valmistumista. Haastateltavieni sekä muiden asiastani kiinnostu-
neiden innostus ja avuliaisuus ovat olleet valtava motivoiva voima.

Tutkimuksen vihdoin valmistuttua professori Pia Olsson ja KTT Pasi Rikko-
nen olivat merkittävässä roolissa lukiessaan työtäni ja antaessaan siihen arvokka-
ita kommentteja. Heidän huolellisen esitarkastuksensa perusteella kykenin vielä
viimeistelemään tekstiäni. Olen kummallekin kiitollinen heidän näkemästään vai-
vasta sekä saamastani rakentavasta kritiikistä ja kannustuksesta.

Tutkijalle erityisen tärkeä paikka on oma oppiaine, jossa tutkimustaan tekee.
Kollegojen kanssa olen kokenut kuluneiden 16 vuoden aikana monet myötä- ja
vastamäet, ilot ja surut, muutokset – ajan kulumisen... Vuosien saatossa ihmiset
ovat laitoksella ehtineet vaihtuakin. Aloitin tutkimukseni Pekka Leimun ollessa
Turun yliopiston kansatieteen oppiaineen professorina. Hän suhtautui myötämieli-
sesti ensin alkuperäiseen tutkimusaiheeseeni liikkuvien palvelujen historiasta ja
nykyisyydestä. Sittemmin Leimu oli avarakatseisesti hyväksymässä tulevaisuu-
dentutkimuksen menetelmien ja näkökulmien lisäämisen kansatieteelliseen tutki-
mukseen. Vuonna 2010 professoriksi tuli Helena Ruotsala. Tässä vaiheessa työni
toiseksi ohjaajaksi tuli dosentti Katriina Siivonen, sillä tulevaisuusosio oli jo
muuttunut tutkimukseni tärkeimmäksi osaksi. Helena Ruotsalan kannustavasti
eteenpäin kirittävä asenne, toistuvat kysymykset työn edistymisestä, tekstin kom-
mentointi sekä aktiivinen osallistuminen post doc -rahoituksen hankkimiseen
vauhdittivat merkittävästi työni valmistumista. Hän ansaitsee suuret kiitokset!
Samoin haluan lämpimästi kiittää Katriina Siivosta lukemattomista ajatuksia he-
rättäneistä kysymyksistä sekä huomionarvoisista kommentteista, joita hän esitti
väitöskirjaani liittyen.

Turun yliopiston kansatieteen oppiaineen, Tulevaisuuden tutkimuskeskuksen
ja laajemmin yliopiston työyhteisöni on kuulunut paljon ihmisiä, jotka ovat olleet
mukana kannustamassa ja keskustelemassa, hoitamassa käytännön hallintoa, an-
tamassa aineistoa ja vinkkejä tai muuten auttamassa työni eri vaiheissa. En voi

enkä halua laittaa näitä kaikkia minulle tärkeitä ihmisiä aika- enkä muuhunkaan järjestykseen. Vilpittömät kiitokseni ansaitsevat Anu Raula, Matti Mattila, Hanneleena Hieta, Timo J. Virtanen, Katariina Heikkilä, Anna Kirveenummi, Niina Koskihaara, Maija Mäki, Kirsi Sonck-Rautio, Minna Heikkinen, Maija Lundgren, Karri Kiiskinen, Marja-Liisa Räisänen, Terhi Lehtonen, Hanna-Kaisa Aalto, Sari Söderlund, Sirkku Pihlman, Salla Tenkanen... Jokaista en voi valitettavasti mainita tässä, mutta haluan kiittää kaikkia tsemppauksesta ja hyvästä mielestä, jota olette jakaneet.

Maisterit Anna Kirveenummi, Antero Kyöstiö ja Maija Mäki kommentoivat työtäni vertaisarvioitsijoina. Heiltä sain monia arvokkaita ajatuksia. On suunnaton onni, että minulla on ystäviä, jotka näin vilpittömästi haluavat kannustaa eteenpäin. Maijaa haluan lisäksi kiittää kaikesta tuesta ja avusta, jota olen häneltä vuosien mittaan saanut – sekä tulevaisuudentutkimuksellisista ideariihistä, joita olemme monesti tutkimuksiimme liittyen spontaanisti pitäneet.

Eräälle jo edesmenneelle kollegalle lupasin, että mainitsen hänet väitöskirjani esipuheessa – ja teen sen enemmän kuin mielelläni. En koskaan itse ollut Ilmar Talven (1919–2007) oppilas, sillä hän jäi eläkkeelle Turun yliopiston kansatieteen oppiaineen professorin tehtävästä jo vuosia ennen kuin aloitin opiskeluni. Fennicumissa työskennellessäni minulla oli kuitenkin ilo ja kunnia oppia tuntemaan tämä vanhan ajan professori, jonka pohjaton tietomäärä oli vaikuttava. Meillä oli Talven kanssa vierekkäiset työhuoneet kansatieteen käytävällä: Talve kirjoitti kirjoituskoneellaan, piippuaan imeskellen, emeritusprofessorin tutkimuksiaan ja minä näpertelin viereisessä huoneessa aloittelevana tutkijana omia sepustuksiani. Hän kävi työhuoneessani lähes päivittäin rupattelemassa niitä näitä. Erään kerran (tarkalleen ottaen keskiviikkona 20. lokakuuta 2004 kello 15.15 – kirjoitin tämän muistiini!) työhuoneeni sohvalla istuessaan hän totesi: *Sitten kun saat tekstin valmiiksi niin kirjoita sinne sitten että Talve kävi häiritsemässä puheillaan tutkijan työtä.* Todellisuudessaan emeritus ei ollut häiriöksi, vaan päin vastoin innosti aloittelevaa tutkijaa esimerkillään!

Erityisen lämpimästi kiitän vanhempiani Ari ja Ulla Lehosta sekä isoäitiäni Liisi Mäkistä kaikesta heidän antamastaan tuesta. Vahva usko työn valmistumiseen ja sen tärkeyteen olivat suuri voima, jonka avulla pystyin tutkimukseni tekemään ja viimeistelemään. Syksyllä 2014 kuollut isäni ja vajaa vuotta myöhemmin 2015 kuollut isoäitini eivät valitettavasti aivan ehtineet nähdä tutkimukseni valmistumista, mutta he tiesivät sen olevan loppusuoralla ja odottivat sitä. Niinpä äitini lisäksi myös isäni ja isoäitini osoittama tuki ja kiinnostus olivat kannustamassa minua loppuun asti.

Tutkimustyön vastapaino on oma perhe. Lenkkeily koiran kanssa sai ajatukset pois työnteosta – ensin tässä auttoi Nelli ja nyttemmin Fanny. Ehkäpä nämä koirasuhteet ovat olleet osaltaan innostamassa myös väitöskirjan jälkeisiin tutkimustöihin! Vaimoani Charlotta von Essenia kiitän mahdollisuudesta osallistua erilaisiin tutkimukseni kannalta tärkeisiin tapahtumiin keskellä arjen kiireitä ja harrastuksia. Pystyin lähes aina lähtemään keskeisiin koti- ja ulkomaisiin seminaareihin, symposiumeihin ja muihin tilaisuuksiin. Vielä lopuksi haluan osoittaa rakkaimmat kiitokseni lapsilleni Aino ja Otto von Essenille. Heidän varaukseton iloisuutensa, innostuksensa uusiin asioihin sekä kykynsä nähdä asioiden positiiviset puolet monine eri näkökulmineen ovat olleet kantamassa minua eteenpäin. Usko tulevaisuuteen on tärkeää!

– Meidän yhteinen maapallomme on kuin laiva, joka seilaa ajassa. Siksi me tarvitsemme kahdenlaisia tähyttäjiä. Sellaisia, jotka näkevät tulevaan ja sellaisia, jotka näkevät menneeseen. Mahdollisimman pitkälle. Malja sille! Piste.

Krrakatau istui alas. Kaikki taputtivat. Krrakatau lisäsi vielä tyytyväisenä: – Minä näen mainiosti molempiin suuntiin. Krokotiileilla kun on silmät pääläella.⁵

Liedossa, Sikilän kylässä 17.9.2016

Jussi Lehtonen

⁵ Hirvonen 2010, 74–75.

OSA I: TUTKIMUS

Elämä koostuu mielestäni kolmesta osasta. Siihen kuuluu: kiinnostava ja tavallisesti varsin miellyttävä nykyisyys, joka kuuluu kohtalokkaan nopeasti hetki hetkeltä, hämärä ja epävarma tulevaisuus, jonka varalle saa vapaasti tehdä kiehtovia suunnitelmia, mitä uskalletumpia ja uskomattomampia sen parempi – mikään ei kuitenkaan toteudu aivan sellaisena kuin ennakoita luulisi, joten on hyvä nauttia edes suunnittelemisen ilosta; ja kolmas on menneisyys, muistot ja tositapahtumat, jotka ovat jokaisen ihmisen nykyhetken perustuksena ja jotka palautuvat mieleen äkkiä tutun tuoksun, kukkulan ääriviivojen, vanhan sävelen tuomina.⁶

1. JOHDANTO TUTKIMUKSEEN

Kansatieteelliset tutkimukset ja opinnäytteet ovat jo vuosikymmeniä käsitelleet maaseutua ja sen muuttumista, autoja ja autoistumista sekä esimerkiksi ihmisiä osana palveluyhteiskuntaa. Näissä teemoissa ei ole mitään poikkeuksellista ja tästäkin tutkimuksesta samat elementit löytyvät. Niiden lisäksi mukana on myös tulevaisuudentutkimus, jonka seurauksena tämän tutkimuksen tulos ei ole maaseudun palvelujen menneisyyden ja nykyhetken analyysi sen kansatieteellisessä merkityksessä. Sen sijaan historia ja nykyhetki ovat vahvasti läsnä toisenlaisessa roolissa: ne toimivat analyyttisenä perustuksena tulevaisuudentutkimuksen menetelmien rakennetuille tulevaisuuden skenaarioille.

Miksi alunperin valitsin tutkimukseni aiheeksi maaseudulla erityisesti ajoneuvoista tarjottavat palvelut, kuten myymälä- ja kirjastoautot – ja niiden tulevaisuuden? Ensinnäkin koin siihen suurta henkilökohtaista kiinnostusta. Aihepiiri oli minulle ennestään tuttu, sillä pro gradu -tutkielmani vuodelta 2000 käsitteli suomalaisen myymäläauton vaiheita 1930-luvulta 1990-luvun loppuun.⁷ Tätä opinnäytettä tehdessäni huomasin, että myymäläauto ei suinkaan ollut ainoa pyörien

⁶ Kirjailija Agatha Christien pohti aikaa omaelämäkerrassaan. (Christie 1990, 8.) Olen liittänyt tutkimukseeni aikaan ja tulevaisuuteen liittyviä lainauksia monista lähteistä. Ne kertovat kukin omalla tavallaan miten ajan kuluminen, ajan eri tasot sekä tulevaisuus voidaan nähdä ja kokea.

⁷ Lehtonen 2000.

päälle siirretty palvelu maassamme. Kirjastoautoa olin itsekin lapsuudessani käyttänyt mutta gradua tehdessäni törmäsin myös pankkiautoihin, jollaisista en ollut aikaisemmin kuullut. Myöhemmin selvisi, että myös postikonttori on toiminut autossa. Tämä tieto oli minulle varsin pitkään määrittelemätön, sillä toisissa lähteissä puhuttiin autopostitoimistoista ja toisissa postipalveluautoista. Tutkimuksenteon alkuvaiheessa en vielä tiennyt näiden kahden käsitteen eroa.

Toinen syy siihen, että valitsin tutkimuskohteekseni erityisesti maaseudulla toimivat palvelut, oli oma huomioni maaseutualueiden muutoksesta. Vaikka lapsuudessani en asunutkaan varsinaisesti syrjäisellä maaseudulla, huomasin kuitenkin palvelujen vähenevän. Turkuun oli matkaa 20 kilometriä, mutta joko lapsuudenkotini välittömästä läheisyydestä tai lähialueilta loppui postikonttoreita ja kauppoja. Tämä sai minut toisinaan miettimään mitä tapahtuisi, jos alueella ei toimisi enää yhtään kauppa ja lähimmät pankki- ja postipalvelut saisi vain Turusta, parinkymmenen kilometrin päästä.

Edellä olleeseen liittyy kolmas syy tutkimuskohteeni valintaan: yhteiskunnallinen vaikuttavuus. Maaseutu on tänäkin päivänä aktiivisessa muutostilassa. Esimerkiksi maalle- ja maaltamuutto, kouluverkko sekä postinjakelun ja kotipalvelujärjestelmän muutokset antoivat motivaatiota tehdä tutkimusta, jolla voi vaikuttaa ja osoittaa erilaisia mahdollisuuksia tehdä asioita tulevaisuudessa toisin. Samaan aikaan olin kiinnostunut kansatieteen ja tulevaisuudentutkimuksen menetelmien ja näkökulmien yhdistämisestä erityisesti oman tieteenalani kansatieteen lähtökohdista tarkasteltuna.

Kun väestö Suomessa edelleen muuttaa taajamiin ja vanhenee, kaikki maaseutukunnat eivät välttämättä kykene hoitamaan palveluvelvoitettaan kuten ennen eikä yksityisten yritystenkään ehkä kannata taloudellisista syistä johtuen niitä laajasti tarjota.⁸ Uudenlaisten ratkaisujen avulla maaseudulla asuvat ihmiset voisivat elää arkeaan ja saada tarvitsemiaan palveluja myös tulevaisuudessa. Mikäli palveluja ei ole, muodostuu helposti itseään ruokkiva kehä: maaseutu autioituu, kun palvelut vähenevät ja ihmiset muuttavat pois tai eivät muuta maalle lainkaan, koska palveluita on vaikea saada.

Täysin toisenlaisen tutkimuksen olisin saanut aikaan, mikäli en olisi keskittynyt erityisesti liikkuvien palvelujen näkökulmaan, vaan olisin lähestynyt maaseudun palveluita yleisellä tasolla tutkimalla, millaisia palveluja tulevaisuudessa voi-

⁸ Samaan viittaa myös etnologi Pilvi Hämeenaho tutkimuksessaan maaseudun hyvinvointiverkostoista. Hän käsittelee asiaa myös vuoroin paikallisia palveluja vahvistavan ja vuoroin keskittämiseen kannustavan politiikan näkökulmasta. (Hämeenaho 2014, 20 ja seuraavat.)

si olla. Tämä olisi ollut kiinnostava mahdollisuus ja avannut käsillä olevaa tutkimusta laaja-alaisemmin vaihtoehtoja suomalaisen maaseudun tulevaisuuteen. Kaksi asiaa kuitenkin puoltaa tekemääni ratkaisua. Ensinnäkin keskittymällä erityisesti liikkuvien palvelujen näkökulmaan pääsen pureutumaan syvemmälle erilaisiin vaihtoehtoihin, kuin tekemällä enemmän yleistason tutkimuksen maaseudun palvelujen mahdollisista tulevaisuuksista yleensä. Tästä huolimatta tutkimukseni käsittelee huomattavissa määrin myös kiinteitä palveluja, näkökulman painottuessa kuitenkin liikkuviin yksiköihin. Toinen asia liittyy lähtöasetelmaan eli siihen, että ennen tulevaisuudentutkimuksen lisäämistä osaksi tutkimustani aloitin käsikirjoituksen työstämisen nimenomaan liikkuvista palveluista, en yleisesti koko maaseudun näkökulmasta. Koska työni ennen tulevaisuusnäkökulman mukaan tuloa oli jo varsin pitkällä, en nähnyt enää työekonomisesti järkeväksi lähteä muuttamaan tutkimuskohdetta sitä laajentaen vaan päinvastoin fokusoiden siihen entistä tarkemmin. Tämä mahdollisti syvälle aiheeseen ja käytännön arkeen katsovien skenaarioiden rakentamisen.⁹

Työni osassa I esittelen kysymyksenasettelun sekä rajauksen ja lähteet. Näitä ennen käytän paljon tilaa tulevaisuudentutkimuksen tieteenalan perusteiden esittelemiseen: millaisista lähtökohdista tulevaisuudentutkimus nousee, mikä on sen tarkoitus ja millaisia keskeisiä käsitteitä siihen liitetään. Nostan näkyviin perusasioita monille vielä varsin vieraasta tieteenalasta ja samalla annan näkökulmia tieteiden samankaltaisuuksiin ja eroihin. Näin huomioin tutkimuksessani sen, että tulevaisuudentutkimuksen yhdistäminen kansatieteeseen on uutta ja saattaa oman tieteenalani sisällä herättää kysymyksiä. Tästä syystä olen esittänyt joitakin tulevaisuudentutkimukseen liittyviä teemoja perusteellisemmin, kuin tavanomaisessa tulevaisuudentutkimuksellisessa työssä olisi tarpeen.

Tutkimuksen osa II on perustuksen rakentamista tulevaisuudentutkimukselliselle osalle III. Historian ja nykyhetken näkökulmia avaavat luvut pitävät sisällään teemoja, jotka nousevat uudelleen esiin tulevaisuustaulukossa ja sitä seuraavissa skenaarioissa. Osa II on perinteisempää ihmisten arkea tutkivaa kansatiedettä, jonka tuloksia nostan esiin osan lopussa. Minun ei kuitenkaan ole mielekästä tehdä kahta tutkimusta: kansatieteellistä tutkimusta liikkuvien palvelujen historiasta ja nykyisyydestä ja sen lisäksi tutkimusta ilmiön tulevaisuudesta. Tässä tapauksessa nämä ovat yhdessä ja samassa tutkimuksessa, joten olen joutunut tekemään valintoja sen suhteen, mitä asioita esitän missäkin laajuudessa. Lisäksi tulevaisuudentutkimuksen on tarkoitus olla tiivis osa tutkimustani eikä irrallinen

⁹ Aloitin tutkimukseni käsikirjoituksen kirjoittamisen vuonna 2003. Tulevaisuudentutkimus tuli vahvemmin mukaan vasta pari vuotta myöhemmin.

liite sen lopussa. Kansatieteellistä analyysiä tulee siis lukea se mielessään, että sen on tarkoitus olla erityisesti osassa III esitetyn tulevaisuuden elementtejä tukevaa. Kokonaisuutena tutkimukseni ei siis ole kansatieteellinen analyysi maaseudun liikkuvien palvelujen historiasta ja nykyisyydestä. Työni ei käsittele ja analysoi ihmisten arkielämän eri ulottuvuuksia ja merkityksiä osana palveluja niin perusteellisesti kuin ilman tulevaisuudentutkimusta. Kansatieteellinen analyysi on siis paikoin vähemmän tulkitsevaa kuin perinteisemmässä¹⁰ tieteenalamme tutkimuksessa. Tällä tavoin olen saanut tulevaisuudentutkimuksen tiiviimmin osaksi muuta työtäni eikä se ole vain päälle liimattuna lisänä kaiken muun jatkeena.¹¹

Kansatieteen ja tulevaisuudentutkimuksen kehityksestä

*Sateen jälkeen paistaa aina aurinko.*¹²

Ihmisten tulevaisuudentutkimusta koskevat käsitykset ovat vuosien kuluessa alkaneet siirtyä yllä olevan lainauksen kaltaisesta ajattelusta – itseäänselvyyksiä sisältävästä ennustamisesta ja kristallipalloon tuijottamisesta – kohti tieteellistä näkökulmaa. Lehdistössä ja politiikassa on viime vuosina huomioitu tulevaisuuden mahdollisuuksien selvittäminen entistä laaja-alaisemmin ja esimerkiksi Turun yliopiston Tulevaisuuden tutkimuskeskus on levittänyt tulevaisuusajattelua suomalaiseseen yhteiskuntaan. Tulevaisuuden olemassaolo on monilla tieteenaloilla tiedostettu näkökulma, mutta toisaalta edelleen helposti pitäydytään vanhoissa lähestymistavoissa ja ehkä vuosikymmeniä sitten toimivaksi havaitussa "monitieteisyydessä" tiettyjen lähitieteiden kanssa. Tällä kentällä tulevaisuudentutkimus on monien näkökulmasta uusi tulokas. Käsillä olevan tutkimukseni avulla haluan näyttää, millaisia mahdollisuuksia sillä on humanistisessa ja kansatieteellisessä tutkimuksessa.

¹⁰ Tarkoitan perinteisellä kansatieteellisellä tutkimuksella sitä tieteenalamme vahvaa suuntausta, jossa tutkimukset kuvaavat ammattikuntia, vanhaa kansankulttuuria, teollisuutta ja elinkeinoja, esinekulttuuria sekä museoita. Monien tutkimusten aikarajaus on vahvasti historiallinen ja linkitys nykyhetkeen alkaa vahvemmin näkyä vasta tultaessa 2000-luvulle. (Väitöskirjat (www); myös Sappinen 2000, 76–78.)

¹¹ Käsittelem tutkimukseni välianalyysin sisältöä myös luvun 10 alussa.

¹² Ennustaja ennustaa Asterixille ja muille gallialaisille. (Gosciny & Uderzo 1993.)

Ruotsalainen kansatieteilijä Orvar Löfgren kirjoittaa kansatieteellisen tutkimuksen suhteesta historiaan ja nykyhetkeen. Hän toteaa, että muutamia vuosikymmeniä sitten Ruotsissa ei ollut tarpeen erikseen ilmoittaa, että kansatiede on historiallinen tiede. Hän määrittelee jatkumon siten, että ensin tehtiin tutkimusta historiallisesta näkökulmasta, kunnes 1970-luvulla innostuttiin myös nykyhetkeen liittyvästä tutkimuksesta. Sitten historiallinen suuntaus tuli taas voimakkaammaksi 1980-luvulla.¹³ Suomessa tilanne on ollut samantapainen. Asiaa tutkineen etnologi Nina Sääskilahden mukaan kansatieteilijä Kustaa Vilkuna määritteli vuonna 1946, että alamme tutkijalle ei riitä kohteena olevan asian alku- ja loppupisteen tunteminen; niiden lisäksi halutaan tietää miten suomalainen rahvas eli sata tai kaksisata vuotta sitten. Samoin Turun yliopiston ensimmäinen kansatieteen professori Ilmar Talve totesi vuonna 1958, miten kansatieteen ajateltiin tuolloin tutkivan kaikkea vanhaa ja erityisesti vanhoja esineitä – näin ollen kaupunkikansatiede oli käsitteenä vaikea, koska kaupunkiolosuhteista ei koettu löytyvän mitään vanhaa. Samaan aikaan oli nähtävissä, että kansatieteen tutkimusalan laajentaminen oli välttämätöntä koskemaan myös kaupunkilaisten elämää ja siihen kuuluneita elementtejä. 1960- ja 1970-luvuilla siirryttiin käsittelemään enemmän työväestöä ja työväenkulttuuria, koska vanhan maatalousyhteiskunnan vähitellen hajotessa oli välttämätöntä siirtyä tarkastelemaan tästä muutosprosessista johtuneita seurauksia. Taustalla vaikutti ajatus siitä, että olisi hedelmällistä tutkia uudenlaisen kulttuurin syntymistä sen alusta alkaen.¹⁴

Kansatieteilijä Matti Räsänen toteaa, että suomalaisen yhteiskunnan suhde menneisyyteen on yksi kansallisen itseymmärryksen keskeisimpiä välineitä.¹⁵ Kansatiede oli tieteenä vahvistamassa suomalaisuutta aikoina, jolloin itsenäinen kansakunta ei ollut itsestänselvyyks. Sääskilahden mukaan kansatiede oli pitkään menneisyyden esinekkyyteen keskittyvä tieteenala tutkimuskohteenaan abstrakti ja määrittelytavoista riippuvainen kulttuuri.¹⁶ Perinteentutkija Seppo Knuutila puolestaan katsoo, että menneisyyden analysoinnille on raivattu monia valtateitä ja että viimeistään 1970-luvulta alkaen tapahtunut siirtymä historiallisesta tutkimuksesta kohti nykyhetken tutkimusta oli paikoin hidasta – siitä huolimatta, että se koettiin kansatieteen sisällä tärkeäksi.¹⁷ Kansatieteilijä Pekka Leimu käsittelee vuonna 1992 julkaistussa artikkelissaan kansatiedettä tuona samana vuosikym-

¹³ Löfgren 1996, 81.

¹⁴ Sääskilahti 1997, 58, 78, 86.

¹⁵ Räsänen 1989, 10.

¹⁶ Sääskilahti 1997, 91–92.

¹⁷ Knuutila 1989, 92.

menenä ja toteaa, että Ilmar Talven 1970-luvulla luokittelemat tieteenalamme tutkimuskohteet – kuten nykyhetken tutkimus – ovat relevantteja edelleen artikkelin kirjoitushetkellä. Mutta, Leimu kirjoittaa, lisäksi tieteenaloille on elintärkeää kehittyä ja näin ollen kansatiedekin kehittynee 1990-luvulla tutkimuskohteidensa suhteen edelleen.¹⁸ Näiden ajatusten jatkumona ja viitteenä Leimunkin mainitsemaan nykyhetken tutkimukseen voidaan nähdä kansatieteilijä Katriina Siivosen väitöskirja (2008), jossa on vahva tulevaisuusorientaatio, vaikka se ei olekaan suoraan tulevaisuudentutkimusta.¹⁹ Oma tutkimukseni puolestaan vie tieteenalaa jälleen hieman eteenpäin ja nostaa tulevaisuuden aiempaa vahvemmin esiin.

Kiinnostus tulevaisuuteen ja sen ennustaminen on kuulunut ihmisen luonteeneseen pitkään.²⁰ Tiedämme jo koulusivistyksemme pohjalta, että roomalaiset keisarit luottivat ennustajiin, kreikkalaisilla oli Delfoin oraakkelinsa ja suomalaiset puolestaan seurasivat säätä ja eläinten käyttäytymistä. Kun siirrytään kohti nykyaikaa, huomataan ihmisen edelleen usein ajattelevan tulevaisuudentutkimuksen alaksi, joka kertoo miten asiat tulevaisuudessa tapahtuvat. Samoin muinaiset kansat saattoivat kuvitella ennustajiensa tarkkaan kertovan tulevasta asioista. Nykyaajan ennustajilla ei kuitenkaan ole käytössään yhtään sen tehokkaampia konkreettisia yhteyksiä tulevaisuuteen kuin muinaisilla roomalaisillakaan. Sen sijaan tutkimusmenetelmät ovat kehittyneet ja painopiste on siirtynyt yhden varman tulevaisuuden ennustamisesta siihen, että usein pyritään kartoittamaan monia vaihtoehtoisia tulevaisuuksia. Samalla halutaan kollektiivisesti aktivoida ympäröivää yhteiskuntaa pyrkimään tulevaisuuksia kohti. Näin ollen esimerkiksi tulevaisuus, johon yksilö ei menneinä vuosisatoina pystynyt vaikuttamaan tai johon ei edes koettu tarvetta vaikuttaa, on muuttunut ihmisten demokraattisesti päättämäksi yhteiskunnalliseksi tulevaisuudeksi, jota kohti pyritään tai jota halutaan yhteisesti välttää.

Toisin kuin jo 1800-luvun kuluessa vahvan tieteellisen aseman saanut kansatiede,²¹ tulevaisuudentutkimus on nuori tieteenala. Vuonna 2003 tulevaisuudentutkija Mika Mannermaa päätyi siihen, että tulevaisuudentutkimusta voidaan luonnehtia tieteellisenä tutkimusalana. Tulevaisuudentutkimusta ei siis nähty omana tieteenalanaan, vaan sen sijaan tätä vähemmän jäsentyneenä tutkimusalana, jolla oli vain sille ominaiset piirteensä ja pätevyysalueensa sekä omat tapansa asettaa

¹⁸ Leimu 1992, 203–211 passim.

¹⁹ Siivonen 2008. Tutkimuksensa sivulla 148 Siivonen viittaa siihen, miten hänen tutkimuksensa analyysi voi auttaa ymmärtämään tutkimusajanjakson jälkeisiä tapahtumia saaristossa.

²⁰ Ks. myös Malaska 2013, 14–17 passim.

²¹ Räsänen 1989, 17–21 passim.

tutkimusongelmat ja osittain myös oma tutkimusmetodologiansa. Mannermaa totesi, että tulevaisuudentutkimus on kuitenkin käsitteellisesti laajempi asia kuin se, miten useimmilla tieteenaloilla tulevaisuuden ennustamispyrkimykset sisällytetään tutkimukseen.²² Tämä on huomionarvoista, sillä monessa kansatieteellisessäkin tutkimuksessa tulevaisuusorientaatio näkyy jotenkin. Tavallisesti nämä ajatukset perustuvat kuitenkin tutkijan aineistostaan luomaan yleiskuvaan ja yleistiedoilla tehtyihin (ehkä tiedostamattomiinkin) tulevaisuuskuviin, joita ei sen tarkemmin ole rakennettu ja jotka saattavat olla vain saman teeman eri muunnelmia. Näin ollen ne eivät välttämättä oikeasti tarjoa mitään uutta. Pohjaa mahdollisille tulevaisuuksille tämä visiointi luo, mutta se on eri asia kuin tulevaisuudentutkimuksen omien menetelmien käyttö tulevaisuuden mahdollisuuksien osoittamiseen. Tämän kansatieteilijät pystyisivät laajemmin ottamaan huomioon tehdessään nykypäivän ilmiötutkimusta. Aiheeseen perehtyessään tutkija on saattanut huomaamattaan tehdä jo hyvän nykytilan analyysin tulevaisuuden vaihtoehtoja varten.

Toisin kuin kansatieteestä, tulevaisuudentutkimuksesta on vielä lähiaikoina käytetty tieteenala-termin sijaan esimerkiksi käsitettä "tiedonala", kuten edellä viittaamani Mannermaa. Tämä Suomessa käyttöön vakiintunut nimitys ei ole tulevaisuudentutkimukselle itsestään selvä määrite, sillä alan historian aikana on tieteellisyteen ja paradigmoihin palattu toistuvasti. Valtiotieteilijä Olavi Borg kirjoittaa kymmenen vuotta Mannermaan yllä esitettyjen ajatusten jälkeen (2013), että nykyisin tulevaisuudentutkimuksesta voidaan jo perustellusti käyttää nimitystä tieteenala. Sen teoriat, metodit ja tutkimustraditio ovat kehittyneet ja asema vakiintunut muiden tieteenalojen joukossa. Erityisesti Borg viittaa tulevaisuudentutkimuksen alan merkitykseen ja asemaan sekä yhteiskunnassa että akateemisessa maailmassa ja toteaa, että tiedon sovellettavuus ja yhteiskunnallinen merkittävyys ovat jopa yliverkaisia suhteessa moniin ns. perinteisiin tieteenaloihin nähden.²³ Kuten Borg, en näe itsekään, että tulevaisuudentutkimuksen yhdistäminen johonkin toiseen tieteenalaan asettaisi tulevaisuudentutkimuksen ns. menetelmäpankin asemaan. Sen sijaan se tuo mukanaan paljon muutakin, kuten tässä tutkimuksessa jäljempänä käytännössä esitän.

Ensimmäisen merkittävän tieteellisen saavutuksen tulevaisuudentutkimuksen alalla teki 1900-luvun alussa venäläinen taloustieteilijä Nikolai Kondratjev rakentamalla teorian, jolla saatiin talouskehitykseen parempaa ennustettavuutta tiettyjen lainalaisuuksien mukaisesti. Näiden Kondratjevin pitkien aaltojen perusteella pystytään edelleen määrittelemään talouden nousu- ja laskusuhdanteita. Tulevai-

²² Mannermaa 2003, 25–26.

²³ Borg 2013, 50–52.

suudentutkija Markku Wilenius on käyttänyt Kondratjevin teoriaa tutkimuksessaan kuudennesta aallosta, joten varhaisellakin mallilla on edelleen merkitystä nykypäivän suomalaiselle tulevaisuudentutkimukselle.²⁴ Monien tieteiden tavoin – kuten Leimu edellä totesi – kansatiede ja tulevaisuudentutkimus käyttävät vanhoja saavutuksiaan uuden rakentamisen perustana.

Oppihistoriallisesti tulevaisuudentutkimus sai alkunsa vuonna 1943, jolloin Ossip K. Flechtheim loi futurologian käsitteen. Flechtheim totesi Oswald Spenglerin jo ennen ensimmäistä maailmansotaa kirjoittaman teoksen "Länsimaiden perikato" edustavan uutta kehittymässä olevaa tieteen suuntaa tai esiasetetta; tämän Flechtheim nimesi futurologiaksi. Hänen mukaansa tiede oli edistynyt pisteeseen, jossa asioiden lopputilasta käsin tapahtuva tarkastelu voitiin muuttaa erilaisten tulevaisuuskuvioiden ja niiden todennäköisyyksien analysointiin. Futurologia ei kuitenkaan saanut yhtä laajaa kannatusta kuin saman tutkijan 1940-luvun puolivälissä ehdottama akateeminen tulevaisuudentutkimuksen opetus keskiössään yhteiskunnan ja kulttuurin tulevaisuus.²⁵

Toisen maailmansodan jälkeen Yhdysvalloissa perustettiin eri sotilastahojen yhteistyönä RAND-projekti (Research and development). Sen tarkoituksena oli tutkia ase-teollisuuden strategioita ja sotilasoperaatioiden tulevaisuutta sekä hillitä kommunismin laajenemispyrkimyksiä. Vuoteen 1970 mennessä RAND oli lisännyt toimintaansa myös ei-sotilaallisia tutkimusprojekteja; ne kattoivat sen toiminnasta noin 35 %.²⁶ RANDin esimerkki loi paljon samantapaisia tutkimuslaitoksia, joista tulevaisuudentutkija Theodore J. Gordonin ja matemaatikko Olaf Helmerin vuonna 1968 perustama Tulevaisuusinstituutti (The Institute for the Future) oli yksi merkittävimmistä. Sen uusi ajatus perustui pelkästään ei-sotilaallisella pohjalla olevaan tutkimukseen, joka lisäksi oli suurelle yleisölle julkista. Tulevaisuusinstituutti piti myös tärkeänä pyrkimystään rakentaa tulevaisuuskuvia, jotka olisivat hyödyllisiä poliittisille päättäjille.²⁷ RANDin perustaminen käynnisti siis tulevaisuudentutkimuksen kehittymisen ja tutkimuslaitosten määrän kasvaessa sotilaallinen merkitys vähentyi. Nykyaikaa lähestyttäessä käsittelyyn nousivatkin entistä enemmän talous, ympäristö sekä monet yhteiskunnalliset muutokset.

Tulevaisuudentutkimus suuntautui 1960-luvulla Yhdysvalloissa erityisen voimakkaasti teknologian sekä talouden kasvutekijöiden ennustamiseen. Tuolloin tutkimuksissa ei juurikaan otettu huomioon sosiaalisia suhteita ja niiden muutok-

²⁴ Wilenius & Kurki 2012, 20 ja seuraavat.

²⁵ Söderlund 2003, 375; Söderlund & Kuusi 2003, 262–264.

²⁶ Bell 2003, 29.

²⁷ Bell 2003, 33–34 < Dickson 1972, 323.

sia eikä myöskään arvoissa tapahtuvia muutoksia. Aikakaudelle ominaista yksi-puolista ja kritiikitöntä suhtautumista aineelliseen kasvuun ja sitä kautta edelleen edistykseen ei asetettu kyseenalaiseksi. Kuitenkin jo 1950- ja 1960-luvuilla alkoi erityisesti Euroopassa esiintyä vastakkaisia mielipiteitä tekniikan ja kasvavan talouden ihannointia kohtaan. 1960-luvulla ilmestynyt "Mankind 2000" oli yhteen-veto kyseisen vuosikymmenen tulevaisuudentutkimuksesta ja korosti selkeästi humanistisia ja emansipatorisia²⁸ (riippumattomuutta korostavia) näkökulmia. Sillä oli samalla kiinteä yhteys aikakauden voimakkaaseen rauhan- ja aseistariisuuta-tutkimukseen.²⁹

Emansipatorinen suuntaus vei tulevaisuudentutkimusta eteenpäin ja vuonna 1973 perustettiin Rooman klubi. Sen tilaamaa tutkimusta "Kasvun rajat" ("The Limits to Growth", 1972) myytiin miljoonia kappaleita monilla eri kielillä. Tutki-muksessa käsiteltiin koko maapallon tulevaisuuden kehitystrendejä. Mallien pe-rusteella "Kasvun rajat" ennusti, että mikäli kehitys jatkuu sellaisenaan, väestön ja teollisuuden kasvu ylittää luonnon sietokyvyn. Tämän näkökulman olen nostanut esiin myöhemmin esittelemissäni tulevaisuustaulukossa sekä skenaarioissa. Tulevaisuuden maaseudulla ei välttämättä ole enää haja-asutusta tai siellä ei ole asutusta lainkaan ja lisäksi liikkuminen saattaa olla hyvin kallista tai muuten vai-keaa. "Kasvun rajoista" tehtiin päivitetty versio vuonna 2004 ("Kasvun rajat. 30 vuotta myöhemmin") jossa todetaan, että ihmiskunta käytti kuluneet 30 vuotta ilmaston ja kestävämmän kehityksen kannalta lähinnä hyödyttömiin yrityksiin ei-kä mitään erityisen merkittäviä päätöksiä tehty tilanteen korjaamiseksi.³⁰

Tulevaisuudentutkimuksen lähentyminen yhteiskunnalliseen päätöksentekoon voimistui 1980-luvun kuluessa, kun sitä tukevat tutkimusmenetelmät kehittyivät. Vuonna 1982 julkaistu John Naisbittin teos "Megatrendit" vaikutti voimakkaasti siihen, että emansipatorinen suuntaus vahvistui entisestään tullessa 1990-luvulle. Megatrendeihin³¹ perustuva tulevaisuudentutkimus toi mukanaan luotettavampaa tulevaisuuden luotaamista ja tutkijat ovat pohtineet niiden vaikutusta esimerkiksi yhteiskunnan tulevaan kehitykseen. Tästä on ollut hyötyä myös siksi, että maail-manlaajuinen yleinen epävarmuus on lisääntynyt – se puolestaan vaikeuttaa en-

²⁸ Emansipatoriselle suuntaukselle on olennaista painottaa ihmisen vapautumista perinteen ohjaamasta elämästä ja yhteiskunnan luomasta pakosta sekä ennalta määrätystä olemisesta. Emansipatoriseen suuntaukseen liittyy myös itsereflektion toteuttaminen.

²⁹ Opetusministeriö 1989, 9–10; Söderlund & Kuusi 2003, 269–270.

³⁰ Meadows & Randers & Meadows 2005, 9 ja seuraavat.

³¹ Ks. myös luku "Tutkimuksen käsitteitä ja termejä".

nusteita entistä enemmän. Samalla vuosikymmenellä painotuttiin yhä enemmän mahdollisten maailmojen kuvaamisen sekä niiden teoreettisen, metodologisen ja eettisen puolen kehittämiseen. Aktiivisesti tulevaisuuttaan hahmottava toimija voi tietoisesti suunnistaa kohti valitsemaansa tulevaisuutta toimimalla päätöstensä ja tekojensa kautta tietyllä tavalla. Mahdollisia tulevaisuuksia on useita ja toimija valitsee kaikkien mahdollisten tulevaisuuksien joukosta omiin lähtökohtiinsa parhaiten sopivan tulevaisuuden, jota haluaa tavoitella.³²

Tulevaisuudentutkimus joutui joskus puolustautumaan tilanteissa, joissa enustaminen ei onnistunutkaan. Suuri yleisö ja muut tieteelliset yhteisöt saattoivat pohtia tieteenalan mielekkyyttä, koska esimerkiksi Berliinin muurin murtumista, Neuvostoliiton romahtamista tai 1970-luvun öljykriisiä ei osattu etukäteen odottaa.³³ Nykyisin tarkoituksena ei ole tarjota varmoja malleja tulevaisuuden tapahtumista, vaan tarjota vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia siitä, miten asiat saattavat edetä ja mitä pitää tehdä, jotta saavutettaisiin (tai vältettäisiin) jokin tietty tulevaisuus. Tähän sisältyy kansatieteilijää kiinnostava, 2010-luvun kiivastahtiseen ja alati muuttuvaan maailmaan liittyvä asia. Kansatieteilijän tekemää tulkintaa nykyhetkestä tai historiasta tulee miettiä kuten tulevaisuudentutkimuksenkin vastavaa: mistä näkökulmasta ja minkä arvojen vaikutuksesta se on tehty. Kansatieteellinen tulkinta ja sen oikeaan osuminen on minun näkökulmastani katsottuna varsin samantapainen tulevaisuudentutkimuksen tulkitsemisen kanssa: liikkuva ja määrittelyistä riippuva totuus, jossa näkyy tekijänsä kädenjälki.

Suomalaisen tulevaisuudentutkimuksen voi jossain määrin katsoa alkaneeksi noin satakunta vuotta myöhemmin kuin kansatiede eli 1960-luvulla, jolloin viestinnän tutkija Osmo A. Wiio tutustui futurologiaan. Häntä seurasi taloustieteilijä ja suomalaisen tulevaisuudentutkimuksen isäksi mainittu Pentti Malaska, joka toi maahamme sekä tulevaisuudentutkimuksen menetelmiä että Rooman Klubin muodossa myös globaalimmat yhteydet.³⁴ Malaska oli mukana myös vuonna 1980, jolloin perustettiin Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry. Sitä olivat pystyttämässä 14 suomalaisen yliopiston ja korkeakoulun lisäksi joukko tutkijoita, opettajia ja muita tulevaisuudentutkimuksesta kiinnostuneita ihmisiä.³⁵

Seura ryhtyi ajamaan tulevaisuudentutkimuksen aseman parantamista ja vuonna 1992 perustettiinkin opetusministeriön päätöksellä Turun kauppakorkeakoulun yhteyteen Tulevaisuuden tutkimuskeskus. Nykyisin se on Suomen ainoa ja Poh-

³² Söderlund & Kuusi 2003, 275–278.

³³ Ks. esim. Kamppinen & Malaska & Kuusi 2003, 19.

³⁴ Niiniluoto 2003, 10; Säskilahti 1997, 17–21 passim.

³⁵ Tulevaisuuden tutkimuksen seura (www).

joismaiden suurin akateeminen yksikkö, joka on erikoistunut tulevaisuudentutkimukseen ja ennakointiin.³⁶ Tutkimuskeskuksen yhteydessä toimii Tulevaisuudentutkimuksen VerkostoAkademian (TVA), joka on valtakunnallinen jäsenyliopistojen verkosto. TVA koordinoi Suomessa annettavaa tulevaisuudentutkimuksen opetusta ja sen toimintaa rahoittaa opetusministeriö.³⁷ Yhtenä merkittävänä suomalaisena toimijana voi mainita eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan. Sen toimialaan kuuluvat tulevaisuuden kehitykseen vaikuttavat tekijät, teknologiakehityksen seuraaminen ja myös tulevaisuudentutkimus yleensä.³⁸ Vastaavia parlamentaarisia tulevaisuustoimijoita ei ole maailmalla kuin muutamia ja Suomi on toiminut tässä ennakkoluulottomana edelläkävijänä. Tulevaisuudentutkimuksen mahdollisuudet yhteiskunnallisten ongelmanratkaisumallien tuottamisessa on otettu vakavasti. Myös kansatieteellinen tutkimus on yhteiskunnallisesti vaikuttavaa ja tieteenalamme tutkimukset avaavat arkielämän tasoja niin poliittisille päättäjille kuin kentälle itselleenkin. Kansatieteessä käytetyt menetelmät saattavat tuottaa kehitysprojekteissa jopa käyttökelpoisempaa tietoa kuin perinteisemmin käytetyt määrälliset mittarit. Toisinaan tutkimuskenttä itsekin katsoo merkitykselliseksi sen, että tutkimuskohteena on yksilö ja hänen kokemuksensa omasta arjestaan.³⁹

Tieteenalojen ominaispiirteitä

Granthamin leskikreivitär: "Kilistämme aina tulevaisuudelle, toipa se mitä hyvänsä tullessaan."

Granthamin kreivitär: "Mille sitten? Mehän kuljemme kohti tulevaa, emme menneeseen."

Granthamin leskikreivitär: "Kunpa voisimmekin valita." ⁴⁰

Tulevaisuudentutkija Pentti Malaska pohtii artikkelissaan, että tulevaisuudentutkimusta vanhemmat tieteenalat eivät pysy yhteiskunnan nopean muutoksen perässä eivätkä myöskään tavoita sen murroskohtia yhtä helposti kuin tulevaisuudentutkimus. Tämä johtuu hänen mukaansa siitä, että niillä on voimakas tarve erot-

³⁶ Tulevaisuuden tutkimuskeskus (www).

³⁷ Tulevaisuudentutkimuksen VerkostoAkademian (www).

³⁸ Lipponen 2013, 6–8 passim.; Eduskunnan tulevaisuusvaliokunta (www).

³⁹ Ks. Haanpää & Hakkarainen & García-Rosell 2014, 287–292 passim.; Lehtonen 2010a, 6.

⁴⁰ Tv-tuotanto Downton Abbey, Kausi 6, osa 10/10 (2015).

tautua toisistaan ja tutkia asiaa vain omasta erityisestä näkökulmastaan käsin. Lisäksi muilla tieteenaloilla muutosta ja murrosta tutkitaan vasta, kun se on jo tapahtunut eli kun tieteenalalle ominaista fakta-aineistoa on saatavana.⁴¹ Asioihin perehdytään siis useimmiten vasta jälkikäteen ja käyttämällä vain omalle tieteenalalle ominaista aineistoa ja näkökulmia. Tämä erottaa tulevaisuudentutkimuksen useimmista muista tieteenaloista – myös kansatieteestä. Viitataan ajatuksen luvussa "Tutkimuskenttä", jossa pohdin monipuolisen aineiston merkitystä.

Tulevaisuudentutkija Wendell Bell jakaa tulevaisuudentutkimuksen tehtäväkentän yhdeksään kohtaan, jotka ovat osittain päällekkäisiä eivätkä välttämättä kuvaa tulevaisuudentutkimuksen sisältöjä ja tarkoitusta täysin kattavasti. Lisäksi tulee huomata, että – kuten muissakin tieteissä – tutkijoiden vahvuusalueet ja kiinnostuksenkohteet vaihtelevat ihmisestä toiseen. Osa tutkijoista onkin erikoistunut ainoastaan joihinkin listassa mainituista tehtävistä. Bellin yhdeksän tulevaisuudentutkimuksen tehtävää ovat:⁴²

1. Mahdollisten tulevaisuuksien tutkiminen
2. Todennäköisten tulevaisuuksien tutkiminen
3. Tulevaisuuskuvioiden tutkiminen
4. Tulevaisuudentutkimuksen tiedollisen perustan tutkimus
5. Tulevaisuudentutkimuksen eettisten perusteiden tutkimus
6. Nykykehityksen suuntaa selittävien historiallisten kehityspolkujen tutkimus
7. Yhteiskunnallinen vaikuttaminen perustuen käytettävissä olevan tiedon ja arvojen yhdistämiseen
8. Demokraattisen osallistumisen kasvattaminen tulevaisuuden hahmottamisessa
9. Herättää keskustelua ja edustaa tiettyä tulevaisuuden kehityksen vaihtoehtoa

Bell kirjoittaa: *The overriding purpose of futures studies is to maintain or improve human well-being and the life-sustaining capacities of the Earth, the futurist's distinctive contribution being prospective thinking. The purposes of futures studies are to discover or invent, examine and evaluate, and propose possible, probable and preferable futures. The futures field is an integrative science of reasoning, choosing and acting.* Bellin mukaan tulevaisuudentutkimuksen tarkoitus on enemmän ja kompleksisempi kuin vain pelkkä ennustaminen. Se pitää

⁴¹ Malaska 1993, 10–13 passim.

⁴² Bell 2003, 111. Suomennos kirjoittajan.

sisällään mahdollisten tulevaisuuksien rakentamisen ja evaluaation siten, että päämääränä on lisätä ihmiskunnan valtaa tulevaisuudessa tapahtuviin asioihin. Vaikka ennustaminen sisältyykin tulevaisuudentutkimukseen, tutkijat eivät kuitenkaan usein ennusta yhtä tiettyä mahdollista tulevaisuutta, jota tällä käsitteellä useimmiten tarkoitetaan. Sen sijaan, Bell kirjoittaa, *tulevaisuudentutkijoiden ennustukset ovat tavallisesti samanaikaisia, riippuvaisia eri asioista, kontingenteja eli sattumanvaraisia, korjattavissa olevia ja epävarmoja*.⁴³ Tämän tutkimuksen osalta yhdyin tähän Bellin näkemykseen, joka liittyy osittain myös tulevaisuudentutkija Timo Sneekin esittämään ja myöhemmin käsittelemääni kritiikkiin.

Tulevaisuudentutkijat Matti Kamppinen, Pentti Malaska ja Osmo Kuusi kirjoittavat artikkelissaan, että *Tulevaisuudentutkimus on perusluonteeltaan monitieteistä, koska tavoitteena on luoda kattavia skenaarioita, joissa todellisuuden eri puolet on otettu huomioon*. He toteavat myös, että tulevaisuudentutkimuksen keskeisin tehtävä on hahmottaa erilaisia mahdollisia maailmoja ja kartoittaa vaihtoehtoja niiden saavuttamiselle – toisin sanoen selvittää, millaisia päätöksiä tekemällä voidaan pyrkiä ja saavuttaa millainenkin päämäärä.⁴⁴

Tämä johdattaa meidät jälleen tulevaisuudentutkimuksen ja kansatieteen suhteeseen. Ruotsalainen kansatieteilijä Billy Ehn kirjoittaa kirjassa "Vardagslivets etnologi" kansatieteen tutkimusongelmasta. Ehnin mukaan ihminen on kulttuuri-olento, jonka käyttäytymistä kansatiede tutkii niin menneisyydessä kuin nykyisyydessäkin. Tulevaisuudentutkimus puuttuu tästä Ehnin rajauksesta kokonaan. Hän kuitenkin kirjoittaa, että erityisesti 1980- ja 1990-luvuilla oli merkityksellistä löytää uusi tutkimusalue – sellainen, jota kukaan muu kansatieteilijä ei ollut vielä tutkinut. Sama pätee tietysti moniin muihinkin tieteenaloihin. Tätä kirjoittaessani 2010-luvun puolivälissä voidaan ajatella, että tulevaisuudentutkimus on suomalaisessa kansatieteessä tällainen asia: uusi tutkimusalue tai aikataso. Toisaalta Billy Ehn kirjoittaa myös, että tieteenraajat ylittävällä tutkimuksella on mahdollista saavuttaa hyvin mielenkiintoisia tutkimuskysymyksiä, joka poikkitieteellistä tulevaisuudentutkimusta ja kansatiedettä yhdistäen toteutuu käsilläkin olevassa tutkimuksessa.⁴⁵ Samalla kansatieteen merkitys yhteiskunnallisesti vaikuttavana tieteenalana saa entistä vahvemman painoarvon: voisimmeko jatkossa siirtyä entistä enemmän tutkimaan eilisen ja nykypäivän sijasta eilistä, nykypäivää ja huomista? Tällaisen tutkimuksen lopputulos on teoreettisen lähestymistavan ja sen tulosten lisäksi käytännön soveltavissa mahdollisuuksissa – esimerkiksi

⁴³ Bell 2003, 111–112. Suomennos kirjoittajan.

⁴⁴ Kamppinen & Malaska & Kuusi 2003, 25.

⁴⁵ Ehn 1996, 109–113.

hahmottamassa tulevaisuuden toimintamalleja ehkä jo käynnissäkin olevissa yhteiskunnallisissa muutosprosesseissa.

Aloitellessani tämän tutkimukseni tekemistä en tiennyt tulevaisuudentutkimuksesta mitään. Lähtökohtani oli tehdä kattava selvitys maamme erilaisista liikkuvista palveluista "ennen" ja "nyt". Suoritettuani tulevaisuudentutkimuksen opintoja totesin, että tutkimustuloksieni hyödyntäminen päätöksenteossa monipuoliseksi merkittävästi, mikäli ottaisin mukaan näkökulman ajassa eteenpäin. Näin ollen lisäsin historian ja nykyisyyden rinnalle tulevaisuuden, vaikka tämä aiheutti suuria hankaluuksia jo kirjoittamani tutkimustekstin sekä rajauksen ja kysymyksenasettelun osalta.

Paradigmasokeus vaivaa monien muiden tieteenalojen lisäksi myös tulevaisuussuuntautunutta ajattelua. Kuten Mika Mannermaa toteaa, *potkuriteknologian asiantuntijat olivat huonoja ennakoimaan lentokoneiden tulevia huippunopeuksia siinä vaiheessa, kun uusi teknologia, suihkuturbiinit, oli vasta oraalla heikkona signaalina ja muiden kuin potkuriteknologian asiantuntijoiden pätevyysalueella...* Tällä Mannermaa tarkoittaa sitä, että ajoittain tutkijan on hyvä ottaa etäisyyttä tieteensä normaaliparadigmaan ja sen perinteisiin näkökulmiin havaitakseen paremmin vielä piilossa olevia asioita. Hänen mukaansa on usein hyvinkin hedelmällistä osallistua seminaareihin ja kokouksiin, jotka ovat jonkun toisenlaisessa paradigmatodellisuudessa elävän tahon järjestämiä. Sama koskee myös esimerkiksi eri organisaatioiden kotisivuihin tutustumista. Tämä kaikki on hyödyksi, kun yritetään saada uusia näkökulmia ja ideoita ennestään ehkä hyvinkin tuttuihin asioihin.⁴⁶ Aineistolähtöinen Grounded theory⁴⁷ ja toisaalta käyttämäni tulevaisuustaulukko ovat molemmat lähtökohtia Mannermaan peräänkuuluttamalle mielen avarakatseisuudelle ja näin ollen voivat täydentää toisiaan, kun niitä hyödynnetään samassa tutkimuksessa. Samalla tunnistan liikkuvien palvelujenkin osalta sen vaikeuden, joka liittyy laajan tutkimuksen eri osa-alueiden hyvään ja riittävään tuntemiseen.

Mika Mannermaa nostaa trendiajattelun erääksi versioksi raideajattelun, joka tarkoittaa ajan kulumisen ja yhteiskunnan kehittymisen samankaltaisuutta eri maissa. Vielä nykyisinkin törmää toisinaan näkemykseen, jonka mukaan uudet innovaatiot tulevat ensin käyttöön Ruotsissa kunnes ne viimeistään muutamien vuosien viiveellä saapuvat vihdoin Suomeen. Ajattelumallin pohjana on kuvitelma

⁴⁶ Mannermaa 2004, 23.

⁴⁷ Grounded theorystä käytetään suomalaisissa tutkimuksissa useimmiten sen englanninkielistä nimeä. Käsittelen menetelmää enemmän haastattelujen yhteydessä myöhemmin.

siitä, että eri yhteiskunnat seuraavat toisiaan samalla raiteella, peräkkäin kuin junat. Näin ollen kaikki yhteiskunnat kävisivät läpi samat vaiheet – toiset niistä ovat vain ehtineet pitemmälle kuin toiset.⁴⁸ Liikkuvien palvelujen tulevaisuutta tutkittaessa on tärkeää päästä eroon raideajattelusta ja nähdä jotakin muuta, jota tässä hetkessä voi olla vaikea kuvitella. FAR-menetelmä (tulevaisuustaulukko; tutkimukseni osassa III), joka saa pohjaa Grounded theoryn avulla löytämistäni käsitteistä, auttaa huomaamaan ennako-oletuksista poikkeavia tulevaisuuden mahdollisuuksia.

Olen jo edellä viitannut kansatieteen tutkimuskohteisiin ja tieteenalamme määritelmiin. Tulevaisuudentutkimuksen osalta vastaavan kirjoittaa osuvasti Mannermaa todetessaan, että *Tulevaisuudentutkimus on laaja-alaista nykyisyyden tutkimusta erityisestä tulevaisuudesta tietämisen intressistä käsin tämän tietämisen kontingentti perusluonne huomioonottaen.*⁴⁹ Kontingentti viittaa siihen, että määritellyissä mahdollisissa tulevaisuuksissa tapahtumat saattavat joko tapahtua tai sitten ne eivät toteudu tai eivät toteudu ainakaan täysin sellaisina, kuin on oletettu.⁵⁰ Omasta näkökulmastani koen tämän läheiseksi tekemälleni kansatieteelliselle tutkimukselle, jossa tulkitsen aineistoa ja jossa eri näkökulmia ja tulkintoja voi olla lukuisia.

Kansatieteellinen tulevaisuudentutkimus liittyy laajempaan humanistisen tulevaisuudentutkimuksen suuntaukseen. Tämän suuntauksen ominaispiirteitä ovat muun muassa tietojen subjektiivisuuden hyväksyminen, kehityksen arvopäämäärien problematisointi ja vaihtoehtojen etsintä, kvalitatiivisuus sekä tulevaisuudentutkimuksen ymmärtäminen keinoksi luoda ihmisten välistä vuorovaikutusta ja ymmärrystä tulevan kehityksen suuntaamiseksi.⁵¹ Kansatieteen ja tulevaisuudentutkimuksen tutkimusmenetelmissä on samankaltaisuuksia ja kansatieteilijän on helppo omaksua monia niistä.⁵²

Etnologi Pilvi Hämeenaho lähestyy samaa teemaa. Hän määrittelee maaseudun palvelujen käyttöä käsittelevän tutkimuksensa soveltavaksi etnologiaksi, jonka tarkoituksena on tuottaa julkisen sektorin tai yritysten kehitystyötä varten soveltuvaa tietoa. Tämä tieto nousee Hämeenahon mukaan nimenomaan tavallisesta arjesta, jonka pohjalta tutkittavat palvelut rakentuvat.⁵³ Monet kansatieteessä tehtä-

⁴⁸ Mannermaa 2004, 24.

⁴⁹ Mannermaa 1986, 121.

⁵⁰ Ks. esim. von Wright 1985, 26.

⁵¹ Mannermaa 1993, 19.

⁵² Ks. myös luku "Epilogi: Kansatieteellinen tulevaisuudentutkimus".

⁵³ Hämeenaho 2014, 26.

vät tutkimukset (ks. esim. alla) kuuluvat tähän samaan kategoriaan, johon lasken myös oman tutkimukseni. Kansatieteellisessä tutkimuksessa käytettävä tulevaisuusnäkökulma sekä tieteenalan menetelmien hyödyntäminen korostavat jo itsessään tutkijan pyrkimystä osallistua yhteiskunnalliseen kehitystyöhön – vaikka tutkimusta ei erityisesti olisikaan lokeroitu soveltavan etnologian piiriin.⁵⁴ Esimerkiksi soveltavan antropologian tutkijat eivät ole keskittyneet suuriin tutkimusorganisaatioihin vaan päin vastoin työskentelevät usein lähellä ihmisten arkea hyvin monenlaisista lähtökohdista käsin, mukaan lukien yleishyödylliset organisaatiot ja yhdistykset mutta myös esimerkiksi hallinnon eri tasot kunnissa ja valtion laitoksissa.⁵⁵ Tämä korostaa tutkijan ja tutkittavien välistä dialogia ja vuorovaikutusta.

Tutkijat joutuvat toisinaan tasapainoilemaan lyhyen käytettävissä olevan ajan sekä tulosten julkaisemisen muodon kanssa. Tutkimuksen mahdolliset tilaajat tai tutkimuskenttä eivät aina halua lukea pitkiä akateemisia tekstejä. Samaan aikaan tutkijoilla on jo koulutuksessaan sisäänrakennettu tapa ilmaista tutkimansa asiat tiettyssä muodossa. Näin ollen kentän tarpeet eivät aina kohtaa tutkimuksen tulosten muodon kanssa. Huolimatta näistä mahdollisista ongelmista ovat esimerkiksi kuluttajien ja paikallisten ihmisten tarpeet tärkeitä tutkimuskohteita ja niitä on mahdollista lähestyä etnografisin keinoin.⁵⁶ Nämä asiat soveltuvat myös kansatieteilijöiden ja tulevaisuudentutkijoiden tutkimusten lähtökohtiin.

Tulevaisuudentutkimuksen sisällöt hallitseva kansatieteilijä Katriina Siivonen väitteli vuonna 2008 jo edellä mainitulla tulevaisuusorientoituneella väitöskirjallaan.⁵⁷ Tätä kirjoittaessani (2016) Turun yliopistossa on valmistumassa kolme kansatiedettä ja tulevaisuudentutkimusta eri tavoin yhdistelevää väitöskirjaa⁵⁸ ja lisäksi yksi pro gradu -tutkielma on jo valmistunut.⁵⁹ Vaikka laajemmissa tutkimuksissa ei tulevaisuudentutkimusta olekaan kansatieteessä aiemmin käytetty, kansatieteilijät ovat muuten hyödyntäneet tätä näkökulmaa ja menetelmiä. Esimerkiksi Kulttuuri maaseudun voimavarana -hanke⁶⁰, Green Care – terveyttä ja

⁵⁴ Esimerkiksi kansatieteilijä Helena Ruotsalan Oulujoen vesistö rakentamisen sosiokulttuurisia vaikutuksia koskeva tutkimus oli paikallista kehittämistä, vaikka ei tuolloin ollutkaan määritelty soveltavaksi kansatieteeksi. (Ruotsala 1992.)

⁵⁵ Rylko-Bauer & Singer & Willigen 2006, 186.

⁵⁶ O'Dell & Willim 2011, 35–36.

⁵⁷ Siivonen 2008.

⁵⁸ Itseni lisäksi Maija Mäen ja Kirsi Sonck-Raution tutkimukset.

⁵⁹ Nieminen 2013.

⁶⁰ Helander & al. 2005.

hyvinvointia maatilalta -hanke⁶¹ sekä Vanhusten hoiva ja huolenpito tulevaisuudessa -raportti⁶² ovat tästä hyviä esimerkkejä. Lisäksi Suomen Akatemia antoi nelivuotisen (2014–18) rahoituksen "Eläinten toimijuus yhteiskunnassa" -tutkimushankkeelle, jossa olen itse mukana tulevaisuudentutkija-kansatieteilijän ominaisuudessa.⁶³

Edellä olevaan liittyen Wendell Bell kirjoittaa, että tulevaisuudentutkijoiden tarkoituksena on kaikkea muuta kuin monopolisoida tulevaisuudentutkimus omiin käsiinsä. Bellin mukaan lähes jokainen tutkimusaihe saattaa sisältää ehdollisen tulevaisuudellisen jännitteen ja lähes jokainen aihe voidaan myös istuttaa jonkinlaiseen tulevaisuusorientoituneeseen kehykseen. Jopa historiallisessa tieteessä saattaa olla tulevaisuudentutkimuksellinen näkökulma.⁶⁴ Vaikka tulevaisuudentutkimuksen tieteenala onkin jo vakiintunut, sen menetelmistä vasta harvat ovat päässeet humanistitutkijoiden työvälineiksi.

⁶¹ Yli-Viikari & al. 2009.

⁶² Heikkilä & Kirveennummi 2009.

⁶³ Eläinten toimijuus (www).

⁶⁴ Bell 2003, 113.

2. TUTKIMUKSEN TAVOITTEET JA RAJAUS

Tulevaisuudentutkimusta tehtäessä pitää aina huomioida aika ja sen eri ulottuvuudet. En kuitenkaan lähde selittämään lineaarista ja syklistä aikakäsitystä enkä niiden historiallisia ilmenemismuotoja.⁶⁵ Sen sijaan on huomioitava kansatieteen vahva historiallisiin tutkimuskysymyksiin suuntautunut painotus.

Nykyaikainen yhteiskunta toimii tiukasti ajan ja sen erilaisten ilmentymien ympärillä. Käytännössä aika vaikuttaa jokaisen ihmisen elämään ja sitä kautta – yhdessä arvojen kanssa – myös tulevaisuuskäsityksiin. Elämme usean erilaisen ajan ristitulellä: lineaarinen (etenevä), syklinen (toistuva), absoluuttinen (ihmisistä riippumaton) ja relatiivinen (ihmisen toimista riippuva ja niiden vuoksi syntyvä) aika vuorottelevat meidän jokaisen elämässä, toisiaan täydentäen.⁶⁶ Samalla tavalla nämä ajan eri muodot ovat osana tutkimuskohteesta kertovien haastateltavien ja muiden asiantuntijoiden elämää ja tätä kautta ne vaikuttavat siihen kuvaan, joka aineistosta piirtyy esiin.

Sosiaalipoliitikko Briitta Koskiaho on pohtinut länsimaisen ajan rakennetta. Hän kirjoittaa, että perinteisesti länsimaisessa ajattelussa aika pyritään aina periodisoimaan niin ihmisten elämässä kuin muistissakin, samoin tavoissa ja ajattelussa. Menneisyys, nykyisyys ja tulevaisuus ovat siis jatkuvasti toisiinsa kietoutuneita. Asian huomaa esimerkiksi siitä, että vanha ihminen ei asennoidu olevansa jotenkin toisenlainen kuin nuorempana: *Tiedon arkeologiassa, joka länsimaissa on peräisin rationaalis-loogisesta ajattelusta, järjestys ymmärretään asioiden erotteluksi omiin lokeroihinsa, samoin aika, vaikka elämismaailmassa historia on elävä osa nykyisyyttä ja asiat eivät tahdo pysyä kuin väkisin lokeroissaan*, Koskiaho kirjoittaa.⁶⁷

Tästä huolimatta aika kulkee länsimaissa pääsääntöisesti johonkin: meillä on historia, nykyisyys ja tulevaisuus. Menneisyyden kansanperinteen ja tarinoiden myyttisyyden voidaan katsoa lisääntyvän, mitä kauemmas historiaan niitä seurataan. Sama koskee tulevaisuutta: lähitulevaisuus voidaan nähdä vielä varsin rationaalisenä ja selkeänä, mutta mitä kauemmas tulevaisuuteen ajatukset kohdistetaan, sen stereotyypisemmiksi ja myyttisemmiksi ne muodostuvat. Tämä sama pätee myös skenaarioiden ja tulevaisuuskuvien luomiseen. Kun hahmotellaan tule-

⁶⁵ Aikakäsityksistä tulevaisuuden tutkimuksen kannalta, ks. esim. Bell 2003, 115 ja seuraavat. Kansatieteessä aikaa on pohtinut tutkimuksessaan esimerkiksi Hanneleena Hieta (Hieta 2010, 34 ja seuraavat).

⁶⁶ Kamppinen & Malaska 2003, 65–67.

⁶⁷ Koskiaho 2003, 296.

vaisuutta, luodaan tarina, juoni ja ratkaisuja, joiden avulla saadaan aikaan järjestyksestä muuten monimutkaiseen tulevaisuuspolkuun. Mutta kuitenkin ei ole olemassa universaalia ajan tulkintaa, vaan meillä on illuusio sellaisesta. Länsimaisen kulttuurin edustajana myös minä tätä tutkimusta kirjoittaessani sorrun helposti kuvittelemaan, että tuntemani ajan käsitys ja sen mieltäminen olisi universaalia.⁶⁸

Myös tulevaisuudentutkija Eleonora Masini kirjoittaa, että eri kulttuurien ajan – sekä myös näkyvän ja näkymättömän historian – ymmärtäminen määrittää tulevaisuudentutkimusta.⁶⁹ Tulevaisuuden rakenne ja muoto liittyvät ajan käsitteeseen ja sen ymmärtämiseen. Tulevaisuudentutkija Sohail Inayatullahin mukaan tulevaisuus on lineaarinen mutta vaihteellinen ja eteenpäin suuntaava. Samaan aikaan tulevaisuus on myös syklinen ja siihen sisältyy sekä nousuja että laskuja – esimerkiksi ne ihmiset, jotka ovat nyt "huipulla", ovat eräänä päivänä "pohjalla". Inayatullah kirjoittaa, miten huipulla oleminen johtaa siihen, että nämä hahmot eivät kykene sopeutumaan ja tottumaan muuttuneeseen maailmaan ja heidän menestyksensä perustuu eilisen päivän tilanteeseen. Jos tarkastellaan ihmiskunnan historiaa voidaan nähdä tilanteita, joissa muutaman ihmisen toiminta voi johtaa dramaattisiin seurauksiin. Juuri tällaisissa tilanteissa vanhat käyttäytymis- ja toimintamallit eivät ole enää avuksi. Inayatullah toteaa, että nykyisin todennäköisesti olemme tällaisessa tilanteessa.⁷⁰ Tulevaisuuteen, tämänkin tutkimuksen skenaarioihin ja niiden luomiseen, vaikuttavat siis hyvin monenlaiset eri asiat. Sekä yhteiskunnan että yksilön näkökulmat löytyvät ajan käsitteen määrittelyistä ja Inayatullah sitookin tässä tulevaisuuden luonteen hyvin yhteen Kamppisen, Malaskan ja Koskiahon aikaa koskevien pohdintojen kanssa.

Tulevaisuudentutkija Pentti Malaska kirjoittaa, että tulevaisuudentutkimuksen voidaan katsoa olevan arvorationaalinen tiedonala,⁷¹ sillä arvoja ja arvostuksia ei suljeta ulkopuolelle, kuten monissa muissa tieteissä. Samalla ei myöskään oleteta, että arvot määrittyvät jossakin tieteenalan ulkopuolella ja että ne olisivat kaikilla ihmisillä yhtenevät. Malaskan mukaan juuri tästä johtuu, että osa tieteenalasta ei ole pitänyt tulevaisuudentutkimusta tieteenveroisena tiedonalanana. Usein tieteellisessä tutkimuksessa tähdätään ns. arvovapaaseen tutkimukseen, joka on kuitenkin harha: taustalla vaikuttavat aina ihmisen omat sekä hänen edustamansa kult-

⁶⁸ Koskiahho 2003, 289–290.

⁶⁹ Masini 1993, 31.

⁷⁰ Inayatullah 2008, 11.

⁷¹ Malaska käyttää vuonna 2003 ilmestyneessä artikkelissaan vielä termiä tiedonala; vrt. Olavi Borgin määrittely tulevaisuudentutkimuksesta tieteenalana vuodelta 2013.

tuuripiirin ja yhteisön arvot, halusimme tai emme. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkijan omat arvot ovat väistämättä mukana, koska tutkimusta tekevä henkilö sekä luo tutkimusasetelman että lopulta tulkitsee sitä.⁷² Kulttuurientutkimuksessa ja kansatieteessä tärkeää onkin tunnistaa nämä arvot ja näin huomioida ne tutkimusta työstettäessä.⁷³ Malaska puolestaan toteaa, että on tärkeää ymmärtää arvoristiriitoja ja kyetä arvorationaaliseen argumentointiin, sillä ne ovat tärkeitä elementtejä tulevaisuudentutkimuksessa.⁷⁴ Haastatteluissa ja muussa aineistossa esiin tulevia arvoja sekä niiden muutosta nostan enemmän näkyviin skenaarioissa.

Tulevaisuudentutkija Wendell Bell kirjoittaa arvoista ja käyttää antropologi Clifford Geertziä⁷⁵ esimerkkinä kertoessaan, miten antropologit usein vieraisissa kulttuureissa kiinnittävät huomionsa kulttuurien välisiin eroavaisuuksiin ja käytäntöihin. Ne näyttävät aluksi vieraan kulttuurin edustajasta hyvin eksoottisilta ja tunnistamattomilta, jopa käsittämättömiltä. Bellin mukaan on todellakin tärkeää kuvata ja käsitellä näitä eri variaatioita ja ymmärtää se, että erojen taustalla vaikuttavat kyseisen ryhmän omat arvot. Näin voidaan korjata etnosentrismien vaikutukset: vieraita käytänteitä ei tuomita pelkästään siksi, että ne ovat vieraita.⁷⁶ Tulevaisuudentutkimuksen ja kansatieteen yhteyttä kuvaa ajatus tulevaisuudentutkijasta vertailemassa erilaisia kulttuureja. Tällöin tutkijalla on käytössään voimakas metodi ymmärtää kulttuurin luonnetta, sen kehittymistä ja arvojen vaikutusta siihen. Ihmisten arvot voidaan myös ajatella kielenä – maailman eri kielillä on samankaltaisuutensa mutta myöskin eroavaisuutensa.⁷⁷

Arvojen muutosten tutkiminen on olennaista, kun halutaan tutkia tulevaisuutta. Sekä yhteiskunnalliset päätökset että arkielämän ratkaisut tehdään aina osittain arvojen perusteella ja nämä päätökset vaikuttavat omaan tulevaisuuteemme.⁷⁸ Myös kaikki päätöksentekoprosessit, niiden riskit sekä erilaiset visiot perustuvat arvoihin. Arvo on jotain, mikä on arvokasta tai arvotonta. Ilman arvoja ei olisi lopulta mitään motivoitua toimintaa, eikä toteutuvalla tulevaisuudella näin ollen olisi mitään väliä. Tämä johtaa siihen, että vain sellaiset toimijat, jotka eivät pidä yhdentekevänä millaisia tulevia maailmoja kohti ollaan menossa, voivat omata

⁷² Tuomi & Sarajarvi 2009, 135–136.

⁷³ Vakimo 2010, 95.

⁷⁴ Malaska 2003, 13.

⁷⁵ Bell mainitsee tässä yhteydessä esimerkkinä Geertzin teoksen *Local knowledge* (1983).

⁷⁶ Bell 2004, 172.

⁷⁷ Chomsky 1972.

⁷⁸ Räikkä 2003, 299.

tulevaisuustietoa ja sitä kautta halua ymmärtää tulevaisuuksia. Kun luodataan mahdollisia tulevaisuuksia onkin merkityksellistä samalla pohtia, millaisia arvoja ne pitävät sisällään ja miten valittuun tulevaisuuteen olisi ne huomioiden mahdollista päästä.⁷⁹ Jos ihmisten arvot ovat täysin vastakkaisia kuin tulevaisuudenkuva, sinne saattaa olla mahdotonta päästä ilman yhteiskunnan tai toimijaryhmän arvoja radikaalisti muuttamatta. Ihmisten on lähes mahdotonta tietää, miten arvot tulevaisuudessa kehittyvät ja muuttuvat vai pysyvätkö ne samanlaisina kuin nykyäänkin. Ajatus siitä, että yhteiskunnan arvomaailmojen ajatellaan kehittyvän jossakin mielessä aiempaa tilannetta parempaan suuntaan, on näin ollen varsin optimistinen. Ajatusmaailma näet olettaa tietoja, joita ei ole.⁸⁰ Tämä näkemys yhtyy Mika Mannermaan näkemykseen raideajattelusta ja siitä, miten kehitys etenee tietyn kaavan mukaan – tässä tapauksessa aina vain parempaa maailmaa kohti.⁸¹ Tulevaisuuden maailma voi meidän näkökulmastamme olla paljon nykyistä huonompi paikka – myös muuten, kuin ilmastonmuutoksen, sotien ja kulkutautien osalta. Tuollainen maailma on kuitenkin rakentunut sen arvoperustan päälle, jonka ihmiset ja yhteiskunta ovat itse luoneet ja jossa tuon arvomaailman valinneet yksilöt ovat monessa tapauksessa tottuneet elämään.

Tulevaisuudentutkimus ei siis ole suojassa relativismilta eli siltä, että eri ihmisillä on toisistaan poikkeavia käsityksiä asioiden oikeellisuudesta ja niiden arvojärjestyksestä. Relativismin mukaan ei ole olemassa keskenään vertailukelpoisia käsityksiä todellisuudesta. Tulevaisuudentutkimusta onkin syytetty länsimaiseksi mieskeskeiseksi tutkimukseksi, joka hyväksyy kritiikittä edistyksen ja teknisen kehityksen.⁸² Tämä vaara on olemassa myös tässä tutkimuksessa, jonka tekijänä on mies ja joka tutkii länsimaisen yhteiskunnan palvelurakenteen muutoksia, joihin liittyy monia teknologisia ratkaisuja. Minulla ei ole vertailukohdetta ulkomaille mutta koen silti, että tämän tutkimuksen tuloksilla voi olla merkitystä myös muualla. Jo mainittujen asioiden lisäksi arvot liittyvät tutkimusmenetelmien käyttöön. Tässäkään tutkimuksessa menetelmät eivät ole neutraaleja, kaavamaisesti toimivia välineitä vaan niiden tulokset riippuvat aina myös tutkijan ajattelusta.⁸³ Erityisesti tämä korostuu tulevaisuudentutkimuksen menetelmissä.

⁷⁹ Kamppinen & Malaska & Kuusi 2003, 38.

⁸⁰ Räikkä 2003, 302.

⁸¹ Teemaa on sivunnut myös kansatieteilijä Juhani U.E. Lehtonen. Hänen mukaansa kansatieteellistä tutkimusta jäseneltiin evolutionistisen mallin mukaan vielä pitkälle 1900-luvulle asti. (Lehtonen JUE 2005, 12.)

⁸² Kamppinen & Malaska & Kuusi 2003, 39–40.

⁸³ Tuomi & Sarajärvi 2009, 143.

Kysymyksenasettelu

Kansatieteilijä Anna-Maria Åström kirjoittaa osin etnologi Bo Lönnqvistiä lainaten, että kansatiede tutkii ihmistä osana kulttuuria. Tutkimuksen kohteina ovat niin ihmisen identiteetit kuin erilaiset selviytymisstrategiatkin, ja kaikkia näitä asioita tarkastellaan sekä sosiaaliselta että materiaaliselta näkökannalta. Lisäksi Åström toteaa, että kansatieteellinen tutkimus on usein käytännöllistä myös siinä suhteessa, että tutkija valitsee käsitteet ja teorit sen perusteella, että ne sopivat käsillä olevan tutkimuksen kysymyksenasetteluun. Näitä sitten yhdistellään loogiseksi kokonaisuuksiksi.⁸⁴ Nykyinen tieteenalamme paradigma sallii kansatieteen ja tulevaisuudentutkimuksen yhdistämisen. Käsillä olevassa tutkimuksessa teoreettinen ja käsitteellinen maailma sekä tutkimuskysymykset nousevatkin näiden kahden mainitun tutkimusalan symbioosista.

Tutkimuskysymykseni ovat seuraavat:

- 1) Millainen oli ja on kauppojen, kirjastojen, pankkien ja postien historia ja nykyisyys erityisesti liikkuvien mutta myös kiinteiden yksiköiden osalta?
- 2) Mitä mahdollisuuksia ja vaihtoehtoisia sisältöjä näillä palveluilla voisi olla tulevaisuuden maaseudulla?
- 3) Miten kansatieteen ja tulevaisuudentutkimuksen näkökulmat ja menetelmät yhdistyvät ja toimivat yhdessä?

Liikkuvien kauppojen, kirjastojen, pankkien ja postien historiaa ja nykyisyyttä ei aiemmin ole kovinkaan paljon tutkittu. Tämän vuoksi myös historian ja nykyisyyden tallentaminen ja analysointi on merkityksellistä. Asia korostuu, kun näitä autosta tarjottavia palveluja ei – kirjastoautoja lukuun ottamatta – nykyisin ole juurikaan käytössä.⁸⁵ Tarkastelemalla sitä, millaisia liikkuvat palvelut ovat olleet ja miten ne ovat pitkin 1900-lukua kehittyneet, rakennan samalla pohjaa skenaarioille. Tulevaisuutta ei voida perustellusti hahmottaa ilman tietoa tutkittavan ilmiön

⁸⁴ Åström 2005, 27, 34.

⁸⁵ Tässä tutkimuksessa käsiteltäviä liikkuvia palveluja on nykyisin vähän, mutta uudenlaisia palvelumuotoja kehitellään koko ajan. Tästä osoituksena ovat esimerkiksi Suomen Postinkin kokeilut pakettitoimituksista minikoptereiden avulla (Linnake 2015) tai virtuaalitodellisuuden mahdollisuudet kosketukseen reagoivan hologrammin muodossa (Reuters (www)). Nostan teknologisia näkökulmia esiin tutkimukseni osassa II. Palvelujen toisenlaisessa fyysisessä muodossa tarjottavat sisällöt näkyvät myös tutkimukseni osan III skenaarioissa.

menneisyydestä ja nykyisyydestä ja tulevaisuudentutkimus onkin näin ollen paljolti nykyhetken tutkimusta.⁸⁶ Käsitellessäni tutkimuskohteiden historiaa ja nykyisyyttä tutkimuksen osassa II rakennan siis samalla tietoisesti nykytilan analyysia sellaiseen muotoon, että se toimii tulevaisuuden skenaarioiden pohjana tutkimukseni osassa III.⁸⁷

Toinen tehtäväni on selvittää toimintamalleja, joita palveluilla saattaisi tulevaisuudessa olla. Tekninen kehitys on luonut monia mahdollisuuksia selvittää ennen ehkä mahdottomistakin ratkaisuksista. Esimerkiksi langattomat tiedonsiirtoverkot sekä palvelujen siirtyminen sähköiseen muotoon ovat oleellisesti jo nyt muuttaneet palvelujen luonnetta. Näin ollen lähihistoriassamme paljon käytetyillä liikkuvilla palveluilla saattaa olla uudenlaisia mahdollisuuksia tulevaisuudessa. Näitä vaihtoehtoja haluan kartoittaa ja avata, jotta nähdään olisiko joku niistä toteuttamiskelpoinen. Vaikka nimenomaan autoista tarjottavat palvelut ovat tutkimukseni lähtökohtana, tilanteen ei tarvitse olla samanlainen enää tulevaisuudessa. 2040-luku, johon tutkimukseni tähtää, voi olla jotain aivan muuta kuin meidän tuntemamme nykyisyys tai mitä pystymme nykyisyyden tiedoillamme edes kuvittelemaan. Erilaisten mahdollisuuksien lisäksi uudenlaiset uhat ovat tulleet osaksi liikkuvien palvelujen nykyistä toimintaa. Tämäkin pitää ottaa huomioon tulevaisuutta hahmoteltaessa. Jonkinlaisesta nykytilanteesta on kuitenkin lähdettävä liikkeelle ja tässä tutkimuksessa se on asiakkaan lähelle säännöllisellä aikataululla tarjottavat liikkuvat palvelut. Nämä seikat huomioiden ja nykytilan analyysiä sekä tulevaisuudentutkimuksen menetelmiä hyödyntäen rakennan vaihtoehtoisia skenaarioita liikkuvien palvelujen tulevaisuuteen aina 2040-luvulle saakka. Tässä otan huomioon esimerkiksi taloudellisten näkökulmien lisäksi myös ajoneuvojen ja palvelujen teknisen kehityksen sekä väestön muuttoliikkeenkin vaihtelut.

Kolmantena lähtökohtana haluan osoittaa miten kansatiede ja tulevaisuudentutkimus toimivat samassa tutkimuksessa, käyttäen pitkää jatkumoa historiasta nykyhetken kautta tulevaisuuteen. Kuten edellisessä luvussa kerroin, kansatieteessä on sisäänrakennettuna eräänlainen historia-painotus.⁸⁸ Tieteenalan tutkimusta ei kuitenkaan ole sidottu vain yhteen tai kahteen aikatasoon. Kansatieteilijä voi

⁸⁶ Ks. Malaska 2013, jossa kirjoittaja jäsentää tulevaisuustietoisuutta ja mielenkiintoa tulevaisuutta kohtaan.

⁸⁷ Myymäläautojen osalta perusteellisempi 2000-luvun alkupuolelle asti ulottuva dokumentointi löytyy myymäläautoja käsittelevästä kirjastani "Viettelyksen vauhu" (Lehtonen 2010b).

⁸⁸ Tämän huomaa esimerkiksi tutustumalla kansatieteen tieteenalalla Suomessa tehtyihin väitöskirjoihin (Väitöskirjat (www)). Ks. myös Lehtonen JUE 2005, 11 ja seuraavat.

hyvin liikkuva kaikilla ajan kolmella kentällä ja hyödyntää niiden vuoropuhelua tutkimuksissaan. Tämän mahdollistavat paradigman lisäksi monipuoliset aineistot ja menetelmät niiden hankkimiseen ja käsittelemiseen. Kansatieteilijä Helena Ruotsala käsittelee artikkelissaan kansatieteen tieteenalalla tehtyä tutkimusta erityisesti kulttuurialueiden näkökulmasta. Hänen mukaansa tutkimus on siirtynyt laajan, yhteisen kulttuurin ja esimerkiksi sen elinkeinojen tutkimuksesta kohti yksilöllistä kokemusta ja sirpaloitunutta kulttuurin käsitettä. Tieteen on Ruotsalan mukaan pystyttävä muuttumaan ajan mukana vastatakseen sen vaatimuksiin. Paradigman muuttuminen näkyy siis sekä tutkimukseen liittyvien käsitteiden että tutkimuskohteiden muutoksena.⁸⁹ Tutkimukseni tekee ennestään tutkimattoman palveluilmion tutuksi tavallisten ihmisten mutta myös poliittisten päättäjien ja maaseudun kehittämistyössä työskentelevien henkilöiden näkökulmista ja heidän tarpeitaan varten. Ilman tietoa ja tulkintaa historiallisesta kehityksestä (miten tähän on tultu) ja nykyisyydestä (millaista on nyt) ei voida myöskään luoda näkemyksiä tulevaisuuden tavoitteista ja haasteista.

Tutkimusaiheen rajaus

Kun aloitin tutkimustyöni tämän aiheen parissa 14 vuotta sitten, lähdin selvittämään maamme kaikkien liikkuvien palvelujen merkitystä maaseudulle historiallisesta ja nykyhetken näkökulmasta käsin. Myöhemmin tutkimukseni rajaus muuttui radikaalisti kahdellakin tavalla. Ensinnäkin totesin jo varsin varhaisessa vaiheessa, että määritelmääni sopivia palveluja oli hyvin paljon. Tästä syystä päädyin käsittelemään merkittävimpiä palveluita, joita maassamme on tarjottu autosta käsin. Samoihin aikoihin tutkimukseni painopiste siirtyi yhä enemmän tulevaisuuteen ja lopulta siitä tuli skenaarioiden muodossa työni varsinainen tulos.⁹⁰

⁸⁹ Ruotsala 2009, 170 ja seuraavat; Ks. myös Väitöskirjat (www).

⁹⁰ Auton lisäksi myös veneestä on voitu tarjota samanlaista palvelua. En tässä tutkimuksessa käsittele kauppa-, kirjasto- tai postiveneitä. Veneestä ja autosta annetut palvelut ovat hyvin samanlaisia sekä palveluiden että sosiaalisen elämän osalta. Esimerkiksi saaristossa asiakaskunnan saattoi tavoittaa parhaiten vesillä liikkuen esimerkiksi 1960-luvulla, kun tiestö oli vasta kehittymässä eikä yhteysalus- ja lauttaliikenne toiminut vielä nykyisessä mitassa. Venepalvelut ovat itsessäänkin marginaalisten liikkuvien palvelujen joukossa vielä omana alaryhmänään, enkä nykytilan analyysin näkökulmasta pidä tarpeellisenä tuoda niitä erikseen esiin.

Monien palvelujen joukosta olen rajannut tutkimukseni käsittelemään jokapäiväisen elämän kannalta tärkeimpiä sekä laajimmalle levinneitä Suomen maaseudun kiinteitä ja niitä korvaavia liikkuvia palveluja. Näitä ovat kaupat, kirjastot, pankit ja postit. Nämä ovat merkittävimmät pyörille siirretyt palvelut useasta syystä.

1. Tutkittavien palvelujen levinneisyys on ollut laajaa ja parhaimmillaan Suomen eri osissa on ollut hyvin kattava palveluverkosto, myös liikkuvien palvelujen osalta. Käsitelen tätä tarkemmin tutkimukseni osassa II.
2. Mainittuja palveluja on ollut käytössä pitkään sekä kiinteinä että liikkuvina. Myymäläautot aloittivat toimintansa Suomessa vuonna 1932, pankkiautot 1952, autopostitoimistot 1960 ja kirjastoautot 1961 (katso myös Taulukko VI palvelujen aloitusajankohdista sekä Kuva 1).
3. Palvelut ovat olleet maaseudulla merkittävässä roolissa jokapäiväisen elämän kannalta. Tilanne on ollut näin erityisesti myymäläautoilla, joista ihmiset ovat voineet helposti hankkia päivittäiset peruselintarvikkeensa, vaikka kiinteä myymälä olisi ollut kaukana. Toisaalta myymäläautossa asioitaessa tarvittiin aika ajoin käteistä rahaa, jota puolestaan saatiin liikkuvasta pankkikonttorista tai autopostitoimistosta. Eri palvelut linkittyvät toisiinsa käytännön tasolla.

Kirjastoauto ja autopostitoimisto ovat näiden neljän palvelun joukossa vähemmän tärkeitä haja-asutusalueen jokapäiväisen elämän näkökulmasta. Kirjastoauto tarjoaa maaseudulla kirjallisuutta ja painotuotteita, cd- ja dvd-tallenteita sekä aiemmin esimerkiksi audio- ja videokasetteja. Nämä ovat ihmisten hyvinvoinnin kannalta merkityksellisiä asioita, joita ilman voi kuitenkin tulla toimeen. Toisin oli ruokatarvikkeiden osalta, joita piti säännöllisesti hankkia sellaisissakin talouksissa, jotka elivät pitkälti oman tilan tuotteilla. Kuten myöhemmin tulen kertomaan, autopostitoimiston merkitys oli kirjastoa suurempi, sillä palvelun yhteydessä toimi Postisäästöpankki ja käteisen rahan tarve oli pitkään merkittävä. Autopostitoimiston rooli korostui myös aikana jolloin kirjepostin määrä oli huipussaan.

Asiakasmääristä ei ole olemassa kattavaa tilastointia, mutta neljä liikkuvaa palvelua ovat asiasta saamani ymmärryksen mukaan samassa järjestyksessä myös tästä näkökulmasta. Myymäläautojen asiakasmäärä oli muita palveluja huomattavasti suurempi aina 1980-luvulle asti, jolloin kauppa-autojen määrä alkoi laskea (katso myös Taulukko VII). Kirjastoautoja käytetään nykyisin eniten, myymälä-

autotoiminnan lähes loputtua.⁹¹ Pankkiautojen vähäisestä määrästä johtuen ne ovat olleet aina vasta kolmannella sijalla kun taas autopostitoimistot – joita ei enää nykyisin ole – ovat palvelleet vain pientä määrää maaseudun asukkaita.



Kuva 1.

Kiitokori oy valmisti ensimmäisen suomalaisen tehdasvalmisteisen myymäläauton vuonna 1954. Siihen asti liikkuvat kaupat tehtiin kuorma-, paketti- ja linja-autoihin. Tässä mallissa on vielä kaarevat – seinien ja katon yhtymäkohtaan tehdyt – ikkunat eikä katon tasossa olevia kattoikkunoita, joten siinä voitu käyttää myös kattotelinettä. Jussi Lehtosen oma arkisto. Kuva: Kiitokori oy.

Täsmentääkseni rajaustani olen ottanut tutkimukseeni mukaan ainoastaan sellaiset palvelut, joiden liikkuvat yksiköt ajavat säännöllistä reittiä etukäteen ilmoitetun toistuvan aikataulun mukaisesti. Ajoneuvo on kulkenut ympäri vuoden samalla alueella ja pysähtynyt aikataulun mukaan aina tietyille pysäkkipaikoille. Ihmisillä on siis ollut mahdollisuus saada samantapaista palvelua niin haja-asutusalueilla kuin kylätaajamissa ja kuntien keskustoissakin ja lisäksi palvelu on ollut tarjolla usein. Liikkuvat myymälät, kirjastot, pankit ja postit täyttävät kaikki nämä vaati-

⁹¹ Kirjastoautoista tehtiin vuonna 2013 yli 7 miljoonaa lainaa eli noin 7,9 % koko maan lähes 93:stä miljoonasta lainauksesta. (Kirjastotilastot (www)).

mukset, mutta joidenkin muiden liikkuvien palvelujen osalta tämä on ulos rajaava määritelmä.⁹²

Pankkiautoja ja autopostitoimistoja käsittelen rinnasteisina palveluina niiden samankaltaisen toiminnan ja sisältöjen vuoksi. Vaikka niissä onkin jonkin verran eroavaisuuksia esimerkiksi aikataulun ja palveluvalikoiman suhteen, ne ovat Postin ja Postipankin yhteyden vuoksi pitkälti toistensa kaltaisia ja näin ne on järkevää ottaa huomioon samanaikaisesti. En käsittele erikseen postipalveluautoa, joka on perustettu jatkamaan suppeammassa ja edullisemmassa muodossa autopostitoimiston palvelua haja-asutusalueilla. Se on palveluiden puolesta varsin samanlainen autopostitoimiston kanssa ja on sille ajallisesti suoraa jatkoa, osin samanaikainenkin palvelu. Samasta syystä keskityn lähinnä myymäläautoihin niiden vakiintuneessa perusmuodossa enkä huomioi nykyisiä myymäläautoa korvaavia palvelumuotoja, kuten ruokatarvikkeiden kotiinkuljetusta tai asiointiliikennettä, sen tarkemmin. Siitä huolimatta nämä ovat yhteiskunnan muutoksesta kertovia prosesseja ja tämän hetken toimijoiden perustamia palvelumuotoja, jotka vaikuttavat tutkimukseni taustalla antaen perspektiiviä työni tulevaisuusosiolle ja erilaisille vaihtoehdoille.

Tutkimuksessani ei ole tiettyä, tarkkaa kohdevuotta, vaan käsittelen kolmenkymmenen vuoden päässä olevaa kokonaista vuosikymmentä. En koe tarpeelliseksi nostaa esiin tiettyä vuotta, sillä näin saan aikaan enemmän mahdollisuuksia skenaarioiden käyttämiseksi tulevaisuussuuntautuneessa päätöksenteossa. Kymmenen vuotta voidaan kokea ajallisesti pitkäksi kohdeaikakaudeksi, mutta katson tämän ratkaisun mahdollistavan vaihtoehtojen monipuolisemman pohdinnan. Pyrin osoittamaan, miten 2040-luvun aikana on mahdollista, että jotain esittämäni kaltaista saattaa tapahtua. Noin 20–30 vuoden aikajana toimii hyvin, sillä liian lähellä oleva tulevaisuus ei aina salli riittävän tehokkaita toimia halutun tulevaisuuden saavuttamiseksi. Sen sijaan liian kaukana, esimerkiksi sadan vuoden päässä, oleva kohdeaikakausi hajottaa tulevaisuustiedon ja sen tulkinnan sirpaleiseksi arvailuksi asioista, joita voi olla mahdotonta kuvitella ja perustella kovin kauas nykyhetkestä siirryttäessä. Asiaan liittyvien muuttujien ja muutosten mahdollisuus

⁹² Kaupusteluautot, jotka myyvät esimerkiksi autoilutarvikkeita tai sukellusvälineitä, saattavat käydä kauppaa jollakin alueella vain kerran tai kaksi kertaa vuodessa paikallisessa sanomalehdessä ilmoitetun aikataulun ja reitin mukaisesti. Tällaiset liikkuvat palvelut eivät kuulu tutkimukseeni. Katso myös luvut "Tutkimusaiheen rajaus" sekä "Tutkimuksen käsitteitä ja termejä".

kasvaa mitä kauemmas tulevaisuuteen siirrytään ja näin ollen yhteisöä ja yksilöitä aktivoivien tulevaisuuskuviin luominen myös vaikeutuu huomattavasti.⁹³

Myös maaseutu toimii rajaavana tekijänä. Käytännössä taajama- ja maaseutu-palvelut esimerkiksi kirjasto- ja myymäläautoissa saattavat erota toisistaan jonkin verran niin sosiaaliselta ulottuvuudeltaan kuin myös palvelutarjonnaltaan. Lisäksi palvelun merkitys asiakaskunnalle on toisenlainen maaseudulla kuin kaupungeissa, joissa vaihtoehtoisia palveluja on usein saatavilla maaseutua enemmän. Liikkuvan palvelun merkityksen maaseudulla asuville ihmisille voi siis ajatella olevan tästä syystä suurempi. Myös itse ajoneuvot ovat konkreettisesti hieman erilaisia, kun puhutaan esimerkiksi kaupunkiolosuhteisiin suunnitelluista kirjastoautoista. Nämä asiat tulevat tarkemmin esiin palveluiden nykytilan analyysissä tutkimukseni osassa II. Liikkuvat palvelut haja-asutusalueilla ja taajamissa ovat lähentyneet ihmisten arkea tultaessa 2000-luvulle, sillä esimerkiksi kirjastoautoilla voidaan korvata lakkautettuja sivukirjastoja. En ole kuitenkaan korostanut maaseudun ja kaupungin välistä rajaa, vaikka tutkimukseni onkin keskittynyt erityisesti kaupunkien ulkopuolisten alueiden palveluihin. Pidän maaseutu-rajaukseni perusteluina kolme asiaa:

1. Haja-asutusalueiden palvelut ovat nykyhetkessämme vähenemässä ja muuttumassa ehkä jopa taajamia nopeammin ja laajemmin.
2. Kaupunkien ja kuntakeskusten sekä muiden taajamien palveluvalikoima on laajempi eli toisin sanoen haja-asutusalueen ihmiset ovat riippuvaisempia yksittäisistä palveluista, koska valinnanvaraa ei välttämättä ole.
3. Käsittelemällä edellä perustelemiani merkittävimpiä palveluita tutkimukseni tulokset koskettavat laajaa osaa suomalaisen maaseudun asukkaista.

Edellä mainittu rajaus ja kysymyksenasettelu toimivat lähtökohtana tulevaisuuksien rakentamiselle. Ihmisten arkipäiväinen elämä on muovannut palveluista tietyn kaltaisia ajan kuluessa, liikkuvien palvelujen osalta lähinnä 1900-luvun alkupuolelta lähtien. Käytän tulevaisuuden lähtökohtana siis ihmisten itsensä rakentamaa ja heidän elämäänsä todellisuutta tietyssä toimintaympäristössä. Tätä kautta lähestyn sitä, millaiseksi se voisi muuttua tulevaisuudessa.

⁹³ Tulevaisuudentutkijat Sirkka Heinonen ja Juho Ruotsalainen ovat artikkelissaan käsitelleet lyhyesti tutkimuksen aikaa ja toteavat, että se on useimmiten 10–30 vuotta. (Heinonen & Ruotsalainen 2012, 70.)

Tutkimuskenttä

Tutkimukseni ajallinen ja paikallinen kenttä on laaja. Siihen kuuluu useita julkisia ja yksityisiä palveluja, joiden organisoidummaksi katsottava aika alkaa varhaisimmillaan 1600-luvulta jatkuen aina 2040-luvulle asti – tarkemman tarkastelu-kohteen ollessa kuitenkin 1900-luvulla. Ilman eri aikatasoja, palvelusektoreita ja monia toimijoita, ei voisi rakentaa uskottavia tulevaisuuskuvia näin laaja-alaisessa tutkimusteemassa. Tämä johtaa siihen, että tutkimuksen lähteistön on oltava monipuolista. Se kattaa esimerkiksi monien eri yritysten ja useiden palveluntarjoajien näkökulman pitkältä ajanjaksolta, mukaan lukien yhteiskunnan eri tasoilla vaikuttavat toimijat ja rakenteet.⁹⁴

Kansatieteilijä Helena Ruotsala määrittelee kentän paikaksi tai tilaksi, jossa tutkittavien kanssa vuorovaikutustilanteessa luodaan aineisto. Kenttä voi olla Ruotsalan mukaan sekä konkreettinen eli fyysinen paikka mutta myös esimerkiksi arkisto.⁹⁵ Itse miellän kentän ensisijaisesti tilaksi, jossa olen keräämässä empiiristä aineistoa lähellä tutkimuskohdettani eli käytännössä esimerkiksi tekemässä haastatteluja. Laajasti rajaten tutkimuskenttäni pitää sisällään kaikkien eri liikkuvien palvelujen taustalla vaikuttavat kokonaisuudet. Ruotsalan mainitsema vuorovaikutus kentällä syntyy kahdensuuntaisesta kommunikaatiosta, jota olen käynyt haastateltavien kanssa ja näin yhteisesti keskustellen koonnut yhteen kunkin henkilökohtaisia kokemuksia tutkittavasta asiasta.

Tutkimuskohteen vierautta ja toiseutta on pidetty perinteisesti positiivisena asiana sitä sen kummemmin kyseenalaistamatta. Poikkeus kuitenkin vahvistaa säännön: sekä monet suomalaiset että ruotsalaiset kansatieteilijät ovat löytäneet tutkimuskohtekseen jonkin itseään lähellä olevan ilmiön, vaikka asiaan harvoin onkaan suoraan viitattu.⁹⁶ Aloittaessani 1990-luvun lopulla suunnittelemaan pro gradu -tutkielmaani, en ollut koskaan itse asiainut myymäläautossa. Totesin tämän toisaalta hyödylliseksikin lähtökohdaksi, sillä minulla ei ollut esimerkiksi vahvasti nostalgisoitunutta mielikuvaa kauppa-autoista eikä lukkiutuneita ennakkokäsityksiä, jollaisia huomasi joillakin ihmisillä olevan.

Olen käsitellyt aihetta myös muiden tutkijoiden kanssa. Esimerkiksi henkilö, joka ammatinsa puolesta on hyvin sisällä jossakin tutkimistani palveluista ja tekee siitä myös tutkimusta, on toisenlaisessa asemassa kuin minä. Hän katsoo asi-

⁹⁴ Käsittelen aineiston merkitystä lyhyesti myös FAR-tulevaisuustaulukkoa esitellessäni, sillä mainittu menetelmä vaatii toimiakseen laajaa aineistoa.

⁹⁵ Ruotsala 2005, 48.

⁹⁶ Ruotsala 2005, 48.

aa sisäpiiriläisenä, minä ulkopuolisena. Tässä tilanteessa olen huomannut, miten molemmat usein katsovat asioita hieman puutteellisesti tai vajavaisesti. Ulkopuolisena asiaa lähestyvä ei ehkä ymmärrä hiljaisen tiedon osoittamaa asiaa ja ihmettelee joitakin spesifejä ilmiöitä. Sisäpiiriin kuuluva taas saattaa ottaa hyvinkin itsestään selvänä monia sellaisia asioita, joita ulkopuolelta tuleva heti lähtee pohtimaan, ihmettelemään ja kyseenalaistamaan. Tasapainoa on vaikea löytää, mutta asiaa parantaa jos kohtaa tutkimusta tehdessään joko vastakkaista suuntaa edustavan kirjallisen lähteen, arkistomateriaalia tai vertaisarvioitsijan. Kuten Ruotsalakin kirjoittaa, kentän käsite on viime vuosina laajentunut ja nykyisin myös tutkijan oma lähiympäristö on avoimemmin hyväksytty tutkimuskohde.⁹⁷ Tulevaisuuden osalta läheinen suhde tutkimuskenttään voi olla etu siinä tapauksessa, että se motivoi tutkijaa henkilökohtaisella tasolla näkemään tulevaisuuden vaihtoehtoja. Negatiivisena ilmiönä voi nousta esiin tulevaisuuksien mahdollinen tiedostamaton suuntaaminen tutkijan omien mielipiteiden ja oman kokemusmaailman mukaisesti. Tätä olen itse pyrkinyt välttämään siten, että olen muodostanut tulevaisuuskuvat sattumanvaraisesti, kuten myöhemmin tulen osoittamaan.

Liikkuvat palvelut on tutkimuskentältään monipuolinen mutta yllättävän vähän tutkittu ilmiö. Valmista kirjoitettua lähdeaineistoa on ollut käytössäni vähän, joten olen kerännyt valtaosan aineistostani haastatellen ja havainnoiden. Tähän viitaten ruotsalainen kansatieteilijä Orvar Löfgren kirjoittaa, että kansatieteilijät keräävät aineistonsa itse kentältä, kenttätöitä tekemällä. Nykyisin ei usein enää pohdita mistä aineisto löytyy vaan miten tutkija luo sen. Kuten Ruotsalan, on myös Löfgrenin mukaan tavallinen elämämpiirimme täynnä lähteitä, joita tutkija voi käyttää ja tästä syystä kenttätöitä voi tehdä esimerkiksi arkistossa – ei pelkästään konkreettiseksi "kentäksi" usein mielletyllä alueella. Löfgrenin mukaan on oleellista, että asettaa jatkuvasti erilaisia aineistoja vuoropuheluun keskenään. Toisaalta pitää samaan aikaan olla myös etsimässä uutta, toisenlaista ja itselleen vierasta materiaalia tutkimustaan varten.⁹⁸ Tämä näkemys pätee hyvin myös esimerkiksi FAR-menetelmään ja vaihtoehtoisten skenaarioiden luomiseen.

Tutkija ei saa olla rajoittunut vain tiettyihin teemoihin ja näkemyksiin etsiessään lähdemateriaalia ja miettiessään menetelmiä sen keräämiseksi, koska tällöin lopputulos saattaa jäädä osin puutteelliseksi tai yksipuoliseksi.⁹⁹ Koen tämän näkemyksen samanlaiseksi kuin tulevaisuudentutkijoiden ajatuksen siitä, että tutkija ei saa jumittua ennakkokäsityksiinsä ja -oletuksiinsa mahdollisesta tulevaisuudes-

⁹⁷ Ruotsala 2005, 49.

⁹⁸ Löfgren 1996, 79–80.

⁹⁹ Tuomi & Sarajarvi 2009, 71, 85–86.

ta. Sen sijaan hänen pitää uskaltaa ja osata katsoa myös oman rajatun ymmärryksensä ja omien odotustensa ja toiveidensa ulkopuolelle ja huomata jotain sellaista, jota ei heti voisi pitää mahdollisena tai relevanttina. Tämä mielessäni olen toiminut kerätessäni aineistoa ja kirjoittaessani nykytilan analyysiä eli tutkimuskohteideni historiaa ja nykyisyyttä. Monien erilaisten aineistoryhmien, kuten mielipidekirjoitusten ja internet-lähteiden, käyttäminen takaa monipuolisen näkemyksen tutkittavaan asiaan ja sitä kautta edelleen sen tulevaisuuksiin.

Kiinteät ja liikkuvat postitoimistot olivat yhden organisaation – valtion postilaitoksen – alaisia ja toiminta oli hyvin keskusjohtoista. Rahoitus liikkui yksiköihin, kuten muuhunkin toimintaan, tuli valtiolta eli viime kädessä veronmaksajilta. Tähän verrattuna toinen ääripää on täysin hajautettu malli, jota noudattavat yksityisten yritysten operoimat kaupat ja pankit. Ketjuuntumisesta huolimatta yksittäisillä yrityksillä on paljon vaikutusvaltaa omiin asioihinsa ja näin ollen myös mahdollisten liikkuvien yksiköiden ylläpitoon. Hajautetussa mallissa rahoitus liikkuville palveluille tulee lähes kokonaan yrityksiltä itseltään. Näiden kahden mallin välissä on vielä yksi taso, jota voisin nimittää puolihajautetuksi malliksi: kirjastoautot. Liikkuvien kirjastojen toiminnasta päättävät yksittäiset kunnat, kaupungit sekä niiden yhteenliittymät, mutta rahoitusta uusien autojen hankintaan saadaan vahvasti valtiolta opetusministeriön jakamien valtionavustusten kautta, vaikkakin kuntasektori rahoittaa autojen hankintaa myös itse.

Alunperin hajanaiselta vaikuttanut kenttä moninaisine palveluineen näyttäytyi tutkimukseni edetessä myös samankaltaisuuksia sisältävänä tutkimuskohteena. Se helpotti aineiston luokittelua, mutta nosti toisaalta esiin uhan siitä, että jotkin merkityksellisetkin asiat jäisivät kokonaan huomioimatta niiden näennäisen tavanomaisuuden vuoksi. Osa tutkimuskohteisiini liittyvistä ilmiöistä – kuten asiakkaiden ja henkilökunnan kohtaaminen – toistuivat varsin samankaltaisia asioina liikkuvasta palvelusta, tilanteesta ja tapahtumasta toiseen. Seuraavaksi esittelen lyhyesti neljän tärkeimmän tutkimusaiheeseeni kuuluvan osa-alueen sisältöjä tutkimuskentän näkökulmasta. Tämä on samalla jo osittain tulevaisuuskuvien ja skenaarioiden pohjana olevaa nykytilan analyysiä.

Maassamme on toisen maailmansodan jälkeen vaikuttanut neljä suurta kaupparyhmittymää: OTK (Osuustukkukauppa eli nk. edistykselliset osuuskaupat, E-liike), K (Kesko), SOK (Suomen Osuuskauppojen Keskusosuuskunta) ja T (Tukkukauppojen oy, Tuko).¹⁰⁰ Myymäläautokaupan nousukaudella 1950–60-luvulla kaupparyhmittyvät olivat vahvoja ja niiden toiminta liikkuvien kauppojen osalta

¹⁰⁰ Hentilä 1999, 315.

oli merkityksellistä. Samaan aikaan myös puoluepoliittisiin tai muihin arvoihin perustuva kauppauuskollisuus oli vahvaa.¹⁰¹

Kauppatoiminnan kentälle kuuluvaa aineistoa on saatavilla enemmän kuin muista tutkimukseni osa-alueista. Kenttä on kuitenkin hyvin hajanainen, sillä vuosien saatossa kaupparyhmittymät, niiden toimintastrategiat ja omistussuhteet ovat muuttuneet. Suomalaiset myymäläautot ovat aloittaneet toimintansa Elannon (OTK) piirissä ja levinneet osuuskauppojen ja edelleen yksityisten kauppojen kaupanteon välineeksi.¹⁰² Tutkimukseni aikatazon siirtyessä 1900-luvun alkupuolelta kohti nykyaikaa, osuusliikkeiden omistamien kauppa-autojen määrät romahtavat ja valtaosa tutkimuskentästä siirtyy yksityisten kauppojen piiriin.

Osuusliikkeiden toimintastrategiat ja voimasuhteet ovat muuttuneet ja muuttuvat lakkaamatta, keskusliikkeestä riippumatta. Maatalousvaltaisessa Suomessa kaupat keskittyivät palvelemaan pienissä yksiköissä lähialueen asukkaita, sillä ihmiset liikkuiivat vähemmän. Pienessäkin kylässä saattoi olla useita eri sekatarakauppoja, ja alueella saattoi pysähtyä myös useiden eri keskusliikkeiden myymäläautoja.¹⁰³ Erityisesti 1980-luvulta alkaen keskusliikkeiden kiinnostus pieniä yksiköitä kohtaan on vähentynyt. Esimerkiksi Keskolla oli aiemmin erityisiä myymäläautoneuvoja, mutta nykyisin näitä ei ole enää lainkaan.¹⁰⁴ Joidenkin kauppiaiden mielestä keskusliike ei edes tiedä, miten monta myymäläautoa niiden tunnuksilla ajaa.¹⁰⁵ Muuttuneen ostouuskollisuuden lisäksi paineet yhä tuottavampiin ja suurempiin yksiköihin on ajanut markkinajohtajat, SOK:n ja Keskon, kamppailemaan suurten yksiköiden tuotoilla. Isojen kauppakeskusten ja markettien perustaminen sekä niiden pieniä yksiköjä kannattavammaksi havaittu toiminta ovat olleet kiihdyttämässä keskusliikkeiden myymäläautoaktiivisuutta.

Eniten valmista aineistoa on myymäläautoista, joista on tehty joukko tutkielmia ja kaupallisia selvityksiä sekä lukemattomia lehtiartikkeleita. Jonkin verran myymäläautotoimintaa on kuvattu myös radio- ja televisio-ohjelmissa. Osittain kauppa-autoja tuntuu leimaavan sukupuuton partaalla olevien ilmiöiden syndrooma: asiaa dokumentoidaan ja siitä kiinnostutaan nostalgisena kuriositeettina vas-

¹⁰¹ Tämä nousee vahvasti esiin keräämästäni aineistosta mutta myös tutkimuskirjallisuudesta, ks. esim. Home 1989 ja Hentilä 1999.

¹⁰² Ks. tarkemmin tutkimuksen luku myymäläautoista.

¹⁰³ TYKL/b/33. Ks. myös Hentilä 1999, 27–29.

¹⁰⁴ Myymäläautoneuvoja oli henkilö, joka vieraili myymäläautokauppiaiden luona ja auttoi näitä reittien ja aikataulujen suunnittelussa sekä uuden auton hankintaan liittyvissä kysymyksissä. Ks. esim. MA1.

¹⁰⁵ Ks. esim. MA4–6.

ta, kun se on käynyt jo niin harvinaiseksi, että on katoamassa tai jopa kokonaan lopettanut toimintansa. Monet tavallisessa arjessamme olevista ilmiöistä jäävät kokonaan tutkimatta siksi, että ne eivät ole yhteiskunnallisen kiinnostuksen esiin nostamia tai toisaalta eivät ole (vielä) saavuttaneet uhanalaisen leimaa.¹⁰⁶

Kaupan alan hajaannuksen vastakohtana kirjastolaitos on tutkimuskenttänä homogeeninen. Kyseessä on pääasiassa kunnallinen toimija, jota opetusministeriö vahvasti rahoittaa. Varsinaisen kirjasto-organisaation lisäksi kentällä toimii Suomen Kirjastoseura, joka kirjastoautoihin liittyen järjestää muun muassa valtakunnallisia kirjastoautopäiviä parin vuoden välein.¹⁰⁷ Kirjastojen ja kirjastoautojen organisoitumisen aste on pitkällä ja molempia osakokonaisuuksia on myös tutkittu monista näkökulmista.

Kirjastoautojen henkilökunta on tutkijan näkökulmasta usein sekä omistautuvaa että omistavaa palvelunsa suhteen. Se näkyy positiivisimmillaan niin, että työntekijät haluavat kehittää palveluaan ja asiakastyytyvää ja osallistuvat myös tutkimushaastatteluihin. Postikyselyihin vastaaminen sen sijaan ei tunnu erityisemmin kiinnostavan tätä kenttää ja myös muut tutkijat kuuluvat törmänneet samaan ongelmaan. Myymäläautoihin verrattuna kyselyni kirjastoautoissa ei tuottanut käytännössä juuri lainkaan vastauksia (ks. Luku 3: Aineisto ja menetelmät).

Kirjastoautotutkimuksista klassikoiksi voi mainita Sirkka Sarkolan teokset "Kirjastoautotoiminta Suomessa" ja "Kirjastoauto käsikirja".¹⁰⁸ Kyseessä ovat ensimmäiset laajemmat kirjastoautoja käsittelevät teokset. Tämän jälkeen julkaisuutoiminta on lisääntynyt huomattavasti. Useiden kirjastoissa työskennelleiden henkilöiden kirjoittamia muistelmia ja kuvauksia kirjastoautotyöstä löytyy muun muassa kirjastojen kotisivuilta. Sen lisäksi liikkuvista kirjastoista on sanoma- ja aikakauslehdissä usein artikkeleja ja opinnäytteidenkin tekijät ovat kiinnostuneet aihepiiristä.¹⁰⁹ Näkemykseni mukaan kirjastoauto on myymäläautoja suuremman "hypetyksen" keskiössä, sillä se on yhteiskunnallisesti arvostettu toimija nykyhetkessä, kun taas myymäläauto on "katoavaa kansanperinnettä" eikä ole saavuttanut tarvittavaa suuren yleisön tietoisuutta. Maaseudulla toimiva myymäläauto on marginaalinen palvelu kaupunkien keskustoissa toimivien kirjastojen rinnalla.

¹⁰⁶ Ks. myös luku "Tieteenalojen ominaispiirteitä". Tulevaisuudentutkija Pentti Malaskan mukaan vanhat tieteenalat osoittavat usein tutkimuksellista aktiivisuutta vasta siinä vaiheessa, kun riittävästä niille ominaista fakta-aineistoa on saatavilla. Tällöin tutkittava kohde voi olla jo häviämässä tai kokonaan hävinnyt.

¹⁰⁷ KI2; Kirjastot.fi (www).

¹⁰⁸ Sarkola 1969; Sarkola 1975.

¹⁰⁹ Aalto 2014; Kyöstiö 2006; Leppäkoski 2014; Nummi 2013; Seppä 2009.

Kirjastoautotutkija Antero Kyöstiö on kirjoittanut monia artikkeleita ja esityksiä aiheesta¹¹⁰ – myös Suomen kirjastoauto toiminnan historiikin.¹¹¹ Teos on ollut tärkeä oman tutkimukseni kirjastoauto-osuuden ja nykytilan analyysin lähteenä.

Pankkiautojen osalta tutkimuksen pääasiallinen aineisto koostuu haastatteluisista, sillä muuta materiaalia aiheesta ei juurikaan ole saatavilla. Sen sijaan laajemman pankki-viitekehysten luomisessa on käytettävissä erilaisia lähteitä. 1990-luvun alun pankkikriisi sekoitti kenttää voimakkaasti. Sen lisäksi, että se äkkiä kokonaan hävitti suuria ja ennen tärkeitä toimijoita, vaikutukset olivat voimakkaita myös paikallisessa pankkiautotoiminnassa. Valtaosa liikkuvista pankeista on ollut Säästöpankki-ryhmän, ja näin ollen muiden pankkien osuus tutkimuksessa jää vähäisemmäksi. Pankkiautojen kytkös nimenomaan säästöpankkeihin tekee asiasta haasteellisen, sillä pankkikriisin puhjettua 1990-luvun alussa kyseinen pankkiryhmittymä kärsi siitä ehkä kaikkein eniten. Säästöpankkien toiminta pilkottiin muiden pankin alan toimijoiden kesken ja näin ollen myös liikkuvat pankit hajautuivat usean toimijan alaisuuteen.¹¹²

Oma lisänsä pankin kentällä on valtion omistama Postisäästöpankki. Nimensä mukaisesti se toimi yhteistyössä Postin kanssa vuokraamalla postilaitokselta asiakaspalveluhenkilökuntaa ja tiloja; omia konttoreita Postipankilla ei juurikaan ollut. Pankin merkittävyys perustuu pitkälti sen omistajaan eli valtioon: esimerkiksi lapsilisät ja eläkkeet sekä sodan jälkeen kotiuttamisrahat ja siirtoväen korvaukset maksettiin Postipankin tileille. Tämä teki pankista merkittävän toimijan koko valtakunnan alueella ja yksittäisillä postitoimipaikoilla oli suuri vastuu: jopa 95 % talletus- ja tilisiirtotehtävistä tapahtui nimenomaan postikonttoreissa.¹¹³

Pankkiautoista aiemmin tehty tutkimus on käsillä olevista alueista kaikkein vähäisintä. Erillistä pankkiautotutkimusta ei ole tehty lainkaan, ainakaan en ole etsinnöistä huolimatta löytänyt painettua lähdettä tai opinnäytettä. "Suomen auto-koriteollisuuden historiassa" pankkiauto mainitaan lyhyesti.¹¹⁴ Selasin pankkien ja pankkiryhmittymien historiikkeja,¹¹⁵ sillä niissä pankkiautot mainittiin toisinaan ainakin kuvalla ja kuvatekstillä. Erityisesti Säästöpankki-lehtiä selasin sivu sivul-

¹¹⁰ Esimerkiksi "Ruutanen tienhaarasta Kotkansiivenkadulle" löytyy Tampereen kirjaston kotisivuilta. (Kyöstiö 2006.)

¹¹¹ Kyöstiö 2011.

¹¹² Ks. esim. Siltala & Luukko 2001.

¹¹³ Pietiäinen 1988b, 385–387; APT1–5.

¹¹⁴ Kurkinen 2001, 241.

¹¹⁵ Mm. Lammi, Taivassalo, Forssa-Tammela, Hauho, Turku, Lieto, Helsinki, Parkano, Hattula, Lahti, Vöyri.

ta mainintoja löytääkseni. Lehtien merkitys nousikin tärkeimmäksi aineistoryhmäksi heti haastattelujen jälkeen, vaikka etsintäyöhön käytettyyn aikaan nähden aineisto ei määrältään ollut kovin suuri.

Posti on tutkimuskohteena selkeä kokonaisuus: valtion perustama ja sen alaisuudessa monopoliasemassa toimiva laitos, joka on edennyt kohti nykyaikaa suurin harppauksin 1980-luvulta alkaen. Organisaatiota ajatellen tietojen hankkiminen Postista on kaikista tutkimukseeni kuuluvista eri osa-alueista vaivattominta: päällekkäisiä toimijoita ei ole ollut, organisaatio on ollut voimakkaasti keskusjohdoinen ja sen toiminnot on dokumentoitu ja tilastoitu tarkkaan. Kaikki liikkuvat postit ovat olleet yhden ja saman organisaation alaisuudessa ja kaikkia ovat koskettaneet samat lait, säädökset ja organisaation omat ohjeistukset.

Autopostitoimisto on pankkiautoja osittain vastaava palvelu, joka löytyy pankkeja paremmin kirjallisuudestakin. Teoksessa "Suomen Postin historia" (osa 2, 1988)¹¹⁶ on käsitelty autopostitoimistoja. Aiheesta on lisäksi kirjoitettu lehtiartikkeleita, joiden avulla pääsee käsiksi esimerkiksi aikalaisten esiin nostamiin teemoihin – siihen arkeen, johon postitoimistot kuuluivat. Autopostitoimistojen seuraajaksi noussut postipalveluautokin on kiinnostanut ainakin yhden tutkielman verran.¹¹⁷ Autopostitoimistoja on lyhyesti käsitelty myös teoksessa "Suomen auto-koriteollisuuden historia".¹¹⁸ Valmiin aineiston vähäisyydestä ja sen tekniikkaan tai konkreettisiin palveluihin keskittyvästä sisällöstä johtuen valtaosa liikkuvia pankkeja ja posteja koskevasta aineistosta on ollut välttämätöntä kerätä itse kenttätöillä. Toisaalta juuri tällä tavoin olen saanut nykytilan analyysiin kansatieteellisen, tavallisesta ihmisestä ja hänen omasta arjestaan nousevan näkökulman.

Varsinaisten tutkimuskohteideni lisäksi Suomessa on (ollut) myös paljon toisenlaisiakin liikkuvia palveluja. Vaikka en käsittelekään niitä tutkimuksessani suoraan, ne ovat kiinnostava lisä nykytilaa kartoitettaessa. Kaupusteluautojen lisäksi liikkuvia palveluja, jotka kuuluvat tämän tutkimuksen laajempaan kenttään, ovat esimerkiksi nuorisobussit, liikkuvat terveydenhuoltopalvelut ja jäätelöautot. Kaupusteluautolla tarkoitan ajoneuvoa, joka myy pääsääntöisesti vain yhtä tuoteryhmää, esimerkiksi kirjoja tai autotarvikkeita. Kauppa-autossa on kaupusteluautoa laajempi valikoima päivittäistavaroita, joiden lisäksi myynissä voi olla sesongin mukaan vaihtuvia tuotteita (esim. puutarhanhoito, vaatetus). Kaupusteluautot eivät noudata kiinteää, samanlaisena toistuvaa aikataulua, vaan siirtyvät paikasta toiseen lyhytjänteisemmin. Niistä on käytetään usein nimitystä myymälä-

¹¹⁶ Pietiäinen 1988b, 299–301.

¹¹⁷ Palenius 1986.

¹¹⁸ Kurkinen 2001, 241.

tai kauppa-auto, vaikka edellä mainituista syistä johtuen nimitykset ovat harhaanjohtavia. Näin ollen en käytä termiä tässä tarkoituksessa tutkimuksessani.¹¹⁹

Nuorisobussi on ajoneuvo, joka on haja-asutusalueilla toiminut liikkuvana nuorisotalona noudattaen aikataulua ja reittiä. Teini-ikäiset ovat voineet kerääntyä autoon määrättyinä aikoina kuuntelemaan esimerkiksi musiikkia, lukemaan lehtiä tai pelaamaan pelejä. Nuorten tapaamispaikkana liikkuva nuorisotalo on ollut erinomainen alueilla, joista on pitkä matka kuntien kiinteisiin nuorisotiloihin. Nuorisobussi on ollut kunnallinen palvelu.¹²⁰

Liikkuvia terveydenhuoltopalveluja on ja on ollut käytössä esimerkiksi Varsinais-Suomen saaristossa, jossa hammaslääkäri otti potilaita vastaan matkailuperävaunussa.¹²¹ Terveydenhuoltopalveluista puhuttaessa on tärkeää erottaa tutkimuksen rajaukseen sopiva palvelu: esimerkiksi ambulanssi on tilattava terveydenhuoltopalvelu, samoin kotikäyntejä tekevä lääkäri. Tästä syystä saaristossa liikennöivä lääkärivene ei kuulu tutkimukseeni. Sillä ei ole aikataulua eikä reittiä, vaan se siirtyy paikasta toiseen kutsujen perusteella.¹²²

Jäätelöauto liikkuu maaseudulla ja noudattaa aikataulua sekä pysähtyy ennalta määrättyillä pysäkeillä. Palvelua ei voida laskea kaupusteluautoihin, jotka kulkevat enemmän satunnaisia ja muuttuvia reittejä pitkin. Jäätelöauton toimita-alue on pääosin kaupunki- ja taajama-alueilla, mutta sen lisäksi autoilla voi olla pysäkki-paikkoja myös tiheämmin asutulla maaseudulla. Palveluntarjoajana on yksityinen yritys.¹²³ Jäätelöauto toimii kuitenkin enemmän kuin liikkuva kioski eikä tarjoa laaja-alaisia kaupan alan palveluja, kuten myymäläauto. Sitä ei voi myöskään pitää merkittävänä palveluna jokapäiväisen arjen kannalta.

¹¹⁹ Käsittelen kaupusteluautoa myös käsitteitä ja termejä koskevassa luvussa.

¹²⁰ TYKL/spa/333/Suulliset tiedonannot (2). Ks. myös Heikkinen 2010, 32; Raittiussanomat 2/1976.

¹²¹ TYKL/spa/333/Suulliset tiedonannot (1).

¹²² Caritas (www); Turun Sanomat 9.6.2004.

¹²³ Kotijäätelö (www); Jätskiauto (www).

3. AINEISTOT JA MENETELMÄT

Tässä luvussa nostan ensin esiin tutkimukseni kannalta tärkeitä käsitteitä ja termejä. Sen jälkeen esittelen käyttämäni tulevaisuudentutkimuksen menetelmät eli FAR-menetelmän (tulevaisuustaulukko), Delfoi-kyselyn ja skenaariot. Alaluvussa "Delfoi" käsittelen menetelmää yleisesti ja oman paneelini vastaajia puolestaan tarkemmin "Kyselyt ja muu aineisto" -alaluvussa yhdessä muiden tekemiäni kyselyjen kanssa. Menetelmien esittelyn jälkeen käyn tarkemmin läpi aineistoani sekä Grounded theorya, jota käytän analyysin apuna. Koska kansatieteelliseen tutkimukseen ei aiemmin ole tässä mittakaavassa sisällytetty tulevaisuudentutkimusta, käsittelen erityisesti tämän tieteenalan käsitteet ja menetelmät tavallista perusteellisemmin.¹²⁴

Tutkimuksen käsitteitä ja termejä

Tutkimukseni kohdekenttänä on *maaseutu*. Se on käsitteenä laaja: maaseudun määrittelyjä on vuosikymmenien saatossa tehty jopa niin paljon, että jossain vaiheessa määriteltiin maaseudun määrittelyjä.¹²⁵ Tieteenalallamme on vuosikymmenien saatossa tehty lukemattomia maaseutuun liittyviä tutkimuksia ja isoja yhteistyöprojekteja on ollut toiminnassa eri puolilla maata. Kansatieteilijä Katariina Heikkilä kirjoittaa, että kansatieteilijät eivät kuitenkaan menneinä vuosikymmeninä ole juurikaan määritelleet sitä, mitä tarkoittavat maaseudulla. Tämä on ymmärrettävää, sillä esimerkiksi toisen maailmansodan aikaan suomalaisista 3/4 asui maaseudulla ja jokapäiväisen todellisuuden määrittäminen olisi ollut turhaa. Toinen syy Heikkilän mukaan on se, että tuolloin ei tutkittu oman ajan maaseutua vaan pyrittiin saamaan tallennetuksi kattava ja ideaali näkemys jo hävinneestä maaseudun elämästä. 1970-luvulla Suomen väestöstä jo yli puolet asui kaupungeissa, mutta vielä tässäkään vaiheessa ei koettu tarpeelliseksi maaseudun määrittelyä, sillä kansatieteessä tehtävä tutkimus kohdistui tuolloin erityisesti taajamien ja kaupunkien tutkimukseen.¹²⁶

¹²⁴ Kansatieteen väitöskirjoissa ei ole ollut ennen käsillä olevaa tutkimusta mukana tulevaisuudentutkimusta, mutta kansatieteen ja tulevaisuudentutkimuksen yhdistämistä sivuavia artikkeleja on julkaistu muun muassa teoksissa Lehtonen & Tenkanen 2010 ja Koskihaara & Mäki & Sonck 2014.

¹²⁵ Malmsten 2004, 6.

¹²⁶ Heikkilä 2003, 91.

Vaikka maaseudun määrittely on ongelmallista, Heikkilän mukaan se on tarpeellista, jotta tehtävä tutkimus kyetään paikantamaan maaseutututkimuksen kentällä. Maaseutu on niin laaja-alainen tutkimuskohde, että sen koko kirjoa on mahdotonta saada sisällytettyä yhteen tutkimukseen. Tämän vuoksi kansatieteilijän on tärkeää osoittaa tutkimuksessaan, millaista maaseudun käsitettä hän käyttää. Suomalaisen ja kansainvälisenkin tutkimuksen kentällä maaseutua on määritelty lähestymällä sitä mm. asumis-, tuotanto, elämys- ja hankemaaseudun käsitteillä.¹²⁷

Tulevaisuudentutkimuksessa maaseutua tutkinut professori Sirkka Heinonen pohtii artikkelissaan maaseudun määrittelyä. Maaseutututkija Eero Uusitaloon viitaten hän toteaa, että kansainvälisestä ja eurooppalaisestakin näkökulmasta katsottuna koko Suomi – pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta – voitaisiin määrittellä maaseuduksi. Tämä osoittaa määrittelyn vaikeuden: kansainvälisesti ja manertensisäisesti on määrittelyeroja, mutta maaseutu-käsitteen sisältö vaihtuu myös tilanteen, tutkijan ja tutkimuskohteen mukaan. Eräänä ongelmana Heinonen näkee sen, että maaseutu nähdään usein hyvinkin suoraviivaisesti kaupunkielämän vastakohtana, jossa maaseutu esiintyy taantumuksellisena tukiaisia nauttivana alueena ja tuntuu olevan suorastaan riippakivenä kaupungille. Hän toteaa, että erilaiset mustavalkoiset ajattelutavat ovat osaltaan vaikeuttamassa hedelmällisemmän maaseutu-kaupunki -vuorovaikutussuhteen syntymistä.¹²⁸ Uusitalonkin mukaan maaseutu koetaan ja sitä luonnehtivat eri maissa erilaiset käsitykset. Pohjoismaissa tällaisia ovat harva asutus, pitkät etäisyydet ja esimerkiksi vaikeat ilmasto-olosuhteet. Muualla Euroopassa maaseutua määrittävät maataloustyötä tekevien korkea osuus työvoimasta, alhainen tulotaso ja sosiaalis-taloudellinen kehitysaste.¹²⁹

Tähän liittyy eri maissa erilaisena näyttäytyvä maaseudun kehittämiseen pyrkivä ajattelu. Suomessa kehittämisajattelua voi kuvata liiketoimintasuuntautuneeksi, jolloin erilaisten toimintaohjelmien keskiössä on usein ollut uuden liiketoiminnan synnyttäminen maaseudulle. Suomalaista ajattelua leimaavia termejä ovatkin esimerkiksi keskittäminen, resurssiperusteisuus ja rakenteita painottaen tehtävä kehitystyö.¹³⁰ Näiden voi tulkita liittyvän yhteiskunnan vahvaan kaupunki-orientaatioon, jossa kaupunkialueilla käytössä olevilla malleilla yritetään saavuttaa tuloksia myös niiden ulkopuolella. Maaseutu ja kaupunki eivät ole toistensa vastakohtia vaan toisiaan täydentäviä, symbioottisessa suhteessa eläviä tiloja. Monet erilaiset maaseudut kohtaavat monenlaiset kaupungit riippuen siitä, kuka

¹²⁷ Heikkilä 2003, 94–95.

¹²⁸ Heinonen 2001, 11.

¹²⁹ Uusitalo 1994, 20.

¹³⁰ Kuhmonen & Niittykangas 2008, 93–94.

ja mistä näkökulmista asiaa tarkastelee. Liikkuvia palveluja tarjotaan sekä maaseutumaisilla alueilla että kaupungeissa ja monissa tapauksissa auton reitti saattaa kulkea useiden erilaisten alueiden läpi saman päivän aikana. Käytännön arjessa maaseudun ja kaupungin raja ei erotu selvästi eikä sille ole usein tarvettakaan.

Tulevaisuudentutkija Tuomas Kuhmonen kytkee maaseudun asutuksen ja toimintojen muutoksen yhteiskuntaan. Hänen mukaansa vuosikymmenien ajan maaseutu tuotti työvoimaa kaupunkeihin ja vaikka maaseudun omakin palvelurakenne uudistui, se ei kuitenkaan kyennyt sitomaan maataloudesta vapautuvaa työväestöä kotiseuduilleen.¹³¹ Tämän voi nähdä vaikuttaneen maaseudusta muodostettuihin mielikuviin vielä nykyäänkin. Tällä tavoin se on ohjaamassa sitä, millaisia tulevaisuuskuvia maaseudusta julkisessa keskustelussa luodaan ja miten maaseutu ja kaupunki voidaan nähdä vastakkaisina toimijoina. Esimerkiksi Elinkeinoelämän keskusliiton ennakointihankkeessa nähtiin vuoden 2020 palvelut siten, että kansainväliset ja ulkomaiset ketjut tulevat rantautumaan pääasiassa kasvukeskuksiin, kun taas pienemmät toimijat erikoistuvat ja tarjoavat monipuolisia, laadukkaita palveluja keskittyen haja-asutusalueille.¹³² Myös marginaalissa voi kuitenkin olla mahdollisuuksia uudenlaiseen ja laajallekin leviävään toimintaan. Kaupungin ja maaseudun suhdetta ei voi tästäkään syystä katsoa kovin jyrkkärajaisesti.

Sirkka Heinonen ehdotti jo 2000-luvun alkupuolella, että tulevaisuudentutkimuksen roolin (vaikuttavuus ja aktivointi) mukaisesti voitaisiin käynnistää laaja maaseutudebatti. Siinä tulisi pohtia, halutaanko maaseutu pitää asuttuna ja miten se alueena ja toimintaympäristönä voisi sopeutua muutoksiin.¹³³ Mikäli maaseutu-kaupunki -suhde nähtäisiin dialogina ja rikastuttavana symbioottisena suhteena kilpailuasetelman sijaan, se voisi olla apuna uudenlaisen ajattelutavan luomisessa.¹³⁴ Tuomas Kuhmonen puolestaan pitää tärkeänä puhua ennemminkin toimintakykyisestä kuin elinvoimaisesta maaseudusta. Hän näkee, että silloin voidaan katsoa tarkemmin kulloisenkin aikakauden välttämättömiä perusrakenteita ja toisaalta erilaisia toimintamahdollisuuksia.¹³⁵ Maaseudun toimintakyky vaihtelee ajankohdan mukaan ja osa muutosvoimista voi olla samoja kaupunkien kanssa. Kaupunkien ja maaseudun toiminta muuttuu siis kytköksissä toisiinsa eikä esimerkiksi liikkuvien palvelujen ja kaupunkien samanaikainen muutos ei ole yllättävää.

¹³¹ Kuhmonen 2014, 9.

¹³² Elinkeinoelämän keskusliitto EK 2006, 8.

¹³³ Heinonen 2003, 629–631; ks. myös Heinonen 2001.

¹³⁴ Heinonen 2001, 11.

¹³⁵ Kuhmonen 2014, 8–9.

Tulevaisuudentutkimuksen ja maaseudun suhteesta on esitetty kriittisiäkin kommentteja. Eero Uusitalo pitää valitettavana, että tulevaisuudentutkijoiden aikajana on kymmeniä vuosia eteenpäin. Tämän lisäksi tutkijat käyttävät käsitteitä, joissa maaseutu/kaupunki -erottelua ei ole ja välttämättä muitakaan tulevaisuudenkuvaa tarkentavia termejä ei ole osoitettu. Ajallisesta ja käsitteellisestä näkökulmasta on siis hankala hahmottaa sitä maaseutua tai kaupunkia, jota tavoitellaan. Uusitalo suosittelee lyhyempää noin 12 vuoden aikaperspektiiviä, jolloin on mahdollista paremmin ymmärtää vallitseva tilanne ja hahmottaa ne muutokset, jotka ovat jo alkaneet ja tulevat lähitulevaisuuteen vaikuttamaan. Samalla hän toteaa, miten yhteiskunnalliset visiot tulevaisuudesta sysäävät maaseudun helposti sivurooliin, jossa se nähdään vain eräänlaisena tyhjänä välitilana toistensa kanssa verkostoituvien isompien paikkakuntien välissä.¹³⁶ Tässä tutkimuksessani näen Uusitalon esittämät ongelmat pieninä. Matka 2040-luvulle asti päin vastoin mahdollistaa muutosten tapahtumisen. Lyhyemmän ajanjakson ennakointi voi johtaa nopeisiin päätöksiin, joiden vaikutus ei ehkä kunnolla ehtisi edes alkaa ajanjaksolla. Pitemmän aikajanan käyttäminen mahdollistaa monet suuret ja perusteelliset muutokset sekä sen, että Uusitalonkin mainitsema yhteiskunta ja sen päättäjät voivat tehdä suuria ratkaisuja valitsemansa päämäärän saavuttamiseksi.

En pidä myöskään merkityksellisenä tehdä tiukkaa eroa kaupungin ja maaseudun välille, sillä tutkimuskohteeni toimivat molemmilla kentillä ja myös niiden välimaastossa. Oleellisinta tässä tutkimuksessa onkin lähestyä maaseutua maantieteellisestä lähtökohdasta käsin ja noudattaa yleisesti käytettyä luokittelua maaseutu-, taajama- ja kaupunkialueisiin. Tutkimukseni eri toimijat – niin asiakkaat kuin palvelujen tuottajatkaan – eivät heterogeenisyytensä vuoksi sovi kunnolla mihinkään yksittäiseen maaseudun käsitteeseen. Tästä syystä en myöskään pidä tarpeellisena antaa heidän itse määrittellä maaseutuaan, sillä kyseessä on fyysinen rajaus. Tavoitteideni mukaisesti väljä maaseutu-kaupunki -jako on riittävä. Koska osa liikkuvista palveluista hyödyntää sekä maaseutu- että kaupunkialueiksi katsottavia reittejä ja asuinalueita, tutkimuksen alueellinen rajaus on varsin joustava eikä mitenkään ehdoton. Pääasiallinen tarkoitus on saada tietoa siitä, miten juuri maaseudun ja haja-asutusalueiden tulevaisuus voidaan nähdä. Maaseutu toimii tutkimukseni eräänlaisena näyttämönä olematta tutkimuskohteenä keskiössä.

Keskeinen käsite on myös *auto* sen eri variaatioineen. Tämän tutkimuksen perusoletuksena on, että 2040-luvulla on edelleen autoja tai autojen kaltaisia ajoneuvoja, joilla voidaan siirtyä paikasta toiseen ja kuljettaa tavaraa, kuten nykyäänkin. Autoilu on vahva osa tämän päivän arkeamme ja sen täydellinen muuttuminen

¹³⁶ Uusitalo 1998, 17.

runsaassa kahdessa vuosikymmenessä ei tunnu todennäköiseltä. Tästä syystä autot näyttäytyvät tutkimuksessani eri rooleissa, vaikka tulevaisuudessa palveluja on mahdollista saada toisenlaistenkin välineiden avulla. Lähtökohta näiden palvelumallien kehittymiselle on kuitenkin autoista 1900-luvulla saadut palvelut, tärkeimpänä *myymäläauto* eli *kauppa-auto*¹³⁷. Nämä termit tarkoittavat tässä tutkimuksessa samaa asiaa eli kaupaksi varustettua ajoneuvoa. Toisin kuin esimerkiksi mediassa ja ihmisten puheissa, myymäläauto tarkoittaa siis monipuolista, pääasiassa ruokatarvikeita myyvää isokokoista ajoneuvoa. Kauppa-auto ei ole sama asia kuin esimerkiksi yhtä tuoteryhmää myyvä *kaupusteluauto*. Myymälä- eli kauppa-auto kiertää tietyn säännöllisen ja ennakkoon määrätyn reitin mukaisesti sekä maaseutu- että kaupunkialueilla. Käytän liikkuvan kaupan vastakohtana termiä *kiinteä myymälä* tai *kiinteä kauppa*; se tarkoittaa vakituisesti tietyssä paikassa ja rakennuksessa sijaitsevaa myymälää. Kiinteän toimipisteen käsitettä voidaan käyttää samassa merkityksessä myös kirjastojen, pankkien ja postien kohdalla. Kaupankäyntiin kuuluu *päivittäistavara*, joka voidaan määritellä elintarvikkeiksi ja pieniksi kulutustavaroiksi, joita käytetään lähes päivittäin. Näiden tuotteiden hinta on alhainen ja niitä myös hankitaan usein ja ilman ennakkosuunnittelua. Päivittäistavara on tuote, joka voidaan ostaa elintarvikehankintojen yhteydessä.¹³⁸

Kirjastoauto tarkoittaa nykyisin julkisen sektorin ylläpitämää ajoneuvoa, joka tietyn reitin ja aikataulun mukaisesti kulkee tarjoamassa ihmisille maksutonta kirjastopalvelua sekä maaseudulla että kaupunkialueella. Kirjastoauto pitää sisällään monipuolisen valikoiman kirjoja sekä esimerkiksi dvd-elokuvia ja nuotteja. Kirjastoautossa työskentelee pääasiassa kirjastoammatillisen koulutuksen saanutta henkilökuntaa. *Pankkiauto* on myymälä- ja kirjastoauton tapaan toimiva palvelu. Se kiertää etukäteen sovitun aikataulun mukaisesti tietyn reitin ja tarjoaa asiakkailleen tavallisimpia pankkipalveluja, kuten laskujen maksua ja tilipalveluja. Käsitteellä *autopankki* sen sijaan tarkoitetaan pankkia, joka toimii ns. drive-in -periaatteella. Autopankissa asiakas voi hoitaa pankkitoimensa nousematta pois autostaan: virkailija palvelee asiakkaan luukun kautta suoraan tämän omaan ajoneuvoon. Tällaista palvelumuotoa ei tässä tutkimuksessa käsitellä. *Autopostitoimisto* tarkoittaa isoa linja-auton kaltaista ajoneuvoa, joka kiersi joka päivä saman reitin tietyn aikataulun mukaisesti. Autopostitoimisto mahdollisti asiakkailleen tavallimmat postin ja Postipankin palvelut, joiden lisäksi se jakoi alueen kirjeet ja lehdet. *Postipalveluauto* oli kuten autopostitoimisto mutta kooltaan pakettiauton kokoinen tai pienempi ajoneuvo. Siinä, toisin kuin autopostitoimistossa, asiakas ei

¹³⁷ Ainakin 1930-luvulla käytössä oli myös termi "kiertomyymälä".

¹³⁸ Päivittäistavarakaupan rakennemuutos 1994, 5.

tavallisesti noussut ajoneuvon sisään, vaan asioi ikkunan tai auton kyljessä olevan luukun kautta. Myös postipalveluauto ajoi joka arkipäivä saman reitin ja jakoi samalla alueen postin. Palvelussa työskenteli vain yksi henkilö, kun taas autopositioimistossa henkilökuntana oli autonkuljettaja ja vähintään yksi virkailija. Näitä kaikkia mainittuja palveluja sekä lisäksi esimerkiksi terveydenhoito- tai internet-pohjaisia palveluja voidaan yhdistää toimimaan *monipalveluautossa*.

Palveluun liittyviä käsitteitä on tässä tutkimuksessa mukana lukuisia. *Liikkuva palvelu* tarkoittaa palvelua, joka auton, veneen tai muun paikasta toiseen liikkuvan välineen avulla tavoittaa asiakkaat tietyn reitin varrelta. Käytän toisinaan myös esimerkiksi termiä liikkuva kauppa tai liikkuva kirjasto. Asiayhteydestä ilmenee, onko termi tässä tapauksessa myymäläauton tai kirjastoauton synonyymi vai tarkoitetaanko sillä laajemmin esimerkiksi liikkuvaa kauppaa eli vaikkapa laukkukauppiaita. Osa liikkuvista palveluista on *marginaalisia* eli niitä tarjotaan vain osalle väestöstä vain tietyissä osissa maata. Usein näiden palvelujen käyttäjätkin saattavat olla tietyssä mielessä marginaalisia: palvelusektorin tarjoamia marginaalisia palveluja käyttää marginaalinen ihmisjoukko. Maantieteellisesti ajateltuna siis esimerkiksi myymäläauton asiakkaina voi olla syrjäkylien asukkaita. Kaikki liikkuvia palveluja käyttävät ihmiset eivät ole marginaalisia asuinpaikkansa suhteen puhumattakaan siitä, että he olisivat marginalisoituneet esimerkiksi sosiaalisesti. Nykyisin kaupunkien kirjastoautot saattavat korvata lakkautettuja sivukirjastoja, joten tässä mielessä ne ovatkin vähemmän marginaalista palvelua, jota tarjotaankin massoille ja tiheällä aikataululla.

Yksityinen sektori tarkoittaa palvelua, jota tuottaa yksityisen ihmisen tai yrityksen omistama organisaatio. Sen vastakohtana on *julkinen sektori*, jossa palveluntarjoajana on kunnan tai valtion laitos, kuntayhtymä tai esimerkiksi näiden yhdistelmä. *Kolmannen sektorin* määrittely on edellisiä laajempi. Tässä ryhmässä palveluja tarjoavat pääsääntöisesti erilaiset seurakunnat, yhdistykset ja avustusten turvin toimivat yhteisliittymät tai osuuskunnat.¹³⁹ Palveluihin voidaan lisätä määreenä *subjektiivinen oikeus*, jolla tarkoitetaan ihmisen oikeutta tiettyyn palveluun asuinpaikasta, tulotasosta yms. syistä riippumatta. Se on siis palvelu, johon jokai-

¹³⁹ Tässä yhteydessä on hyvä nostaa esiin lyhyesti myös ongelmat, jotka saattavat näkyä vahvasti palvelutoiminnassa mukana olevien kolmannen sektorin toimijoiden arjessa. Ne joutuvat aktiivisesti pohtimaan markkinamekanismien mukaisen palvelutoiminnan suhdetta omaan tehtäväänsä ja ideologiaansa. Kun järjestö tai yhdistys painottaa tehtävässään palvelujen tuottamista, se asettuu osaksi vaipaita markkinoita ja rahoittajan rooli sen toiminnassa kasvaa. Samalla on vaarana, että se voi menettää omaa identiteettiään ja alkuperäistä, jäsenistön etuja kuuntelevaa luonnettaan. (Möttönen & Niemelä 2005, 86.)

sella Suomen kansalaisella on oikeus. Tällainen voi olla esimerkiksi päivähoito tai vanhustenhuolto. Tämä tutkimus käsittelee myös *yhteispalvelua*, jota säätelee julkisen hallinnon asiakaspalveluja koskeva laki eli niin kutsuttu yhteispalvelulaki (223/2007) ja lisäksi valtioneuvoston samaan asiaan liittyvä päätös. Sen mukaan lääninhallitukset vastaavat alueensa yhteispalvelun koordinoinnista ja toimivat tarvittaessa tällaisten paikallisten yhteispalveluhankkeiden tukena. Valtionhallinnon osalta paikallinen koordinointi on annettu kihlakunnannimismiehelle. Laki säätelee valtion ja kuntien sekä Kansaneläkelaitoksen asiakaspalvelutehtävien järjestämistä ja hoitamista ja sen tarkoituksena on parantaa asiakaspalvelun saataavuutta julkisen sektorin osalta sekä tehostaa sen toimivuutta.¹⁴⁰

Käytän käsitettä *korvaava palvelu* sellaisesta liikkuvasta palvelusta, joka korvaa jonkin kiinteän palvelun. Tämän määritelmäni mukaan myymäläauto on korvaava palvelu, sillä se korvaa paikkakunnalla kiinteän kaupan, samoin kirjasto korvaa kiinteän kirjaston tarjoamia palveluja. Kaikki palvelut eivät tämän rajauksen mukaan kuitenkaan ole korvaavia: maaseudulla esimerkiksi jäätelöauto ei ole korvaava palvelu, sillä maaseudulla ei juurikaan ole (ollut) jäätelökioskeja. Jos jäätelöauto siirretään kaupunkimaiseen ympäristöön sillä voi olla korvaava vaikutus. Korvaava palvelu on kyseenalainen myös tilanteessa, jossa esimerkiksi myymäläauto pysähtyy palvelemaan asiakkaita toimivan kyläkaupan pihaan, kuten historiassa on tapahtunut. Tässä tapauksessa kyseessä ei ole suoranaisesti korvaava palvelu mutta myymäläauto tuo kuitenkin paikkakunnalle kilpailua ja vaihtoehtoja sekä mahdollisesti toisenlaisen tuotevalikoiman.

Tulevaisuutta ajatellen kiinnostava käsite on *etätyö*. Se vaikuttaa tutkimuskohteenä oleviin liikkuviin palveluihin potentiaalisen asiakaskunnan määrän kautta. Etätyöllä tarkoitetaan sellaista työtä, joka suoritetaan muualla kuin varsinaisella työpaikalla (esimerkiksi toimistossa) ja mahdollisesti myös erityisiä työaikoja (ns. virastoaikaa) noudattamatta.¹⁴¹ Etätyöhön liittyy usein erilaisten sähköisten viestimien, kuten sähköpostin ja matkapuhelimen, käyttöä. Etätyötä pidetään yhtenä merkittävänä vaihtoehtona, kun mietitään yritysten tilajärjestelyjä ja ihmisten liikkumisesta aiheutuvia ympäristöhaittoja.¹⁴² Valtaosaltaan maaseudulla asuvat ihmiset, jotka käyvät töissä kaupungeissa, ostavat päivittäiset ruokatavaransa työ-

¹⁴⁰ Arviointiraportti 2004 (www); Yhteispalvelu (www).

¹⁴¹ Vaikka etätyöllä tarkoitetaan tavallisesti näitä molempia vaihtoehtoja, käsitteen pystyy myös jakamaan etätyöhön sekä joustavaan etätyöhön. Jälkimmäinen tarkoittaa kiinteästä työajasta vapaata etätyötä, kun taas etätyössä noudatetaan työnantajan määrittelemiä työaikoja.

¹⁴² Etätyö: työntekijä (www); Etätyö: työnantaja (www).

matkansa varrelta suuremmista kaupoista ja marketeista. Hypoteettisesti etätyö saattaisi kasvattaa näin ollen jonkin verran myymäläautojen ja muiden liikkuvien palvelujen asiakasmääriä. Asiassa on kuitenkin edelleen omat ongelmansa. 2010-luvulla ollaan pitkälti vielä samassa tilanteessa, josta tulevaisuudentutkija Sirkka Heinonen kirjoitti vuonna 2001: huolimatta siitä, että etätyötä yritettiin käynnistää jo 1970-luvun alussa, se on lähinnä marginaalinen ilmiö, johon suhtaudutaan työnantajapuolella varsin epäilevästi.¹⁴³ Vuosikymmenessä tilanne on muuttunut hitaasti, vaikka keskustelu on lisääntynyt ja kiinnostus kasvanut.¹⁴⁴ Etätyön lisäksi voidaan yrittää parantaa myös työmatkojen tehokkuutta esimerkiksi tarjoamalla työntekijöiden käyttöön liikkuvaa toimistoa. Oulun seudulla aloitti syksyllä 2009 osittain EU-rahoitteinen muutaman kuukauden mittainen kokeilu, jossa linja-autoon rakennettiin hyvät työtilat ja jopa neuvotteluhuone. Toimistobussin tarkoituksena oli auttaa työntekijöitä käyttämään hyödyksi työmatkaansa esimerkiksi sähköpostin lukemiseen tai tekstin kirjoittamiseen.¹⁴⁵ Tulevaisuudentutkija Sohail Inayatullah kirjoittaa, että ihmiset pysyvät kuitenkin sidoksissa vanhoihin käytäytymismalleihinsa, vaikka tiedämme toisenlaisten tapojen olevan parempia. Hän antaa esimerkiksi sen, miten edelleen säännöllinen virastoaika on vallitseva, vaikka tiedämme vapaamman kotona työskentelyn olevan paljon tuottavampaa. Samalla pystyttäisiin vähentämään liikeneruuhiä ja saastumista, mutta siitä huolimatta miljoonat ihmiset kulkevat päivittäin toimistoihinsa.¹⁴⁶

Tietoliikenneyhteydet eivät 2010-luvulla ole enää este etätyölle. Internet, videolla varustetut pikaviestinpalvelut ja puhelinliikenne ovat toimivia ja takaavat tietoteknisten sovellusten sujuvan käytön kaukana fyysiseltä työpaikalta. Tämä on nähtävissä esimerkiksi edellä esittelemässäni oululaisessa toimistobussissa, jonka käyttäjät kehuivat hyvin toimivia tietoliikenneyhteyksiä. Etätyön suurimmat ongelmat näyttäisivätkin olevan asenteellisia. Sen lisäksi toteuttamiseen liittyvä tieto ja etätyön tekemiseen liittyvä valmennus puuttuvat lähes täysin. Kun puhutaan etätyöhön liittyvistä asenteista ja uhkakuvista, myös työpaikkojen siirtäminen halvempiin maihin on noussut esiin. Jotkut ovat nähneet etätyön merkitsevän perinteisen palkkatyön loppua ja mahdollistavan alipalkatun kotityön tekemisen. Tämä ei kuitenkaan ole ongelma, mikäli sopimukset työnantajan kanssa ovat kunnossa

¹⁴³ Heinonen 2001, 92.

¹⁴⁴ Ks. esim. Etätyö (www). Vuonna 2015 Kansallisen etätyöpäivän järjestivät Microsoft, DNA ja Työterveyslaitos. Sivustolla on myös mm. vinkkejä etätyön järjestämiseksi.

¹⁴⁵ YLE: Toimistobussi (www); YLE: Laajakaista (www).

¹⁴⁶ Inayatullah 2008, 5.

ja jos esimerkiksi lastenhoito on järjestetty normaalisti.¹⁴⁷ On mielenkiintoista nähdä, miten tulevaisuudessa suhtaudutaan esimerkiksi internet-yhteyden ja subjektiivisen oikeuden suhteeseen ja miten tämä puolestaan vaikuttaisi etätyöhön ja edelleen palveluihin maaseudulla.

Erityisesti tulevaisuudentutkimuksen osalta on tarpeen nostaa esiin tulevaisuustietoisuuden käsite. Tulevaisuudentutkija Thomas Lombardo kirjoittaa, että oppimisen ja muistamisen avulla saavutettu tietoisuus menneestä antaa ihmiselle voimakkaan ymmärryksen nykyisyydestä ja sen tarkoituksesta. Lombardon mukaan tämä vahvistaa tulevaisuustietoisuutta sillä ennakointi, mielikuvitus, asioiden suunnittelu ja tiettyyn päämäärään pyrkiminen luovat ymmärrystä nykyisyydestä. Näin tulevaisuus tulee samalla enemmän näkyväksi.¹⁴⁸ Lombardo mainitsee myös mielikuvituksen, joka on tärkeä väline tutkijan pyrkiessä tulkitsemaan aineistoaan ja löytääkseen siitä jonkin ehkä kätkössä olevan merkityksen. Tulevaisuustietoisuus voidaan nähdä toimijan sisäistämänä, tulevaisuussuuntautuneena ajattelutapana, joka on aktiivisesti läsnä jokapäiväisessä toiminnassa, teoissa ja valinnoissa.¹⁴⁹ Kansatieteellinen ymmärrys asioista voidaan ajatella samankaltaiseksi. Kuten Lombardonkin näkemyksessä, esiin nousevat mielikuvitus (luovuus) ja faktoihin perustuva ymmärrys asioista. Kansatieteilijä tekee empiriaan perustuen tulkintoja ja näin hän rakentaa usein kumuloituvan tiedon päälle oman näkemyksensä jostakin asiasta, luovaa ajattelua käyttäen ja aineistojaan tulkiten. Kansatieteellinen tieto puolestaan on tutkijan sisäistämää tietoa, jota hän lähes huomaamattaan käyttää jokapäiväisessä elämässään – aivan kuten tulevaisuudentutkija on "tulevaisuustietoinen". Kansatieteellinen ja tulevaisuudentutkimuksellinen tieto sekä ymmärrys tiedosta ovat varsin lähellä toisiaan, vaikka aikataso saattaa-kin olla niitä erottava tekijä.¹⁵⁰

Kansatieteellinen tulevaisuudentutkimus pitää sisällään kahdenlaista aineiston tulkittamista. Tässä tutkimuksessa tulkinta kohdistuu ensin historian ja nykyhetken aineistoihin. Erityisesti kiinnostavia asioita ovat ihmisten kokemat palvelut sekä niiden toimivuus ja merkitys arjessa sekä vaikutukset sosiaaliseen kanssakäymiseen ja esimerkiksi työnteekoon. Kun tulevaisuusorientoitunut analyysi näistä on tehty, tulkittu tieto yhdistetään laaja-alaisemmin muuhun aineistoon ja lähdetään pohtimaan asiaa pelkästään tulevaisuuden näkökulmasta käsin. Tällöin katsotaan sitä, miten ja miksi tulkitut historian ja nykyhetken asiat muuttuvat, kun

¹⁴⁷ Heinonen 2001, 98.

¹⁴⁸ Lombardo 2014, 325.

¹⁴⁹ Rubin 2003a, 904.

¹⁵⁰ Ks. myös Fingerroos & Jouhki 2014, 84–85; Korkiakangas 2006, 122–125.

siirrytään kohti tulevaisuutta. Toisin sanoen se, mihin tämän tutkimuksen aineistojen kumulatiivinen kerääminen ja tulkinta johtavat, ovat skenaariot tutkimuksen osassa III.

Tulevaisuudentutkimus haluaa haastaa yhteiskuntaa pohtimaan erilaisia vaihtoehtoisia tulevaisuuksia sekä keinoja, joilla haluttuja tulevaisuuksia voitaisiin saavuttaa tai epätoivottavia tulevaisuuksia välttää. Yksilöt ja yhteisöt pyrkivät erilaisia tulevaisuuksia kohti sekä tiedostetulla että tiedostamattomalla tasolla, yhdessä ja erikseen. *Tulevaisuuskuvan* käsite liittyy tähän erilaisten tulevaisuuksien tavoitteluun. Tulevaisuuskuva sisältää esimerkiksi uskomuksia, odotuksia, erilaisia arvoja ja pelkoja ja vaikuttavat sekä ihmisten että yhteisöjen valintoihin.¹⁵¹ Tulevaisuudentutkija Sohail Inayatullah toteaa, että vaikka tulevaisuuskuvia on paljon, niistä on löydettävissä muutama perusmalli. Hänen mukaansa näitä ovat kehitys (esimerkiksi teknologiakeskeisyys, rationaaliuskollisuus), romahdus (epäoikeudenmukaisuus, luonnontuhot), Gaia (ihminen, luonto ja teknologia), globalisaatio (murtuvat rajat, teknologia ja vapaa kapitalismi tuovat vaurautta kaikille) ja takaisin tulevaisuuteen (paluu vähemmän hierarkkiseen ja teknologiakeskeiseen maailmaan).¹⁵² Tutkimukseni tulevaisuus-osassa III näitä Inayatullahin löytämiä tulevaisuuskuvienv perusaihioita löytyy liikkuvienkin palvelujen tulevaisuuksista, vaikka en olekaan ottanut niitä käsittelyyn sellaisinaan. Halusin mieluummin lähestyä tulevaisuutta aineisto edellä ja antaa materiaalin määrittellä tulevaisuuskuvienv rajat ja sisällöt.

Mahdollinen maailma on yksi tulevaisuudentutkimuksen peruskäsitteistä. Se tarkoittaa asiantiloja ja tapahtumaketjuja jotka saattavat toteutua, kun jokin toimija suorittaa tiettyjä tekoja. Mahdollinen maailma saattaa toteutua myös ilman, että kukaan tekee mitään aktiivisesti. Haluttuun tai toivottuun maailmantilaan voidaan päästä useita erilaisia reittejä pitkin – tällainen tulevaisuuspolku pitää sisällään tapahtumien kronologisen ketjun, jossa eri tapahtumat tapahtuvat peräkkäisesti.¹⁵³ Liikkuvien palvelujen osalta mahdollisten maailmojen rakentamisessa tulee huomioida neljä itsenäistä ja toisistaan riippumatonta toimijaa sekä näihin kaikkiin liittyvät erilaiset ja eri tavoin vaikuttavat elementit, joista osa on kaikissa palveluissa samoja, osa kunkin ominaispiirteeksi luettavia.

Tulevaisuudentutkimukseen kuuluvat vahvasti myös *heikot signaalit*, *trendit* ja *megatrendit*. Näistä ensin mainitut ovat vasta oraalla olevia asioita, joilla ei yleensä ole takanaan pitkää historiallista kehitystä tai trendiä. Heikko signaali voi

¹⁵¹ Rubin 2003a, 902–903.

¹⁵² Inayatullah 2008, 7–8.

¹⁵³ Kamppinen & Malaska & Kuusi 2003, 26–29.

kuitenkin tulevaisuudessa muodostua hyvin tärkeäksi ja vaikuttavaksi ilmiöksi. Heikkojen signaalien tutkiminen on vaikeaa. Usein ne voivat olla outoja ja vieroksettavia ilmiöitä, koska ne tulevat yleensä olemassa olevien järjestelmien ja vallitsevien näkökulmien ulkopuolelta.¹⁵⁴

Kun puhutaan trendistä, tarkoitetaan nykyhetken piirrettä, joka luultavasti tulee jatkumaan edelleen tulevaisuudessa. Kyseessä on ilmiön laajempi, yleinen suuntaus kohti jotakin. Se ei kuitenkaan millään oleellisella tavalla muuta maailmaa, vaikka onkin yleisesti tunnustettu asia.¹⁵⁵ Tulevaisuudentutkija Mika Mannermaan määritelmän mukaan megatrendi eli kehityksen suuri linja on yleensä ilmiö tai ilmiöiden kokonaisuus. Sillä on vahva suunta johonkin ja se voidaan todeta jo tapahtuneen kehityksen perusteella. Vaikka eteneminen on johonkin suuntaan voimakasta, megatrendiin kuuluvat myös hitaammat tai jopa valtavirran vastaiset vaiheet.¹⁵⁶ Kun tehdään toimintaympäristön analyysiä, tarkastellaan ja jäljitetään samalla näitä kolmea mainittua peruskäsitettä.

Tulevaisuudentutkimuksen menetelmät

Käytän tutkimuksessani kolmea tavanomaiselle kansatieteelliselle tutkimukselle vierasta tulevaisuudentutkimuksen menetelmää: FAR-menetelmää, Delfoi-paneelia sekä skenaarioita. Vaikka ne ovat omalle tieteenalalleni varsin tuntemattomia, kaikki ovat tulevaisuudentutkimuksessa erittäin paljon tai ainakin aika ajoin käytettyjä menetelmiä, kuten tulen myöhemmin osoittamaan. Tässä alaluvussa käyn läpi näiden menetelmien pääpiirteitä ja nostan esiin syyt menetelmien valinnalle osaksi omaa tutkimustani. Esittelen myös taulukon siitä, miten tutkimusaineistoni ja tutkimusmenetelmäni nivoutuvat yhteen tukemaan työni skenaarioosiota (Taulukko 1: Aineistojen ja menetelmien lomittuminen).

Ensin käsittelen tulevaisuudentutkimuksen menetelmiä kuitenkin yleisellä tasolla. Käytän tässä apuna tulevaisuudentutkija Rafael Popperin luomaa luokitte-
lua ja pohdintaa niiden valintaan liittyvistä kysymyksistä. Popper jakaa menetelmät ensin kahteen osaan toisaalta niiden luonteen perusteella ja toisaalta sen mukaan, mihin ne pystyvät (mitkä ovat niiden mahdollisuudet). Menetelmien luonne jakautuu kolmeen suurempaan kokonaisuuteen eli kansatieteilijällekkin tuttuihin kvalitatiivisiin, kvantitatiivisiin ja puolikvantitatiivisiin menetelmiin. Popperin

¹⁵⁴ Mannermaa 1999, 87–88.

¹⁵⁵ Mannermaa 2004, 45; Rubin 2003a, 902.

¹⁵⁶ Mannermaa 2004, 43, 73–74.

mukaan kvalitatiiviset menetelmät, jotka tässäkin tutkimuksessani ovat vahvasti mukana, antavat merkityksiä havainnoille ja asioille. Tämä perustuu subjektiiviseen tulkintaan tai luovuuteen, joita on usein vaikeaa vahvistaa oikeaksi. Lähes kaikki tässä tutkimuksessa käyttämäni menetelmät kuuluvat tähän luokkaan: haastattelut, kyselyt ja FAR-menetelmä sekä skenaariot. Puolikvantitatiiviseksi menetelmäksi Popper on luokitellut Delfoi-paneelin.¹⁵⁷

Popper tarkastelee myös mihin eri menetelmät pystyvät eli mitkä ovat niiden mahdollisuudet kerätä ja luokitella aineistoa. Tässä vaihtoehtoina ovat luovuus, asiantuntijuus, vuorovaikutus ja evidenssi (vahvaan näyttöön perustuva). Popper on paljon käytetyssä nelikentässään jaotellut lukuisia tulevaisuudentutkimuksen menetelmiä näiden neljän pääryhmän mukaan. FAR-menetelmä (Popperin mallissa morfologinen analyysi; palaan tähän myöhemmin) löytyy varsin keskeltä nelikenttää ja siinä on siis vaikutteita luovuudesta evidenssiin ja asiantuntijuudesta vuorovaikutukseen. Menetelmä on mallissa kuitenkin hieman enemmän asiantuntija- kuin vuorovaikutusmenetelmä.¹⁵⁸ Delfoi-menetelmä on myös varsin keskellä kuviota ja omaa siis piirteitä kaikista neljästä elementistä. Haastattelut Popper on sijoittanut puoliväliin asiantuntijuus–evidenssi-akselia ja skenaariot hyvin lähelle luovuutta.¹⁵⁹

Tekemässään kartoituksessa tulevaisuudentutkimuksen eri menetelmien käytön yleisyydestä Popper seurasi 25:n menetelmän esiintymistä kaikkiaan 866:ssa tutkimuksessa. Aineistonsa perusteella hän on sijoittanut tässä tutkimuksessa käyttämäni menetelmät siten, että skenaariot löytyvät laajasti käytössä olevien menetelmien ryhmästä (372 osumaa). Haastattelut (154) ja Delfoi (137) ovat myös hyvin suosittuja ja listauksessa peräkkäin usein käytettyinä menetelminä. Sen sijaan FAR-menetelmä sijoittuu kartoituksessa häntäpäähän (21) ja on vain harvoin käytetty menetelmä. Käytettävien menetelmien valintaan vaikuttavat edellä mainitut menetelmän luonne ja mahdollisuudet. Sen lisäksi valintaan vaikuttaa tulevaisuusprosessin luonne. Siihen kuuluvat esimerkiksi maantieteelliset seikat, aikamääreet, kohderyhmä, osallistavuuden aste sekä useiden eri menetelmien käyttötarve. Popperin aineistossa useimmin käytetyt menetelmät ovat lähes kaikki kvalitatiivisia menetelmiä, kuten omassakin tutkimuksessani.¹⁶⁰

¹⁵⁷ Popper 2008, 64–65.

¹⁵⁸ FAR-menetelmää käytetään usein myös ryhmämenetelmänä siten, että työpajoissa voidaan tehdä tulevaisuustaulukkoja. Tuossa tapauksessa se ei ole yksilömenetelmä, kuten omassa tutkimuksessani.

¹⁵⁹ Popper 2008, 65–66.

¹⁶⁰ Popper 2008, 69–70.

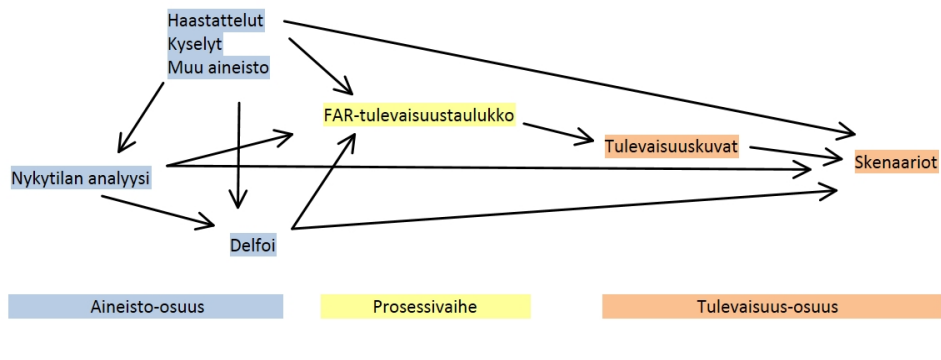
Tutkittavan ajan pituus kohti tulevaisuutta vaikuttaa myös tutkimusmenetelmien valintaan. Popperin mukaan ei kuitenkaan ole selkeästi havaittavissa, että valintaprosessissa mietittäisiin asiaa aktiivisesti. Hänen mukaansa tämä saattaa olla seurausta riittävän kirjallisuuden ja tieteenalan sisällä käytävän keskustelun puutteesta. Johtopäätös on se, että pitkälle tulevaisuuteen (vuosille 2051–2100) tähtäävät tutkimukset käyttivät kaikki skenaarioita ja samalla Delfoin käyttö vähenee. Vaikka oman tutkimukseni aikajänne ei olekaan erityisen pitkälle tulevaisuuteen, koen skenaarioiden olevan käyttökelpoinen väline. Delfoin luonne, johon Popper edellä viittaa, on vahvimillaan lähemmän tulevaisuuden tiedon tuottajana ja tässä merkityksessä olen itsekin mainittua menetelmää käyttänyt. Se, miten menetelmänvalinta Popperin mukaan suhteutetaan tutkittavaan kohteeseen, sopii myös omiin menetelmävalintoihini. Yritysmailmaa koskevassa tutkimuksessa skenaarioita ja Delfoita on käytetty paljon, kun taas morfologinen analyysi (johon FAR siis voidaan katsoa kuuluvaksi; ks. seuraava alaluku) on hyvin harvoin käytetty menetelmä näissä tutkimuksissa. Menetelmiä käytetään laajasti erilaisina yhdistelmävariaatioina. Huomionarvoista on se, että skenaarioihin yhdistetään hyvin monenlaisia menetelmiä ja toisaalta se, että Popperin mukaan muutamat varsin harvoin käytetyt menetelmät – jotka vaativat syvällistä aihepiirin tuntemusta – käyttävät usein monia muita menetelmiä apuna. Tämä johtuu tarpeesta kerätä relevanttia ja ajantasaista tietoa aihepiiristä.¹⁶¹

Katson FAR-menetelmän kuuluvan tähän harvoin käytettyjen menetelmien luokkaan, joiden käyttäminen edellyttää syvää perehtyneisyyttä aiheeseen. Edellä esitetyn Popperin analysoinnin perusteella tutkimukseni tulevaisuutta kartoittavat ja rakentavat menetelmät toimivat hyvin keskenään sekä kansatieteellisten haastattelujen ja kyselyaineistojen kanssa. Olen rakentanut menetelmät keräämään ja käsittelemään aineistoa monivaiheisessa prosessissa siten, että haastattelut ja kyselyt tuottavat sisältöä Delfoita varten ja edelleen kaikki kolme ovat vaikuttamassa FAR-menetelmällä luotuihin tulevaisuuskuviin ja sen jälkeen tehtyihin skenaarioihin.

Olen sijoittanut työni eri menetelmät ja aineistot oheiseen taulukkoon (Taulukko I). Tällä haluan selventää sekä aineistojen kumuloituvuutta ja niiden suhdetta eri menetelmiin että aineistojen ja menetelmien yhteisvaikutusta tutkimukseni päätuloksiin eli skenaarioihin. Vahvin linja kulkee nykytilan analyysin ja FAR-taulukon kautta tulevaisuuskuviin ja lopulta skenaarioihin.

¹⁶¹ Popper 2008, 76–81 passim.

Taulukko I: Aineistojen ja menetelmien lomittuminen



Osan II lopussa teen Grounded theorya apuna käyttäen nykytilan analyysin yhteenvedon, joka perustuu keräämääni aineistoon: kirjallisuuteen, lehti- ja internet-aineistoon, kyselyihin (pl. Delfoi) ja haastatteluihin. Delfoi-asiantuntijoiltani saamiani näkemyksiä yhdistän edelleen muihin lähteisiin ja muodostan tulevaisuustaulukon. Siitä luotuja tulevaisuuskuvia työstän edelleen skenaarioiksi yhdistelemällä mukaan sekä nykytilan analyysin että Delfoin tuottamaa tietoa ja näkökulmia. Tulevaisuustaulukko rakentuu siis kaiken aineistoni pohjalle. Taulukosta nostamani tulevaisuuskuviin ja sitä kautta skenaarioiden sisältöön otan uudelleen tukea muusta aineistostani, mukaan lukien nykytilan analyysin yhteenvedosta.

Tärkein menetelmästä on FAR. Se on kaiken keskiössä ja prosessoi tulevaisuustiedon skenaarioiden aihioiksi. FAR muokkaa haastattelut ja kyselyt, niistä tehdyn välianalyysin sekä Delfoin ja muun aineiston vaihtoehtoisiksi tulevaisuuksiksi. Esittelen Delfoin tuloksia myöhemmin myös irrallaan muusta aineistosta ja menetelmästä. Tämä on tarpeellista, sillä sen tuloksilla on suuri merkitys nykytilan analyysin ja tätä kautta tulevaisuuksiin. Lisäksi Delfoi ei ole kansatieteessä tuttu menetelmä. Näin kaikki kolme kansatieteelle vierasta tutkimusmenetelmää – FAR, Delfoi ja skenaariot – tulevat riittävästi esiin ja niiden tuottaman aineiston luonne käy selville tarvittavassa laajuudessa.

FAR

FAR eli Field Anomaly Relaxation on tutkimukseni tulevaisuus-osion tärkein menetelmä. Sen avulla muokkaan eri lähteistä peräisin olevan aineiston tulevaisuuskuviksi ja edelleen skenaarioiksi. FAR soveltuu hyvin kansatieteelliseen tutkimuk-

seen, sillä siinä yhdistyvät kansatieteelle tutut tulkinta ja monimuotoinen aineisto. Tulevaisuustaulukon avulla voi luoda sellaisiakin tulevaisuuskuvia, joita aineistosta ei muuten pystyisi löytämään. Lisäksi FAR rikkoo raideajattelua ja tutkijan sekä tutkimuskohteen lukkiutuneita tulevaisuuskäsityksiä ja odotuksia.¹⁶²

FAR-menetelmä perustuu tulevaisuustaulukkoon, jossa esitetään tutkittavan ilmiön kannalta oleellisia muuttujia ja annetaan niille arvoja (ks. Taulukko X luvussa 12). Ilmiöille annettujen arvojen perusteella voidaan muodostaa tulevaisuuskuvia erilaisilla menetelmillä. Tulevaisuustaulukko tarjoaa tulevaisuuden vaihtoehtojen hahmottamiseen järjestelmällisen ja läpinäkyvän tavan.¹⁶³

Morfologiset menetelmät, joihin FAR lukeutuu, ovat olleet osa tulevaisuudentutkimusta jo 1960-luvulta lähtien. Morfologisen lähestymistavan kehitti alunperin astrofysikko Fritz Zwicky 1930-luvulla. Siinä pyritään systemaattisesti löytämään kaikki mahdolliset yhdistelmät, joita tutkittavan asian eri ulottuvuuksilla on. Zwicky käytti tätä yksinkertaisen oloista mutta hyvin vahvaksi kuvattua lähestymistapaa innovointiin monien eri teemojen parissa, kuten lentokoneiden moottoreihin sekä astrofysiikkaan liittyvissä töissään. 1960-luvulla menetelmä mainittiin tulevaisuuden tutkimuksen parissa erittäin merkittäväksi erityisesti teknologian ennustamiseen liittyen.¹⁶⁴

Fritz Zwickyyn lähestymistavasta tietämättä yhdysvaltalainen tulevaisuudentutkija Russell Rhyne esitteli samantapaisen menetelmän vuonna 1971 ja antoi sille nimeksi Field Anomaly Relaxation¹⁶⁵ eli FAR.¹⁶⁶ *Field* tarkoittaa taulukkoa (kenttää), jossa esitetään asioiden välisiä suhteita. Taulukko on yksinkertaistettu kuvaus todellisuudesta ja sen tarkoitus on auttaa rationaalisesti ja systemaattisesti lähestymään tulevaisuuden vaihtoehtoja. *Anomaly* puolestaan viittaa siihen, että kaikki kentällä olevat elementit eivät voi olla voimassa yhtä aikaa, vaan osa niistä saattaa sulkea toisensa pois. Näin muodostuu siis tulevaisuus, joka on myös mah-

¹⁶² Ks. myös alaluku "Tieteenalojen ominaispiirteitä".

¹⁶³ Rhyne 1995, 657 ja seuraavat.

¹⁶⁴ Voros 2009, 5–6; Ritchey 2009, 1–2 .

¹⁶⁵ Rhyne kuvasi menetelmän nimeä itse seuraavasti: "That method takes its name from two facts: it is founded on the concepts of social field theory, as developed by Kurt Lewin and his followers; it is a qualitative counterpart of the relaxation methods of mathematical engineering, whereby disparities (anomalies) between an approximate solution and applicable equations of state are successively relieved (corrected) to yield an improved (but still approximate) solution. It therefore is called the Field Anomaly Relaxation (FAR) method." (Rhyne 1974, 137.)

¹⁶⁶ Voros 2009, 6. Nimityksiä morfologinen analyysi ja FAR käytetään usein synonyymeinä.

dollinen. Nimen viimeinen osa, *Relaxation*, ei tarkoita toimimattomien tulevaisuustilojen poiskarsintaa vaan sitä, että menetelmällä haetaan tiedon toistuvalla syventämisprosessilla entistä laajempaa ymmärrystä asiaan.¹⁶⁷

Rhyne on itse julkaissut menetelmää koskien varsin niukasti eikä, kuten Popper edellä esitti, FAR ole koskaan saavuttanut yhtä suurta suosiota kuin esimerkiksi Delfoi.¹⁶⁸ Tulevaisuustaulukkoa käsitteleviä artikkeleita on löydettävissä paljon vähemmän kuin Delfoi-menetelmästä ja skenaarioista on kirjoitettu. Suomessa tulevaisuudentutkija Yrjö Seppälä on hyödyntänyt menetelmää ja myös kirjoittanut sen käytöstä ja sovelluksista.¹⁶⁹

FAR-menetelmässä on neljä vaihetta. Ensin kehitetään tulevaisuuden näkymä, jossa päätöksenteko tapahtuu. Tämän jälkeen taulukoidaan keskeiset muuttujat ja sitten eliminoidaan ristiriitaisuudet tulevaisuustilojen joukosta. Neljännessä ja viimeisessä vaiheessa keskenään ristiriidattomat asiat liitetään yhteen ja näitä asiakokonaisuuksia käytetään sitten tulevaisuutta kuvaavien tarinoiden (skenaarioiden) pohjana. Vaikka Rhyne on alunperin suunnitellut FAR-menetelmän kierrättämään skenaarion aihiot prosessin läpi vielä toisen kerran, sitä voidaan käyttää myös yhden kierroksen versiona, jos skenaarioista tulee heti riittävän hyviä.¹⁷⁰ Itse katsoin, että yhden kierroksen versio menetelmästä oli riittävä. Hyvin laaja aineistoni yhdistettynä useampaan eri menetelmään sekä tutkimuskohteeni laajuus olisi tehnyt skenaariomassan FAR-prosessoinnista raskaan ja aikaa vievän toteuttaa.

FARin avulla voi avartaa näkemyksiä kaoottisenakin näyttäytyvän tulevaisuuden hahmosta ja lopulta muokata se rationaaliseen ja käsityskykyymme sopivaan muotoon.¹⁷¹ Menetelmän tarkoitus on siis esittää pohdittavan ongelman strategiset elementit kootusti, mutta ei kertoa niihin vastauksia, eli skenaarioihin vahvasti linkittyvänä menetelmänä se auttaa löytämään ja keksimään mahdollisia tulevaisuuksia.¹⁷² Sitä voidaankin pitää yhtenä tulevaisuudentutkimuksen perustyökaluista ja se on hyödyllinen tulevaisuuden vaihtoehtojen löytämiseen.¹⁷³ Jotkut saattavat nähdä intuitiivisuuden, loogisuuden, kekseliäisyyden ja idearikkauden myös menetelmän heikkoutena. Tulevaisuudentutkija Geoffrey Coyle kuitenkin toteaa, että väitettä on vaikea hyväksyä. Tulevaisuudentutkimus ja nimenomaan skenaari-

¹⁶⁷ Coyle 2009, 2–3.

¹⁶⁸ Voros 2009, 6.

¹⁶⁹ Ks. Seppälä 1984, 1992, 2013.

¹⁷⁰ Coyle 2009, 2–3.

¹⁷¹ Rhyne 1974; Rhyne 1995, 657 ja seuraavat.

¹⁷² Coyle 2009, 2; Kuusi & Cuhls & Steinmüller 2015, 61–62.

¹⁷³ Kuusi & Kamppinen 2002, 123–124.

riotyöskentely on vahvasti todistusaineistoon perustuvaa mielikuvitusta ja juuri näin FAR-menetelmäkin toimii.¹⁷⁴ Kuten myöhemmin osoitan, myös käsillä oleva tutkimus käyttää vahvaa, faktoihin perustuvaa nykytilan analyysiä tulevaisuuden vaihtoehtojen pohjana.

Kuten tulevaisuudentutkija Marja-Liisa Viheräkin mainitsee, tulevaisuustaulukkoa voi käyttää yksilötyöskentelyn lisäksi myös esimerkiksi tulevaisuusverstaiden osana, jolloin työryhmä voi rakentaa yhteisiä skenaarioita.¹⁷⁵ Hän käyttää tulevaisuudentutkija Osmo Kuusen kuutta kriteeriä apunaan varmistukseen taulukon tieteellisen pätevyyden.¹⁷⁶ Sen mukaisesti taulukon tulisi muun muassa kuvata mahdollisimman monta mahdollista tulevaisuutta, esittää tärkeimpiä mahdollisuuksia, huomioida kattavasti menneisyyden tulevaisuuteen viittaava tieto sekä kattaa mahdollisimman paljon menneisyyden tietoa harvoilla tulevaisuuksilla. Lisäksi taulukon pätevyyttä voi varmistaa myös sillä, miten paljon paremmin se avaa ihmisten ymmärrystä vaihtoehtoisista tulevaisuuksista ja toisaalta miten hyvin päätöksentekijät ymmärtävät mahdollisuudet.¹⁷⁷ FAR-menetelmää käyttäessäni olen itsekin noudattanut näitä kriteerejä. Olen käyttänyt laajaa ja monipuolista aineistoa, jonka olen suppilomaisesti suodattanut vähäiseen määrään tulevaisuuskuvia ja skenaarioita. Samoin tutkimukseni taustalla on vahvana vaikuttimena tulevaisuuden vaihtoehtojen osoittaminen sekä tavallisille ihmisille että päättäjille.

Tulevaisuustaulukossa olevat muuttujat (taulukon rivit) valitaan niin, että ne liittyvät vahvasti tutkimuskohteeseen. Niiden tulee olla sitä hyvin määrittäviä ja kuvaavia ja niiden erilaisilla tulevaisuustiloilla tulee olla huomattavaa merkitystä tutkittavan ilmiön tulevaisuuteen. Muuttujia ja tulevaisuustiloja (taulukon sarakkeita) ei ole kuitenkaan järkevää tehdä liikaa, sillä muuten mahdollisten tulevaisuuden vaihtoehtojen määrä kasvaa huomattaviin mittoihin.¹⁷⁸ Jos esimerkiksi

¹⁷⁴ Coyle 2009, 14.

¹⁷⁵ Viherä 2015, 45.

¹⁷⁶ Kuusi & Cuhls & Steinmüller 2015.

¹⁷⁷ Viherä 2015, 45.

¹⁷⁸ Monet näistä tulevaisuustiloista ovat toimimattomia. Toimivien ja toimimattomien tulevaisuuskuvien erottelu sekä niiden vertailu käy hankalaksi, mikäli määrä kasvaa kovin suureksi. Kaikkia mahdollisia tulevaisuuskuvia ei taulukon perusteella rakenneta, vaan esiin nostetaan muutamia esimerkiksi arpomalla, kuten tässä tutkimuksessa (ks. Osa III). Laskennallinen taulukosta saatavien tulevaisuustilojen määrä saadaan selville kertomalla jokaisen muuttujan arvojen lukumäärät keskenään; tekstin esimerkin tapauksessa (viisi muuttujaa eli riviä ja neljä tulevaisuustilaa eli saraketta) $5 \times 5 \times 5 \times 5 = 625$ erilaista tulevaisuuskuvaa. Liikkuvat palvelut -tulevaisuustaulukosta on puolestaan mahdollista löytää kaikkiaan 7776 erilaista tulevaisuuskuvaa. (Mannermaa 1999, 93–96.)

muuttujia on viisi ja tulevaisuustiloja neljä, voidaan luoda jo 625 erilaista tulevaisuuskuva. Muuttujien sopiva määrä on maksimissaan noin 5–7 mikäli tulevaisuustiloja on maksimissaan 3–4. Raja-arvoja tulevaisuustaulukolle ei kuitenkaan voida antaa vaan se on tapauskohtaista.¹⁷⁹ Itse pidän sopivana tulevaisuustilojen määränä neljää tai viittä, sillä kolmella sarakkeella (tulevaisuustilalla) muuttujien arvot (taulukon ruudut) täyttyvät helposti näkökulmilla "toivottu / hyvä tulevaisuus", "epätoivottava / kauhutulevaisuus" ja "BAU" (business as usual, nykytilanteen päivitetty versio tulevaisuuteen). Tätä välttääkseni tein taulukkoon enemmän sarakkeita, joiden miettiminen pakotti laajentamaan kolmikantaa ja etsimään muita ratkaisuja. Muuttujien arvojen pitää olla keskenään erilaisia eikä vain saman trendin muunnelmia; ne valitaan tutkijan oman tietotaidon avulla siitä tulevaisuustiedon perusteella kertyneestä osaamisesta, joka hänellä on.¹⁸⁰ Tutkimukseni osassa III esittelen tarkemmin tekemäni tulevaisuustaulukon sekä lisäksi erilaisuusindeksin¹⁸¹ käyttämisen tulevaisuuskuvien monipuolisuuden varmistajana.

Delfoi

Toinen käyttämäni tulevaisuudentutkimuksen menetelmä on Delfoi-kysely, joka kehitettiin 1950-luvulla Yhdysvalloissa sotateknologisia tutkimuksia varten. Siinä asiantuntijoilta kerätään tietoa ja syötetään se heille takaisin lisäkäsittelyä varten.¹⁸² Sitten Delfoista on tullut yksi tulevaisuudentutkimuksen käytetyimmistä ja kehitellyimmistä menetelmistä ja sen lisäksi, että se soveltuu hyvin monenlaisten tieteenalojen menetelmäksi, se on myös saavuttanut niiden laajan hyväksynnän.¹⁸³ Tulevaisuudentutkimuksen joustavuutta kuvaa hyvin se, että menetelmiä voi helposti yhdistää, kuten Popper edellä esitti. Delfoita voidaan käyttää suoraan tulevaisuuksien kehittämiseen, mutta oma ratkaisuni on tuottaa sillä aineistoa FAR-taulukkoa ja skenaarioita varten.¹⁸⁴

¹⁷⁹ Seppälä 1984, 26.

¹⁸⁰ Ks. myös Seppälä 2013.

¹⁸¹ Olen sijoittanut erilaisuusindeksin tarkemman selityksen vasta osaan III, sillä katson sen paremmin avautuvan siinä kohdassa tutkimusta, jossa sitä varsinaisesti käytetään.

¹⁸² Linstone & Turoff 2010, 1712.

¹⁸³ Grisham 2009, 115; Gordon 2009, 2–3.

¹⁸⁴ Kuusi & Cuhls & Steinmüller 2015, 61–62. Katso tarkempi kyselykooste Liitteestä I.

Tulevaisuudentutkija Fred Woudenbergiin on viitattu paljon Delfoita käsittelevissä artikkeleissa. Hän esittää menetelmän perinteisiksi tunnusmerkeiksi 1) tunnistamattomuuden, 2) usean kierroksen käytön sekä 3) palautteen ja asiantuntijoiden valintaan liittyvät kysymykset.¹⁸⁵ Näistä ensimmäistä, eli asiantuntijoiden tunnistamattomuutta, on pidetty tärkeänä Delfoi-kyselyn onnistumisen kannalta.¹⁸⁶ Sen ensisijainen tarkoitus on häivyttää kynnyksen osallistua tutkimukseen sekä taata turvallinen asema kertoa omia mielipiteitään. Mikäli esimerkiksi omaan kyselyyni osallistujat olisivat olleet toistensa tunnistettavissa, he olisivat saattaneet miettiä tarkemmin antamiaan kommentteja eivätkä ehkä olisi vastanneet vapaasti. Anonymitteetti mahdollistaa luovienkin ideoiden esittämisen ilman pelkoa siitä, että esimerkiksi johtavassa asemassa oleva henkilö joutuisi naurunalaiseksi ja samalla asetettaisiin kyseenalaiseksi hänen ammattitaitonsa omassa työssään – ehkä myös asemansa hierarkiassa. Anonyymeinä erilaisissa ammateissa ja yhteiskuntaluokissa elävät ihmiset voivat vapaasti antaa palautetta toistensa ajatuksista.¹⁸⁷ Vastaa- jien oli kyselyssäni tarkoitus kertoa oma mielipiteensä kysytystä asiasta, ei niinkään edustamansa organisaation virallista näkökantaa. Kun vastaaja saattoi osallistua kyselyyn anonyyminä, hän kykeni helpommin tuomaan esiin ajatuksiaan ilman pelkoa siitä, että sekoittaa vastauksessaan työnantajaorganisaation virallista näkemystä omaansa. Delfoin vastaajapaneelin valintaan tulee käyttää suurta huomiota, sillä ei niinkään kyselyvastaajien määrä vaan heidän asiantuntemuksensa takaa tutkimuksen onnistumisen. Tulevaisuudentutkija Theodore Gordon painottaakin asiantuntijoiden valinnan merkitystä tutkimuksen onnistumiselle.¹⁸⁸ Omaa asiantuntijavalintaani käsittelemäni myöhemmin ja siihen voi tutustua Liitteessä II.

Toisena Delfoi-menetelmän tunnusmerkkinä Woudenberg mainitsee usean kierroksen käyttämisen ja kolmantena palautteen. Ensimmäisen kyselyn väittämät ovat tutkijan tekemiä käytettävissä olevaan lähteistöön ja tietämykseen perustuen. Kyselyn toinen kierros koostuu asiantuntijoiden ajatuksista, joita on saatu ensimmäisen kierroksen vastauksista. Vastaajat kykenevät näin toisella ja kolmannella kyselykierroksella kommentoimaan ja täydentämään muiden anonyymien osallistujien ajatuksia tutkittavasta temasta ja kehittämään asiaa yhdessä eteenpäin.

¹⁸⁵ Woudenberg 1991, 139 ja seuraavat. Ks. myös Gordon 2009.

¹⁸⁶ Anonyymiudessa on myös ongelmia, kuten tutkimukseen sitoutuminen ja se, ettei kyselyn lopputuloksen laadusta välitetä. Ks. esim. Woudenberg 1991, 139; hänen mukaansa voi olla myös vaikeaa todentaa, onko anonyymiudella enemmän positiivisia vai negatiivisia puolia.

¹⁸⁷ Ks. myös Gordon 2009, 4–5.

¹⁸⁸ Gordon 2009, 10–11.

Edellinen kyselykierros siis vaikuttaa seuraavan kierroksen väitteisiin ja asia kehittyi palautteen kautta jokaisella kierroksella. Delfoita voidaankin kuvata myös kontrolloiduksi väittelyksi, jossa voimakkaat ja kärjistävät mielipiteet kerrotaan muille vastaajille kuitenkin ilman arvottamista, vihaisuutta tai katkeruutta.¹⁸⁹

Delfoi-menetelmää on käytetty ja kehitetty pitkään. Tulevaisuudentutkija Hannu Linturi kirjoittaa tietokoneiden ja internetin vaikutuksesta perinteisen Delfoin muotoihin. Toisin kuin oma paneelini vuodelta 2005, kysely voi olla sähköinen eikä siinä ole välttämättä erillisiä kierroksia. Asiantuntijat saavat palautteen heti ja voivat kommentoida toistensa näkemyksiä ja tarkastella reaaliaikaisia vastausjakaumia. Menetelmää on vuosien varrella myös kritisoitu sen kaikkien kolmen perustunnusmerkin osalta ja tätä kautta edelleen kehitetty.¹⁹⁰ Tulevaisuudentutkija Theodore J. Gordonkin kirjoittaa Delfoin heikkouksia ja sen saamasta kritiikistä. Hänen mukaansa menetelmä on hidas käyttää, sillä perinteisessä mallissa useat kierrokset vievät aikaa viikkoja. Lisäksi valtavirrasta poikkeavia näkemyksiä edustavat asiantuntijat saattavat joutua tekemään töitä enemmän kuin muut saadakseen äänensä kuuluviin.¹⁹¹ Tämä kytkeytyy osittain Delfoi-kritiikkiin vuodelta 1975, jossa Harold Sackmanin kritisoi mm. keskenään vertailukelvottomia asteikkoja ja nimekkäisiin asiantuntijoihin keskittymistä sekä konsensuskeen pyrkimistä.¹⁹² Tulevaisuudentutkija Osmo Kuusi kuitenkin toteaa, että konsensuskeen pyrkimisen ei pitäisi edes olla nykyaikaisen Delfoin tavoite.¹⁹³ Menetelmää käyttänyt Timo Sneck puolestaan kirjoittaa, että lopputuloksissa hävitetään usein erilaisten mielipiteiden yksilöidyt perustelut ja painotetaan sen sijaan yleisiä teemoja.¹⁹⁴ Olen tutkimuksessani ottanut huomioon yksittäiset linjat, en vain yleisiä teemoja siinä mielessä, että pyrkisin luokittelemaan kaikki mielipiteet suurempien kokonaisuuksien alle. Esimerkiksi aineistolainauksilla kykenen todentamaan valtavirrasta poikkeavia näkökulmia.

¹⁸⁹ Gordon 2009, 4 ja seuraavat; Woudenberg 1991, 140 ja seuraavat.

¹⁹⁰ Linturi 2007, 102, 107–108.

¹⁹¹ Gordon 2009, 11.

¹⁹² Sackman 1975, 5 ja seuraavat; 35 ja seuraavat.

¹⁹³ Kuusi 1999, 231.

¹⁹⁴ Sneck 2002, 23.

Perinteisessä kansatieteellisessä kyselyssä¹⁹⁵ ja Delfoi-asiantuntijakyselyssä on samoja piirteitä. Haastateltavalta kysytään näkemyksiä tietyistä teemasta ja vastaaja voi kommentoida asioita. Delfoi-kyselyssä mukana voi olla myös numeroin arvotettavia tai esimerkiksi rasti ruutuun -muotoisia kysymyksiä. Tällaisia on harvemmin kansatieteilijöiden laadullisissa kyselyissä. Samoin anonymiteetti on – tosin eri muodossa ja eri syistä – pitkälti käytössä myös kansatieteellisessä kyselyssä. Siinä osallistujien identiteettiä ei aina tietoisesti pyritä salaamaan, vaan se tapahtuu itsestään. Osallistujia ei mainita missään erikseen eikä heidän nimiään aina enää nykyään mainita, vaikka siihen ei mitään erityistä kieltoa haastateltujen taholta olisi annettukaan. Mikäli nimet kuitenkin mainitaan, siihen pitää olla osallistujalta saatu lupa.¹⁹⁶ Sinänsä anonymiteetti on kansatieteellisessä kyselyssä siis toisenlaista ja myös kyselykierroksia on vain yksi. Kansatieteilijä tekee joskus ensimmäistä kyselyään täydentävän kyselyn, mutta harvoin enempiä kuin yhden eikä se myöskään välttämättä jatka suoraan ensimmäisen kyselyn tulosten kehittelyä. Delfoissa samaa asiaa työstetään eteenpäin kyselystä toiseen ja parhaassa tapauksessa Delfoi rakentaa koko ajan uutta, ei vain kerro uudestaan jo esiin tuotua asiaa. Näin ollen koen kansatieteilijänä Delfoi-kyselyn järjestämisen osittain tutuksi, osittain uudeksi ja haastavaksi menetelmäksi, joka toimii samalla oppimisprosessina panelisteille itselleenkin.¹⁹⁷

Omassa Delfoi-kyselyssäni halusin säilyttää täydellisen anonymiteetin eli salasin vastaajat täysin sekä tutkimuksen aikana että sen jälkeen. Näin vastaajat saattoivat toimia hierarkiavapaasti, sillä osallistujina oli poliittisia päättäjiä, korkean tason virkamiehiä ja liikkuvien palvelujen asiakkaita ja työntekijöitä.¹⁹⁸ Anonyymeinä heidän ei tarvinnut pelätä joutuvansa kommentoimaan ajatuksiaan ja ideoitaan tutkimuksen valmistuttua.

En pidä toteuttamaani paneelia vuodelta 2005 täysin puhtaana Delfoina.¹⁹⁹ Paperisena postikyselynä se nosti näkyviin ideat ja selvitti niiden kannatusta. Mikäli minun olisi ollut mahdollista toteuttaa Delfoita täydentävä kolmas kierros

¹⁹⁵ Tarkoitan tässä perinteisellä kansatieteellisellä kyselyllä laajaa laadullista keruuta, joka teemoitettuna mutta vapaamuotoisena kartoittaa ihmisten tietoja kysytystä aiheesta. Ks. esimerkiksi Museoviraston kyselykokoelma (Museovirasto (www)) tai Turun yliopiston kansatieteen oppiaineen TYKL-postikyselykokoelma (TYKL-kyselyt (www)).

¹⁹⁶ Leimu 2005, 86.

¹⁹⁷ Linturi 2007, 112.

¹⁹⁸ Ks. tarkemmin Liite II.

¹⁹⁹ Esittelen tarkemmin Delfoi-kyselyni sisältöä luvussa "Kyselyt ja muu aineisto" ja varsinaisia tuloksia osassa III.

2010-luvulla, oman osaamiseni ja aineistojeni kartuttua, olisin tehnyt sen sähköisenä ja mahdollistanut väitteiden kommentoinnin ja arvioinnin sekä niiden toivottavuuden ja tavoiteltavuuden raportoinnin paremmin. Nyt kyselyni on tehty alkuvaiheen tutkijana sillä ymmärryksellä, joka minulla tuohon aikaan oli kansatieteellisen tutkimuksen ja Delfoin yhteensovittamisesta. Lisäksi koen, että kyselyni tekninen toteutus oli osittain puutteellinen, sillä vastausvaihtoehdot olivat paikoin epäselvät. Myös tulevaisuuksien todennäköisyyksiä ja toivottavuuksia olisi voinut painokkaammin selvittää. Jos olisin heti tutkimukseni alkuvaiheessa ottanut mukaan tulevaisuudentutkimuksen, olisin pystynyt tekemään tutkimussuunnitelmani aikatauluineen toisin. Silloin olisin voinut rakentaa kaikki tulevaisuuteen painottuvat ja nykytilan analyysissä auttavat haastattelut tukemaan niitä seuraavia Delfoi- ja FAR-prosesseja. Asiantuntijoilta saamani tieto oli kuitenkin oleellisen tärkeää. Se katsoo muita aineistoja enemmän ja suoremmin kohti tulevaisuutta ja auttaa tukemaan tulevaisuuskuvia ja skenaarioita muuta aineistoa enemmän. Näin ollen katson, että puutteistaan huolimatta Delfoi-kyselyni täyttää sille asettamani tavoitteet ja on tukemassa tutkimukseni tulevaisuusosiota ratkaisevasti.

Skenaariot

Kolmas käyttämäni tulevaisuudentutkimuksen menetelmä ovat skenaariot. Niitä pidetään tulevaisuudentutkimuksessa perustavanlaatuisina, sillä skenaarioissa näkyvät koko tieteenalan tärkeimmät näkökulmat: tulevaisuuden muutoksiin varautuminen ja vaihtoehtoiset tulevaisuudet. Kuten edellä esitin, skenaarioita käytetään paljon ja niitä yhdistellään hyvin monenlaisiin menetelmiin. Skenaario on myös käsitteenä laaja ja monitulkintainenkin, kuten tulevaisuudentutkijat Bishop, Hines ja Collins osoittavat. Nykyisin on laajasti hyväksytty näkemys, jossa skenaariona pidetään mitä tahansa vaihtoehtoista tulevaisuutta – on se tarinan muodossa tai ei. Tämä johtaa siihen, että lähes millä tahansa tulevaisuudentutkimuksen menetelmällä tuotettua vaihtoehtoista tulevaisuutta voidaan nimittää skenaarioksi.²⁰⁰

Skenaariosta puhutaan, kun tulevaisuuskuvien joukosta löydetään sellainen mahdollinen maailma, johon tutkija haluaa tarkemmin kiinnittää huomionsa ja johon johtava reittikin on nähtävissä. Osa skenaarioista voi rakentua houkuttelevien ja positiivisten tulevaisuuskuvien ympärille, osa puolestaan negatiivisten ja

²⁰⁰ Bishop & Hines & Collins 2007, 5–6.

pessimististen. Joskus ihmiset kuvittelevat tulevaisuudentutkimuksen tarjoavan vain positiivisia ratkaisumalleja esittelemällä erilaisia utopioita mutta tämä ei pidä paikkansa, sillä tulevaisuus voi olla myös synkkä ja pessimistinen. Sellaisesta skenaariosta voidaankin nähdä monia elementtejä joita esimerkiksi tulisi välttää, jotta kyseiseen tulevaisuuteen ei jouduta. Negatiiviseksi koettu skenaario saattaa olla toiselle ihmiselle tai yhteisölle positiivinen. Näin ollen myös skenaarion todennäköisyys tai epätodennäköisyys saattavat vaihdella tutkijan katsantokannan ja arvojen mukaan.²⁰¹ Tulevaisuudentutkijoiden Philippe Durancen ja Michel Godet'n mukaan skenaario ei siis ole tulevaisuuden todellisuutta vaan ennemminkin sen on tarkoitus selventää nykyisyyden valintoja mahdollisten ja toivottujen tulevaisuuksien näkökulmista. Durance ja Godet listaavat viisi skenaarioita kuvaavaa määrettä. Niiden tulisi toteutua samanaikaisesti, jotta skenaario olisi käyttökelpoinen ja uskottava ja jotta kyseessä olisi nimenomaan skenaario eikä vain jonkinlainen hypoteesi. Asianmukaisuus, johdonmukaisuus, todennäköisyys, tärkeys ja läpinäkyvyys ovat käsitteitä, joiden huomioiminen skenaarioiden rakentamisessa onkin tärkeää. Erityisesti viimeinen, läpinäkyvyys, nostetaan esiin käyttökelpoisuuteen ja uskottavuuteen vahvasti sidoksissa olevana tekijänä. Lukijan tulee ymmärtää skenaarion lähtökohdat ja sisältö laajasti ja perusteellisesti; jos näin ei käy, skenaario menettää myös uskottavuutensa eikä se herätä kiinnostusta.²⁰²

Eksploratiiviset ja normatiiviset lähestymistavat voidaan katsoa skenaarioiden päätyypeiksi. Näistä ensin mainitut käsittelevät sitä, miten menneisyyden ja nykyisyyden trendit johtavat todennäköisiin tulevaisuuksiin. Durancen ja Godetin mukaan normatiiviset skenaariot puolestaan rakentuvat vaihtoehtoisista tulevaisuuskuvista, jotka voivat olla sekä toivottuja että ei-toivottuja ja rakentuvat tulevaisuudesta kohti nykyhetkeä.²⁰³ Tulevaisuudentutkija Mika Mannermaa nimittää eksploratiivisia skenaarioita tutkiviksi skenaarioiksi ja kirjoittaa, että usein tämän tyyppisissä skenaarioissa pyritään mahdollisimman todennäköisiin tulevaisuuden kehityskulkuihin. Normatiiviset – eli Mannermaan mukaan tavoitteelliset – skenaariot puolestaan perustuvat tulevaisuuskuviin ja kuten edellä todettiin, polku rakennetaan tulevaisuudesta kohti nykyhetkeä. Näiden lisäksi Mannermaa nostaa esiin myös multisektoraalisen skenaarion, joka eksploratiivisen lisäksi hyvin määrittelee tätä käsilläkin olevaa tutkimusta. Tällainen multisektoraalinen lähestymistapa luo laaja-alaisen ja monitieteisen skenaarion, jossa pyritään ylittämään erilaisia taloudellisia, teknologisia, yhteiskunnallisia tai vaikkapa alueellisia raja-aitoja.

²⁰¹ Ks. myös Bishop & Hines & Collins 2007, 5–6.

²⁰² Durance & Godet 2010, 1488–1489.

²⁰³ Durance & Godet 2010, 1489.

Mannermaan mukaan on usein toivottavaa rakentaa juuri tämänkaltaisia skenaarioita, vaikka niiden laatiminen on huomattavasti vaikeampaa kuin niin sanottujen monosektoraalisten skenaarioiden tekeminen.²⁰⁴

Skenaarioiden muodoissa on hyvin paljon variaatiota eikä tarkkoja rajoja niiden mallille voida aina edes antaa.²⁰⁵ Bishop, Hines ja Collins ovat löytäneet skenaarioiden joukosta kahdeksan erilaista olomuotoa.²⁰⁶ Esimerkiksi niin kutsuttu backcasting-muotoinen²⁰⁷ skenaario ei lähde liikkeelle nykyhetkestä ja suuntaa kohti tulevaa, vaan rakentuu toisin päin. Kun on löydetty kiinnostava tulevaisuuden tila, lähdetään siitä käsin lähestymään nykyhetkeä palanen palaselta. Esimerkiksi tulevaisuuden tilaan sijoitettu uusi teknologia puretaan osiin ja selvitetään aina eteenpäin (eli taaksepäin) kulkien tie kohti nykyhetkeä. Tällä tavalla on mahdollista nähdä yhtymäkohtia, joita meillä on tämän hetken maailmassamme niihin tulevaisuudentiloihin, joita tutkitaan.²⁰⁸

Backcasting olisi voinut olla kiinnostava skenaarion muoto lähteä tutkimaan myös maaseudun palveluja. Omalle tutkimukselleni oli kuitenkin merkityksellisempää tulevaisuuden epävarmuus. Tekemässäni tutkimuksessa on lukematon määrä toimijoita ja tätä kautta vaihtoehtoja sille, miten tulevaisuus saattaa kehittyä. Epävarmuus on merkittävä tekijä, sillä meillä ei koskaan ole käytössämme kaikkea informaatiota. Samaan aikaan ihmisten käyttäytyminenkään ei ole yhtä suoraviivaista kuin monet fyysiset ilmiöt, joten epävarmuuden taso vain kasvaa.

FAR-menetelmä on monimutkainen ja tästä syystä ei kovin käytetty tulevaisuudentutkimuksen menetelmä. Esitettyjen seikkojen vuoksi sen avulla tehdyt skenaariot ovat usein myös sisällöltään vähemmän täsmällisiä kuin monet muunlaisen aineistoon ja menetelmiin perustuvat skenaariot. Tällaisen skenaarion heikkoudet liittyvät luovuuteen ja siihen, että kaikkia uusia asioita ei ehkä kyetä hahmottamaan, jos ne eivät näy kyllin selkeästi omassa ajassamme. Hyvät puolet taas korostavat sitä, että skenaarioista näkyvät ne epävarmuustekijät, joita tulevaisuuteen liittyy.²⁰⁹ Koska tulevaisuustaulukko pitää sisällään suuren joukon muutosvoimia, epävarmuutta ja vaihtoehtoja, tämä näkyy skenaarioissa laajoina koko-

²⁰⁴ Mannermaa 1999, 58–59.

²⁰⁵ Bishop & Hines & Collins 2007, 10.

²⁰⁶ Nämä ovat: Judgment, Baseline, Elaboration of fixed scenarios, Event sequences, Backcasting, Dimensions of uncertainty [sis. FAR], Cross-impact analysis, Modelling. (Bishop & Hines & Collins 2007, 11 ja seuraavat.)

²⁰⁷ Backcasting-termiä käytetään vastakohtana termille forecasting.

²⁰⁸ Bishop & Hines & Collins 2007, 13–14.

²⁰⁹ Bishop & Hines & Collins 2007, 14–15, 20.

naisuuksia ja myös epävarmuustekijöinä. Koen, että backcasting-skenaariolla en oli päässyt vastaaviin tuloksiin.

Tutkimukseni osassa III olevat skenaariot ovatkin siis edellä esitettyjen näkökulmien mukaan nykyhetkestä kohti tulevaisuutta rakentuvia. FAR-menetelmän perusolemus on vahvasti tukemassa skenaariotyötäni, sillä tulevaisuustaulukon avulla skenaarioihin saadaan selkeä polku kohti tulevaisuutta. Lisäksi FAR mahdollistaa sen, että tulevaisuuskuvia ja skenaarioita voidaan luoda juuri tarvittava määrä. Tulevaisuuskuvia voi muodostaa yhden taulukon pohjalta suuria määriä ja toimivat (sisäisesti ristiriidattomat) on edelleen mahdollista muokata skenaarioiksi, joiden polun aihio näkyy tulevaisuustaulukosta.²¹⁰

Haastattelut ja Grounded theory

Kansatieteilijä Helena Ruotsala toteaa, että ei ole olemassa vain yhtä kenttätutkimusmenetelmää – päinvastoin kenttätutkimus on pikemminkin useiden erilaisten menetelmien yhdistämistä. Ruotsalaisia etnologeja Billy Ehnä ja Barbro Kleinia²¹¹ mukailleen Ruotsala korostaa yksilöllisten kokemusten ja vuorovaikutuksen merkitysten ymmärtämistä siihen, että esimerkiksi positivististen keruutöiden tilalle tulivat hermeneuttiset, kulttuurianalyttiset kenttätutkimukset 1970-luvulla. Tätä ennen kansatieteilijällä oli etäinen ja vieraskin suhde kenttään. Lisäksi reflektiivisyyden vaatimus on lisääntynyt ja kenttätutkimuksen tekeminen voi olla samalla myös tutkimusmatka tutkijaan itseensä.²¹² Myös kansatieteilijät Billy Ehn ja Orvan Löfgren toteavat, että kenttätutkimus tekemisen kansatieteilijän tulee jatkuvasti ajatella ja priorisoida eri kenttätutkimusmenetelmiä ja -strategioita löytääkseen kulloinkin tilanteeseen parhaiten soivan.²¹³

Billy Ehn on osuvasti todennut, että samoin kuin kukaan ei halua tunnustautua epäpäteväksi autokuskiksi tai kehnoksi rakastajaksi, ei myöskään yksikään kansatieteilijä halua tunnustaa olevansa huono haastattelija. Tämä johtuu pääasiassa siitä, että kenttätutkimus tekemisen tutkijan ongelmat tulkitaan usein epäpätevyydeksi ja niistä vaietaan.²¹⁴ Kenttätutkimus ja nimenomaan haastattelua oppii vain niitä tekemällä. Asian käsittely tutkijan omassa mielessä ja paperille kirjoitettuna sekä epä-

²¹⁰ Coyle 2009, 14.

²¹¹ Ehn & Klein 1994.

²¹² Ruotsala 2005, 46–47; Ehn & Klein 1994, 12–14.

²¹³ Ehn & Löfgren 2009, 39.

²¹⁴ Ehn 1996, 129.

onnisten kokemusten jakaminen auttaa kehittymään paremmaksi kenttätöiden tekijäksi ja edelleen saamaan parempaa aineistoa.

Omasta näkökulmastani merkittävin kansatieteen aineistonhankintamenetelmä on haastattelu. Tutkijana pystyn haastattelutilanteessa ja vuorovaikutuksessa toisen ihmisen kanssa käsittelemään asioita, jotka ovat tärkeitä sekä haastattelijalle että myös haastattelua antavalle henkilölle. Lisäkysymysten esittäminen on helpoa ja keskustelun voi suunnata uudelleen, jos saa uutta mielenkiintoista tietoa tai huomaa, että haastateltava ei osaa tarttua aiheeseen esitetyn kysymyksen kautta. Haastattelu on vuorovaikutusta, jossa haastattelijan merkitys on valtava ja hänen tehtävänsä onkin kannustaa puhumaan sekä luoda luottamuksellinen ilmapiiri asioiden käsittelylle.²¹⁵ Kuten muussakin keskustelussamme, haastattelussakin tehdään oletuksia, kysytään kysymyksiä sekä osoitetaan kiinnostusta toista ihmistä ja hänen sanomaansa kohtaan.²¹⁶ Kokenut haastattelija pystyy jonkin verran mukautumaan haastateltavan luonteeseen ja luomaan tilanteesta toimivan hyvinkin erilaisten ihmisten kanssa.

Itse tein teemahaastatteluja, joiden aikana haastateltu saattoi poiketa antamastani aiheesta käsitelläkseen itselleen tärkeitä asioita. Teemahaastattelut ovat kansatieteellisessä tutkimuksessa paljon käytetty menetelmä, jossa haastattelun laajemmat teemat ja käsiteltävät asiat on määritelty etukäteen, mutta ne saatetaan käydä eri haastateltavien kanssa läpi eri järjestyksessä. Samoin myös kysymysten muotoilu saattaa vaihdella haastattelusta toiseen – vuorovaikutustilanne siis rakentuu ennen muuta haastateltavan itsensä ehdoilla.²¹⁷ Tällainen haastattelu ei ole tiukkaa kysymyslistan seuraamista vaan tärkeintä on luottamuksellinen vuorovaikutus, jossa tutkija haastateltavan ehkä huomaamattakin seuraa kysymyslistaan. Tutkijan tehtävänä on varmistaa, että kaikki tutkimuksen kannalta oleelliset teemat tulevat käsitellyiksi.²¹⁸

Tutkimukseni aihe on laaja-alainen sekä ajallisesti, maantieteellisesti että tutkimuskohteiden osalta. Näin ollen aineistoa piti kerätä paljon, jotta sen eri nyanssit tulisivat esiin ja antaisivat riittävän pohjan FAR-menetelmän käytölle. Haastatteluja tein niin monta (ks. taulukko II), että tutkijana koin aineiston kylläntyvän eli saavutin nk. saturaatiopisteen.²¹⁹ Erityisesti haastattelujen merkitystä korosti valmiin kirjallisen materiaalin puuttuminen lähes täysin. Pyrin haastateltavia valites-

²¹⁵ Tuomi & Sarajärvi 2009, 73.

²¹⁶ Ruusuvoori & Tiittula 2009, 22.

²¹⁷ Tiittula & Ruusuvoori 2009, 11.

²¹⁸ Ks. myös Ruusuvoori & Tiittula 2009, 29.

²¹⁹ Tuomi & Sarajärvi 2009, 87–90.

sani ottamaan huomioon kaikki eri liikkuvat palvelut ja sen lisäksi myös eri aikatasot ja sukupuolet. Mahdollisuuksien mukaan kiinnitin huomiota maantieteelliseen jakaumaan, mutta aina se ei esimerkiksi taloudellisista syistä johtuen ollut mahdollista. Kenttätutkimusten riittävyttä pohtivat artikkelissaan myös etnologit Outi Fingerroos ja Jukka Jouhki. Heidän mukaansa saturaatiopistettä pidettiin pitkään merkittävänä kansatieteellisissä tutkimuksissa, mutta nykyisin pätevän tutkimuksen voi tehdä myös pienemmällä aineistolla, jossa merkityksellistä ei olekaan aineiston määrällinen edustavuus vaan sen sijaan kentän erityisyyden tuominen esiin.²²⁰ Yhdistettäessä kansatiedettä ja tulevaisuudentutkimusta laaja aineistopohja on tarpeen, varsinkin kun käytetään FAR-menetelmää skenaarioiden pohjana. Nämä menetelmät vaativat monipuolisen aineiston, jonka perusteella tehdään vaihtoehtoisia näkymiä tulevaisuuteen perustuen siihen yhteiskunnan monimuotoisuuteen, jossa elämme ja jossa meitä edeltävät sukupolvet ovat eläneet. Tässä tutkimuksessa pienempi ja suppeampi aineisto olisi saattanut saada aikaan kapeamman näkökulman tulevaisuuteen.

Siinä, missä menneinä vuosikymmeninä saatettiin tutkimuksen takasivuille painaa haastateltujen henkilötietoja, joudutaan nykyisin tarkkaan harkitsemaan, mitä asioita voi julkaista. Yhteiskuntatieteilijä Arja Kuula toteaa, että uuden henkilötietolain tultua voimaan vuonna 1999 tuli entistä tärkeämmäksi kertoa tutkittaville tutkimuksen aiheen ja tavoitteiden lisäksi myös se, miten tutkimusaineistoa käsitellään ja miten se arkistoidaan. Kuula kirjoittaa, että mikäli tutkittavaa ei tarpeeksi huolellisesti informoida aineiston käsittelystä ja säilyttämisestä, tilanne voi muodostua ongelmalliseksi lain silmissä – tässä tapauksessa henkilötietolain 24 §:n. Mikäli haastateltavan kanssa ei ole tehty tarpeellisia sopimuksia koskien aineiston käyttöä kulloinkin kyseessä olevan tutkimuksen päätyttyä, aineisto voidaan säilyttää jälkipolville ja käyttää uusissa tutkimuksissa vain siinä tapauksessa, että se kyetään anonymisoimaan. Mikäli aineiston anonymisointi ei tule kysymykseen eikä haastateltavaa toisaalta ole myöskään informoitu aineiston mahdollisesta jatkokäytöstä, jää vielä yhdeksi vaihtoehdoksi tutkittavien suostumuksen pyytäminen jälkikäteen.²²¹ Kuula kirjoittaa myös, että *kansatieteellisessä tutkimuksessa tutkittavat voivat toisinaan toivoa, että heidän nimensä esitetään myös tutkimusjulkaisuissa, mikäli he välittävät tutkijoille olennaista perinnetietoa. Tällöin tutkittavat itse suostuvat suorien tunnisteiden säilyttämiseen, ja yksityi-*

²²⁰ Fingerroos & Jouhki 2014, 103.

²²¹ Kuula 2006, 99–100.

*syyden suojaa ilmentää ensisijaisesti tutkittavia kunnioittava tapa ilmaista tulokset tieteellisissä julkaisuissa.*²²²

En tuo haastateltavia omilla nimillään mukaan tutkimukseen. Osa haastateltavistani kielsi nimensä käytön tutkimuksessani, osa taas antoi siihen luvan. Tekstistä olisi tullut hankalampi seurattava, jos osasta haastateltavia olisin käyttänyt heidän oikeita nimiään mutta salannut toisten nimet tai käyttänyt peitenimiä. Nimien käyttö olisi tehnyt tutkimuksesta henkilökohtaisemman tuntuisen, mutta tässä tapauksessa en kokenut tarvetta herättää vahvempia tunteita johonkin käsiteltyyn asiaan liittyen. Pääosa tutkimusaineistoni on arkistoituna Turun yliopiston Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen arkiston kansatieteen TYKL-koelmassa. Tarkemmat tiedot arkistotunnuksista löytyvät lähdeluettelosta. Olen saanut jokaiselta haastatellulta sekä valokuvia lahjoittaneelta kirjallisen suostumuksen arkistointia varten. Yksittäisiä materiaaleja on myös omassa hallussani.²²³

Käytän tutkimuksessani omaa haastattelujen viittausjärjestelmäni. Kaikki haastattelut ovat kuitenkin löydettävissä lähdeluettelosta arkistotunnuksineen. Lisäksi lukijalle on informatiivisempaa nähdä viitteestä, minkä alan teemoja haastattelu on pääasiassa pitänyt sisällään. Mikäli viittaisin suoraan arkistotunnuksiin, haastateltavan asiantuntemus olisi vaikeammin todennettavissa. Haastattelujen nimeäminen (MA, KI, PA, APT, MPA)²²⁴ ei kuitenkaan aivan suoraan kerro kyseisen henkilön yksittäisestä osaamisalueesta. Monissa tapauksissa haastatellulla on kokemuksia myös muista liikkuvista palveluista kuin vain siitä, jonka tunnuksen alle olen hänet sijoittanut. Toisin sanoen esimerkiksi pankkiautohaastatteluihin merkitty haastattelu PA10 pitää sisällään myös myymälä- ja kirjastoautoja käsitteleviä osuuksia. Olen päättänyt sijoittamaan haastatellun tietyn tunnuksen alle sillä perusteella, mitä liikkuvaa palvelua hänen kanssaan on eniten käsitelty ja mistä hänellä on esimerkiksi eniten työkokemusta ja tietoa. Haastattelutilanne aloitettiin usein sen liikkuvan palvelun käsittelyllä, jonka asiantuntemus oli haastateltavalle vahvinta. Tämän hän sai päättää itse. Kysyin jokaisessa haastattelussa myös muiden mahdollisten palvelujen tuntemuksesta eli varmistin kaikkien, myös minulle ennestään mahdollisesti tuntemattomien, palvelujen käsittelyn.

Alkuperäisen – historiaan ja nykyhetken keskittyvän – tutkimussuunnitelmani kysymyksenasetteluun liittyi runsas haastatteluaineistojen käyttö lähteenä. Koska

²²² Kuula 2006, 109–110.

²²³ Valokuvien lahjoittajat eivät halunneet kaikkia kuvia yleiseen arkistoon. Omasa arkistossani olevat aineistot käyvät ilmi lähdeluettelosta.

²²⁴ MA = myymäläauto, KI = kirjastoauto, PA = pankkiauto, APT = autopostitointi, MPA = monipalveluauto.

myöhemmin mukaan ottamani tulevaisuudentutkimuksellinen näkökulma vaatii laaja-alaisempaa aineistopohjaa nykytilan analyysin perustaksi, tekemäni haastattelut jäivät alkuperäistä ajatustani vähäisempään rooliin. Jouduin lopulta karsimaan niiden ja aineistolainauksen käyttöä, sillä mukaan piti mahduttaa paljon muutakin lähteistöä. Tästä huolimatta koen, että tekemäni haastattelut ovat merkittävässä roolissa. Ilman niitä olisi tietoa liikkuvien palvelujen arjesta ollut tässä mitassa mahdotonta saada.

Tein pro gradu -tutkielmaani varten 12 myymäläautohaastattelua (vuosina 1999–2000), ja ne toimivat tämän tutkimuksen aineiston aloituksena. Uusia haastatteluja tein yhteensä 32 kappaletta (2002–2005). Niiden jakautumista eri tutkimuskohteiden kesken voi tarkastella Taulukosta II. Siitä käy ilmi myös kunkin haastateltavan vahvin asiantuntijuuden alue. Myymäläautohaastattelujen suuri määrä selittyy siis sillä, että haastattelut MA1–MA12 on tehty pro gradua varten ja haastattelut MA13–MA18 täydentävät tuota aineistoa. Olen jättänyt taulukosta pois asuinpaikan ja syntymäajan, koska se rikkoo haastatellun intymiteettisuojan yhdistettynä ammattinimikkeeseen.

Haastatteluista osan tein yksittäisinä mutta lisäksi toteutin kaksi laajempaa kenttätömatkaa, joista ensimmäinen suuntautui Rovaniemelle syksyllä 2004. Kemijärvellä ajoi tuolloin monipalveluauto Kulkuri. Koska yksi vaihtoehto liikkuvien palvelujen tulevaisuudessa näytti olevan palveluiden keskittäminen, oli monipalveluautoon tutustuminen tärkeää. Lisäksi pidin mielenkiintoisena vertailla monipalveluautoa ja myymälä- sekä kirjastoautoa keskenään. Toinen tekemäni kenttätömatka käsitti yhteensä kahdeksan päivää ja yli 1800 kilometriä. Valitsin kenttätömatkan reitin siten, että sen varrelle osui mahdollisimman monta liikkuvaa palvelua.²²⁵ Monipalveluautoja lukuun ottamatta sainkin sovittua haastatteluja kaikkia muita tutkimukseeni kuuluvia palveluja koskien.²²⁶

²²⁵ Reitti majoituspaikkakuntien mukaan: Turku > (Hattula, välietappi) > Mikkeli > Savonlinna > Kitee > Savonlinna > Jyväskylä > Seinäjoki > Turku. Olen kirjoittanut kenttätömatkasta tarkemman raportin Suomen Kansatieteilijöiden Yhdistys Ethnos ry:n jäsenlehteen, Ethnos-tiedotteeseen (Lehtonen 2005).

²²⁶ Tein 16 haastattelua (19 haastateltavaa). Matkan tuloksiin kuuluu myös lehti-leikkeitä ja lahjoitettuja valokuvia sekä itse ottamiani valokuvia.

Taulukko II: Haastattelut

Yhteensä 44 haastattelua ja 49 haastateltua.

Haastattelut MA1–MA12 on tehty pro gradua varten.

Tähdellä * merkityt haastattelut tarkoittavat, että kyseinen haastattelu on koodattu Grounded theorya käyttäen.

MYYMÄLÄAUTOT

<u>Koodi</u>	<u>Sukupuoli</u>	<u>Määritelmä</u>
MA1	Mies	liikkeenhoidon neuvoja
MA2	Nainen	vanhakauppias
MA3	Nainen	kuljettaja-myyjä
MA4	Mies	kauppias
MA5	Mies	kuljettaja-myyjä
MA6	Mies	kaupan työntekijä
MA7	Nainen	kuljettaja-myyjä
MA8	Mies	tekninen johtaja
MA9	Mies	tuotepäällikkö
MA10	Mies	kuljettaja-myyjä
MA11	Nainen	kuljettaja-myyjä
MA12	Nainen	vanhakauppias
MA13	Nainen	asiakas
MA14	Nainen	asiakas
MA15	Mies	kauppias
MA16	Nainen	asiakas
MA17	Nainen	kaupan työntekijä
MA18	Mies	kauppias

KIRJASTOAUTOT

<u>Koodi</u>	<u>Sukupuoli</u>	<u>Määritelmä</u>
KI1	Mies	kirjastoauto-osaston johtaja *
KI2	Mies	kirjastoauto-osaston päällikkö *
KI3	Nainen	asiakas *
KI4	Mies	kirjastoautonkuljettaja
KI5	Nainen	asiakas
KI6	Mies	kirjastoautovirkailija
KI7	Nainen	kirjastoautonkuljettaja *
	Nainen	kirjastonjohtaja *

PANKKIAUTOT

<u>Koodi</u>	<u>Sukupuoli</u>	<u>Määritelmä</u>
PA1	Mies	pankkiautonhoitaja *
PA2	Nainen	pankkiautonhoitaja *
PA3	Mies	pankinjohtaja *
PA4	Mies	asiakas *
PA5	Nainen	asiakas *
	Mies	asiakas *
PA6	Nainen	asiakas *
PA7	Mies	asiakas *
PA8	Mies	varajohtaja *
PA9	Mies	asiakas *
PA10	Mies	asiakas *
PA11	Mies	kamreeri *
	Mies	toimitusjohtaja *
PA12	Nainen	asiakas *
	Mies	asiakas *

AUTOPOSTITOIMISTOT JA POSTIPALVELUAUTOT

<u>Koodi</u>	<u>Sukupuoli</u>	<u>Määritelmä</u>
APT1	Mies	postikonttorinhoitaja
APT2	Mies	postivirkailija *
APT3	Nainen	palveluvirkailija *
APT4	Mies	postivirkailija *
APT5	Mies	myyntineuvottelija *

MONIPALVELUAUTOT

<u>Koodi</u>	<u>Sukupuoli</u>	<u>Määritelmä</u>
MPA1	Mies	kuljettaja-virkailija
	Nainen	kirjastonjohtaja
MPA2	Mies	projektipäällikkö

Haastatteluja tehdessäni tulevaisuudentutkimus ei ollut mukana kovinkaan vahvana elementtinä. Kenttätöiden alkuvaiheessa se oli hahmottomana ajatuksena kaiken taustalla. Tästä syystä keskusteluissa sivuttiin vain vähän suoraan tulevaisuus-temoja. Tästä huolimatta haastatteluaineistossa on kuitenkin tulevaisuus-orientoitunutta tietoa, jota voin hyödyntää, kuten historialliseen aikaan ja nykyhetkeenkin liittyvää aineistoa. Kysymykset olin tehnyt listoiksi teemoittain siten,

että lähdin liikkeelle haastateltavan henkilökohtaisesta taustasta ja pyrin kronologisesti etenemään kohti nykyhetkeä. Haastattelut suoritin aina jossakin haastatellulle tutussa paikassa, kuten tämän kotona tai työpaikalla. Keskustelu eteni aina varsin epämuodollisesti ja haastateltava saattoi joskus pitkänkin aikaa keskustella kanssani jostakin muusta kuin varsinaisesti kysytystä asiasta. Koin tämän hyväksyttäväksi pitää taukoa haastattelusta. Keskustelussa mukana ollut henkilö pääsi välillä sellaisten itse valitsemiensa keskustelunaiheiden pariin, joista puhuessaan ei ollut tarvetta koko ajan keskittyä. Näin ollen myöskään teemalistani ei edennyt järjestyksessä ja se myös täydentyi koko haastattelun ajan lisäkysymyksillä. Teke mieni haastattelujen pituudet vaihtelivat noin tunnin ja kolmen tunnin välillä ja haastateltavat edustivat monipuolisesti eri palveluita sekä työntekijän, päätöksentekijän että asiakkaan näkökulmista.

Olen litteroinut haastattelut osin itse ja osan on kirjoittanut puhtaaksi Turun yliopiston entisen kulttuurien tutkimuksen laitoksen konekirjoittaja Tuija Mustikkamaa. Haastattelut on kirjoitettu sanasta sanaan -menetelmällä, sillä se on tiedon käsittelyn kannalta itselleni tärkeää. Jotkut tutkijat eivät litteroi aineistojaan, vaan käsittelevät niitä tutkimuksen teon eri vaiheissa kuuntelemalla äänitettyjä haastatteluja muistiinpanoja tehden. Koen tällaisen toimintatavan itselleni sopimattomaksi. Tulostettuihin litteraatioihin voi tehdä merkintöjä ja lisäksi niiden selaaminen ja oikean kohdan etsiminen on helpompaa kuin tallenteesta. Kymmenien haastattelujen litterointi on työlästä mutta samalla tulee tutustuneeksi aineistoonsa. Myös Grounded theoryn käyttäminen analyysin apuna olisi ollut ainakin tässä muodossaan huomattavasti hankalampaa, mikäli olisin jättänyt litteroinnin tekemättä.²²⁷

Kansatieteilijä Hanneleena Hieta viittaa lisensiaatintyössään²²⁸ ruotsalaiseen kansatieteilijä Billy Ehniin²²⁹ pohtiessaan haastateltavien puhetta omasta työstään. Hieta kirjoittaa, että toisin kuin Ehn, hän on pitänyt haastateltavien omaa työtään koskevaa tietoa puhetta sekä heidän kirjoittamiaan artikkeleita hyvin tärkeänä tutkimusaineistona. Tämä on myös minun kantani haastateltavien omaa ammattiaan koskevaan puheeseen. Liikkuvien palvelujen parissa tehtävästä työstä ei ole saatavana juuri mitään muuta tietoa kuin ihmisten siitä itse – suullisesti tai kirjallisesti – kertomaa. Sen lisäksi, että olen tallentanut eri liikkuvissa palveluissa työssä olleiden tai nykyisinkin työskentelevien haastatteluja, olen katsonut tärkeäksi lähestyä asiaa myös asiakkaiden näkökulmasta käsin. Näin saan laajemman kuvan tehdystä työstä ja saaduista palveluista. Henkilökunnan ja asiakkaiden

²²⁷ Ks. myös Ruusuvaori & Tiittula 2009, 22 ja seuraavat.

²²⁸ Savolainen 2005.

²²⁹ Ehn 1983, 10–16.

haastattelut täydentävät toisiaan. Näkökulman ja myös kulloinkin käsiteltävänä olevan palvelun jatkuva vaihtuminen haastaa tutkijan, mutta avaa toisaalta uusia näkökulmia esimerkiksi eri palveluiden samankaltaisuuksien ja erojen osalta.

Käytän sosiologien Juliet Corbinin ja Anselm Straussin kirjassaan (1998) "Basic of Qualitative Research. Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory" esittelemän Grounded theory -menetelmän kaltaista aineiston analysointimenetelmää. Kuten Corbin ja Strauss toteavat, jokainen luo itselleen sopivan version Grounded theorystä. Yhtä valmista mallia ei voida antaa, vaan käytäntö osoittaa tutkijalle ne tavat, jotka sopivat parhaiten kyseessä olevaan tutkimukseen. Grounded theory oli mukana jo tutkimukseni käynnistysvaiheessa. Kun tulevaisuudentutkimuksen merkitys työssäni myöhemmin kasvoi ennakoitua laajemmaksi, Grounded theory jäi kuitenkin mukaan auttamaan nykytilan analyysin tekoa, vaikka sen merkitys hieman muuttui ja supistui.

Alunperin Grounded theory on saanut alkunsa 1960-luvulla kahden sosiologin, Barney Glaserin ja Anselm Straussin, johdolla. Vaikka menetelmä onkin alunperin sosiologinen työkalu, sitä käytetään esimerkiksi hoitotieteessä, psykologiassa ja kasvatustieteissä. Tutkija ei testaa aineistollaan jo olemassa olevaa teoriaa vaan sen sijaan teorian on tarkoitus rakentua aineistosta. Näin se tarjoaa oivalluksia ja laajempaa ymmärrystä tutkittavaan asiaan sekä lisäksi käyttökelpoisia malleja käytännön toteutukseen.²³⁰ Tutkija joutuu koko ajan miettimään aineistosta nousevia hypoteeseja ja olemaan samalla valmis muokkaamaan, laajentamaan tai tuhoamaan ne tarvittaessa. Kehittyvä ja aineistosta nouseva teoria siis muuttuu koko ajan, kun aineiston määrä kasvaa ja tutkija tietää yhä enemmän omasta tutkimuskohteestaan. Menetelmä pyrkii siis siihen, että näin muotoutunut teoria tarjoaa lopulta selityksen aiheesta.²³¹

Grounded theory on tieteenalamme tutkimuksessa ollut käytössä esimerkiksi kansatieteilijä Pirjo Korkiakankaan väitöskirjassa *Muistoista rakentuva lapsuus*.²³² Myös kansatieteilijä Charlotta von Essen on kirjassaan *Yksi hevosvoima. Ratsupoliisi Suomessa* käyttänyt aineiston käsittelyssä tätä menetelmää, jossa aineiston eri osat on tarkoin tutkittu ja ryhmitelty, niiden painoarvo on punnittu ja lopulta ne on jaoteltu uusiin, nimettyihin luokkiin.²³³ Näitä Grounded theoryn tarjoamia kansatieteellisiä esimerkkejä hyödynsin etsiessäni aineistostani keskeisimmät käsitteet. Niiden avulla pystyin yhdistelemään hajanaisia asioita ja koko-

²³⁰ Martikainen & Haverinen 2004, 133 ja seuraavat; Strauss & Corbin 1998, 9, 12.

²³¹ Ks. myös Strauss & Corbin 1998, 22.

²³² Korkiakangas 1996.

²³³ Von Essen 2003.

amaan ne yhteen osan II analyysiosassa. Grounded theoryn näkökulmasta rakentamani kokonaisuus ja asioiden tulkitut merkitykset kulkevat läpi koko työn historiasta nykyisyyden kautta tulevaisuuteen. Osan II analyysissä esiin nousseet asiat saavat siis uusia merkityksiä osan III skenaarioissa.

En koodannut kaikkia tekemiäni haastatteluja konkreettisesti. Koska työni ei ole täysimittainen kansatieteellinen tutkimus vaan osan II tarkoitus on tukea osan III tulevaisuuksia, jouduin tekemään valintaa, mitkä haastattelut työekonomisesti oli mielekästä purkaa mahdollisimman pieniin osiin.²³⁴ Haastattelukoodaukset antoivat tukea myös skenaarioprosessissa, kun tulevaisuudentutkimuksen menetelmien avulla esiin nousseita teemoja syventäessäni saatoin käyttää apuna haastatteluista löytämiäni käsitteitä. Analysoin tarkemmin ne haastattelut, joiden kertomista teemoista minulla oli huonoimmat tiedot ja ymmärrys ennestään. Katsoin siis uutta aineistoa tarkemmin mutta pystyin myös jo aiemmin tekemiäni haastatteluja analysoidessani käyttämään samaa käsittekarttaa avuksi. Ne haastattelut, joissa käsiteltiin useita liikkuvia palveluja, oli hedelmällistä ottaa tarkempaan käsittelyyn löytääkseni yhtymäkohtia ja eroavaisuuksia. Kaikkiaan koodattuja haastatteluja on yhteensä 20 kappaletta. Ne selviävät muiden tietojen ohella haastatteluja koskevasta taulukosta II.

Kyselyt ja muu aineisto

Kansatieteen eräs merkittävimmistä aineistonhankintamenetelmistä oli ja on edelleen kysely.²³⁵ Siitä on olemassa useita malleja, kuten vapaampi teemakirjoitus tai teemoittain lajitellut kysymyslistat. Nykyisin kyselyiden levitys tapahtuu useimmiten esimerkiksi tiedotusvälineiden tai erilaisten tutkimuskohteeseen linkittyvien organisaatioiden kautta ja aiempina vuosikymmeninä käytössä olleet vastaajaverkostot ovat vähitellen sammuneet. 2010-luvulla kansatieteellisten kyselyiden käyttö tuntuu vähenevän, vaikka samaan aikaan internet on tuonut erilaisilla digitaalisilla alustoilla toteutettavat kyselyt myös kansatieteilijän ulottuville. Kyselyllä on mahdollista saada laaja aineisto, mutta sopivien kysymysten miettiminen on haas-

²³⁴ Huolimatta siitä, että kaikkia haastatteluja tai muuta aineistoa ei ole eksplisiit-
tisesti luokiteltu Grounded theoryn käsitteiden avulla, olen kaikkea aineistoa kä-
sitellessäni lukenut sitä tutkimuksesta noussut käsittekartta mielessäni.

²³⁵ Korkiakangas & al. 2016, 13.

tavaa eikä kyselyä käyttävä tutkija pysty tarkentamaan vastausta tai esittämään lisäkysymyksiä, kuten haastattelutilanteessa on mahdollista.²³⁶

Ensimmäisen kvalitatiivisen postikyselyni toteutin vuonna 1999 myymäläautoja koskevaa pro gradu -tutkielmaani varten. Levitin siitä tietoa pääasiassa tiedotusvälineiden kautta ja kiinnostuneet tilasivat kyselylehtistä ja maksutonta palautuskuorta. Niitä tilattiin yli 400 kappaletta ja palautettiin yli 120. Noin puolet vastanneista oli myymäläautojen nykyistä tai entistä henkilökuntaa ja puolet asiakkaita. Tutkimusaineisto on arkistoitu B-kyselynä Turun yliopiston kansatieteen oppiaineen TYKL-kokoelmaan Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitoksen arkistoon.

Toisen kyselyn tein aloitellessani käsillä olevaa tutkimusta. Tuolloin (2003) tutkimukseni oli tarkoitus käsitellä myymäläautojen lisäksi muidenkin liikkuvien palvelujen historiaa ja nykyisyyttä ja tämä valikoitui myös kyselyn teemaksi. Tämän kyselyn tulokset jäivät varsin vaatimattomiksi enkä lopulta käyttänyt sen vastauksia suoraan tutkimuksessani vaan sen voi katsoa kuuluvaksi laajempaan tausta-aineistoon. Näistä kahdesta postikyselystä eroaa malliltaan kolmas tekemäni kysely, vuonna 2005 toteuttamani Delfoi-asiantuntijapaneeli.²³⁷ Tärkeimmät tiedot kaikista toteuttamistani kyselyistä löytyvät oheisesta taulukosta III.

Taulukko III: Kyselyt

	Aika	Vastauksia
<i>Suomalainen myymäläautokulttuuri</i> ²³⁸	1999	125 Henkilökunta 54 Asiakkaat 69 Epäselviä 2
<i>Liikkuvat palvelut Suomessa</i> ²³⁹	2003	39
<i>Liikkuvat palvelut 2020 -Delfoi</i> ²⁴⁰	2005	1. kierros: 26 2. kierros: 26

²³⁶ Leimu 2005, 77 ja seuraavat. Ks. myös Korhokangas & al. 2016, 28.

²³⁷ TYKL/spa/333/Delfoi I ja Delfoi II. Ks. myös edellä ollut alaluku "Delfoi".

²³⁸ TYKL/b/33.

²³⁹ TYKL/spa/333/Kysely.

²⁴⁰ TYKL/spa/333/Delfoi I ja Delfoi II.

Syksyllä 2005 toteuttamani Delfoi-kyselyn tarkoituksena oli avata minulle näkökulmia liikkuvien palvelujen mahdollisuuksiin sekä tuottaa asiantuntijatietoa ja esiyymmärrystä siitä, millaiseksi tulevaisuus voi niiden osalta muodostua. Suunnitelin Delfoin tukevan muita menetelmiäni, kuten tulevaisuustaulukkoa sekä laaja-alaista aineistonkeruuta nykytilan analyysiä varten. Delfoi-kysely tuotti käyttöni hyvän ja laajan aineiston sekä liikkuvista palveluista että laajemminkin suomalaisesta maaseudusta. Kyselyn varsinaisia tuloksia käyn tarkemmin läpi osassa III.

Rajasin kyselyn laajuuden kahteen kierrokseen, sillä sisältö tuntui riittävän hyvin aineistoksi, ottaen huomioon myös asiantuntijoiden lukumäärän. Lähetin ensimmäisen kierroksen kyselylomakkeen lokakuun lopussa 2005 ja toisen kierroksen noin kuukausi tämän jälkeen. Päädyin käyttämään postikyselyä sähköisen kyselyn sijaan kahdesta syystä. Ensinnäkin monet vastaajistani olivat henkilöitä, joiden tiesin ammatistaan tai muista syistä johtuen käyttävän tietokonetta vain hyvin harvoin, jos koskaan. Toisaalta päätin, että paperimuodossa lähetetty kysely tavoittaisi muutenkin paremmin kohderyhmänsä. Sähköpostiin tullut kysely tai kutsu saapua käyttämään sähköistä lomaketta voidaan ohittaa ja unohtaa. Sen sijaan paperilla tullut kysely huomioidaan paremmin, varsinkin kun palauttaminen on tehty helpoksi valmiin ja maksetun palautuskuoren ansiosta.

Paneelin sopiva koko vaihtelee ja riippuu toteutettavan Delfoin muodosta. Mikäli käytetään esimerkiksi mallia, jossa ensimmäinen kierros toteutetaan haastatteluina, rajoittaa se jo itsessään mukaan otettavien asiantuntijoiden määrää.²⁴¹ Tulevaisuudentutkija Osmo Kuusi kirjoittaa, että erityisesti käytettäessä haastattelutekniikkaa on sopivan asiantuntijaraadin koko 20–50 henkeä.²⁴² Mannermaan mukaan paneelin kokoa ei ole määritelty ja se vaihtelee kymmenen ja satojenkin ihmisten välillä.²⁴³ Itse päädyin valitsemaan Delfoihin yhteensä 42 asiantuntijaa. Eri alojen asiantuntijoita mahdollisimman laaja-alaisesti mukaan ottaen ja heidän osaamisalueensa huomioiden paneelista muodostui tämän kokoinen. Kaikista 42 kutsutusta asiantuntijasta sekä ensimmäiselle että toiselle kierrokselle vastasi 26 henkilöä eli vastausprosentiksi tuli 61,9 %. Ensimmäiselle ja toiselle kierrokselle vastasivat osittain samat henkilöt mutta mukana oli kuitenkin kaksi henkilöä, jotka vastasivat vain ensimmäiseen tai vain toiseen kyselyyn. Tarkempi vastaajamatriisi löytyy liitteestä II.

Koska en ottanut asiantuntijaehdokkaisiin etukäteen yhteyttä, en voinut tietää miten moni lopulta osallistuisi. Toisin kuin sähköisissä Delfoi-paneelissa, en voi-

²⁴¹ Korhonen-Yrjänheikki 2005, 117.

²⁴² Kuusi 2003, 206.

²⁴³ Mannermaa 1991, 130.

nut reaaliaikaisesti seurata vastausmääriä enkä kannustaa asiantuntijoita vastaamaan. Tulevaisuudentutkija Petri Tapio on käyttänyt tässä toisenlaista lähestymistapaa. Tutkiessaan liikenteen suunnittelua hän otti yhteyttä organisaatioihin, jotka sitten itsenäisesti saivat valita edustajansa paneeliin.²⁴⁴ Itse yritin varmistaa etukäteen hyvän vastausprosentin panostamalla lyhyeen informatiiviseen saatekirjeeseen sekä vain noin viikon vastausaikaan.

Osmo Kuusi viittaa useisiin tutkimuksiin ja toteaa, että postikyselyistä puhuttaessa vastausprosentti on jäänyt tavallisesti alle 50:n. Jos panelistien halukkuutta osallistua tutkimukseen on kysytty etukäteen, on vastausprosenttia tavallisesti kyetty nostamaan jonkin verran. Mikäli ensimmäinen kierros toteutetaan haastatellen, voi vastausprosentti nousta jopa 90:ään.²⁴⁵ Tapio puolestaan kirjoittaa, että yksi vaihtoehto lisätä sitoutumista ja vähentää pudokkaita sekä kasvattaa aktiivisuutta voisi olla se, että pyytää asiantuntijoita osallistumaan paneeliin edustamansa organisaation jäsenenä.²⁴⁶ Vaikka en ennakkoon ottanut yhteyttä panelisteihin ja vaikka he edustivat itseään eivätkä taustaorganisaatiotaan, kysely onnistui vastausprosentinkin osalta hyvin. Taulukossa IV on esitelty Delfoi-perustiedot:

Taulukko IV: Delfoi-kyselyn perustiedot

	Kierros I	Kierros II
– Lähetetty	19.10.2005, 42 kpl	22.11.2005, 42 kpl
– Vastauksia	25.10.– 7.11.2005, 26 kpl	25.11.–15.12.2005, 26 kpl
– Vastaus%	61,9	61,9
Vastaajista oli		
– miehiä	17 kpl (65,4 %)	15 kpl (57,7 %)
– naisia	9 kpl (34,6 %)	10 kpl (38,5 %)
– ilmoittamatta	--	1 kpl (3,8 %)
Syntymävuodet	1939–1969 Yksi vastaaja ei kertonut ikäänsä	1937–1963

²⁴⁴ Tapio 2002, 61–62.

²⁴⁵ Kuusi 2003, 206.

²⁴⁶ Tapio 2002, 61–62.

Osallistujia miettiessäni pohdin anonymiteetin piirteitä mutta päädyin siis salaamaan osallistujat täysin. Kuten edellä jo totesin, osallistujat voivat luottaa siihen, että heidän ajatuksiaan ei liitetä heidän henkilöönsä jatkossakaan.²⁴⁷ Nyt tutkimukseni valmistuttua tämä tarkoittaa sitä, että ainoastaan minun tiedossani on vastausten anonymiteetin purkamiseen tarvittava koodi. Delfoi-kyselyt on arkitoitettu ilman tuota koodiavainta.²⁴⁸ Jotta panelistien asiantuntemus voidaan tieteellisesti perustella – henkilötietoja paljastamatta – käyn seuraavassa läpi raadin valintaprosessia ja esittelen lyhyesti osallistujat ja lisäksi vastaajakooste ja -matriisi liitteessä II kertovat lisätietoja osallistujien taustoista.

Asiantuntijaraadin valintaan vaikutti paitsi kattavan asiantuntemuksen saaminen kaikilta tutkimukseen liittyviltä osa-alueilta, myös kunkin eri liikkuvan palvelun huomioiminen. Koska Delfoi-tutkimus sivusi samalla maaseudun tulevaisuutta, mukaan valikoitui asiantuntijoita, joilla oli tietoa ainakin jostakin tutkimukseni osa-alueesta mutta mahdollisesti myös maaseutuun liittyvistä kysymyksistä. Toisaalta oli tärkeää saada ulkopuolisia näkökulmia sekä maaseudun että eri palvelujen kehitykseen. Koska kukaan vastaajista ei kyennyt olemaan asiantuntija kaikilla tutkimukseni eri osa-alueilla, ulkopuolisia näkökulmia oli luonnostaan tarjolla kaikkiin kyselyni käsittelemiin teemoihin.

Tärkeimpiä osa-alueita, jotka halusin ottaa huomioon asiantuntijoita valitessani, olivat maaseutu, jonkin liikkuvan palvelun erityisosaaminen ja/tai jokin palveluun liittyvän erityisalan asiantuntemus. Käytännössä mukaan valikoitui henkilöitä, jotka olivat esimerkiksi mukana maaseudun kehittämistyössä ja päätöksenteossa, työskentelivät jossakin tutkimukseni alaan kuuluvassa liikkuvassa palvelussa tai olivat jonkin suunnitellun tai jo olemassa olevan palvelun tai palvelusovelluksen asiantuntijoita (esim. tietoliikenne, terveysala). Pyrin huomioimaan asiantuntijaraadin kokoonpanon myös siten, että mukana oli lainsäädäntöä tuntevia henkilöitä. Muutamia asiakkaita valikoitui mukaan käyttäjien näkökulmaa varten. Liitteeseen II on koottu molempien kierrosten vastaajien nimike- ja organisaatiotiedot. Oheinen taulukko V kertoo eritellyt vastausmäärät sekä vastaajien itsensä antamat määritelmät omasta osaamisestaan.

²⁴⁷ Kansatieteellisen kyselyn intimitteettisuojausta, ks. tarkemmin Hieta 2016, 66 ja seuraavat.

²⁴⁸ TYKL/spa/333/Delfoi I ja Delfoi II.

Taulukko V: Delfoi-asiantuntijat

	<u>Kierros I</u>	<u>Kierros II</u>
Hallinnollinen asiantuntija	9 kpl (34,6 %)	6 kpl (23,1 %)
Käytännön työssä alalla	10 kpl (38,5 %)	9 kpl (34,6 %)
Tutkija	1 kpl (3,8 %)	1 kpl (3,8 %)
Asiakas	3 kpl (11,6 %)	4 kpl (15,4 %)
Muu	1 kpl (3,8 %)	4 kpl (15,4 %)
Ei määritelty	2 kpl (7,7 %)	2 kpl (7,7 %)

Yksi vastaaja määritteli itsensä spesifimmin tietyn alan edustajaksi ja kaksi jätti kohdan kokonaan täyttämättä. Muutaman vastaajan valitsin mukaan siksi, että tiesin heidät entuudestaan ja olin vakuuttunut heidän asiantuntemuksestaan kyseisellä alalla. Mukana oli sekä kenttätömatkalla tapaamiani henkilöitä että sellaisia, joiden tiesin olevan oman alansa erityisosaajia. Näitä asiantuntijoita kaikista 42 osallistujasta oli yli puolet. Jäljelle jäävä osa koostui henkilöistä, joiden taustoja olin selvittänyt kirjallisuuden, artikkeleiden, median ja yleisesti internetin avulla ja tullut siihen johtopäätökseen, että heidän tietonsa olivat tarpeellisia paneelin kokoonpanossa.

Kuvituksena ja lähteenä tässä tutkimuksessa on haastatelluilta saamiani ja itse ottamiani sekä Turun yliopiston kansatieteen oppiaineen kokoelmassa olevia valokuvia. Valokuvia on käytetty kansatieteen tutkimuksissa kertomaan tutkimuksen temasta samaan tapaan kuin haastatteluista poimitut aineistolainat avaavat ihmisten todellisuutta haastateltavan omin sanoin. Kansatieteilijä Salla Tenkasen mukaan visuaalisesta aineistosta on löydettävissä pinta- ja syvätasot, joista ensin mainittu sisältää kuvasta näkyvät asiat ja jälkimmäisestä puolestaan saadaan uutta tietoa haastatteluaineistojen avulla tulkitsemalla.²⁴⁹ Haastattelutilanteessa saamiani valokuvia käsiteltiin aina haastatteluissa ja niistä puhuttiin. Kuvat analysoitiin siis yhdessä ja minun oli mahdollisuus esittää tarkentavia kysymyksiä ja tulkita kuvaa yhdessä haastateltavan kanssa. Osa kuvista on kuitenkin arkistoista tai ne on saatu postitse, jolloin kuvista ei ole suoraa linkkiä haastatteluihin. Lainaksi saamani kuvat on digitoitu sähköiseen muotoon ja alkuperäiset kuvat on palautettu. Muutaman kuvan sain valmiiksi sähköisessä muodossa. Uudemmat tutkimuksessani olevat kuvat ovat lähes kaikki itse ottamiani. Vuonna 2005 tekemäni kent-

²⁴⁹ Tenkanen 2010, 142–143.

tätyömatkan yhteydessä otin runsaat 120 digitaalikuva, joiden lisäksi olen muissa yhteyksissä ottanut runsaan määrän valokuvia. Tätä ennen, pro gradua tehdesäni, olin lisäksi valokuvannut myymäläautoja. Tuolloin keräsin varsin laajan kauppa-autovalokuvakokoelman.²⁵⁰

Tutkimuksen kuvitus perustuu sekä kulloinkin käsittelemäni teemaan että tulevaisuuden rakentamisen vuoksi tarpeellisten asioiden esittelemiseen kuvan keinoin. En lähde analysoimaan kuvamateriaalia lyhyitä viittauksia ja kuvatekstejä enempiä. Haluan kuitenkin esitellä erilaisia muotoja, joita tutkimuskohteilla ja niihin liittyvillä asioilla on ollut ja miten ne linkittyvät muusta aineistosta tulevaan tietoon. Kuvien kautta oma ajatteluni tulee myös näkyvämmäksi eli osoitan niiden avulla nykyhetkessä ja historiassa olevia asioita, jotka nousevat esiin skenaarioissa ehkä toisenlaisessa muodossa tai tarkoituksessa. Näin lukijan on helpompi hahmottaa konkreettinen perusta, jonka varaan skenaariot rakentuvat.

Suulliset tiedonannot ovat vapaamuotoisia kertomuksia, joita olen laittanut muistiin ihmisten kanssa keskustellessani. Tällainen voi olla maininta jostakin liikkuvasta palvelusta, jota en ole päässyt itse todentamaan tai joka ei ole noussut esiin tekemistäni haastatteluista ja jolla ei tutkimuksen kokonaisuuden kannalta ole niin suurta merkitystä, että olisin lähtenyt tekemään aiheesta haastattelua. Suullisen tiedonannon merkitys on siinä, että se omalta osaltaan laajentaa nykytilan analyysiä ja toimii tausta-aineistona tulevaisuuskuville. Tämänkaltaiset pienemmät aineiston osat saavat materiaalin pirstaloitumaan mutta ovat tärkeitä monipuolisen FAR-menetelmää ja skenaarioita tukevan lähteistön kokoamiseksi.

Sanomalehdet sekä tutkimusteemaa avaava kirjallisuus ovat valikoituneet mukaan niin, että olen pyrkinyt huomioimaan eri näkökulmat, jotka tutkimuskohteeseen liittyvät. Sanomalehtien osalta oli oleellista saada tietoa sellaisista liikkuvista palveluista, joista ei muuten ollut juurikaan aineistoa, kuten myymäläautojen alkuajoista. Lisäksi lehtien yleisönosastot ja muu lehtikirjoittelu oli skenaarioiden rakentamisen kannalta mielenkiintoista näyttäen tämän hetken tai lähihistorian muutosta ja aiheeseen liittyviä huolenaiheita sekä kehityssuunnitelmia.

Monipuolisen ja riittävän nykytilan analyysin rakentamiseksi en voi rajoittua käyttämään vain tieteellistä tutkimustietoa ja artikkeleita vaan myös esimerkiksi internetin ja sanomalehtien tarjoamia näkemyksiä, mielipiteitä sekä ihmisten arjes-

²⁵⁰ Useimmat kenttätöiden aikana ottamistani samoin kuin lahjoituksena saamistani kuvista ovat omassa kokoelmassani eivätkä kansatieteen TYKL-arkistokokoelmassa. Kuvien lahjoittaja saattoi pyytää, että kuvaa ei arkistoida yleiseen käyttöön. Kuvien mahdollisen tulevan käytön vuoksi myöskään kaikkia itse ottamiani kuvia ei ole arkistoitu julkisiin tutkimusarkistoihin.

ta nousevaa kommentointia. Tällaisen aineiston käyttö antaa riittävän pohjan tulevaisuuden skenaarioiden rakentamiseksi. Marginaalista nousevat heikot signaalit eivät aina näyntyä akateemisessa tutkimustiedossa yhtä lavasti kuin ne voi nähdä tutkimalla monimuotoisia aineistoja rinnakkain.

Kansatieteilijänä erilaisten aineistojen ja menetelmien käyttö rinnakkain tuntuu tutulta ja luonteenomaiselta. Menetelmiä ja aineistotyyppäjä yhdistämällä pyrin laajentamaan tulevaisuuteen avautuvia näkökulmia. Perinteisestä kansatieteellisestä tutkimuksesta tämä työ eroaa siinä, että haastattelujen ja kyselyjen sekä kirjallisuuden lisäksi mukana on monenlaista tulevaisuussuuntautunutta ja tulevaisuudentutkimuksen menetelmillä tuotettua tietoa, joka on prosessoitu perinteisillä kansatieteellisillä menetelmillä tuotetusta aineistosta. Tästä synteesisistä luon FAR-menetelmällä tulevaisuuskuvia ja lopulta skenaarioita. Menetelmistä kaikkein tärkeimpänä pidänkin tulevaisuustaulukkoa. Se prosessoi kaiken edellä esitellyn aineiston ymmärrettävään muotoon ja tuottaa ne vaihtoehtoisten tulevaisuuksien lähtökohdat, joita sitten skenaarioissa rakennan eteenpäin.

OSA II: HISTORIA JA NYKYISYYS

"Ah", hän sanoi. "Huomenna! Joskus, monsieur Poirot, huominen on hyvin kaukana."

"Päinvastoin", sanoi Poirot. "Olen aina huomannut, että se seuraa tätä päivää yksitoikkoisella säännöllisyydellä."²⁵¹

4. JOHDANTO NYKYTILAN ANALYYSIIN

Historian ja nykyisyyden avulla rakennetaan tulevaisuuksia. Tästä syystä tulevaisuutta käsittelevässä tutkimuksessa tarkastellaan perusteellisesti myös mennyttä aikaa ja nykyhetkeä. Perehdyn seuraavassa sekä laajemmin suomalaisen yhteiskunnan että liikkuvien palvelujen historialliseen kehitykseen. Näiden faktojen päälle rakennan tulevaisuuden vaihtoehtoisia skenaarioita tutkimukseni osassa III.

Tutkimuskohteen nykytilaa analysoitaessa huomioidaan ilmiön kehityskulut, siinä tapahtuneet muutokset ja niihin johtaneet syyt, eri toimijat ja niiden vaikutus sekä historiasta juontavat ja nykyhetkeen jatkuvat prosessit. Nämä ovat luoneet kohteesta sellaisen, jollaisena se tässä hetkessä näyttäytyy. Tähän kokonaisrakenteeseen liittyvät myös ihmisten kokemukset tutkimuskohteesta osana omaa arkeaan sen eri aikoina.²⁵² Nykytilaa analysoitaessa esiin nousevat trendit sekä esimerkiksi heikot signaalit. Saadakseni nämä asiat näkyviin, olen käyttänyt edellä esitelmääni monipuolista lähdeaineistoa.

Käsittelen liikkuvien palvelujen historiaa ja nykyisyyttä yhdessä. Rajaa historian ja nykyisyyden väliin on vaikea piirtää enkä nykytilan analyysiä tehdessäni koe sitä edes mielekkääksi. Jotkut piirteet eri palveluissa voidaan katsoa "historiallisiksi" (esimerkiksi henkilökohtainen palvelu), kun taas toiset ovat selvästi "nykyaikaa" (esimerkiksi itsepalvelu). Historian ja nykyisyyden käsittely on tärkeä yhdistää, sillä ne täydentävät toisiaan muodostamalla yhtenäisen jatkumon ja kokonaiskuvan tutkimuskohteesta. Aikatasot eivät ole erillisiä, vaan ne täydentävät ja kytkeytyvät toisiinsa monin eri tavoin.

Työssäni historian osuus jää lopulta huomattavasti aikomaani vähäisemmäksi ja tulevaisuudentutkimuksellinen osuus taas painottuu ennakoitua enemmän. Kä-

²⁵¹ Christie 1995, 304.

²⁵² Ks. myös Mäki 2014, 16 ja seuraavat; Korhokangas 2006, 121–122.

sittelenkin seuraavassa varsin tiiviissä muodossa eri liikkuvien palvelujen ja niihin oleellisesti liittyvien ilmiöiden menneisyyttä ja tätä päivää antaen pohjaa tulevaisuuden näkökulmien ymmärtämiselle. Tarkoitukseni on rakentaa nykytilan analyysi, joka pitää sisällään tulevaisuuden rakentamisen kannalta merkittäviä asioita. Mukana on laajempia teemoja mutta myös tarkemmin kuvailtuja yksityiskohtia liikkuvien palvelujen monimuotoisuuden tuomiseksi esiin. Haluan tätä kautta kannustaa lukijaa kuvittelemaan sitä, millainen näistä lähtökohdista rakentuva tulevaisuus saattaisi olla.

Taulukko VI: Liikkuvien palvelujen aloitusvuodet ja -paikkakunnat sekä suurimmat lukumäärät Suomessa.

Palvelu	Vuosi	Paikka	Huippuvuosi	Määrä
Myymlääautot	1932	Helsinki	1970	+1200 ²⁵³
Kirjastoautot	1961	Turku	1987	235 ²⁵⁴
Pankkiautot	1952	Helsinki	1970-luku	n. 50 ²⁵⁵
Autopostitoimistot	1960	Mynämäki	n. 1980	5 ²⁵⁶

Käsittelen seuraavassa liikkuvia palveluja taulukossa VI esittelemässäni järjestyksessä. Myymäläautot tulevat ensimmäisinä, sillä ne ovat laajimmin maassamme levinnyt ja myös määrältään ylivoimaisesti suurin autosta tarjottava palvelu. Lisäksi myymäläautotoiminta alkoi ennen muita tutkimukseeni kuuluvia liikkuvia palveluja. Toisena otan käsittelyyn kirjastoautot, sillä ne ovat määrällisesti ja levinneisyytensä puolesta myymäläautojen jälkeen seuraavina. Vaikka kirjastoautoja nykyisin onkin huomattavasti enemmän kuin myymäläautoja, historiallisesti asiaa tarkasteltuna niiden määrä ja merkitys suomalaiselle yhteiskunnalle ja sen kehitykselle on vaatimattomampi kuin kauppa-autojen. Pankkiautot ja liikkuvat postit tulevat käsittelyyn tässä järjestyksessä viimeisinä, sillä pankkiautoja on

²⁵³ Pajulahti 1978, 25.

²⁵⁴ Tilastokeskus (www).

²⁵⁵ Tämä lukumäärä perustuu omaan arviooni, jonka olen muodostanut keräämäästäni pankkiautoihin liittyvästä materiaalista.

²⁵⁶ Pietiäinen 1988b, 299. Autopostitoimisto on näistä neljästä liikkuvasta palvelusta ainoa, jonka toiminta on kokonaan loppunut (1980-luvulla).

ollut enemmän kuin autopostitoimistoja – ja lisäksi liikkuvat pankit on perustettu ennen liikkuvia posteja. Jos siis suhteutetaan palvelujen perustamisvuodet, niiden kokonaismäärät ja valtakunnallinen levinneisyys, tämä käsittelyjärjestys on perustelluin. Esitykseni perusteella nähdään jo aiemmin käytössä olleiden asioiden lainautuminen uudempiin palveluihin sekä niiden kehitys.

Käsittelen eri liikkuvia palveluja hieman toisistaan poiketen, sillä haluan tuoda esiin kunkin palvelun erityispiirteet. Tämä vähentää toistoa, sillä jokaisessa liikkuvassa palvelussa on myös toisten palvelujen kanssa samanlaisia elementtejä. En siis kaikkien palvelujen kohdalla tuo esiin jokaista yksityiskohtaa vaan tyydyn osoittamaan, että kyseisessä palvelussa tämä asia toimi samoin tai varsin samalla tavalla kuin toisessakin liikkuvassa palvelussa. Variaatioita pyrin nostamaan kuitenkin näkyviin aina, kun se on oleellista monimuotoisuuden osoittamiseksi. Toisaalta tämä käsittelytapa avaa näkökulmaa siihen palvelujen, käytäntöjen ja teknisten ratkaisujen kirjoon, jotka tulevaisuudessa voisivat olla mahdollisia ja kehittämisen arvoisia.

Ennen liikkuvia palveluja luon kuitenkin katsauksen maamme yhteiskuntaan laajemmin. Haluan näin avata eri toimijoiden, ilmiöiden ja tapahtumien vaikutusta asioiden kehitykseen erityisesti palvelujen näkökulmasta ja samalla selkeyttää sitä pohjaa, josta nykyisyyden elementit ja edelleen tulevaisuus rakentuvat.

5. NÄKÖKULMIA PALVELUIDEN JA YHTEISKUNNAN MUUTOKSEEN

Lähihistoriassamme 1960-luvulla suomalaisessa yhteiskunnassa tapahtui merkittäviä muutoksia. Vaikka myymäläautotoiminta alkoi jo 1930- ja pankkiautotoiminta 1950-luvulla, niiden varsinainen nousukausi ajoittuu 1960-luvulle. Kirjastoautot ja autopostitoimistot ovat molemmat aloittaneet toimintansa tuona vuosikymmenenä; näistä erityisesti ensin mainittu kasvatti nopeasti suosiotaan ja levisi laajalle. Liikkuvien palvelujen kehitykseen ja nousukauteen oli tuolloin vaikuttamassa monta seikkaa. Suomi oli toipumassa toisen maailmansodan aiheuttamista vaikeuksista ja yhteiskunta alkoi kehittyä nopeasti. Samalla tieverkostoa parannettiin, joka puolestaan mahdollisti sekä ihmisten liikkumisen helpottumisen että myös liikkuvien palvelujen pääsemisen alueille, jonne ne eivät vielä 1950-luvulla olisi kyenneet menemään.²⁵⁷

Yhteiskunnan varallisuuden kasvaminen yhdessä väkiluvun kasvun kanssa mahdollistivat sekä erilaisten palveluhyödykkeiden käyttämisen yhä laajemmin että potentiaalisen asiakaskunnan määrän lisääntymisen. Kun lisäksi verotuksessa tapahtuneet muutokset tulasivat tuloeroja ja luokkarajojen häviäminen voimistui, olivat erilaiset liikkuvat palvelut otollisessa tilanteessa palvelujen kehittämisen ja toiminnan laajentamisen suhteen. 1960-luvun loppupuolelle tultaessa tavallisen suomalaisen tulot olivat noin 3,5 kertaa suuremmat kuin 1950-luvun alussa.²⁵⁸ Tulotaso on siitä lähtien jatkanut kasvuaan, lukuun ottamatta pieniä notkahduksia esimerkiksi 1990-luvun alun laman aikana.²⁵⁹ Voidaan päätellä, että nousseet tulot ovat vaikuttaneet ihmisten halukkuuteen ja mahdollisuuksiin käyttää kauppal palveluja – tätä kautta pankkiautojenkin tarve kasvoi. Lisääntynyt varallisuus mahdollisti paitsi palvelujen laajamittaisen hyödyntämisen uudella tavalla, myös niihin panostamisen ja palvelumuotojen kehittämisen.

Muuttoliike maaseudulta kaupunkeihin alkoi voimakkaasti muuttaa Suomea 1960-luvulla. Vuosikymmenen liitetään murroksen käsite, jonka ihmiset tavallisesti ymmärtävät muutokseksi nimenomaan kohti parempaa ja sitä, että "pysähtyneen" yhteiskunnan arvomaailma alkoi muuttua.²⁶⁰ Kansatieteilijä Teppo Korho-

²⁵⁷ Ks. TYKL/b/33 sekä Sappinen 2000, 11 ja seuraavat.

²⁵⁸ Kuusterä 1995, 431.

²⁵⁹ Kotitalouden tulot (www).

²⁶⁰ Rautiainen 2003, 298.

nen kirjoittaa toisen maailmansodan jälkeen tapahtuneesta poikkeuksellisen nopeasta ja syvällisestä yhteiskunnan muutoksesta. Tämä näkyy jo pelkästään tilastoissa: vielä sota-aikana suomalaisista 3/4 asui maaseudulla, mutta pari vuosikymmentä myöhemmin enää vajaa puolet. 1970-luvulla viidennes suomalaisista, mutta 1980-luvulla enää runsaat 10 %, hankki elantonsa maa- ja metsätaloudesta.²⁶¹ Lukumäärä on tästä edelleen laskenut, sillä vuonna 1995 näissä ammateissa toimi yli 130.000 suomalaista mutta vuonna 2005 enää runsaat 92.000 ja vuonna 2010²⁶² noin 85.000 henkeä. Väestömäärään suhteutettuna tämä tekee enää noin 1,6 % työvoimasta.²⁶³ On arvioitu, että suomalaisten määrä vuoteen 2040 mennessä tulee kasvamaan nykyisestä noin 5,5 miljoonasta asukkaasta melkein 6 miljoonaan ihmiseen.²⁶⁴

Kansatieteilijä Ilmar Talve lähestyy asiaa toisesta näkökulmasta. Hänen mukaansa suomalaista yhteiskuntaa leimasi elintason nousu ja sen myötä yhä enemmän koneistuva ja kaupungistuva yhteiskunta. Samaan aikaan väestö alkoi olla entistä koulutetumpaa ja Talven mukaan sosiaalinen liikkuvuus kytkeytyikin yhä enemmän koulutukseen. Hän nostaa esiin myös vuonna 1970 alkaneen viisipäiväisen työviikon, joka takasi ihmisille entistä enemmän vapaa-aikaa erityisesti teollisuus- ja palveluammateissa.²⁶⁵

Tulevaisuudentutkijat Tuomas Kuhmonen ja Irene Kuhmonen ovat selvittäneet maaseudun nykyisiä muutosvoimia laajan kirjallisuuskatsauksen avulla. He nostavat analyysissään esiin monia tutkimukseni kannalta kiinnostavia muutosvoimia. Esimerkkeinä voi mainita omavaraistalouden, jolle maaseutu tarjoaa kaupunkialueita selvästi paremmat mahdollisuudet, sekä teknologisen kehityksen ja sitä kautta helpomman saavutettavuuden ja verkostoitumisen. Maaseudun kannalta julkisen sektorin uudelleenorganisointi voidaan nähdä sekä mahdollisuutena (palveluiden tuottaminen) että uhkana (esim. peruspalveluiden saatavuus), kun taas yksilötasolla voivat vaikuttaa esimerkiksi ihmisryhmien eriytyminen ja paikkaperustainen identiteetti. Tutkijat ovat koostaneet nämä muutosvoimat myös taulukoksi, jossa ne on jaoteltu heikoiksi signaaleiksi, trendeiksi ja megatrendeiksi. Heikkoja signaaleja edustavia käsitteitä ovat esimerkiksi eristetty maaseutu, köhtuullisuus, tukikulttuuri ja aineeton kulutus. Trendeiksi Kuhmonen ja Kuhmonen nostavat sääntelyn lisääntymisen, pienyritysten ja infrastruktuurin merkityksen,

²⁶¹ Korhonen 1999, 136; Talve 1990, 382 ja seuraavat.

²⁶² Sisältää tässä myös kalatalouden.

²⁶³ Toimialatilasto (www).

²⁶⁴ Väestöennuste (www).

²⁶⁵ Talve 1990, 388.

omavaraistalouden sekä etätöiden ja paikallisen identiteetin. Megatrendejä ovat vahvimmin ympäristö, kestävyys ja teknologinen kehitys mutta myös esimerkiksi keskittyminen ja kaupungistuminen, palveluvaltaistuminen ja mainittu julkisen sektorin uudelleenorganisointi.²⁶⁶ Kuten myöhemmin käy ilmi, nämä muutosvoimat löytyvät myös omista aineistoistani, tulevaisuustaulukosta sekä skenaarioista.

Maaseudun tyhjeneminen on perustunut erilaisiin tekijöihin ja se on jatkunut jo pitkään. Suomen taloudellinen tila on heikentynyt osana globaalia maailmantaloutta ja kun uhkakuvia alkaa nousta esiin, tavalliset suomalaiset alkavat muodostaa enemmän mielipiteitä itselleen merkityksellisistä asioista kuten palveluista ja niiden järjestämisestä. Kaupunkilaisten ja maaseudulla asuvien ihmisten välistä kuilua käsitteli esimerkiksi vuonna 2013 Yleisradio, jonka uutisointiin liittyi avoin kommentointimahdollisuus internetissä. Kannanotoissa pohdittiin muun muassa onko oikein, että kaupunkilaiset joutuvat kustantamaan maaseudulla asuvien ihmisten yhtäläiset palvelut. Nettikirjoittelussa ihmiset olivat huolissaan siitä, että syrjäkyläisten ihmiset haluavat itselleen samat palvelut kuin kaupungeissakin asuvilla on ja se maksaa yhteiskunnalle paljon. Toisaalta keskusteluissa tuotiin esiin, että maaseutu on monelle lähtökohtaisesti arvovalinta puhtaan ja rauhallisen ympäristön osalta ja että maaseudulle muuttaessaan ihminen ei 2010-luvulla oletakaan saavansa samoja palveluja (tai ainakaan yhtä helposti) kuin kaupungissa asuvat. Kaikilla ei ole myöskään taloudellisia mahdollisuuksia asua lähellä palveluja, suurten kaupunkien keskustoissa, alueiden korkean hintatason vuoksi.²⁶⁷

Verotus, hyvinvointipalvelut ja elintaso kuuluvat kiinteästi yhteen. Käsittelen näitä tarkemmin hieman myöhemmin, sillä asiat konkretisoituvat parhaiten liikkuvien kirjastojen yhteydessä. Mainituista teemoista elintason kohoaminen ja keski-
luokan nousu olivat tärkeitä taustatekijöitä, kun uutta kirjastolakia ryhdyttiin valmistelemaan. Verotus puolestaan tasasi yhteiskuntaluokkien rajoja ja mahdollisti kirjaston lisäksi myös muiden palvelujen kehittymisen ja kulutuksen kasvun. Samaa aikaan hyvinvointipalvelujen määrällinen ja laadullinen kasvu lisäsivät päättäjien ja yrittäjien halukkuutta panostaa varallisuutta esimerkiksi kirjastoautojen ja myymäläautojen kehittämiseen. Viimeksi mainittujen kohdalla koveneva kilpailu asiakkaita vaikutti osaltaan nousukauden nopeuteen. Ilmar Talven mukaan 1960–70-luvuille oli tunnusomaista varsin nopea ja jatkuva taloudellinen kasvu sekä tulotason nousu. Nämä kytkeytyivät samalla yhä vahvemmin yleismaailmalliseen talouteen ja siinä tapahtuviin muutoksiin.²⁶⁸

²⁶⁶ Kuhmonen & Kuhmonen 2014, 14–21 passim.

²⁶⁷ YLE: Kyläasuminen (www); YLE: Syrjäkylät (www).

²⁶⁸ Saari & al. 2013, 28–37; Talve 1990, 387–388.

Työelämässä muutos käynnistyi hitaasti jo ennen 1960-lukua, mutta tuona vuosikymmenenä se alkoi näkyä voimakkaammin. Vielä 1930-luvulla oli vallalla käsitys, että maatalouden tuotantoyksikkönä ihanteellisin oli pientila – heti sotien jälkeen kävi kuitenkin ilmeiseksi, että teollisuus ja palveluammatit tarjosivat maataloutta parempaa ansiota pienemmällä työmäärällä.²⁶⁹ Jo 1900-luvun alkuvuosikymmeninä maaseudun elämäntyyli alkoi muuttua entistä enemmän porvarillisten esikuvien mukaiseksi; mallia tähän muutokseen saatiin nimenomaan kaupungeista ja taajamista.²⁷⁰ Samalla maatalouden koneistuminen vaikutti ihmisten elämään monin tavoin. Koska työnteko koneilla kävi paljon nopeammin ja vähemmällä työpanoksella, muodostui uusi osa-aikaviljelijöiden ryhmä. Vain karjatilallinen oli sidottuna päivittäisiin työruutiineihin, kun taas isonkaan tilan maanviljelys ei vaatinut enää kokopäiväistä työpanosta. Usein kävi niin, että kun karjasta luovuttiin, talon isäntä ja emäntä aloittivat ansiotöissä oman tilan ulkopuolella. Tämä on muuttanut maaseudun yhteisöllisyyden merkitystä sekä sitä, että osa-aikaviljelijä ei ole yhtä sitoutunut paikkakunnan yhteisöön. Näin ollen kaupunkikulttuurin elämäntavat tulivat voimakkaammin esiin kuin alueen paikalliset piirteet.²⁷¹



Kuva 2.

Talkoot pitivät yllä yhteisöllisyyttä. Elonleikkuu- ja perunannostotalkoiden lisäksi pilkottiin esimerkiksi polttopuita. Kuvan naiset ovat kerääntyneet pellavanlihtaustalkoisiin Nummella 1922.

Kuva: TYKL/vk/10454. Kuvaaja: tuntematon.

²⁶⁹ Korhonen 1999, 142.

²⁷⁰ Talve 1990, 384.

²⁷¹ Korhonen 1999, 149.

Maaseudulla on vanhastaan ollut vilkasta sosiaalista kanssakäymistä ihmisten kesken (ks. Kuva 2). Ryhmäkylien ja sarkajakolaitoksen aikaiset tiiviit kyläyhteisöt loivat sosiaalista painetta ja normittivat asukkaiden elämää. Tämä sosiaalinen kontrolli jatkui pitkään ja vaikutti esimerkiksi myymäläautojen asiakkaisiin. Erityisesti maamme itäisissä ja pohjoisissa osissa sekä yhteishenki että yhteiskunnan homogeenisuus näyttäytyivät voimakkaana. Näillä alueilla yleinen varallisuustaso oli useimmiten vaatimaton ja ihmiset pääsääntöisesti tyytyivät siihen. Talkoisiin perustuva sopuisa yhteistyö muiden kanssa oli suosiossa. Tämä ylläpiti yhteisöllisyyttä, joka näkyi selvästi 1950- ja vielä 1970-luvullakin liikkuvien palvelujen parissa ja siinä, miten henkilökunta ja asiakkaat kohtasivat toisensa sekä palvelun näkökulmasta että lähimmäisinä. Sittemmin, tultaessa kohti nykyaikaa, maaseudun yhteisöllisyys on muuttanut muotoaan. Jo 1930-luvulla maaseudun henkinen ja sosiaalinen perinne alkoi heikentyä mutta varsinaisesti kohtalokas isku koettiin maatalouden koneistumisen myötä, kun talkoiden tarve väheni ratkaisevasti.²⁷² Myös Talve kirjoittaa samasta asiasta ja toteaa, että sotavuosien jälkeen talkootoiminta alkoi vähetä ja kanavoitui enemmän järjestötoiminnaksi.²⁷³ Tämä näkyy yhdistysrekisteriin rekisteröityjen uusien yhdistysten määrässä, jotka nousevat selvästi 1950-luvulta lähtien ja ovat siitä asti pysyneet tasaisen korkeina.²⁷⁴ Ihmisten yhteisen tekemisen tarve näkyy siis aiempaa enemmän aatteellisesti samanmielisten tai harrastuksiin ja muihin mielenkiinnonkohteisiin liittyvien yhdistysten kautta. Myös etnologi Pilvi Hämeenaho toteaa, että suomalaisella maaseudulla paikallisten ihmisten keskenään toisilleen antama apu ja huolenpito mahdollistavat nykyisin erilaisten yhteisten päämäärien saavuttamisen ja samalla helpottavat kaikkien arkista elämää.²⁷⁵

Maaseudulla oli paikoin vallalla epäluuloinen suhtautuminen uusiin koneisiin ja keksintöihin. Tämä juontanee usein juurensa uskuntoon (otsa hiessä on leipä ansaittava) sekä siihen, että uudet keksinnöt helpottivat elämää (jos työ oli liian helppoa, se oli häpeäksi). Näiden lisäksi syynä tekniikkaan liittyvässä uudistusvastaisuudessa saattoi olla myös kateus niitä kohtaan, jotka omistivat uudenlaisia

²⁷² Korhonen 1999, 143, 149. Ks. myös TYKL/b/33.

²⁷³ Talve 1990, 289.

²⁷⁴ Vuosina 1920–29 perustettiin n. 3700 uutta yhdistystä, 1930–39 n. 3500, 1940–49 n. 6500, 1950–59 n. 10200, 1960–69 n. 18000, 1970–79 n. 20000, 1980–89 n. 20000, 1990–99 n. 24000, 2000–09 n. 23000 ja 2010–15 n. 14000 yhdistystä. (Yhdistysrekisteri (www)).

²⁷⁵ Hämeenaho 2014, 169.

työvälineitä.²⁷⁶ Asiaa on tutkinut uskontotieteilijä Kati Mikkola. Hän viittaa sekä Hannu Sinisaloon että Hannu Salmeen esittäessään, että esimerkiksi 1920–30-luvulla valokuvausta saatettiin vastustaa uskonnollisista syistä ja höyrykoneitakin vastustettiin aluksi niiden irrationaalisuuden eli järjenvastaisuuden vuoksi. Mikkolan mukaan koneet, joiden toimintaperiaatetta saattoi olla vaikea ymmärtää, leimattiin helposti sielunvihollisen toiminnaksi.²⁷⁷ Samankaltaisia asenteita nousee esiin myös liikkuvan kaupan yhteydessä – myymäläautoa ajava nainenkin saattoi olla ihmetyksen aihe vielä muutama vuosikymmen sitten.²⁷⁸

Tekninen kehitys näkyi maaseudun elämässä monin tavoin. Radion ja myöhemmin television kautta levitetyt uutiset koti- ja ulkomaiden tapahtumista alkoivat laajentaa ihmisten arkista maailmankuvaa.²⁷⁹ Myymäläautot itsessään olivat teknisen kehityksen tulosta. Varsinaisesti tilanne muuttui, kun kotien kylmäkalusteet yleistyivät (ks. myös Kuva 3). Silloin ruokaa oli mahdollista ostaa vaikka vain kerran viikossa, säilöä se jääkaappiin ja pakastimeen, ja käyttää vähitellen.²⁸⁰ Kaupassa käyntien määrä siis väheni päivittäisestä tai useasta käynnistä viikossa siihen, että myymäläautojenkin aikatauluja saa-



Kuva 3. Kotitalouksien teknistyminen helpotti monin tavoin elämää myös maaseudulla. Kesähelteillä ruoka säilyi jääkaapissa huomattavasti kylmäkomeroa paremmin eikä tulisijaakaan tarvinnut välttämättä sytyttää kuin huoneen lämmitystä varten. Korkeakoskelaisessa tuvassa oli 1960-luvun loppupuolella sekä jääkaappi että sähköliesi puuhellan kyljessä. Kuva: TYKL/vk/4177. Kuvaaja: E. Karppinen.

²⁷⁶ Korhonen 1999, 147.

²⁷⁷ Mikkola 2009, 208–209.

²⁷⁸ Ks. esim. MA12.

²⁷⁹ Kortti & Salmi 2007, 15–16.

²⁸⁰ Ks. Pantzar 2000, 50–52.

tettiin harventaa.²⁸¹ Osa maaseudun kotitalouksista sai edelleenkin maidon, lihan ja juurekset omalta tilalta, eikä näitä tarvinnut ostaa kaupasta. Maaseudun elämä alkoi vähitellen 1900-luvun kuluessa siirtyä talonpoikaisesta, vahvasti yhteisöllisestä ja sosiaalisen kontrollinkin värittämästä elämästä kohti jokaisen perheen ja yksilön itsenäisempään ja toisista riippumattomampaa arkea.

Niin harvaan asutulla maaseudulla kuin keskeisimmilläkkin paikoilla uudet tavat ja käytänteet tekivät tuloaan 1960–70-luvuilla, mutta samaan aikaan edellä kuvaamani vanhat perinteet – esimerkiksi naapuriapu ja vuodenkierto – olivat vielä vahvasti vaikuttamassa ihmisten arkeen. Tästä maaseudun murrostilanteesta hyötyivät kaikki liikkuvat palvelut, selkeimmin ehkä myymälä- ja kirjastoautot, joiden määrät nousivat nopeasti.

Maaseutu on pitkään ollut tukemassa suomalaisten hyvinvointia esimerkiksi kesämökkeilyn ja luontokokemusten muodossa. Kaupunkien ulkopuolisten alueiden rooli muuttunee tältä osin, jos palvelutuotanto alalla lisääntyy. Erilaisista hyvinvointia tuottavista yrityksistä ja ammateista voi ajan kuluessa tulla tärkeä maaseudun voimavara. Tulevaisuudentutkija Tuomas Kuhmosen mukaan tässä on suurin merkitys toimijoilla, jotka tekevät valintoja ja ovat samalla linkittyneinä sekä aikaan, paikkaan että toisiin toimijoihin. Hänen mukaansa muutoksen ytimessä ovat yrittäjät ja ne, jotka haluavat kokeilla uutuuksia.²⁸² Liikkuvien palvelujen ja yleisesti palvelujen liiketoiminta maaseudulla vaatiikin innovatiivisuutta ja rohkeutta tarttua uusiin, esimerkiksi teknologian ja lainsäädännön tarjoamiin, mahdollisuuksiin. Ihmiset, jotka hakevat maaseudulta luonnonrauhaa ja palveluja, saattavat kokea saavansa jopa parempaa henkilökohtaista palvelua vaatimattomammassa palveluyrityksissä kuin suurissa, massoja varten tehdyissä yksiköissä.²⁸³ Kuhmosen mielestä maaseutu uudistuu kuitenkin hitaasti. Monien elinkeinon paikkaan sidoksissa oleminen, maantieteellinen hajautuneisuus, Suomessa harjoitettava maaseutupolitiikka sekä luonnonvaraliiketoiminnan rajoittuneet sopeutumismahdollisuudet muutoksiin on otettava huomioon.²⁸⁴

Vaikka henkilökohtaista palvelua edelleen arvostetaan, itsepalvelu tulee koko ajan osaksi yhä uusia ja uusia palveluita. Kuluttajatutkija Helena Tuorila kirjoittaa, miten itsepalvelu vähitellen rapauttaa palvelukulttuuria. Hän nostaa esimerkiksi kauneushoitolat, joissa asiakkaat saattavat tehdä itse kasvohoitoja asiantun-

²⁸¹ Vuonna 2014 suomalaiset ostivat päivittäistavaroita keskimäärin kolme kertaa viikossa, joista yksi ostoskäynti oli viikonloppuna. (Raijas & Järvelä 2015, 17.)

²⁸² Kuhmonen 2014, 9, 47.

²⁸³ Ks. myös Yli-Viikari & al. 2009, 18–20.

²⁸⁴ Kuhmonen 2014, 55.

tijan opastuksella. Tästä on Tuorilan mukaan vain lyhyt matka siihen, että myös terveystalvelut tulevat itsepalvelun piiriin. Suomalaiset ovat omaksuneet itsepalvelun monia muita maita helpommin, ja tämä on osaltaan vauhdittamassa myös uusien itsepalveluiden kehittymistä tulevaisuudessa. Tuorila toteaa, että erityisesti päivittäistavarakaupasta puhuttaessa itsepalvelu on nykyisin juurtunut niin voimakkaasti kauppojen toimintakulttuuriin, että henkilökohtaista palvelua saatetaan pitää jopa ostotapahtumaa häiritsevänä tekijänä.²⁸⁵ Aiemmin, palvelumallisessa myymälässä ja myymäläautossa, asiakkaat kuulivat ja näkivät muiden tekemät ostokset – esimerkiksi halvan kahvimerkin ostaminen saattoi saada kanssa-asiakkaan päivittelemään toisen tekemää valintaa.²⁸⁶ Itsepalvelu on tehnyt palvelutapahtumasta yksityisen asian, jossa omia valintojaan ei tarvitse osoittaa muille asiakkaille eikä kassahenkilöä lukuun ottamatta myöskään työntekijöille. Sosiaalisen paineen vaikutus kauppa-asiointiin on siis huomattavasti vähentynyt.

Tulevaisuudentutkimuksen alalla paljon tutkittu teknologia on merkittävässä osassa tulevaisuuden palveluja mietittäessä. Tieto- ja viestintäteknikan tutkijat Juha Nurmela ja Timo Sirkkiä kirjoittavat, että monista kestokulutushyödykkeistä poiketen tieto- ja viestintäteknikan yleistymistä ennustettaessa tulee huomioida myös tuotteiden nopea kehitys teknisesti sekä niiden käyttöolosuhteiden muuttuminen. Kun varsin lyhyellä aikavälillä laitteet korvautuvat uusilla ja paremmilla ja niihin liittyvät palvelut samalla kehittyvät, vaikutukset ihmisten hankintapäätöksiin on myös otettava huomioon.²⁸⁷

Tämä tarkoittaa sitä, että osa ihmisistä vaihtaa laitteensa uudempaan nopeassa tahdissa ja toiset käyttävät laitteet niiden rikkoutumiseen asti. Kotitalouksien kaltaisessa kohderyhmässä laitteiden myynti ja yleistyminen ei kehity siis tasaisesti. Samalla kotitalouksien määrä kasvaa, kun niiden keskikoko pienenee ja ikärakenne muuttuu. Nurmela ja Sirkkilä toteavat samassa artikkelissaan, että erityisesti lapsiperheillä tulee lähitulevaisuudessa olemaan varsin kattavasti sekä tietokoneita että internet-yhteyksiä mutta myös vanhemman ikäpolven vastaavat hankinnat lisääntyvät tasaisesti.²⁸⁸ Nämäkin eri näkökulmat olen nostanut esiin tutkimukseni myöhemmissä skenaarioissa.

Kasvun rajat. 30 vuotta myöhemmin -teoksessa kirjoitetaan eksponentiaalisen kasvusta, joka kohdistuu esimerkiksi maailman väkilukuun ja tätä kautta ruoantuotantoon, saasteiden määrään ja teollisuustuotantoon – myös edellä mainit-

²⁸⁵ Tuorila 2007, 100.

²⁸⁶ TYKL/b/33.

²⁸⁷ Nurmela & Sirkkiä 2005, 105 ja seuraavat.

²⁸⁸ Nurmela & Sirkkiä 2005, 105 ja seuraavat.

tuun teknologiseen kehitykseen sekä siihen, mitä tuotteita tulevaisuudessa on tarjolla esimerkiksi päivittäistavara-kaupoissa. Eksponentiaalinen kasvu tarkoittaa kaksinkertaistumista ja uudelleen kaksinkertaistumista siten, että lopulta – yllättävän nopeasti – päästään valtavan suuriin lukuihin. Käytännössä jonkin asian määrä siis kasvaa suhteessa siihen, miten paljon se on jo aiemmin tullut kasvaneeksi.²⁸⁹ Tutkimuksen tekijät toteavat, että eksponentiaalinen kasvu eikä sen tavoittelemisen voi jatkua kovinkaan pitkään rajatussa tilassa (maapallo), jossa on rajallinen määrä resursseja (esimerkiksi luonnonvaroja rakentaa erilaisia laitteita).²⁹⁰

Eksponentiaalisen kasvun malli liittyy palveluihin ennen kaikkea ihmisten kasvavan ympäristötietoisuuden kautta, linkittyen tässä sekä konkreettisiin tuotteisiin mutta myös niiden jakamisen tapoihin ja palvelun muotoihin. Maapallo kärsii kiihtyvän kasvun mallista, jossa koko ajan tuotetaan lisää tavaroita ja samalla luonnonvaroja ja ravintoa on kuluttamassa koko ajan yhä enemmän ihmisiä. Kuten Kasvun rajat -kirjakin pyrkii osoittamaan, lähitulevaisuudessa tämä ei ehkä ole enää samassa määrin mahdollista kuin nykyisin. Pidän todennäköisenä, että ympäristö- ja luonnonvaroihin liittyvien syiden vuoksi yksittäisten ihmisten mutta myös valtioiden tavoitteet saattavat muuttua enemmän lähipalveluita ja kestävää kehitystä tukeviksi. Tämä puolestaan vaikuttaisi siihen arkipäivän kokemukseen ja maailmaan, jossa tavallinen suomalainen elää tulevaisuudessa.

Muuttuvassa tilanteessa on ehkä tarpeen miettiä uudelleen maaseudun ja liikuvien palvelujen roolia. Ympäristötieteilijä Risto Willamo toteaa artikkelissaan, että ympäristömuutosten ja -vaikutusten arvottaminen ja kokeminen on monimutkainen prosessi. Siihen vaikuttavat esimerkiksi ihmisten käytössä olevan tiedon lisäksi arvot ja tunteet sekä taloudelliset seikat.²⁹¹ Näitä näkökulmia on nähtävissä myös keräämässäni aineistossa sekä yleisessä, 2000-luvun aikana kiihtyneessä ilmastonmuutoskeskustelussa. 2040-luvulle siirryttäessä pidän vahvasti mahdollisena, että jatkuvan kasvun ihannointi alkaa taittua ihmisten ympäristötietoisuuden edelleen kasvaessa, ilmastonmuutoksen edetessä ja luonnonvarojen vähetessä. Tähän ovat osaltaan vaikuttamassa jo mainittu ilmastonmuutoskeskustelu

²⁸⁹ Kirjassa esitetään havainnollisia esimerkkejä eksponentiaalisesta kasvusta. Yksi esimerkki on lammesta, jossa kasvaa vesihyasinti, joka kaksinkertaistaa alansa yhdessä päivässä. Kun lammesta löydetään ensimmäinen kasvi, asialle päätetään tehdä jotain, kun kasvi on täyttänyt puolet lammesta. Esimerkissä siihen kuluu aikaa 29 päivää – ja vain yhtä päivää tätä myöhemmin vesihyasinti onkin vallannut koko lammen. Eksponentiaalinen kasvu etenee nopeasti ja jättää yllättävän vähän aikaa reagoida. (Meadows & Randers & Meadows 2005, 47–48.)

²⁹⁰ Meadows & Randers & Meadows 2005, 43, 45, 50.

²⁹¹ Willamo 2012, 137.

sekä esimerkiksi pahat ympäristökatastrofit. Olettamani ympäristötietoisuuden nousu vaikuttaa suoraan sekä tarjottaviin palveluihin että myös tapaan, jolla niitä tarjotaan. Yksi esimerkki palveluntarjoamisen muutoksesta on autotekniikan nykyinen siirtymä vähemmän saastuttaviksi sähkö-, vety- tai aurinkoautoiksi. Yksi kehityskulku on myös se, että mitään merkittävää ei tapahdu vaan yhteiskunta toimii tulevaisuudessa kuten se on toiminut tähänkin asti ja mahdolliset muutokset tehdään vasta viimeisen pakon edessä.²⁹² Näitä vaihtoehtoisia ajattelumalleja olen tuonut esiin tutkimukseni skenaarioissa.



Kuva 4.

Kemijärvellä vuonna 2004 ajaneessa Kulkuri-monipalveluautossa oli sekä takana näkyvä kirjasto-osa että etualalla asiakaskäytössä olleet tietokoneet ja tulostimet. Vielä 2000-luvun alussa liikkuva internetyhteys ei ollut itsestäänselvyys ja oli vaatinut monenlaisia järjestelyjä. (MPA1–2).

Jussi Lehtosen oma arkisto. Kuvaaja: Jussi Lehtonen.

Jos hahmotellaan esimerkiksi monipalveluautoa (ks. myös Kuva 4) tai sitä, millaisia palveluja liikkuvissa yksiköissä saattaisi olla tarjolla lähitulevaisuudessa, teknologinen kehitys sekä ihmisten suhde teknologiaan vaikutta paljon. Samalla pitää huomioida kotitaloudet ja niissä tapahtuvat muutokset, sillä hyvin heterogeeninen

²⁹² Ks. myös Kasvun rajat -tutkimusraportissa esiteltyjä tulevaisuuden malleja: Meadows & Randers & Meadows 2005.

ryhmä kotitalouksia on liikkuvien palvelujen asiakasryhmänä kaikkein suurin. 2010-luvun nuoret lapsiperheet ovat seuraavalla vuosikymmenellä jo hiljalleen keski-ikäistyviä. Tästä seuraa palvelujen asiakkaiden teknologisen osaamisen ja samalla laitteistojen käytön kasvu.²⁹³ Tätä kautta entistä useammat asiat kyetään hoitamaan itsepalveluna kotoa käsin verkossa tai muuten kuin fyysisessä tilassa – ja mahdollisesti myös halutaan hoitaa. Materiaalisia palveluja on kuitenkin aina-kin toistaiseksi hankala siirtää tietoverkkoihin, vaikka 3D-tulostus onkin kovaa vauhtia tulossa myös tavallisiin kotitalouksiin. 4D-tulostuksella puolestaan tarkoitetaan sellaista tulostusta, jossa kappale tulostamisen jälkeen muuttuu muotoaan tulostusvaiheessa määritellyllä tavalla.²⁹⁴ Tällaiset tulostusmahdollisuudet voisivat yleistyessään olla lisäämässä ihmisten itsenäistä toimintaa palveluihin liittyvissä asioissa. Kuluttajatutkija Helena Tuorila varoittaa kuitenkin vauhtisokeudesta itsepalvelun lisäämisessä, sillä keskeneräisten tuotteiden käyttöönottoon liittyy aina erilaisia riskejä.²⁹⁵ Palvelujen tulevaisuutta sekä niihin liittyviä teknisiä innovaatioita tulee lähestyä asiakaslähtöisesti ennen kuin tehdään päätöksiä niiden käyttöönotosta.

Kun palvelut siirtyvät asiakkaan itsensä suoritettaviksi, tehdään sitä varten erillisiä ohjelmia ja laitteita. Huolimatta siitä, että yhä vanhemmat ikäryhmät osaavat käyttää tietokoneiden tavallisimpia toimisto-ohjelmia, ei lukemattomien itsepalvelutoimenpiteiden suorittaminen ole kuitenkaan niin helppoa kuin usein kuvitellaan. Tietoyhteiskuntataidot ovat usein riittämättömät ja tätä kautta hidastavat itsepalvelun omaksumista käyttöön. Itsepalvelusta ei koskaan myöskään tule palvelumuotoa, joka olisi kaikkien kansalaisten helposti käytettävissä. Tähän vaikuttaa jo yksistään se, että monet tavalla tai toisella vammaiset ihmiset eivät koskaan kykene hyödyntämään valtaväestölle suunniteltuja palveluja.²⁹⁶ Liikkuvien palvelujen osalta voin todeta, että osassa maamme uusista kirjastoautoista erikoisasiakasryhmien ja vanhusten palvelemista on yritetty huomioida esimerkiksi inva-hisseillä.

Tulevaisuuden liikkuvien palvelujen osalta on tarpeellista nostaa käsittelyyn itsepalvelu osana terveydenhuoltoa. Esimerkiksi hallintoylilääkäri Juha Tuominen kirjoittaa, että itsepalvelu terveydenhuollossa saattaa kuulostaa pahaenteiseltä,

²⁹³ Tulee kuitenkin huomioida, että koko ajan tulee uusia teknologioita ja teknisiä laitteita, joita aiempia laitteita käyttämään tottuneet eivät ehkä osakaan käyttää.

²⁹⁴ Linturi & Kuusi & Ahlqvist 2013, 102.

²⁹⁵ Tuorila 2007, 107.

²⁹⁶ Tuorila 2007, 102, 103.

mutta ei tule sitä varmastikaan olemaan. Hän maalaillee kuvaa esimerkiksi potilaan omasta terveystilistä, josta voisi käydä katsomassa vaikkapa laboratoriokokeiden tuloksia. Järjestelmä voisi kertoa asiakkaalle, koska uusia seurantakokeita pitäisi ottaa ja ajat voisi varata samasta järjestelmästä helposti. Tuomisen mukaan terveystiliä voisi käyttää myös läheteiden, epikriisien, diagnoosien ja lääketutkimuksen tarkasteluun sekä kommunikointiin hoitavan laitoksen ja tahon kanssa. Hän pitää itsepalvelun tuloa terveydenhuollon piiriin myös täysin varmana asiana lähitulevaisuudessa.²⁹⁷ Tulevaisuudentutkija Markku Wileniuskin toteaa, että uudet teknologiat ja palvelut helpottavat tulevaisuuden terveydenhuoltoa. Hänen mukaansa sekä lääketieteeseen kuuluvien että yleisiksi katsottavien järjestelmien kehitys on hyvin tärkeää, sillä ne mahdollistavat rakenteelliset ja kulttuuriset muutokset.²⁹⁸ Nyt 2010-luvun puolivälissä nähdään, miten kehitys on selkeästi kulkenut tähän suuntaan ja julkisessa keskustelussa (esimerkiksi suomalaisia sairaanhoitopiirejä koskevissa uutisoinneissa) on aika ajoin nostettu esiin edellä esitettyjä vaihtoehtoja. Terveydenhuollon kustannukset valtiolle ja kunnille ovat niin suuri menoerä, että niiden hillitsemiseksi tullaan tekemään paljon erilaisia ratkaisuja. Osan näistä näkisin olevan modernin teknologian mahdollistamaa itsepalvelua eri muodoissaan. Rutiininomaisiin asiakaspalvelutehtäviin on myös kehitetty luonteeltaan ja ulkonäöltään ihmisen kaltaisia robotteja (androideja), jotka voivat tehdä itsepalvelusta enemmän palvelun kaltaista toimintaa.²⁹⁹ Samaan aikaan muun muassa Google kehittää nopealla tahdilla tekoälyä ja pohtii samalla siihen liittyviä riskejä ja ongelmia.³⁰⁰ Joidenkin tutkijoiden mielestä näitä robotteja voisi tulevaisuudessa käyttää esimerkiksi terveydenhuollossa ja koulutuksessa – emme ehkä 20 vuoden kuluttua enää tunnista kadulla vastaantulevaa androidia robotiksi.³⁰¹ Näillä mahdollisilla tulevaisuuskuvilla tulee olemaan merkittäviä seurauksia suomalaisellekin yhteiskunnalle.

Liikkuvien palvelujen yhteyteen itsepalvelun tulo kovin laajassa mittakaavassa tuntuu vaikealta. Tilat ovat ahtaat ja mukana on jo tälläkin hetkellä pääsääntöisesti vain yksi työntekijä – poikkeuksena kiireiset kirjastoautoreitit sekä tiheään asutuilla alueilla liikkuvat myymäläautot. Näissä ajoneuvoissa esimerkiksi lainausautomaatista tai itsepalvelukassasta saattaisi olla enemmän haittaa kuin hyötyä, sillä sellainen voi ainakin aluksi hidastaa maksu- tai lainaustapahtumaa

²⁹⁷ Tuominen 2006.

²⁹⁸ Wilenius & Kurki 2012, 75.

²⁹⁹ Knapton 2015.

³⁰⁰ Amodei & al. 2016.

³⁰¹ Android (www). Ks. myös Linturi & Kuusi & Ahlqvist 2013 sekä Linturi 2016.

asiakkaiden opetellessa uutta toimintoa. Toisaalta auton työntekijällä ei olisi samaan aikaan välttämättä muuta tekemistä kuin katsella itsepalvelutoimenpidettä suorittavaa asiakasta. Mikäli itseohjautuvat ajoneuvot yleistyvät, liikkuva palvelu voisi tulevaisuudessa olla kuitenkin kokonaan automatisoitu.³⁰² Liikkuva palvelu saattaisi olla toiminta-alusta ja välineiden tarjoaja itsepalvelutoimenpiteiden hoitamiseen tietoverkossa tai erikoislaitteilla esimerkiksi terveydenhuoltoon liittyen. Tätä ajatusta ei tue tulevien seniori-ikäpolvien hyvät tietotekniset taidot, joiden avulla he käyttävät tietokonetta ja muita elektronisia välineitä sujuvasti kodeistaan käsin. Liikkuvan palvelu voisi kuitenkin tuoda asiakkaiden saataville sellaisia laitteita, joita ei olisi mahdollista hankkia kotiin. Tähän linkittyen on mielenkiintoista huomioda Suomessakin kohua aiheuttanut ja vahvasti nousussa olevaan jakamistalouteen perustuva Uber-taksipalvelu.³⁰³ Jakamistalous perustuu yksilölliseen toimintaan ja yksilöiden itse hankkima palveluihin. Tavaroihin tai tuotantoprosesseihin liittyvä osaaminen koetaan hyvin merkittäväksi muutosta aiheuttavaksi tekijäksi, jossa on myös paljon mahdollisuuksia.³⁰⁴ Tulevaisuudessa mahdollinen liikkuva palvelu voisi siis olla myös vähemmän organisoitunut toimintamuoto.

Toisenlaisen näkökulman tulevaisuuteen antaa myös ainakin yhdessä myymäläautossa jo käytössä oleva palvelumaksu, jota kauppias on perustellut kohonneilla polttoaine- ja käyttökustannuksilla.³⁰⁵ Eli jotta myymäläauto voi ajaa, asiakkaiden pitää osallistua kustannuksiin. Kuluttajatutkija Tuorila kirjoitti vuonna 2007, että itsepalvelukassojen käyttö on luultavasti lähempänä kuin voimme uskoakaan. Käytännössä se tarkoittaisi sitä, että kauppias voisi vähentää kassoilla työskentelevän henkilökunnan määrää ja jäljelle jäävät työntekijät keskittyisivät täyttämään hyllyjä. Pahimmassa tapauksessa tämä johtaisi siihen, että jos asiakas haluaa henkilökohtaista palvelua kassalla, hänen pitäisi maksaa palvelumaksu siitä, että myyjä hoitaa hänen tavaransa liukuhihnalla. Vaihtoehtona on myös antaa esimerkiksi hintaetua asiakkaalle itsepalvelukassan käytöstä tai suunnata vain itsepalvelukassan käyttäjille tarkoitettuja tarjoustuotteita. Itsepalvelun oheistuotteena on tullut myös varkauksien lisääntyminen, jota ei juurikaan palvelumallisessa myy-

³⁰² Robottiautoista, ks. Linturi 2016, 57 ja seuraavat.

³⁰³ Yksinkertaisimmillaan jakamistaloudella tarkoitetaan toimintaa, jossa ihminen hankkii elantoa itse omistamiensa tavaroiden vuokraamisella. Tarkemmin ks. esim. Helenius 2015; Jakamistalous (www).

³⁰⁴ Aalto & Ahokas & Kuosa 2008, 10.

³⁰⁵ MA15.

mälässä ollut.³⁰⁶ 2010-luvun puolivälissä, vain vajaat 10 vuotta Tuorilan artikkelin jälkeen, itsepalvelukassat ovat jo monin paikoin kuluttajien käytössä ja paine niiden käyttöön tulee kasvamaan tulevaisuudessa.³⁰⁷ Uusien palveluratkaisujen hinnoittelu ja se, miten palveluntarjoaja tulevaisuudessa kattaa investointikustannukset, on yksi lähestymistapa asiaan.

³⁰⁶ Tuorila 2007, 107–108.

³⁰⁷ Ks. esim. Rosvall & Ristola 2013.

6. KAUPANKÄYNTI JA MYYMÄLÄAUTOT

Palvelujen tulevaisuutta hahmoteltaessa eräs keskeisimmistä asioista on kaupankäynti. Se luo myös pohjan kaikille nykyisin toiminnassa oleville, paikasta toiseen siirtyville palveluille. Päivittäistavaroilla käytävän kaupan merkitys on ollut ja on edelleenkin jokapäiväisessä elämässä suuri ja myymäläautojen merkitys puolestaan muille maamme liikkuville palveluille on oleellinen. Tästä syystä perehdyn varsin seikkaperäisesti erityisesti kaupan alan ja myymäläautojen taustoihin ja nykytilanteeseen. Näin on mahdollista ymmärtää pitkän aikavälin vaikutuksia ja kehityskulkuja sekä edelleen miettiä vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia. Käsittelen tässä luvussa ensin kaupankäyntiin yleisesti vaikuttaneita tekijöitä ja sen jälkeen keskityn tarkastelemaan liikkuvaa kauppaa.

Kaupankäynnin yleispiirteitä

Kaupankäynnin osalta maaseutu oli pitkään eriarvoisessa asemassa suhteessa kaupunkeihin. Tavaroiden ostaminen ja myyminen oli kiellettyä maaseudulla, joten siellä asuvien ihmisten piti matkustaa kaupunkeihin tori- tai markkinakauppaa käymään. Vasta vuonna 1842 ostaminen sallittiin maaseudulla,³⁰⁸ ja koko maakauppaa ryhdyttiin vapauttamaan edistysmielisen keisari Aleksanteri II:n aloitteesta 1856. Kun valmis asetus vuonna 1859 julkaistiin, maakauppojen perustaminen sallittiin virallisesti – tosin vain sellaisille paikkakunnille, joista oli vähintään 50 virstaa (runsaat 53 kilometriä) lähimpään kaupunkiin tai kauppalaan.³⁰⁹ Myöhemmin 1800-luvun loppupuolella asetuksia ja lakeja muokattiin paremmin maaseudun kaupankäyntiä suosiviksi.³¹⁰ Ihmiset liikkuvat harvemmin kauemmas omalta asuinpaikaltaan. Nykyisen kaltainen pendelöinti kodin ja työpaikan välillä ei ollut tarpeellista, joten kauppaa-asioiden hoitaminen muun kulkemisen yhteydessä ei ollut luonnollinen ratkaisu.³¹¹

Myymäläautotoiminnan kannalta mielenkiintoinen kaupankäynnin muoto on kulkukauppa, mitä erityisesti Itä-Suomessa harjoitettiin laajasti 1800-luvun ku-

³⁰⁸ Talve 1990, 134.

³⁰⁹ Alanen 1957, 212–213.

³¹⁰ Alanen 1957, 256–257; Hentilä 1999, 34–35.

³¹¹ Koistinen 2009, 12.

luessa.³¹² Kulkukauppaan kohdistuvat ennakkoluulot hälvenivät hitaasti ja tämä on huomattavissa myymäläautojen alkuaikoina 1930-luvulla, jolloin pyörillä kulkeva kauppa rinnastettiin kulkukauppaan. Aikana, jolloin maaseudun asukkaat liikkuvat vähemmän oli luonnollisempaa, että kauppa saapui heidän luokseen eikä päin vastoin.

Maamme osuustoiminnalliset keskusliikkeet ovat alunperin lähteneet liikkeelle samasta osuuskunnasta, Suomen Osuuskauppojen Keskusosuuskunnasta. SOK aloitti toimintansa vuonna 1904, kun silloiset osuuskaupat perustivat sen toimimaan tukkukauppianaan ja osuustoiminta-aatteen ylläpitäjänä.³¹³ Jakautuminen kahteen erilliseen osuuskauppaan sai alkunsa siitä, että SOK:n kokouksissa noudatettiin "yksi jäsen yksi ääni" -periaatetta. Vähitellen tilanne muuttui niin, että maaseudun pienillä osuuskaupoilla (joita määrällisesti oli paljon kaupunkikauppoja enemmän) oli suurempi äänivalta kuin kaupunkien kokoluokaltaan suuremmilla kaupoilla. Vuoden 1917 lopulla ns. edistysmieliset päättivät perustaa SOK:n rinnalle Osuustukkukaupan (OTK). Tämä E-liikkeeksi kutsuttu ryhmä leimautui vahvasti vasemmistoon, kun taas SOK (nk. pellervolainen osuustoiminta eli S-liike) korosti puolueettomuutta.³¹⁴

Kun osuustoiminnallinen kauppatoiminta voimistui maassamme 1900-luvun alkupuolelta lähtien, päättivät yksityiset vähittäiskauppiat perustaa oman taloudellisen yhteistoimintaryhmänsä varmistukseksi kilpailukykyä.³¹⁵ Erilaista yhteistoimintaa vähittäiskauppioiden ja tukkuliikkeiden kesken yritettiin toteuttaa ensimmäisen kerran jo vuonna 1908. Lukuisten neuvottelujen jälkeen Kesko oy eli K-ryhmä perustettiin vuonna 1941.³¹⁶ Niin sanotun T-ryhmän puolestaan muodostivat Suomen TukkuKauppioiden Liiton jäsentukkukaupat ja asiakkaat; ryhmän keskusliikkeenä toimi TukkuKauppojen Oy (Tuko).³¹⁷ Se perustettiin vuonna 1942 siten, että uuteen yhtiöön sulautettiin kolme laajempaa kaupan toimijaa tytäryhtiöineen. Yhdistymisen taustalla olivat organisaation keventäminen ja synergiaedun hakeminen.³¹⁸ 2010-luvulla SOK ja Kesko kamppailevat Suomen ruokatavarakaupan johtoasemasta ensin mainitun johtaessa kilpaa. E-liike on jatkanut

³¹² Ks. tarkemmin esim. Naakka-Korhonen 1988.

³¹³ Herranen 2004, 60.

³¹⁴ Herranen 2004, 82–89; Hentilä 1999, 41.

³¹⁵ Home 1977, 116.

³¹⁶ Hoffman 1990, 16–21.

³¹⁷ Home 1977, 116.

³¹⁸ Tuko 1964, 55.

toimintaansa Tradeka- ja edelleen Suomen Lähikauppa -nimikkeen alla; näihin kuuluvat mm. Siwa-kaupat.³¹⁹ Tuko Logistics puolestaan ei enää itsenäisesti järjestä päivittäistavarapalveluja vaan sen asiakkaana ovat esimerkiksi edellä mainittu Siwa-ketju.³²⁰ Syksyllä 2015 Kesko ilmoitti halukkuutensa ostaa Suomen Lähikaupan³²¹ ja esimerkiksi Siwa-myyvälöitä muutettiin vuoden 2016 keväästä alkaen K-marketeiksi. Tämä vaikuttanee jonkin verran keskusliikkeiden markkinaosuuksiin tulevaisuudessa. Vuonna 2015 S-ryhmän markkinaosuus oli 45,9 %, K-ryhmän 32,7 %, Lidlin 9,0 % ja Suomen Lähikauppa Oy:n 6,4 %.³²²

Kesko, OTK, SOK ja Tuko olivat maamme johtavat tukku- ja vähittäiskaupparyhmittymät toisen maailmansodan jälkeen. Keskusliikkeet kehittivät omia merkkituotteitaan ja saivat näin alennettua tuotantokustannuksia yhdessä suurten tuotantomäärien kanssa. Kun mainostaminen samaan aikaan kasvoi, koko maasta tuli nopeasti yhtenäinen markkina-alue.³²³ Tämä lisäsi paineita kasvattaa myymäläkokoja ja tehostaa myös maaseudulla tarjottavia kauppapalveluja. Kaupankäynti oli pitkään ostouskollista: ihmiset valitsivat ostopaikan puoluepoliittisten tai muiden (usein tähän rinnastettavien) syiden perusteella. Nykyään ostouskollisuus perustuu yhä harvemmin poliittisiin seikkoihin vaan enemmänkin erilaisiin bonus- ja palkitsemisjärjestelmiin, joita kauppa- ja palvelusektorit ovat kehittäneet. Lisäksi Kilpailu- ja kuluttajavirasto on todennut, että pienemmällä paikkakunnilla tarjonnan yksipuolisuus saattaa pakottaa ihmiset valitsemaan tietyn kaupparyhmittymän.³²⁴

Suomalainen maaseutu on kauppojen osalta muuttunut viimeisen vuosisadan aikana paljon. Osuuskaupat, jotka olivat 1900-luvun alkupuolelta lähtien johtavassa asemassa pienillä paikkakunnilla, lopetettiin monin paikoin 1970-luvulta

³¹⁹ Suomen Lähikauppa oy (www).

³²⁰ Tuko Logistics Osuuskunta (www).

³²¹ Pörssitiedote (www).

³²² Päivittäistavarakauppa 2016, 11.

³²³ Hentilä 1999, 315.

³²⁴ Rajjas & Järvelä 2015, 55. Taloudelliset seikat vaikuttavat asiakkaiden ostopaikan valintaan. Virossa vuonna 2015 avattu Linnapood houkuttelee vähävaraisia ihmisiä ostamaan ruokansa kaupungin kaupasta. Tallinnan kaupunki tukee tappiollista ruokakauppaa noin 270.000 eurolla vuodessa. Se myy monia ruokatarvikkeita huomattavan edullisesti. Kaupan on tarkoitus auttaa vähävaraisia ihmisiä selviämään ruokaostoksista. Suomessa toiminta ei voisi lainsäädännön vuoksi olla mahdollista, mutta Virossa sosiaalisena projektina toimivalle kaupalle ei ole esteitä. Sen ei koeta aiheuttavan kilpailun vääristymää, mutta se ohjaa vähävaraisten ihmisten ostopaikan valintaa. (Linnapood (www); Tallinna (www)).

alkaen. Maaseutujen kauppapalveluista jäivät huolehtimaan yksityiset K- ja T-kaupat sekä E-liikkeet, jotka nekin alkoivat siirtyä Osuuskauppojen tapaan yhä enemmän isommille paikkakunnille. Vuonna 2016 Suomen maaseudulla toimii pääsääntöisesti pieniä K-kauppoja sekä erityisesti taajamissa Suomen Lähikaupan Siwoja, jotka ovat kuitenkin muuttumassa K-kaupoiksi. Näitä täydentävät esimerkiksi Tarmo- ja M-kauppaketjujen kaupat sekä villit yrittäjät,³²⁵ vilkkaimpiin taajamiin on saatettu perustaa myös S-ryhmän pienempiä Sale-myyvälöitä tai S-markettejakin. Kyläkauppojen elinvoimaisuutta pyritään ylläpitämään esimerkiksi etsimällä uusia yhteistyötahoja kuntien ja muiden toimijoiden piiristä sekä pyrkimällä vanhojen raja-aitojen rikkomiseen ja uusien palvelumallien kehittämiseen.³²⁶

Kauppan rationalisointiprosessi

Toiminnan tehostamista on pyritty aika ajoin tekemään kaikkien palvelujen osalta. Käyn seuraavassa läpi muita palveluja perusteellisemmin kaupan rationalisointiprosessia, sillä kaikista tähän tutkimukseen kuuluvista palveluista sen vaikutukset ovat olleet suurimmat. Rationalisointi on ollut kauaskantoista ja moniulotteista ja sen merkitys on syytä tuntea, jotta saadaan perspektiiviä tulevaisuuden suunnitteluun ja ymmärretään vastaavien mahdollisten muutosten vaikutus 2040-luvulla.

Toisin kuin kaupan alalla, julkisella sektorilla vastaavaa rationalisointia ei ollut tarpeen toteuttaa, sillä toimijoiden taustalla oli valtion pohjaton kassa ja usein myös monopoliasema suojaasi organisaation toimintaa. Muutkin palvelut ovat kuitenkin aika ajoin tehostaneet sisältöjään; nämä toimenpiteet tulevat ilmi kunkin palvelun kohdalla myöhemmin tässä tutkimuksessa. Kaupan osalta haluan esitellä tarkemmin myös erilaisten säädösten ja määräysten muutoksia vuosien saatossa. Samalla käy ilmi, miten tämä muutos vaikutti tavallisen ihmisen elämään ja tätä kautta oli muokkaamassa yhteiskunnasta nykyisen kaltaista.

Kauppan kenttään vaikutti merkittävästi Suomeen 1900-luvun puolivälissä rantautunut itsepalvelu. Asiakkaat hoitavat nykyisin pitkälti itse niitä toimia, joita ennen tekivät myyjät. Vielä 1970-luvun lopussa maassamme oli kauppvoja, joissa

³²⁵ Villi kauppa tarkoittaa tässä sellaista kauppayritystä, joka ei kuulu suoraan mihinkään kauppaketjuun ja ryhmään.

³²⁶ Kyläkauppa (www).

asiakkaita palveltiin ainoastaan tiskien yli.³²⁷ Kauppoja tutkinut Marjaliisa Hentilä kirjoittaa, että 1960-luvun puolivälistä alkaen myymälöiden keskikoko alkoi kasvaa ja oli mahdollista saada poikkeuslupa itsepalveluliikkeisiin muidenkin kuin vain elintarvikkeiden myyntiä varten. Vuoden 1967 terveydenhoitoasetuksen mukaisesti itsepalvelumyymälän vähimmäiskoko oli 120 neliömetriä ja varastotilan tuli olla vähintään 40 neliömetriä. Myös lainsäädäntö oli siis mukana lisäämässä itsepalvelua ja suurentamassa liikekokoa. 1960-luvulla kauppaliikkeet omaksuivat itsepalvelun periaatteet myymälärakentamisessaan ja samaan aikaan ryhdyttiin erikoisliikkeitä muuttamaan itsepalvelulla toimiviksi. Esimerkiksi ensimmäinen itsepalvelulla toimiva rautakauppa avattiin maassamme vuonna 1966.³²⁸

Palvelumyymälässä myyjät hakivat tavarat hyllyistä, esittelivät ne asiakkaalle, punnitsivat, paketoivat ja lisäsivät summan laskuun (ks. myös Kuva 5). Myymäläautoissa palvelua käytettiin paikoin vielä 1980-luvulla, kaluston uusimiseen



Kuva 5.

Palveluun perustuvassa myymälässä tarvittiin paljon työvoimaa, sillä jokainen asiakas sai henkilökohtaista palvelua. Tavaroiden hakemisen, paketoimisen ja rahastamisen lisäksi myyjät usein myös pussittivat jauhoja ja ryynejä. Turun Hirvensalossa vuonna 1925 työntekijät odottelivat tiskin takana asiakkaita.

Kuva: TYKL/dg/297. Kuvaaja: tuntematon.

³²⁷ Vuonna 1972 maamme vähittäiskaupoista oli itsepalveluun perustuvia 27 %. (Hentilä 1999, 317.)

³²⁸ Hentilä 1999, 317, 320.

saakka. Palvelu vaati paljon työvoimaa ja oli raskas ammatti, joten halukkuus uudistuksiin on ymmärrettävää. Kun kauppatila järjestettiin uudelleen ja poistettiin palvelutiskit, tavarat saatiin hyvin esille ja oli mahdollista myydä enemmän.³²⁹

Tuotevalikoiman laajentaminen ja myynnin kasvattaminen koettiin merkittävämmäksi kuin asiakaspalvelu. Asiakkaat olivat joutuneet pyytämään kaiken myyjiltä ja luottamaan myyjän ammattitaitoon ja -etiikkaan tuotteiden esittelyssä; nyt he pääsivät itse tutustumaan vaihtoehtoihin. Vähittäiskaupassa työskentelevien määrä sekä henkilökunnan osuus työllisen työvoiman määrästä kasvoivat kuitenkin yhtä aikaa itsepalveluun siirtymisen kanssa. Kaikkiaan vähittäiskaupan henkilökunnan määrä kasvoi vuosien 1952–72 välisenä aikana 1,7-kertaiseksi. Kauppoja tutkineen Niilo Homeen mukaan lisäys vuotta kohti oli keskimäärin 3,3 %. Hänen mukaansa työntekijöiden määrän kasvu mainitun kauden loppupuolella hidastui selvästi ja tämä johtunee sekä työn tuottavuuden noususta että rationalisointitoimenpiteistä. Myös tiedot maamme asukasluvusta suhteessa vähittäiskaupassa työskentelevien henkilöiden määrään samalta 20 vuoden jaksolta on kiinnostava: vuonna 1952 oli 40 asukasta yhtä henkilökunnan edustajaa kohti kun vuonna 1972 määrä oli 28. Tämän perusteella Home päättelee, että 1960-luvun puolivälistä lähtien tapahtunut henkilökunnan määrän lisäys on johtunut pääasiassa asukasluvun lisääntymisestä.³³⁰

Kun tiskit poistettiin ja myyjät ryhtyivät toimimaan enemmän pelkässä kassatyössä, myymäläkoko kasvoi. Tämä johtui kasvaneesta myynnistä ja tuotevalikoiman lisääntymisestä. Koska myynnin volyyymiä ei voitu enää hakea myyjien ammattimaisten myyntitaitojen perusteella, asiakkaan haluttiin ostavan mahdollisimman paljon itse. Laaja tuotevalikoima palveli tätä tarkoitusta ja houkutteli asiakkaita myymälään; kilpailijalla oli ehkä vähemmän valikoimaa, jolloin itselle parhaiten sopivan tuotemerkin tai pakkauskoon löytäminen saattoi olla vaikeampaa.³³¹ Kauppatilojen kokoon ja niiden erilaiseen käyttöön vaikuttivat myös säädökset. Yksi tärkeimmistä määräsi, että irtomaito oli myytävä erillisestä tilasta: itsepalvelumyymälöissä piti olla erikseen maito-osasto, mikäli maitoa myytiin muuten kuin pulloissa tai maitomittarista.³³²

³²⁹ Ks. myös Hentilä 1999, 92–95.

³³⁰ Home 1977, 11–12.

³³¹ Samaan kehityslinjaan liittyvät myös sekä pakkausten että niiden kuljetukseen tarvittavien välineiden standardisointi. (Hentilä 1999, 302.)

³³² Maito valutettiin asiakkaan astiaan suljetusta astiasta putkea pitkin joko itsepalveluna tai myyjän toimesta. (Hentilä 1999, 301.)

Maidon pakkaaminen halpeni muovipussimaidon yleistyessä 1960-luvulla ja kaupoista hävisivät erilliset maito-osastot. Tilalle saatiin esimerkiksi kylmätiloja meijerituotteille ja pakasteille. Irtomaidon myynti loppui yleisesti 1970-luvun alussa.³³³ Kauppakoon kasvuun vaikuttivat myös elintarvikeviranomaisten ratkaisut. Esimerkiksi Helsingissä itsepalvelumyymälöiden kooksi määrättiin vähintään sata neliometriä sekä samansuuruinen varasto, maito piti myydä pulloitetuna ja kauppoihin oli perustettava omat osastonsa kalalle. Myös meijeri- ja lihatuotteet tuli säilyttää alle viiden asteen kylmämyyntitiseissä. Kun lisäksi henkilökunnalle oli ensimmäistä kertaa kaupparakentamisen historiassa osoitettava oma huone, oli väistämätöntä, että kauppojen pinta-alat lähtivät maassamme kasvamaan.³³⁴

Suomessa itsepalvelumyymälöihin siirtymistä perusteltiin erilaisin väittämin. Yksi suosituimmista perustui siihen, että työssäkäyville perheenäideille jäi enemmän aikaa, kun kaikki tuotteet sai samasta kauppatilasta eikä tarvinnut jonottaa eri osastoilla saadakseen kaikki haluamansa elintarvikkeet.³³⁵ Itsepalvelu merkitsi myös muutosta ihmisten ruokailutottumuksissa ja kotona tehtävään ruokaan. Itsepalvelun tullessa kauppoihin voitiin laittaa myyntiin entistä enemmän helposti asiakkaan koriin kerättäviä säilykkeitä ja valmispakkauksia sekä pakasteita. Tämä nopeutti sekä asiakkaan että myyjän toimia. Vähitellen kauppa siirtyikin yhä enemmän erilaisten valmistuotteiden välitykseen raaka-aineiden kustannuksella.³³⁶

Myymäläautot

Neljästä käsittelemästani liikkuvasta palvelusta myymäläautot ovat olleet laajalevikkisin, pitkäaikaisin ja suurimman asiakaskunnan tavoittanut palvelu. Se on vaikuttanut merkittävästi muihin maamme liikkuviin palveluihin esimerkillään ja ratkaisuillaan ja sen toiminta on ollut monipuolista verrattuna muihin palveluihin. Tässä, kuten tulevissakin käsittelyluvuissa, viitataan tekemiini haastatteluihin ja kyselyihin. Koska en ole tämän tutkimuksen tavoitteiden vuoksi katsonut tarpeelliseksi kerätä aineistostani systemaattisesti jokaista yksityiskohtaa jokaisesta erillisestä haastattelusta, kyselyvastauksesta ja lehtileikkeestä ja koska samaan asiaan viittaavia aineistoja saattaa olla lukuisia, viitteissä lukee toisinaan "Esim."

³³³ Hentilä 1999, 301–302.

³³⁴ Hentilä 1999, 306–307.

³³⁵ Hentilä 1999, 295.

³³⁶ Lähteenmäki 1994, 76–77; Home 1977, 96; Home 1989, 38; Pantzar 1997, 52.

Kulkukaupasta 2000-luvulle

Vuodelta 1442 peräisin olevassa kuningas Kristofferin laissa kulkukauppa oli kiellettyä. Erityisesti kiellettiin maakauppaan kuuluvaksi laskettu niin kutsuttu kotikauppa – siis kauppa, joka sijaitsi esimerkiksi maalaistalon yhdessä huoneessa. Laki kielsi ulkomailta ostettujen tavaroiden myymisen kylästä toiseen, ja lisäksi talonpoikien tuotteiden ostaminen ja edelleen myyminen oli kiellettyä. Myös Venäjän keisarit kiinnittivät huomiota 1800-luvulla laukkukauppiaisiin kieltämällä heidän toimintansa Suomessa. Vuonna 1859 hyväksyttiin muutos kauppa-asetukseen, jolloin maatalous- ja käsityötuotteiden myynti ja osto oli mahdollista kaupungeissa ja maaseudulla kenelle tahansa. Kauppoja sai nyt perustaa myös maaseudulle ja niissä sai myydä sekä kotimaista että Venäjältä tuotua tavaraa. Laki rajasi toiminnan vain Suomen kansalaisiin – ja näitä karjalaiset reppurit eivät olleet. Vuonna 1864 venäläiset talonpojat saivat oikeuden käydä kauppaa Suomen alueella mutta karjalaiset jäivät edelleen ilman laukkukauppaoikeuksia.³³⁷

Ennen maakaupan hyväksymistä 1858 julkisessa sanassa käytiin keskustelua kulkukaupan sallimisen puolesta ja vastaan. Eräs lukija kirjoitti Turussa ilmestyvässä lehdessä, miten *Laukkuryssät pahentavat maakuntaa ei ainoastaan levittämällä turhan koristelemisen himoa köyhimmissäki tyttöraiskoissa, mutta myös rumia tautia ja petoksen esimerkkiä*. Vesilahdelta lehteen lähetetyssä kirjeessä paheksutaan laukkukaupan turmiollisuutta, mutta todetaan samalla että *se, että rahvas niin suosittelee näitä laukkuryssiä [ja vaikka] ehkä niiden vahingollisuus on silmin nähtävä, todistaa [se] enemmän kuin mikään muu, miten tarpeellista on, että maakauppa tulee lailliseksi*. Kauppias-lehti vuodelta 1933 toteaa, että *Kulkukauppa jos mikään osoittaa, että vanhoja, tavoiksi muuttuneita kaupapamuotoja on vaikea asetuksilla ja pakkotoimenpiteillä muuttaa ja hävittää, vaikka ne ovat vahingollisiakin, kuten rajantakaisten harjoittama kauppa ehkä toisinaan oli*.³³⁸

Vuonna 1867 kulkukauppaa käsiteltiin valtiopäiviä myöten. Tuolloin esimerkiksi aatelissäätö totesi, että kulkukauppaoikeuden laajentaminen toisi turmellusta maaseudulle. Lisäksi sääty ei katsonut laukkukauppaa tarpeelliseksi, sillä maakauppojen valikoimat käsittivät oikeastaan kaiken tarpeellisen. Talonpoikaissäädyn edustajien mielipiteet olivat vielä jyrkempiä – tosin eri syystä. Erään edusta-

³³⁷ Naacka-Korhonen 1988, 15, 30, 34, 40.

³³⁸ Kauppias 7–8/1933, 107–108.

jan mukaan kaupan vapauttamispyrkimykset olivat laukkukauppiaiden suosimista ja estivät Suomen omien kansalaisten pyrkimykset vaurastua kaupanteolla.³³⁹

Valtiovallan levittämä valistus kulkukaupan vaikutuksista johti siihen, että monin paikoin 1900-luvun vaihteessa karjalaiset reppukauppiat menettivät ostajiensa suosion. Vuonna 1900 uudistettiin lakia ja syntyi ristiriitainen tilanne, kun vanhoja asetuksia ei kumottu ja uudet sallivat laukkukaupan kaikille Venäjän alamaisille. Kun ensimmäinen maailmansota vuonna 1914 syttyi, saatettiin Suomessa toimiviin venäläisiin kulkukauppiaisiin soveltaa sekä vuoden 1879 lakia että vuoden 1900 asetusta. Vaikka monet kulkukauppiat lopettivat myyntityönsä sisällissotaan mennessä, kierteli maassamme harvakseltaan rajan takaa tulleita kauppiaita aina toiseen maailmansotaan asti (ks. Kuva 6). Nämä kauppiat olivat pääasiassa saapuneet maahamme ennen rajan sulkeutumista 1920-luvulla.³⁴⁰



Kuva 6.

Kulkukauppiaita kulki Suomessa vielä pitkään itärajan sulkeutumisen jälkeenkin. Veljekset Iisakki (vas.) ja Joonas Kanamäki kulkivat muun muassa Kurikan alueenkin kylissä pientä rihkamaa kaupaten vuosikymmeniä aina 1920-luvulle asti.

Kuva: TYKL/vk/15967. Kuvaaja: tuntematon.

³³⁹ Naakka-Korhonen 1988, 41.

³⁴⁰ Naakka-Korhonen 1988, 48, 51–53 passim.

Ihmisten osin negatiivinen asenne kulkukauppiaita kohtaan näkyy monenlaisina pelkoina ja uhkakuvina myymäläautojen aloittaessa toimintansa 1930-luvun alkupuolella. Tätä ennenkin Suomessa kierteli autoihin varustettuja kauppoja³⁴¹ ja muualla maailmassa oli varsinaisia myymäläautojakin jo 1920-luvulla. Esimerkiksi Ruotsissa, Sveitsissä ja Englannissa myymäläautot olivat aloittaneet toimintansa noin kymmenen vuotta ennen Suomea.³⁴² Myymäläautojen lisäksi on liikkuvaa kauppaa harjoitettu muutenkin: esimerkiksi Berliinissä eräs suurliike myi ennen ensimmäistä maailmansotaa jopa 130.000 litraa maitoa päivässä kaupungin asukkaille. Samoihin aikoihin ruotsalaisilla osuuskaupoilla oli paikasta toiseen liikkuvia kalakauppoja ja Tanskassa puolestaan myytiin samaan tapaan kahvia.³⁴³

Edellä esitetyn pohjalta olen tullut siihen johtopäätökseen, että myymäläautojen kehityskaari voidaan rakentaa jo 1800-luvun loppupuolelta alkaen; samanlainen on osittain nähtävissä myös kirjastoautoissa. Maantieverkoston ja kaupunkien kehittyessä jalkaisin kulkeneet kauppiaat ottivat käyttöönsä erilaisia kulkuvälineitä, kuten polkupyöriä, hevosvankkureita ja autoja. Niiden avulla saattoi kuljettaa enemmän tavaraa kuin selässä kantaen ja kulku oli usein nopeampaa. Paikasta toiseen liikkuen saattoi myös palvella huomattavasti laajempaa asiakaskuntaa kuin kiinteästä myymälästä käsin. Kauppiaat siirtyivät siis ajoneuvojen käyttöön, kun nouseva varallisuus ja tekniikan kehittyminen mahdollistivat autojen hankinnan (ks. myös Kuva 7). Aluksi myymäläautot toimivat vain kaupunkialueilla, sillä kehittymättömien ja epävarmojen ajoneuvojen huolto ja toisaalta laajemman asiakaskunnan tavoittaminen saatiin näin maksimoitua. Teiden huono kunto tai liikenneväylien täydellisenkin puuttuminen erityisesti maaseudulla olivat mielestäni yksi syy aloittaa myymäläautotoiminta nimenomaan taajama-alueilta. Myös autojen tavaravarastojen täyttö kesken reitin oli mahdollista tiheimmin asutulla alueella, sillä yrittäjällä saattoi olla useitakin kiinteitä myymälöitä ja näin ollen loppuunmyytyjä tuotteita pystyi hakemaan oman yrityksen toisista toimipisteistä kesken päivän.

³⁴¹ Ks. TYKL/b/33 sekä esimerkiksi Keski-Suomen Tieliikennemuseon kokoelmat, joihin kuuluu mm. 1920-luvun kaupusteluauto.

³⁴² Kauppias 1/1961, 46.

³⁴³ Elanto – Osuuskaupallinen lehti 19/1933, 5; Osuuskauppalehti 5/1933, 111. Berliiniläisen kaupan päivän maitomyynti tuntuu suurelta ja voidaankin epäillä lähteen virhettä. Joko luku on väärin tai se tarkoittaa yhtä päivää pitempää ajanjaksoa.



Kuva 7.

Kaupunkikaupat ottivat moottoriajoneuvot nopeasti käyttöön, sillä tavaroiden kuljetus paikasta toiseen – varastoista kauppaan ja kaupasta asiakkaille – vei paljon aikaa. Tästä oli enää lyhyt matka myymäläauto toiminnan kehittämiseen. Turkulaisen Wiklundin kaupan ensimmäinen kuorma-auto hankittiin 1910-luvulla.

Kuva: TYKL/vk/15784. Kuvaaja: tuntematon.

Ensimmäinen varsinainen suomalainen myymäläauto aloitti toimintansa Helsingissä vuonna 1932, jolloin osuusliike Elanto ryhtyi harjoittamaan tuotteiden myyntiä paikasta toiseen siirtyvästä ajoneuvosta. Elanto lienee saanut ajatuksen ulkomailta, jossa operoi jo edellisellä vuosikymmenellä huomattava määrä liikkuvia myymälöitä.³⁴⁴ Elannon ensimmäinen liikkuva kauppa kulki Helsingin alueella. Myymäläautolle oli suunniteltu kaksi reittiä, joista toinen suuntautui tiistaisin, torstaisin ja lauantaisin Helsingin itäpuolelle ja vastaavasti maanantaisin, keskiviikkoisin ja perjantaisin palveltiin pääkaupungin länsipuolisia alueita. Ensimmäisen myymäläauton myynti alkoi vasta noin kello 12 ja päättyi jo kello 18.³⁴⁵ Kun toiminta-aika tuolloin oli kuusi tuntia päivässä, oli se parikymmentä vuotta myöhemmin erityisesti kesäaikaan jopa 12 tuntia päivässä.³⁴⁶

³⁴⁴ Perttilä 1981, 1.

³⁴⁵ Elanto – Osuuskaupallinen lehti 12/1932, 1.

³⁴⁶ Ks. TYKL/b/33 sekä myymäläautohaastattelut.

Ennen kuin Elannon uusi myymäläauto lähti liikenteeseen, yritys kertoi lehdes-
sään millainen myymäläauto on ja mikä on sen tarkoitus: myymälä autossa, jossa
on jäähdyttimö, varastokoppeja, seinillä hyllyjä, paloöljysäiliö sekä myyntipöytä.
Lisäksi Elanto mainostaa, että kyseessä on *ihan nykyaikainen pienoismyymälä,
kaikkein nykyaikaisin Suomen maankamaralla, sillä tietääksemme ei sellaista
vielä ole ainoallakaan muulla suomalaisella liikkeellä*. Kiertomyymälää perus-
teltiin sillä, että näin pystyttiin palvelemaan osuusliikkeen asiakkaita myös sellai-
silla alueilla, minne ei kannattanut perustaa sivumyymälää.³⁴⁷ Myymäläauto ajoi
ensimmäisen kerran maassamme 14.6.1932, ja tuosta tapauksesta Elanto-lehti
raportoi seuraavaa:

*— — — Ja niin alkoi kauppa. Myymälän takaovet avattiin. Tis-
kin takana seisoo neiti ja hänen apunaan tänä ensimmäisenä
päivänä mies. Olkaa hyvä! Mitä saisi olla? — — — Siinä tuu-
mitaan, että myymälän pitäisi olla kahta kertaa isompi ja sen
sisällä ainakin kolme myyjää. Mutta mitenkäs se sopisi kul-
kemaan näillä huonoille teillä tuumii joku. Siihen on tietysti
vaikea vastata. Tiet pitäisi ensin tehdä leveämmiksi. Sen jäl-
keen voitaisiin ruveta leventämään autoa. — — — Kauppa "kä-
vi kuin siimaa" ja auton ympärillä oli iloa ja tyytyväisyyt-
tä.³⁴⁸*

Huolimatta Elannon propagandistisesta aloituksesta ja toimintansa julkisesta pe-
rustelusta – tai juuri siitä johtuen – yksityinen kauppasektori alkoi kritisoida liik-
kuvaa kauppa. Myymäläauto oli liikennöinyt vain kuukauden, kun osuusliike
kertoi lehdessään, miten kilpailevien yritysten julkaisut olivat kirjoittaneet, että
myymäläauto on *häiriöksi ihmisille*.³⁴⁹ Eri kaupparyhmittymien vilkas vuoropu-
helu lehtien palstoilla jatkui useita kuukausia. "Kauppias", yksityisten kauppiai-
den äänenkannattaja, kirjoitti syyskuussa 1932, että lehti oli pyytänyt lakimiestä
selvittämään onko myymäläautotoiminta ylipäätään laillista.³⁵⁰ Elanto-lehti puo-
lestaan referoi ja kommentoi syksyllä "Kauppiaan" kirjoituksia, joissa syytettiin
Elantoa tunkeutumisesta toisten reviirille ja asiakkaiden varastamisesta kilpaili-

³⁴⁷ Elanto – Osuuskaupallinen lehti 10/1932, 1.

³⁴⁸ Elanto – Osuuskaupallinen lehti 11/1932, 7.

³⁴⁹ Elanto – Osuuskaupallinen lehti 14/1932, 1.

³⁵⁰ Kauppias 21/1932, 469–475.

joilta. "Kauppiaan" mukaan tällaiseen epälojaaliin kilpailuun olisivat ryhtyneet pääasiassa *sellaiset oliot, kuin juutalainen Duttweiler Sveitsissä ja Saksassa* ja nyt siis myös suomalainen osuusliike oli aloittanut vastaavan toiminnan.³⁵¹ Huolimatta koko talven 1932–33 jatkuneesta lehtikirjoittelusta Elanto varusti seuraavaksi kesäksi Helsinkiin toisenkin myymäläauton.³⁵² Tämä tapahtui, vaikka osuusliikettä oltiin haastamassa oikeuteen laittomasti harjoitetusta kulkukaupasta. Vastustajan – yksityisen kaupan – mukaan Elannolle ei voitaisi edes myöntää kulkukauppapalupaa. Elanto vastasi syytöksiin vetoamalla esimerkiksi yksityisten kauppiaiden autoista tapahtuvaan margariininmyyntiin.³⁵³

Mikäli myymäläautotoiminta perustamisvaiheessaan olikin ehkä ollut jotain uutta ja ainakin Elannon ja sen asiakkaiden mielestä edistyksellistä toimintaa, nousi kulkukauppaan rinnastaminen pääteemaksi jo heti ensimmäisen kesän 1932 aikana. Kulkukaupasta tavallisilla ihmisillä oli – niin maalla kuin kaupungeissakin – pääasiassa negatiivinen kuva, huolimatta siitä helpotuksesta, minkä kiertelevät kauppiaat erityisesti syrjäisellä maaseudulla saattoivat tavaroineen tuoda. Myymäläautotoiminnan kimppeun hyökättiin käyttäen perusteena nimenomaan kulkukauppaa. Siihen rinnastaminen leimasi koko kauppa-autotoiminnan eikä suurelle yleisölle tarvinnut selittää, mitä asioita tarkoitettiin. Kulkukaupan vaaroista kerrottiin eräässä vuoden 1932 "Kauppias"-lehdessä seuraavasti:

*Kulkukauppaan liittyy siveellisiä vaaroja, jotka lähinnä kohdistuvat kaupanharjoittajaan itseensä, mutta hänen kauttaan samalla muihinkin henkilöihin, joiden kanssa hän elinkeinoaan harjoittaessaan joutuu kosketuksiin. Kulkukaupassa joutuu maaseudun väestö myös helposti kuluttamaan varojaan sellaisiin tavaroihin, joita se ei varsinaisesti tarvitse ja joiden laatukin saattaa olla ala-arvoista.*³⁵⁴

Elannon kaksi myymäläautoa olivat liikenteessä vain kesän 1933, sillä saman vuoden syksyllä toimitusjohtaja Väinö Tanner tuomittiin Espoon kihlakunnan oikeudessa 3000 markan sakkoon luvatta harjoitetusta kulkukaupasta. Oikeus katsoi, että määrättyihin paikkoihin pysähtyvä auto, joka kulkee tietyn aikataulun

³⁵¹ Elanto – Osuuskaupallinen lehti 19/1933, 5.

³⁵² Liiketalous 5/1955, 13.

³⁵³ Elanto – Osuuskaupallinen lehti 23/1932, 3.

³⁵⁴ Kauppias 21/1932, 471.

mukaisesti, harjoittaa kulkukauppaa.³⁵⁵ Elanto oli seuraavan vuoden aikana osallisenä useissa oikeudenkäynneissä ja sen myymäläautotoiminta oli pysähdyksissä. Vuonna 1935 korkein oikeus päätti vapauttaa Väinö Tannerin sakoista katsoen myymäläautokaupan olleen luvallista voimassa olleen elinkeinolain perusteella. Kuitenkin vasta 1941 lakiin lisättiin erityinen maininta myymäläautoista.³⁵⁶

Vasta laissa tunnustamisen jälkeen yksityiset kauppaliikkeet alkoivat uskaltautua harjoittamaan liikkuvaa kauppaa ja myös Elannon myymäläautotoiminta elpyi heti oikeuden vapauttavan päätöksen jälkeen. 1940-luvulla sota ja sen jälkimainingit rajoittivat toimintaa, joten kauppa-autotoiminta ei lähtenyt voimakkaaseen kasvuun edes heti lainmuutoksen myötä. Sitä ennen – vaikka korkein oikeus olikin sallinut kiertomyymäläkaupan – erityisesti yksityisen kaupan puolella asenteet ja negatiivinen suhtautuminen olivat voimakkaita eikä myymäläautoja vielä perustettu. 1930-luvulla ostouskollisuus ja eri kauppaliikkeiden välinen kilpailu oli voimakkaasti aatteellista ja huonollekin myyntipaikalle saatettiin perustaa kiinteä myymälä ainoastaan kilpailevan kaupan kiusaksi.³⁵⁷

Keräämästäni aineistosta käy ilmi, että kauppa-autojen levinneisyys kattoi koko maan. Erityistä keskittymää tai katvealuetta ei ollut, sillä syrjäisen ja keskeisen maaseudun lisäksi myymäläautoja ajoi ja ajaa myös taajamien ja kaupunkien alueilla. Kilpailun ollessa kovinta 1960- ja 1970-luvulla, joillakin reiteillä ja pysäkkeillä autoja kävi useamman kerran päivässä.³⁵⁸ Aamulla kylälle saattoi pysähtyä K-kaupan auto, puoliltapäivin Osuuskauppa ja myöhemmin T- ja E-liikkeiden autot. Maaltamuuton voimistuttua sekä asiakkaiden ja ostouskollisuuden vähetessä näin suuri levinneisyys ja vuorotiheys eivät voineet jatkua.

Myymäläautojen nousukausi Suomessa ajoittuu 1950- ja 1960-luvulle. Liikkuvien kauppajen määrä saattoi nousta runsaalla kahdellasadalla autolla yhden vuoden aikana (ks. myös oheinen Taulukko VII). 1950-luvun alun jälkeen osuustoinnalliset myymäläautot saivat rinnalleen yksityisten kauppajen autot, kun paikasta toiseen siirtyvän kaupan edut selvisivät: mitä lähemmäs asiakasta kauppa meni, sen varmemmin siitä ostettiin. Samalla asiakas sitoutettiin yrityksen asiakkaaksi. Myymäläautojen reittivalinnoilla ja pysäkkien sijoittelulla yritettiin saada kilpailijoiden asiakkaita ostoksille omaan kauppaan – samalla turvattiin asiakkaiden uskollisena pysyminen. Myymäläauto saatettiin pysäköidä aivan viranomaisen asettaman vähimmäismatkan päähän kiinteästä kaupasta ja näin yrittää kalas-

³⁵⁵ Elanto – Osuuskaupallinen lehti 17/1933, 2.

³⁵⁶ Kauppias 1/1961, 47.

³⁵⁷ Esim. MA12.

³⁵⁸ TYKL/b/33. Ks. myös Lehtonen 2000, 36.

tella paikkakunnan kiinteän kaupan asiakkaita; etäisyyksiä mitattiin joskus poliisinkin avulla.³⁵⁹ Tämä herätti epäsopua kaupparyhmittymien välillä ja vaikutti liikkuvaan kauppaan liitettävihin negatiivisiin mielikuviin. Vielä 1960-luvun alussa jotkut yksityiset kauppiat kuluttivat aikaa ja rahaa käräjöintiin myymäläautoja vastaan.³⁶⁰

Taulukko VII: Myymäläautojen lukumäärä Suomessa

<u>Vuosi</u>	<u>Kpl</u>	<u>Vuosi</u>	<u>Kpl</u>
1932	1 ³⁶¹	1980	618 ³⁶²
1955	90 ³⁶³	1990	285 ³⁶⁴
1960	664	2000	138 ³⁶⁵
1965	794 ³⁶⁶	2012	24 ³⁶⁷
1970	1228	2013	16 ³⁶⁸
1975	885 ³⁶⁹	2016	14 ³⁷⁰

Kauppa-autojen määrä nousi jyrkästi 1950- ja 1960-lukujen ajan saavuttaen huippunsa vuonna 1970, jolloin liikkuvia kauppoja oli yli 1200. Tuon vuoden jälkeen määrä kääntyi edelleen jatkuvaan laskuun. 1980-luvun alussa tehdyn ennusteen mukaan Suomessa arvioitiin olevan vuonna 1985 noin 500 myymäläautoa ja 1990-luvun pysyvän automäärän olevan noin 300 kappaletta.³⁷¹ Todellisuudessa lukumäärät eivät olleet näin hyvät ja 2000-luvulla autojen määrä on edelleen las-

³⁵⁹ TYKL/b/33.

³⁶⁰ Kauppias 1/1961, 52.

³⁶¹ Liiketalous 5/1955, 13.

³⁶² Perttilä 1981, 11.

³⁶³ Perttilä 1981, 3.

³⁶⁴ Kiuru 1999, 33.

³⁶⁵ Tilastokeskus 2001, 56.

³⁶⁶ Perttilä 1981, 7.

³⁶⁷ Päivittäistavarakauppa 2012–2013 (www), 29.

³⁶⁸ Myymälöiden määrä (www).

³⁶⁹ Pajulahti 1978, 25.

³⁷⁰ Päivittäistavarakauppa 2016, 14.

³⁷¹ Heinimäki 1983, 102.

kenut: vuonna 2012 liikenteessä oli 24 ajoneuvoa ja vuotta myöhemmin taas kahdeksan vähemmän.³⁷² Määrän vähenemiseen vaikuttivat yhtä lailla maaseudun autioituminen, tekninen kehitys sekä yleisen elintason nousu ja sitä kautta kulutustottumuksien muutokset, johon liittyy myös kaupan rationalisointiprosessi.



Kuva 8.

Maatalous ja karjanhoito koneistuivat Suomessa 1800-luvulta alkaen, mutta pientiloilla monet arkiset työt tehtiin kuitenkin edelleen käsin. (Niemelä 2008, 149–152.) Lehmä lypsällä Pielavedellä vuonna 1963. TYKL/vk/534. Kuvaaja: Toivo Tikkanen.

Suomen maaseudun maata omistamaton väestö lisääntyi voimakkaasti 1800-luvulla. Vähitellen ajaututtiin tilanteeseen, jossa työtöntä ja huonosti toimeentulevaa väkeä oli paljon. Tämä ns. liikaväestö muutti usein pois maaseudulta ja siirtyi kaupunkeihin töihin tai ainakin etsimään työtä.³⁷³ Tilannetta pahensi suurten ikäluokkien syntyminen toisen maailmansodan jälkeen 1946–50 – maaltamuutto 1960-luvun loppupuolella oli heijastumaa näiden ikäluokkien siirtymisestä työelä-

³⁷² Päivittäistavarakauppa 2012–2013 (www), 29; Myymälöiden määrä (www). Luvut pitävät sisällään myös myymäläveneet, joita ei liene ollut enempää kuin 1–2.

³⁷³ Kultalahti 1990, 100.

mään.³⁷⁴ Samaan aikaan koneistuminen vähensi työvoiman tarvetta sekä maa- että metsätaloudessa.³⁷⁵ Väestönkasvu lisäsi aluksi maaseudun kauppaliikkeiden määrää asiakaskunnan kasvaessa. Kun muuttoliike alkoi, kyläkauppoja lakkautettiin. Myymäläautoihin muuttoliike vaikutti aluksi positiivisesti, sillä monien lakkautettujen kauppojen tilalle järjestettiin myymäläauton palvelut. Kun väkimäärä kuitenkin edelleen väheni, edes myymäläautojen ei kannattanut enää liikennöidä.³⁷⁶

Automäärä lähti 1960-luvulla valtavaan nousuun ja lisäsi näin ihmisten liikkuvuutta; samoin tieverkosto alkoi parantua.³⁷⁷ Kuvaavaa on myymäläautokyselyyn vastanneen asiakkaan kommentti: *Ennen sotaa ei ollut myymäläautoa kun ei ollut tietäkään.*³⁷⁸ Autoistuminen vaikutti positiivisesti myös myymäläautoihin, sillä ajoneuvojen tekninen kehitys otti samaan aikaan ison askelen eteenpäin. Kauppiaiden oli mahdollista hankkia isompia ja tehokkaampia autoja, joiden avulla oli mahdollista palvella laajempaa asiakaskuntaa yhden päivän aikana. Kun autojen tekninen kehitys yhdistyi tehdasvalmistukseen ja aleneviin hintoihin, autoista tuli laajan keskiluokan saavutettavissa oleva hyödyke. Niitä hankittiin yhä helpommin myös maaseudulle. Ihmiset olivatkin 1960-luvulta alkaen vapaampia liikkumaan ja hakemaan palvelunsa muualta kuin läheltä myymäläautosta. Tekninen kehitys paransi kotitalouksien kylmäsäilytystä ja antoi mahdollisuuden käydä kaupassa entistä harvemmin. Näin ollen myymäläautojen asiakaskunta näennäisesti väheni, sillä käyntikerrat harvenivat. Omalla autolla saattoi käydä kirkonkylän tai kaupungin isommassa kaupassa hakemassa ehkä hieman edullisempia tuotteita ja varastoida ne kotona jääkaappiin ja pakastimeen.

Kauppan rationalisointiprosessi vaikutti ratkaisevasti myymäläautojen kohtaloon. Yhä isompien myymälöiden laaja tavaravalikoima ja hieman edullisemmat hinnat vetivät ihmisiä puoleensa laajoiltakin alueilta. Itsepalvelun saapuminen maahamme oli merkittävä syy kaupan tarpeelle tehostaa toimintaansa: vanhanmalliset myymälät eivät helposti soveltuneet itsepalveluun ahtaiden tilojen takia. Usein oli helpompaa rakentaa tilalle uusi, isompi liikerakennus.³⁷⁹

³⁷⁴ Tauriainen 1983, 9, 16.

³⁷⁵ Oksa 1998, 108–110. Ks. myös Kuva 8.

³⁷⁶ Ks. myös Talve 1990, 390.

³⁷⁷ Talve 1990, 390.

³⁷⁸ TYKL/b/33.

³⁷⁹ Huolimatta kauempana sijaitsevien isojen markettien edullisemmista hinnoista ja laajemmasta tuotevalikoimasta, monet maaseudun asukkaat ovat huomanneet pitkien kauppamatkojen vievän paljon sekä aikaa että rahaa (polttoainetta). Näin ollen saattaa selvitä edullisemmin ostamalla tuotteet lähempää myymäläautosta (tai kyläkaupasta) ja samalla säästää luontoa vähentämällä autolla ajoa. (TYKL/b/33.)

Uusia myymäläautoja on viimeisten vuosien aikana rakennettu harvoin, keskimäärin yksi auto vuodessa.³⁸⁰ Lähivuosina valtaosa ajossa olevista myymäläautoista tulee tiensä päähän, ja kun nämä jopa jo 1980-luvulla valmistetut ajoneuvot poistuvat liikenteestä, eivät harvat uudet myymäläautot kykene pitämään myymäläautokantaa yllä. Tällöin myymäläautojen määrä väistämättä laskee edelleen. Trendin jatkuessa liikkuvien kauppojen määrä tulee lähenemään nolaa 2020-luvulle tultaessa. Vuonna 2008 alkanut ja edelleen 2010-luvun puolivälissä vaikuttava maailmantalouden laskusuhdanne vahvistaa kehityssuuntaa entisestään.



*Kuva 9.
Satakuntalaisen, 1990-luvun lopussa valmistuneen myymälä-
auton sisätilat ovat valoisat ja avarat. Kylmätiskit pysyvät vii-
leinä ja pakastealtaat jäässä myös helteellä, sillä kylmälaitteet
ovat erittäin tehokkaat.
Jussi Lehtosen oma arkisto. Kuvaaja: Jussi Lehtonen.*

³⁸⁰ YLE: Myymäläauto (www).

Uuden auton hankinta on pienille ja keskisuurille yrityksille usein lähes mahdoton investointi. Myymäläauton noin 200–300.000 euron hinta ei houkuttele kyläkauppiasta tekemään ostopäätöstä – ja vaikka halua olisikin, ei siihen ole taloudellisia mahdollisuuksia. Tilanne 2010-luvun maaseudulla onkin se, että kyläkaupan myymäläautotoiminta lopetetaan auton tullessa niin huonoon kuntoon, että sitä ei enää kannata tai edes voi korjata. Joskus sekä myymäläautoa että kiinteää kauppaa pyörittävän yrityksen kokonaistuotosta saattaa jopa 80–90 % tulla myymäläautosta.³⁸¹ Näissä tapauksissa kiinteä kauppa ei pysty toimimaan ilman myymäläautoa, joten koko yrityksen toiminta päättyy, kun myymäläautotoiminta pitää lopettaa.

Huolimatta valtion myöntämästä kyläkauppojen investointituesta, jota saattoi käyttää myös myymäläautoihin ja joka jatkui vuoden 2014 loppuun asti,³⁸² on liikkuvien kauppojen tilanne 2010-luvulla huono. Muuttoliikkeen lisäksi taajami- en ulosmenoteiden suuret automarketit samoin kuin muuttunut ostoskäyttäytyminen – laaja tuotevalikoima ja pitkät aukioloajat lähes vuoden jokaisena päivänä – ei lisää maaseudulla aikataulun mukaan ajavan kauppa-auton käyttöä. Myymäläautojen loppuminen maaseudulta saattaa johtaa tilanteeseen, jossa osa haja-asutusalueen väestöstä ei kykene enää asumaan kotonaan.

Myymäläauto ajoneuvona

Maamme ensimmäinen kauppa-auto vuonna 1932 oli rakennettu käytöstä poistet- tuun linja-autoon. Siihen tehtiin Elannon omalla höyläämöllä hyllyt ja palvelutis- kit.³⁸³ Isoin osa myymäläautoista 1950-luvulta lähtien oli kuitenkin pieniä ja tehty pakettiautoihin. Toisinaan käytössä oli kuorma-auton lavalle tehty kori (ks. Kuva 10), johon käynti tapahtui ulkokautta. Paketti- ja linja-automallisissa myymäläau- toissa ohjaamohytti ja myyntitila erotettiin toisistaan usein liukuovella. Henkilö- kunnan oli helpompi kulkea ohjaamon ja myyntitilan väliä, kun esimerkiksi talvi- pakkasella ei tarvinnut lähteä ulos ja kiertää myyntitilaan lumituiskussa ja pakka- sessa. Toisinaan myymäläauto varustettiin kuorma-auton peräkoppiin, joka illalla nostettiin pois alustan päältä. Näin autoa saatettiin hyödyntää kaupan muihin ta- varankuljetuksiin tavallisena kuorma-autona.³⁸⁴

³⁸¹ MA4–6; MA9; MA10. Ks. myös kuva 9.

³⁸² Työ- ja elinkeinoministeriö (www); TE-keskus (www).

³⁸³ Elanto – Osuuskaupallinen lehti 10/1932.

³⁸⁴ Ks. esim. TYKL/b/33 passim.

Myymäläauto oli kallis hankinta. Nykytilanteeseen verrattuna ero on se, että 1980-luvulle asti kauppias saattoi luottaa saavansa uuteen autoon sijoittamansa rahat takaisin. Suurista kustannuksista johtuen auton varustelussa käytettiin mahdollisimman paljon omaa työvoimaa. Kauppias saattoi rakentaa hyllyt ja tiskit itsekin, mutta joskus ne teki paikallinen puuseppä.³⁸⁵ Autoihin hankittiin usein säästösyistä liian pienitehoisia bensiinimoottoreita, jotka eivät kestäneet kovaa kulutusta. Tästä syystä moottori saattoi hajota korjauskelvottomaksi jo paljon ennen kuin muu auto meni ajokelvottomaan kuntoon. Joskus ilman toimivaa moottoria olevaa myymäläautoa hinattiin pysäkiltä toiselle traktorilla, jolla kauppias saattoi vielä illalla kyntää omat peltonsa.³⁸⁶

Maamme ensimmäisen tehdasvalmisteisen myymäläauton rakensi vuonna 1954 Kiitokori oy.³⁸⁷ Tehdasvalmisteisten autojen kanssa kauppa-autoina käytettiin seuraavina vuosikymmeninä edelleen kauppiaan itsensä varustamia ajoneuvoja. Nykyisin liikenteessä on vain tehdasvalmisteisia autoja, mutta niiden kalliit



Kuva 10.

Myymäläautokauppiaat rakensivat kauppa-autonsa pitkään itse. Vuonna 1959 nurmeslainen yrittäjä rakensi myymäläautoa kauppaliikkeensä pihalla.

Kuva: TYKL/vk/34166. Kuvaaja: tuntematon.

³⁸⁵ Kauppojen sisustamisesta, ks. myös Rossi & al. 2001, 78–81.

³⁸⁶ TYKL/b/33.

³⁸⁷ MA8–9. Ks. myös Kuva 1.

hinnat ovat herättäneet kiinnostusta toisenlaisiinkin ratkaisuihin. Jo 1970-luvulla Kiitokori oy suunnitteli ns. "halpis-mallin" myymäläautosta (Kuva 11). Karunnäköinen ajoneuvo ei edullisesta hinnastaan huolimatta saavuttanut suosiota, sillä sitä toimitettiin tilaajille vain muutamia kappaleita. 1970-luku oli vuosikymmen, jolloin myymäläautojen määrän romahtamisesta ei ollut selviä merkkejä eikä akuuttia tarvetta edulliselle autolle laajassa määrin vielä ollut. Sittemmin kysyntää olisi varmasti ollut enemmän. 2000-luvulla ainakin yksi myymäläautokauppias on yhdessä läheisen korivalmistajan kanssa suunnitellut halvempaa versiota kauppa-autosta. Suunnitelmassa hankintahintaa on saatu alas karsimalla varustelu minimiin ja toteuttamalla koko rakenne kuorma-auton lavalle – kuten on voitu tehdä siis varhaisempina vuosikymmeninäkin. "Kontti"-mallisen myymäläauton hankintakustannukset olisivat huomattavasti edullisemmat kuin 12-metrisen modernin kauppa-auton.³⁸⁸ Historiasta saattaa löytyä ratkaisuja, joita voidaan uudelleen hyödyntää tulevaisuudessa – joko sellaisenaan tai paranneltuina ja ajanmukaistettuina ideoina.³⁸⁹

Myymäläautojen sisätilat ovat kokeneet suuren muutoksen tultaessa 1930-luvulta 2000-luvulle. Vanhanmallisessa kyläkaupassa ja myymäläautossa asiakkaiden ja henkilökunnan erottivat toisistaan palvelutiskit. Pienessä pakettiautoon rakennetussa myymäläautossa ei asiakkaille jäänyt kuin neliömetrin verran seisomatilaa, muu osa autosta oli varattu myyjille ja tavaroille. Sisäänkäynti tapahtui usein auton etuosasta ja heti oven takana oli asiakastila. Tiskin toisella puolella myyjät hakivat tavarat hyllyistä tai auton takana olevasta varastotilasta. Lisäksi asiakastilassa oli usein kylmätiski lihoille ja makkaruille.³⁹⁰ Kaikissa tehdasvalmisteisissa myymäläautoissa kylmälaitteet olivat ilmeisesti jo sähköllä toimivia: jäähdytyspatterit ladattiin yön aikana sähköllä kylmiksi. Varsinkin lämpimillä kesähelteillä kylmä saattoi kuitenkin loppua jo ennen reitin loppumista. Vanhemmissa autoissa kylmätilojen jäähdytykseen käytettiin jäätä.³⁹¹

Myymäläauton perällä olevaan varastotilaan kuljettiin ulko- ja/tai sisäkautta. Kauppiat varastoivat sinne reitiltä ostamansa kananmunat ja siellä kuljetettiin myös rakennustarvikkeita ja rehuja. Isompia rakennustarvikkeita sekä muitakin tuotteita kuljetettiin myös kattotelineellä. Ne poistuivat käytöstä, kun autoihin saatiin kattoikkunat kaarevien yläsivukunoiden tilalle ilmeisesti 1960-luvun alkupuolelta lähtien.³⁹² Joskus auton takana oli erillinen kopperirakenne, jossa

³⁸⁸ MA9; MA18.

³⁸⁹ Niiniluoto 2013, 23–24.

³⁹⁰ TYKL/b/33 passim.

³⁹¹ MA2; MA9; TYKL/b/33.

³⁹² MA8; TYKL/b/33.

säilytettiin tavaraa. Huolimatta varastotiloista ja siitä, että isoimmat tavarat kuljettiin asiakkaille kotiin kuorma-autolla, tuotteet pääsivät usein ruuhka-aikoina loppumaan erityisesti pienikokoisessa autossa. Tällöin jäi vaihtoehtoiksi "myydä eioota", täydentää varastoja ajamalla takaisin kaupalle tai soittaa lähitalosta ja pyytää kaupan autoa toimittamaan lisää tavaraa suoraan pysäkillle.³⁹³



Kuva 11.

Kiitokori oy:n 1970-luvulla suunnittelemaa edullista myymäläautomallia ei juurikaan ostettu. Näkisin, että pelkistetty ulkoasukin on saattanut olla osasyynä kauppiaiden haluttomuuteen hankkia edullinen myymäläauto. Mielikuvat halvalla tehdystä autosta olisivat voineet johtaa asiakkaat kuvittelemaan, että tuotteetkaan eivät olleet parhaita mahdollisia. Tässä myymäläautoilu jälleen kohtaa kulkukaupan. Jussi Lehtosen oma arkisto. Kuva: Kiitokori oy.

Kauppa-autojen reitit ja aikataulut

Useimmiten ajoreitit luotiin auton hankinnan aikoihin ja sen jälkeen niitä enemmän tai vähemmän muutettiin käytännön syiden ja asiakasmäärissä tapahtuneiden muutosten vuoksi. Eräs myymäläautokuljettaja totesi haastattelussa, että jos olisi tarmoa ja aikaa, reittiä voisi ja sitä myös pitäisi uudistaa. Auton silloinen reitti ei

³⁹³ TYKL/b/33.

enää vastannut sen hetkistä tilannetta, vaan pysäkkipaikat olisi pitänyt järjestää esimerkiksi enemmän palvelukeskusten ja vanhustentalojen läheisyyteen.³⁹⁴

1950–70-luvuilla myymäläauton reitistä päätti liikeyrityksen johto tai pienemmissä yrityksissä auton henkilökunta. Jälkimmäisen asiantuntemus yhdistettynä reitin varren talouksien kartoittamiseen olivat myynnin näkökulmasta parempi vaihtoehto kuin enemmän hallinnollisissa tehtävissä toimineen johtajiston näkemys. Henkilökunnalla oli jokapäiväinen kosketus alueen asukkaisiin ja tietoa siitä, mitä ihmiset halusivat ja millaisia uusia pysäkkipaikkoja tai reittejä tarvittaisiin. Joissakin pienemmissä yrityksissä työntekijät eivät kuitenkaan olleet mukana reitien suunnittelussa, vaan kauppias päätti ne yksin tai yhdessä vain auton kuljettajan kanssa. Näissäkin tapauksissa asiakkaiden toivomukset pysäkkipaikoista otettiin tavallisesti huomioon.³⁹⁵

Olemassa olevaan reittiin oli helpompi ja nopeampi toteuttaa muutoksia kuin suunnitella kokonaan uusi. Uuden myymäläauton perustamistilanteessa pysäkkipaikkoja ja reittejä saatettiin suunnitella ajamalla henkilöautolla kaavailtua reittiä. Samalla merkittiin ylös talojen paikat sekä arvioitiin niiden mahdolliset asukasluvut eli potentiaaliset asiakkaat ja näiden ostosmäärät. Tämän lisäksi saatettiin kysellä ihmisten mielipiteitä sopivista pysäkkipaikoista ja samalla selvitettiin muut alueella mahdollisesti ajavat myymäläautot ja niiden reitit aikatauluineen. Viimeiseksi reitti saatettiin suunnitella valmiiksi kartan ääressä, jolloin myös arvioitiin kullekin pysäkille tarvittava aika ja siirtymäosuudet pysäkiltä toiselle.³⁹⁶

Myymäläauton reitti pyrittiin saamaan sellaiseksi, että siitä ei tullut liian pitkää ja myös umpikujia (samaa reittiä takaisin) pyrittiin välttämään. Aina tämä ei kuitenkaan ollut mahdollista, erityisesti harvaan asutuilla alueilla Pohjois- ja Itä-Suomessa. Teiden kunto erityisesti talvisin sekä kiinteiden kauppojen määrät vaikuttivat nekin reittivalintaan. Joskus suunnitelmiin piti tehdä muutoksia, jos kilpaileva auto ajoi samalla alueella vain hieman aikaisemmin. Myös asiakkaat saattoivat pyytää pysäkkipaikan tai jopa reitin muuttamista ja tähän suostuttiin, mikäli asiakaspalvelu ja myynti paranivat. Nykyisin pysäkkipaikan muutokseen tai kokonaan lakkauttamiseen on useimmiten syynä asiakkaiden väheneminen tai loppuminen kokonaan.³⁹⁷

³⁹⁴ MA10.

³⁹⁵ TYKL/b/33.

³⁹⁶ TYKL/b/33.

³⁹⁷ TYKL/b/33.



Kuva 12.

Pysäkkimerkki oli usein itse tehty. Tärkein informaatio oli viikonpäivä ja kellonaika. Tämä 1990-luvun lopussa kuvattu hämäläinen pysäkkimerkki on saanut myöhemmässä vaiheessa, aikataulun muututtua, lisäykseksi muovitetun paperisen aikataulun.

Jussi Lehtosen oma arkisto.

Kuvaaja: Jussi Lehtonen.

Myymäläautojen reitit olivat pääsääntöisesti kerran tai kahdesti viikossa ajettavia, kuten nykyisinkin. Vaihtelua oli kuitenkin paljon: joillakin pysäkeillä auto saattoi pysähtyä kolmastikin saman viikon aikana. Pysäkkipaikat on näihin päiviin asti usein merkitty jonkinlaisella pysäkkimerkillä (Kuva 12), jossa on tavallisesti luke-
nut yrityksen nimi ja aikataulu. Merkit kiinnitettiin esimerkiksi maitolaitureille, puiden runkoihin tai telineisiin tien varteen. Joillakin liikkeillä saattoi samalla alu-
eella ajaa useampia myymäläautoja, jolloin aikataulussa mainittiin myös kulloin-
kin pysähtyvän myymäläauton tunnus. Reitin pituudesta ja asiakasmääristä riip-
puen pysäkkejä oli tavallisesti noin 20–30 päivän aikana. Pysäkkipaikka itsessään
oli tavallisesti sellainen, jossa ajoneuvo mahdollisimman vähän häiritsi muuta lii-
kennettä: esimerkiksi maitolaituri, leveä risteys tai isompi talon piha.³⁹⁸

Tuotevalikoiman muutoksista

Myymäläautoilun alkuvuosikymmeninä maaseudulla asui runsaasti ihmisiä ja kai-
kenlaisille myyntiartikkeleille oli kysyntää. Tämä mahdollisti hyvän tavarankier-
ron mutta toisaalta tarjolla ei voinut tilanahtauden vuoksi pitää kovinkaan suurta
valikoimaa. Koska autot olivat pitkään pienikokoisia, mukaan mahtui vain yhtä
tai kahta merkkiä jotakin tiettyä tuotetta, esimerkiksi margariinia. Mikäli asiakas
halusi ostaa jotain valikoimista puuttuvaa tuotetta tai merkkiä, sitä useimmiten
toimitettiin tilauksesta seuraavalla ajokerralla.³⁹⁹ Myymäläautojen tuotevalikoima
kasvoi erityisesti 1970-luvulta alkaen huomattavasti: tämän mahdollistivat siirty-
minen itsepalveluun ja autojen fyysisen koon kasvu. Osaltaan kylmäsäilytyksen

³⁹⁸ TYKL/b/33.

³⁹⁹ TYKL/b/33.

paraneminenkin salli tavaravalikoiman laajentamisen. Syyt olivat siis samat kuin kiinteidenkin myymälöiden kehityksessä.⁴⁰⁰

Yksityisen ja osuustoiminnallisen kaupan myymäläautot toimivat eri tavoin. Osuuskaupan auto oli oma tulosvastuullinen yksikkönsä. Sillä oli käytössään oma tavaravarasto, jonne tuotteet tilattiin sekä liikkeen keskusvarastolta että myös esimerkiksi meijeristä ja leipomosta. Yksityiskaupoissa myymäläauto sen sijaan tavallisesti kuului kiinteästi kauppaliikkeeseen, toimien suoraan kaupan yhteydessä. Sillä ei useinkaan ollut omaa tavaravarastoa vaan se käytti kiinteän kaupan tiloja omaan toimintaansa.⁴⁰¹

Koska maatalousvaltaisessa yhteiskunnassa monet jokapäiväisessä elämässä tarvittavat tuotteet saatiin omalta tilalta, ei valikoimiin kuulunut kaikilla reiteillä lainkaan maitotuotteita tai perunoita.⁴⁰² Kun maitoa esimerkiksi 1960-luvulla ryhdyttiin jossakin autossa myymään, saattoi jokaisella asiakkaalla olla oma maitokannu. Se täytettiin aamulla kiinteän kaupan tiloissa ja otettiin aina kyytiin sille reitille, missä kannun omistaja asui. Sittemmin merkittäväksi tekijäksi nousseet hygieniamääräykset eivät olleet vielä yhtä määräävässä asemassa kuin nykyisin. Esimerkiksi kerma saatettiin pakata pestyihin virvoitusjuomapulloihin joiden tulipaksi laitettiin voipaperia. Myöhemmin käyttöön tuli muovipussiin pakattu maito, joka helpotti tuotteiden käsittelyä ja hygieenisyyttä, mutta toisaalta lisäsi siivouksen tarvetta, sillä maitopussit rikkoontuivat helposti ja usein.⁴⁰³ Koska palvelu oli myymäläauton paras kilpailuvaltti, ei haluttu myydä "ei-ootakaan":

*- - - Ja joskus kun oli äärimmäinen tilanne, ni sit mentiin ilman työvaatteita ja ostettiin kilpailevalta maitoo jos maito loppu, et vaan taatusti saatiin asiakkaille toimitettua sitä, ja se haettiin rahalla sit.*⁴⁰⁴

1950-luvulla monissa autoissa ei pidetty myynnissä kuin kaikkein välttämättömmimmät tuotteet (ks. myös Kuva 13). Tällaisiksi on mainittu leivät, voi ja margariinit, hiiva, jauhot, ryynit, juustot, sillit, tulitikut, tupakka, karamellit ja makkarat. Eräs kyselyyn vastannut henkilö kirjoitti, että 1990-luvun loppupuolella maidon, leivän ja makkaran menekki oli niin runsasta, että niitä jouduttiin toimittamaan autoon lisää jopa kesken päivän. Makkara onkin ollut myymäläautoissa

⁴⁰⁰ Koistinen 2009, 11–16.

⁴⁰¹ Esim. MA7, MA11.

⁴⁰² Ks. myös Talve 1990, 140 ja seuraavat.

⁴⁰³ TYKL/b/33.

⁴⁰⁴ MA7.

aina eräs merkittävimmistä myyntiartikkeleista. Vielä 1970-luvulla monissa kauppa-autoissa makkarat olivat kokonaisina pötköinä, joista myyjä leikkasi asiakkaan haluaman palan.⁴⁰⁵

Itse havainnoin kenttätöitä tehdessäni 1990-luvun lopussa, miten eräessä uudessa myymäläautossa oli leikkuualusta makkaraille ja juustoille – tämä oli tuolloin jo hyvin harvinaista. Makkarat, kuten monet muutkin myymäläautojen tuotteet, olivat jo 1980-luvulla pääasiassa valmiiksi pakattuja, koska niiden myynti ja käsittely auton pölyisissä ja ahtaissa tiloissa oli helpompaa ja samalla lastaus nopeutui. Tässä olen havainnut kuitenkin jonkinlaista eroa kaupparyhmittymien välillä. Esimerkiksi useimmissa K-ryhmään kuuluvissa myymäläautoissa hedelmät



Kuva 13.

Palveluun perustuvat myymäläautot olivat tiloiltaan ahtaita, eikä tuotevalikoima voinut olla suurempien kiinteiden kauppojen tasolla. Toisaalta tavaroiden rajallinen määrä takasi hyvän tuotekierron, jolloin vanhentuneita tai pilaantuneita tavaroita ei juurikaan jäänyt myyntiin. Paltamolainen kuljettaja-myyjä täyttää auton hyllyjä noin vuonna 1960.

Kuva: TYKL/vk/34181. Kuvaaja: tuntematon.

⁴⁰⁵ TYKL/b/33.

ja vihannekset ovat olleet irtomyynissä, eli asiakas on itse saanut valita ostamansa tuotteet. Osuuskaupan autot sen sijaan tuntuivat myyvän usein valmiiksi pakattuja tuotteita. Myymäläautoja koskeneessa kyselyssä muutamat asiakkaat kirjoittivat, että esimerkiksi valmiiksi pakattujen tomaattien näkymätön alapuoli saattoi olla pilaantunut ja tästä syystä irtomyynti olisi kaupalle parempi vaihtoehto. Usein valmiiksi pakatut tuotteet saatettiin jättää ostamatta, jos kokemus niistä oli toistuvasti huono.⁴⁰⁶

Tuotteiden valmiiksi pakkaaminen jakaa myös myymäläautokauppioiden mielipiteitä. Eräs haastateltavani totesi, että irtomyynissä ei ole minkäänlaista järkeä, koska esimerkiksi juustoja saa valmiiksi pakattuna vaikka millaisissa pake-teissa.⁴⁰⁷ Toisen yrityksen kauppias totesi tomaateista, että pilaantuneet yksilöt pystyy helpommin poimimaan pois irtomyyntilaatikosta kuin valmiiksi pakatuista ja muovitetuista rasioista. Tämä kauppias koki irtomyynin myös palveluksi, joka pitäisi asiakkaat tyytyväisenä ja kauppa-auton käyttäjinä tulevaisuudessakin.⁴⁰⁸ Ihmiset ovat 2000-luvulla alkaneet arvostaa yhä enemmän omaa valinnanvapautaan sekä tuotteiden tuoreutta. Tämä näkyy esimerkiksi pienten kauppojen leipien paistopisteinä ja yksi osa trendiä on irtomyynin jatkuva lisääntyminen hedelmien ja vihannesten osalta kiinteissä kaupoissa.⁴⁰⁹ Toimintatavat ovat aina oman aikansa tuotteita. Havainnoimani makkaroiden ja juustojen leikkuupiste 1990-luvun lopun myymäläautossa ei ehkä ollutkaan paluuta menneeseen aikaan vaan heikko signaali tulevaisuudesta ja siitä, miten asiakkaat alkavat arvostaa yhä enemmän palvelua ja irtomyyntiä.

Asiakkaiden tarpeiden huomioiminen ei näkynyt pelkästään myymäläautojen tuotevalikoimassa, hyvään laatuun pyrkimisessä ja siinä, että tavaraa riitti myytäväksi viimeisillekin pysäkeille. Näiden lisäksi kilpailtiin myös sillä, että tilauksesta toimitettiin kaikenlaista tavaraa – ja yhä edelleen toimitetaan. Asiakkaat saattoivat tilata erikoisempia ruokatarvikkeita ja oikeastaan mitä muutakin tahansa. Tilaus toimitettiin tavallisesti auton seuraavalla kulkukerralla, vilkkaimmilla reiteillä siis parinkin päivän sisällä. Kyselyvastauksissa ja haastatteluissani on lueteltu paljon tällaisia tuotteita: esimerkiksi maitokärryt, mopo, täytekakut, neste-kaasu ja vesikelkka – tavanomaisempien, kuten tietyn juustolaadun tai mehumerkin, lisäksi. Myös mämmi ja joulukinkut, hiirenloukut ja valaisimien uudet lasiku-vut mainitaan toimitustuotteina. Eräs myymäläautonkuljettaja kertoi, että hänen

⁴⁰⁶ TYKL/b/33.

⁴⁰⁷ MA10.

⁴⁰⁸ MA3.

⁴⁰⁹ Remahl 2013.

autossaan myytiin kesäisin aina myös perämoottoreihin tarkoitettua polttoainetta. Varmaa ei ollut, salliko laki polttoaineen myynnin tällä tavoin, mutta asiakkaiden palvelemiseksi sitä kuitenkin kuljetettiin mukana.⁴¹⁰ Erilaisten säädösten noudattamista ei koettu yhtä tärkeäksi kuin hyvää asiakaspalvelua – kuten kulkukaupassa aikanaan, myös myymäläautoissa joustettiin määräyksistä kaupankäynnin molemminpuolisen onnistumisen vuoksi.

Valaisimiin tarvittavan polttoaineen tarve maaseudulla oli 1900-luvun puolivälin jälkeen vähenemässä sähkövalojen lisääntyessä, mutta lamppuöljylle oli kuitenkin edelleen paikoitellen kysyntää.⁴¹¹ Eräs kyselyyn vastannut kirjoittaa varsin järjestelmällisesti toteutetusta myynnistä:

Kuusikymmentäluvulla oli vielä talouksia ilman sähköä, jolloin tarvittiin lamppuöljyä. - - - oli kolmella pysäkillä tynnyri lamppuöljyä, eli valopetroolia. Autossa oli käsipumppu, avaimella kierrettiin tynnyrin korkki auki ja pumpattiin asiakkaan kannuun lamppuöljyä, korkki kiinni ja pumppu mukaan ja seuraavalle pysäkille.⁴¹²

Isommat tavarat toimitettiin usein eri kyydillä suoraan asiakkaan kotiin. Asiakas tilasi tuotteet myymäläautossa ja rakennustarvikkeet, lannoitteet tai esimerkiksi rehut kuljetettiin kuorma-autolla tai myymäläautollakin (päivän reittiajon jälkeen) ostajalle. Osuustoiminnalliset autot, jotka olivat omia tulosvastuullisia yksiköitään, kirjasivat tällaiset tilaustuotteet omaksi myynnikseen. Yksityisen puolen myymäläautot toimivat tiiviissä yhteydessä kiinteään myymälään eikä niillä tavallisesti ollut varsinaista omaa myyntiä.⁴¹³ Isompien tarvikkeiden lisäksi autot toimittivat myös ruokatavaroita suurempina erinä, esimerkiksi 1950- ja 1960-luvuilla jauho- ja sokerisäkkejä. Eräs entinen myymäläapulainen muisteli, että vaikka kananrehujen myynti oli kyseiseltä autolta kielletty, niitä toimitettiin siitä huolimatta. Toisen kaupan myymäläautonhoitaja puolestaan kertoi, että rehukaupan kate oli vain 2%, sillä eri liikkeiden autot eivät kilpailleet niinkään tuotoilla vaan myyntiluvuilla. Asiakkaita yritettiin pitää tyytyväisinä jopa reittikohtaisilla tuote- ja palveluvalikoimilla, joita oltiin valmiit muuttamaan alueen asukkaiden tarpeiden mukaan. Myymäläautoluvassa määritellystä tuotemyynnistä poikkeaminen ei ollut lainkaan tavatonta ja tarvittaessa sitä perusteltiin asiakaskunnan tarpeilla.⁴¹⁴

⁴¹⁰ Esim. MA11; TYKL/b/33.

⁴¹¹ Ks. myös Sappinen 2000, 125–126.

⁴¹² TYKL/b/33.

⁴¹³ TYKL/b/33.

⁴¹⁴ Esim. MA10; TYKL/b/33.

Myymläautojen toimintaan kuului kiinteästi myös paljon muuta kuin tuotteiden myyntiä. Näistä asioista käytän tässä termiä palveluvalikoima. 1960- ja 1970-luvulla esimerkiksi veikkaus työllisti autojen henkilökuntaa paljon: asiakas jätti autoon kupongit ja rahaa kirjekuussa ja peli hoidettiin sitten kuntoon kiinteällä kaupalla. Seuraavalla käynnillä asiakas sai kupongit takaisin ja henkilökunta toimitettavakseen usein uuden kierroksen.⁴¹⁵ Palveluvalikoima ei kuitenkaan rajoittunut pelkästään tällaisiin virallisuonteisiin tehtäviin. Henkilökunta suostui ja usein nykyäänkin suostuu tekemään erikoisempiakin toimia hyvän asiakassuhteen ja -palvelun nimissä. Koska useimmat haja-asutusalueiden apteekkeista sijaitsivat kuntien keskustoissa, lääkkeiden toimitus asiakkaan reseptillä ja Kela-kortilla on kuulunut palvelualttiin henkilökunnan vakiotoimiin aina näihin päiviin asti. Tämä on (ollut) auton reitistä riippuen joko täysin satunnaista mutta joskus varsin säännöllistäkin. Eräs haastattelemani vanhakauppias muisteli, miten hän hoiti erään asiakkaansa kaikki pankkiasiat: pienellä paikkakunnalla, jossa kaikki tunsivat toisensa, pankki ei halunnut edes valtakirjaa. Myös asiakkaiden paketteja ja kirjeitä toimitettiin postiin tai niitä kuljetettiin edelleen muille reitin varrella asuville myymäläauton asiakkaille.⁴¹⁶

Myymläauton henkilökunta tuli vuosien kuluessa tutuksi ja heille uskottiin tehtäviä, jotka muuten olisivat saattaneet jäädä hoitamatta. Näitä ei voi tulkita vain tehtynä työnä vaan maaseudun tiiviin sosiaalisen kanssakäymisen luonnollisena muotona. Eräs entinen myymäläauton myyjätär kertoi, miten hän suoritti asiakkaan puolesta joululahjaostokset ja eräs toinen puolestaan mainitsi 1960-luvulla kastelleensa hautausmaalla kukkia syrjäkylillä asuneen asiakkaansa puolesta.⁴¹⁷ Nämä esimerkit kertovat osaltaan myymäläauton henkilökunnan palvelualltiudesta sekä asiakaskilpailusta eri yritysten kesken mutta myös maaseudun yhteisöllisyydestä ja suuresta ihmisten välisestä luottamuksesta, jotka olivat 1970-luvulle tultaessa vähitellen häviämässä tai vaihtamassa muotoaan yksilöllisemmän elämäntavan suuntaan. Seuraavan esimerkin kuvaama, hyvästä asiakaspalvelusta ja luottamuksesta kertova, tapahtuma on 1970–80-lukujen taitteesta:

Esimerkiksi kerran kun talonväki ei ollut itse paikalla oli pysäkillä odottamassa kassi ja ostoslista ja kukkaro ja ohjeina, että laittakaa maidot jääkaappiin, termoksessa on kahvia ja syöttäkää koira.⁴¹⁸

⁴¹⁵ TYKL/b/33. 1960-luvun lopulla Veikkauksen asiamiehiä oli yli 11000 ympäri Suomen. (Veikkaus (www)).

⁴¹⁶ Esim. MA11; MA12; TYKL/b/33.

⁴¹⁷ TYKL/b/33.

⁴¹⁸ TYKL/b/33.

Liikkuvien kauppojen epävirallisempaan tuotevalikoimaan kuului käsikauppalääkkeitäkin, esimerkiksi erilaisia särkylääkkeitä ja sidetarpeita oli mukana asiakkaiden akuuttia tarvetta varten. Myymäläauto ei perinyt tällaisista tuotteista voittoa, vaan välitti niitä asiakkaille samaan hintaan kuin apteekki tuotteista pyysi.⁴¹⁹ Tällainen toiminta voidaan nostaa siis asiakaspalvelun piiriin kuuluvaksi. Myöskään alkoholin toimitus ei ollut eikä ole tavatonta, vaikka sekään ei ollut lain ja myyntilupien näkökulmasta sallittua. Viinapullo tai laatikollinen viiniä kulki helposti asiakkaan pysäkillä, siinä missä aiemmin mainitsemani polttonesteetkin.⁴²⁰

Laaja-alainen tuotevalikoima (joko autossa myytävänä tai tilauksien mukaan toimitettuna) sekä monipuolinen asiakaspalvelu vaikuttaisivat olleen vakiotoimintaa. On ollut kuitenkin poikkeuksiakin. Kaikki myymäläautot eivät suorittaneet asiakkaiden toivomia palveluksia ja joissakin liikkeissä haluttiin keskittyä ainoastaan valikoimissa olevien tuotteiden myyntiin ja ennalta määriteltyjen palvelusten hoitoon. Ostoksia ei esimerkiksi aina kannettu iäkkäimpienkään asiakkaiden kohteihin, sillä henkilökunta piti mieluummin kiinni aikataulusta kuin kanto tavaroita pysäkkien lähitaloihin.⁴²¹ Nämä autot ovat olleet kuitenkin vähemmistössä.

Vielä 1970-luvulla oli yleistä, että myymäläauto osti tuotteita alueen pientuotajilta. Tultaessa 2000-luvulle satunnaisten tuote-erien ostaminen esimerkiksi maataloilta käy yhä harvinaisemmaksi. Tähän ovat olleet vaikuttamassa sekä kiristyneet hygieniasetukset kuin myös suurien keskusliikkeiden panostaminen laajaan tuotevalikoimaan ja halpaan hintaan. Isojen ostoerien käyttäminen mahdollistaa matalamman hintatason ja tästä syystä pienet myymälät yhä useammin joutuvat siirtymään keskusliikkeiden välittämien tuotteiden myyntiin kyetäkseen kilpailemaan hinnalla ja valikoimalla.

Henkilökunta, työ ja asiakkaat myymäläautossa

Keräämässäni materiaalissa myymäläautoissa tehty työ näkyy korostuneen itsenäisenä ja vapaana mutta toisaalta raskaana ammattina. Käytännössä lähes kaikki vastanneet muistavat mainita nämä kolme kauppa-autotyöhön kuulunutta osaluuetta. Työntekijät ovat kuitenkin pääsääntöisesti pitäneet ammatistaan hyvin paljon. Käsittelen seuraavassa kolmea edellä mainittua teemaa ja myös sen konkreettisen työn, jota kuljettajat ja myyjät tekivät.

⁴¹⁹ TYKL/b/33.

⁴²⁰ Esim. MA7; TYKL/b/33.

⁴²¹ TYKL/b/33.

Myymläautoissa työskentelivät 1950–70-luvuilla tavallisesti nuoret ihmiset – useat tutkimukseeni osallistuneet totesivat, että vanhempi ihminen ei olisi jaksanut niin raskasta ja sitoutumista vaativaa työtä. Avoimeen työpaikkaan valittiin toisinaan joku kauppaliikkeen vanhoista työntekijöistä, joskus jouduttiin hakemaan kokonaan uutta työvoimaa esimerkiksi lehti-ilmoituksilla.⁴²² Keskon 1950-luvulla perustettu vähittäiskauppiasopisto aloitti erityisesti myymäläautohenkilökunnan kurssittamisen 1970-luvulla – sitä ennen myyjät saattoivat kurssittautua esimerkiksi Elannon "Taitava myyjä" -kursseilla 1930-luvulla tai ammattikursseilla kirjepistoissa 1920-luvulla.⁴²³ Toiminta aloitettiin vasta, kun myymäläautojen määrä oli jo lähtenyt lievään laskuun. On mahdollista, että näin haluttiin tukea liikkuvien kauppojen kilpailukykyä asiakaspalvelua parantamalla ja tehostamalla samalla, kun maaseudun kauppa-olemat maaltapaon seurauksena kiihtyivät.

Useimmiten myymäläautotyöhön ei kuitenkaan ole koulutettu vaan työ on opittu käytännössä: uudet työntekijät olivat vanhempien ja kokeneempien työtovereidensa ohjauksessa ja samalla eteenpäin siirtyivät työhön sisältyneet traditiot ja arvot.⁴²⁴ Samaan aikaan kauppiat seurasivat toistensa ratkaisuja ja valintoja ja liittivät palveluvalikoimaan soveltuvia toimintatapoja osaksi omaa yritystään. Kuten kansatieteilijä Matti Mäki pro gradu -tutkielmassaan toteaa, kauppiat olivat pienillä paikkakunnilla hyvin verkostoituneita keskenään.⁴²⁵

Aina 1970-luvulle asti myymäläautotyö oli sukupuolittunutta. Miehet toimivat kuljettajina ja pysäkeillä he vastasivat raskaimpien tavaroiden nostelusta ja esimerkiksi kananmunien ostamisesta asiakkailta. Naiset sen sijaan toimivat itsepalveluautojen yleistymiseen asti vain myyjättärinä palvelutiskin takana.⁴²⁶ Erityisesti ennen 1970-lukua nainen autonkuljettajana oli harvinaisuus. Kuitenkin niinkin varhain kuin 1950-luvulla nainen saattoi jo ajaa myymäläautoa – tämä tosin herätti kummastusta asiakkaiden keskuudessa. Maaseudulla ei ollut totuttu siihen, että naiset useinkaan olisivat ajaneet mitään ajoneuvoja. Vielä 1970-luvulla kauppa-autoa ajava nainen sai lehtimiehet kiinnostumaan asiasta.⁴²⁷

Auton työntekijöiden päivään kuului myyntityön ja jo mainittujen henkilökoh- taisten palvelusten lisäksi myös paljon muuta. Nämä työt ovat vaihdelleet ajan ja paikan mukaan. Esimerkiksi 1960-luvun lopulla työpäivä liikkuvassa kaupassa saattoi alkaa noin kello 7, jolloin henkilökunta saapui kaupalle tai auton tallille.

⁴²² TYKL/b/33.

⁴²³ Hentilä 1999, 229; K-instituutti (www); ks. myös TYKL/b/33.

⁴²⁴ MA10; TYKL/b/33.

⁴²⁵ Mäki 2015, 64 ja seuraavat.

⁴²⁶ Heikkinen 2007, 28–29; MA7; TYKL/b/33. Ks. myös Kuva 14.

⁴²⁷ MA7; MA12.



Kuva 14.

Naiset toimivat sekä kiinteissä että liikkuvissa kaupoissa usein myyjättärinä. Vahvojen sukupuoliroolien aikakaudella miehet – harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta – toimivat myymäläautojen kuljettajina ja naiset puolestaan myyjinä. Työskentely kauppa-autossa oli usein hyvin kiireistä ja monet joutuivat syömään evänsä ajon aikana. Pieksämäkeläisen osuusliikkeen myymäläautoapulainen syömässä myymäläauton oviaukossa 1950-luvun lopussa.

Kuva: TYKL/vk/34161. Kuvaaja: tuntematon.

Ensimmäiseksi lastattiin kyytiin päivän aikana arviolta tarvittavat tuoretuotteet. Auton poikettua mahdollisesti leipomon, meijerin ja lihakaupan kautta kierrettiin päivän reitti. Tallilla tai kaupalla auto oli takaisin noin kello 18–20 kuten nykyisinkin, kesällä joskus vasta kello 22. Tuolloin auto tyhjennettiin tuoretuotteista, sisätilat pestiin ja hyllyihin täydennettiin kuivatavara seuraavaa päivää varten. Joissakin kauppaliikkeissä kiinteän myymälän henkilökunnan työhön kuului mui-

den töiden lomassa punnita ja pussittaa autossakin myytävät jauhot ja ryynit. Usein auton työntekijät tekivät kuitenkin tämänkin työvaiheen. Työpäivät olivat kiireisiä eikä autossa pystytty aina pitämään edes taukoja. Eväät saatettiin syödä ajon aikana pysäkiltä toiselle siirryttäessä.⁴²⁸

A) Ensimmäinen kesä ei ollut kunnolla alussakaan kun ajattelin, että minä en tätä kestä kahta viikkoa kauempaa, niin kiireistä se oli pitkin päivineen ja koko ajan kilpajuoksua kellon kanssa. Eväätkin piti syödä ajaessa pysäkkien välillä.

B) Apulaisten vaihtuvuus oli suuri, yleensä tytöt oli nuoria ja työpäivät tosi pitkiä. Jälkeenpäin minä ihmettelen, kuinka jaksoin tehdä kellon ympäri vuodesta toiseen. Eikä silloin eikä nytkään ole mitään ruokatunteja!

C) Myyjät olivat nuoria töitään aloittelevia tyttöjä, aikuinen ei sellaisia päiviä olisi tehnyt.⁴²⁹

Kuljettaja – lähes poikkeuksetta mies – toimi tavallisesti myymälänhoitajana vastuullaan kaikkien sääntöjen ja ohjeiden noudattaminen. Hän vastasi kassan laskusta, tilityksestä ja muista kirjallisista tehtävistä; esimerkiksi tilausten tekeminen kuului usein kuljettajalle. Autosta riippuen nämä ovat voineet olla myös myyjän töitä. Lisäksi kuljettaja tankkasi auton ja toisinaan huolsikin sen. Isommilla liikkeillä oli kuitenkin oma huoltomies. Korjaustoimenpiteet saatettiin suorittaa öisin, jotta myymäläauto olisi päivällä normaalilla reitillään eikä seisokkipäiviä tulisi liikaa.⁴³⁰ Työtävät eri myymäläautoissa ovat siis vaihdelleet laajasti eri yrityksistä ja jopa saman yrityksen eri autosta toiseen. Tästä syystä on mahdotonta tarkemmin eritellä kuljettajan ja myyjien työtehtäviä ja vastuualueita, eikä se tässä yhteydessä ole nykytilan analyysin osalta tarpeellistakaan.

Myyntitilassa ei lain mukaan saanut oleskella ajon aikana, vaan myyjien piti istua ohjaamossa yhdessä kuljettajan kanssa. Kiireestä johtuen määräystä ei useinkaan noudatettu, vaan ajon aikana saatettiin paloitella lihaa tai täyttää hyllyjä. Jos maantiet olivat huonossa kunnossa, myyjät joutuivat joskus myös tukemaan hyllyjä, jotta ne eivät olisi kaatuneet. Kotimatkan aikana he laskivat kassan ja lottokuponit valmiiksi, säästäten aikaa auton siivoukseen ja hyllyjen täyttöön

⁴²⁸ MA2; MA7; MA12; TYKL/b/33.

⁴²⁹ TYKL/b/33.

⁴³⁰ TYKL/b/33.

kiinteällä kaupalla.⁴³¹ Jokapäiväinen elämä muokkasi auton ja sen työyhteisön toimintatavat optimaalisiksi asiakkaisiin ja työmäärään sekä käytettävissä oleviin resursseihin nähden.

1970-luvulta alkaen käyttöön tulleet itsepalveluautot vähensivät työntekijämäärän tavallisesti yhteen kuljettaja-myyjään. Pysäkeillä hän on myyntitilassa asiakkaiden joukossa auttamassa tuotteiden valinnassa, punnitsemisessa ja muissa vastaavissa töissä ja vain tarvittaessa istuu kassakoneen takana rahastamassa. Näkisin, että useimmista myymäläautoista palvelu onkin poistunut vain siinä mielessä, että fyysisesti tilaa jakanut palvelutiski on poistunut asiakkaiden ja myyjien välistä. Kun asiakkaita autoissa käy monilla pysäkeillä vain vähän, kuljettaja-myyjä ehtii hyvin antamaan myös henkilökohtaista palvelua niin halutessaan.

Myymäläauto mielletään helposti paikaksi, jossa asioivat vain maaseudun autottomat vanhukset. Tämä ei ole pitänyt paikkansa menneinä vuosikymmeninä, eikä se ole totta nykyäänkään. Myymäläauton asiakaskunta muodostui usein koko kylän asukkaista, kaikkein pienimmistä taloista aina kartanoihin asti. Suuremmista taloista saatettiin käydä useammin myös keskustan kauppaliikkeissä, mutta mitenkään tavatonta myymäläautoasiointi ei aineistoni perusteella näytä olleen millekään yhteiskuntaluokalle – sama koskee kaikkia liikkuvia palveluita. Tämä piirre on havaittavissa asiakaskunnassa nykyisinkin. Kun tekemieni haastattelujen kautta tarkastellaan esimerkiksi kesämökkivaltaisella alueella liikkuvien kauppa-autojen asiakaskuntaa, myymäläautoa käyttävät kaikki alueen kauppapalveluja tarvitsevat ihmiset huolimatta siitä, mikä heidän sosiaalinen taustansa tai yhteiskunnallinen asemansa näyttäisi olevan. Tässä mielessä myymäläauton asiakaskunta on heterogeeninen ryhmä, joten jokaisen reitin ja jopa pysäkin palvelu- ja tuotevalikoiman tarve on ja on ollut erilainen. Tämä on aina asettanut haasteita pienikokoisen kaupan toiminnalle niin fyysisen tilan, pysäkillä käytössä olevan ajan kuin henkilökunnan työtehtävien laajuudenkin osalta.

Asiakkaat ovat pääsääntöisesti arvostaneet saamaansa palvelua ja pyrkineet osoittamaan tyytyväisyyttään. Näin he ovat varmistaneet palvelusten jatkumisen tulevaisuudessaakin. Myymäläautojen henkilökunta saatettiin kutsua lähitaloon syömään tai kahville tai työntekijöille vietiin ruokaa ja leivonnaisia autoon, jos nämä eivät ehtineet pitämään taukoa. Tämä sopii hyvin suomalaisen maaseutuyhteisön toimintatapoihin. Ylimääräisen palkitsemisen ymmärtää, sillä joskus asiakkaat eivät itse käyneet kaupassa lainkaan vaan pysäkillä saattoi olla kassi, ostoslista ja kukkaro odottamassa. Myyjätär saattoi viedä ostokset sisälle (jos ulko-ovi oli jätetty auki tai henkilökunta tiesi avaimen piilopaikan) tai kassi jätettiin pysä-

⁴³¹ TYKL/b/33.

kille odottamaan asiakkaan kotiinpaluuta. Itsepalveluautoissa henkilökunta saattoi kerätä tavarat hyllyistä suoraan asiakkaan kassiin tämän odotellessa kassakoneen äärellä niitä näitä rupatellen. Jos auton työntekijät tunsivat asiakkaat pitkältä ajalta, he saattoivat ottaa etukäteen valmiiksi esimerkiksi tietyn määrän maitoa ja leivät, joita asiakas aina osti.⁴³² Tuolloin, kun erilaisia kauppojen etukortteja (Plussa, Bonus jne.) ei vielä ollut sähköisesti olemassa, tiedot asiakkaiden ostotottumuksista kirjautuivat vain henkilökunnan muistiin. Myymäläautokyselyssäni monet olivat valmiita maksamaan kalliimpia hintoja kauppa-auton palveluista, jos se mahdollistaisi elämän jatkumisen omassa kodissa, omalla kylällä. Kyselyssä nousi esiin suuri huoli maaseudun myymäläautopalvelujen häviämisestä.

Kyllähän minä olisin aivan avuton, jos myymäläauto lopettaisi. Nyt, kun selkävaikeus estää tai vaikeuttaa liikkumista, olisin aivan kokonaan muiden armoilla. Valtion päättäjistä se johtuu, että myymäläautot loppuvat. Täältä maaseudulta on viety kaikki palvelut pois.⁴³³



*Kuva 15.
Vuonna 1965 myymäläauton asiakkaat ja kuljettaja yhteiskuvassa. Kauppa-autojen merkitys maaseudun sosiaaliselle elämälle oli merkittävä.
Kuva: TYKL/vk/34169. Kuvaaja: tuntematon.*

⁴³² MA3; MA10; TYKL/b/33. Ks. myös Kuva 15.

⁴³³ TYKL/b/33.

7. KIRJASTOT JA KIRJASTOAUTOT

Tässä luvussa käsittelem kirjastojen historiaa ja nykyisyyttä sekä suomalaisia kirjastoautoja nykytilan analyysin kannalta kiinnostavista näkökulmista. Erilaiset asiat ovat eri aikoina toimineet käynnistäjinä palveluiden muutoksissa. Kaikkien vapaassa käytössä olevat kirjastot ovat vaikuttaneet laajasti ihmisten elämään ympäri maailmaa ja näin ollen kirjastojen on ollut helppo perustella toimintaansa ja saada sitä varten taloudellista tukea.

Kirjastojen historiaa meillä ja muualla

Yleisölle avoimien kirjastojen historia alkaa 1400-luvulla Englannista, jolloin Lontooseen (1425) ja Bristoliin (1464) perustettiin yleiset kirjastot; 1700-luvun puolivälissä toimintansa aloitti kansalliskirjasto. Yhdysvalloissa avattiin ensimmäinen koulukirjasto vuonna 1835 ja maan ensimmäinen yleinen kirjasto 1847. Ranskassa puolestaan vallankumouksen alkuvuosi 1789 ja sitä seuraavat vuodet olivat merkittäviä, sillä tuolloin kirkon kirjakokoelmat kansallistettiin. Nämä, kuten myös maasta paenneiden tai mestattujen aatelisten kirjastot, sijoitettiin uuden kansalliskirjaston – entisen kuninkaallisen kirjaston – suojiin. Näistä kehittyi pian tavallisten ihmisten käytössä olleita lainakirjastoja, joita yksistään Pariisin alueella oli kaikkiaan 82.⁴³⁴ Erilaiset seikat ovat maailmanlaajuisesti olleet lisäämässä kirjastolaitoksen suosiota ja toimintamahdollisuuksia, joko vapaasti kehittyen tai kriisien yhteydessä. Ensin vain yläluokan saavutettavissa ollut yksityinen kirjasto muuttui tavallisten ihmisten käytössä toimivaksi lainakirjastoksi, jolle katsottiin kuuluvan laajoja kansansivistyksellisiä tehtäviä.

Suomessa yleisten kirjastojen kehitys kytkeytyy lukutaidon opetukseen, jossa maamme on ollut yksi edelläkävijöistä maailmassa yleisen oppivelvollisuuden tehdessä tuloaan 1800-luvun lopulta alkaen. Ensimmäiset kirjastot perustettiin maaseudulle mainitun vuosisadan alussa, vaikka jo 1700-luvulla kirkolla oli kirjakoelmia, joista lainattiin teoksia tavalliselle rahvaalle. Ruotsin ja Saksan mallia noudattaen lukupiirejä ja kirjastoja perustettiin rannikkokaupunkeihin 1700-luvun lopulta alkaen. Varsinaisesti yleisten kirjastojen perustaminen kiihtyi vasta 1860-luvulta lähtien ja tuolloin voidaan puhua trendistä: esimerkiksi vuosien 1860–62 välisenä aikana perustettiin kaikkiaan noin sata uutta kirjastoa. Vuosisadan loppuun mennessä maassamme oli jo lähes 2000 tavalliselle kansalle tarkoitettua kir-

⁴³⁴ Hietala 2001, 7–8.

jastoa. Myös monilla seuroilla ja yhdistyksillä oli 1900-luvun alussa omia kirjastojaan.⁴³⁵

Varsinaisesti ajatus yleisistä ja kaikille avoimista kirjastoista levisi kansan keskuuteen kuitenkin laajemmin vasta 1890-luvulta alkaen. Tähän oli vaikuttamassa alkanut venäläistämiskausi, joka sai monet heräämään poliittisesti. Samaan aikaan tapahtunut taloudellinen nousukausi mahdollisti sosiaaliset ja taloudelliset panostukset uusiin asioihin. Tällöin amerikkalaisen mallin mukaiset kirjastot ja niihin liittyvät lukusalit alkoivat yleistyä maassamme: vuonna 1905 melkein kaikissa Suomen kaupungeissa näyttäisi olleen lukusali. Yli puolessa tuolloin toimineesta noin 2000:sta kirjastosta oli lainattavissa korkeintaan 200 nidettä ja usean tuhannen kirjan maaseutukirjasto oli harvinaisuus.⁴³⁶ 1900-luvun alussa Suomi oli maaseutuvaltainen maa ja valtaosa ihmisistä asui kaupunkien – ja näin ollen myös suurimpien kirjastojen – ulottumattomissa. Lukutaito oli kuitenkin yleistymässä kovaa vauhtia ja mahdollisti vähitellen kaikkien yhteiskuntaluokkien käyttäjä kirjastopalveluja.

1900-luvun alussa Norja oli Pohjoismaiden joukossa maa, joka oli panostanut julkisia varoja kirjastoihinsa jo pitkään ja maan kirjastoverkko ja -käytännöt olivat huomattavan pitkälle kehittyneitä. Sen sijaan Ruotsi ja Tanska, joita usein Suomen näkökulmasta ajatellaan edelläkävijöinä, eivät kirjastojen osalta juurikaan olleet maattamme edellä. Yleisiä kirjastoja haluttiin Suomessa kehittää ja näin ollen perustettiin komitea, joka teki tutustumismatkoja eri maiden kirjastolaitoksiin. Tämä käynnisti keskustelun siitä, että kirjaston ja koulun välinen yhteys ei ollut itsestään selvä asia. Koulurakennus oli tuolloin luonnollisin paikka sijoittaa kirjasto, sillä opettajat koettiin parhaiten sopiviksi kirjastonhoitajiksi ammatinsa puolesta.⁴³⁷

Vuoden 1906 kirjastokomitean lausunnossa suositeltiin Suomen oloissa varsin suuria muutoksia kirjastojen toimintaan. Komitea halusi aloittaa valtion tukien myöntämisen kunnille kirjastoiminnan kehittämistä varten ja summaan oli kirjojen hankinnan ohella ehdotettu sisällytettäväksi kirjastonhoitajan palkka. Samalla ehdotettiin, että jokaisella kunnalla ja kaupungilla tulisi olla vähintään yksi hyvin varusteltu kirjasto (pääkirjasto), joka voisi tukea koulujen yhteydessä toimivia kirjastoja paikasta toiseen liikuteltavien kokoelmien avulla. Myös kirjastojen kokoelmien sisältöä pohdittiin laajasti, sillä ihmisten haluttiin lukevan korkeatasoista ja sivistävää kirjallisuutta. Tätä varten tehtiin listoja kirjallisuudesta, joka oli so-

⁴³⁵ Hietala 2001, 12.

⁴³⁶ Vatanen 2001, 23, 26–28.

⁴³⁷ Vatanen 2001, 30–31.

veliasta yleiseen kirjastoon. Vuosisadan vaihteessa laadittu ensimmäinen lista sai kuitenkin aikaan kritiikkiä, sillä mukana ei ollut lainkaan uusinta realistista proosaa. 1900-luvun alun parhaimmat kirjastot olivat Helsingissä, Turussa ja Oulussa. Näistä kahdessa ensin mainitussa kirjastotoiminnan voi katsoa olleen kiitettävällä tasolla, sillä töissä oli useita koulutettuja kirjastovirkailijoita. Tuon ajan suomalaisissa kirjastoissa vain noin puolessa oli jonkinlainen tietokirjojen käsikirjasto ja vielä tätäkin harvemmat olivat perustaneet erillisen osaston lapsille ja nuorille.⁴³⁸

Maaseudun tilanne ei ollut kirjastojen osalta kovinkaan hyvä 1900-luvun alkuvuosina. Tuolloin Suomessa ei ollut monta maaseutukirjastoa, joka olisi ollut hyvässä kunnossa: osa oli ilman henkilökuntaa, uusia hankintoja ei tehty ja jotkut kirjastot olivat olleet suljettuina pitkään, jopa kaupungeissa. Vuoden 1918 sisällissodan seurauksena monet kirjastot tuhoutuivat eikä jäljelle jääneilläkään ollut rahaa ylläpitoon. Tilanteeseen alkoi vähitellen tulla parannusta seuraavalla vuosikymmenellä, kun kirjastoihin ryhdyttiin jälleen ostamaan uusia kirjoja. Samalla siirrettiin varastoihin ne lähinnä uskonnolliset kirjat, joita ei enää haluttu lukea. Tehdyt parannukset eivät varsinaisesti johtuneet kohentuneesta taloudellisesta tilanteesta vaan suuresta innostuksesta, joka valtasi kirjastoalan niin maalla kuin kaupungeissakin. Termi "yleinen kirjasto" ei ollut laajassa käytössä vielä 1920–30-luvuilla, vaan tuolloin tutumpia olivat "kansankirjasto" ja "kansalaiskirjasto", joista erityisesti ensin mainittu viittaa vahvasti alempiin yhteiskuntaluokkiin. Tästä syystä termi ei ollut kovin suosittu kirjastoammattilaisten keskuudessa, sillä he halusivat kehittää maamme kirjastoista Yhdysvaltain mallin mukaisen, kaikille tarkoitetun laitoksen. On mielenkiintoista huomata, että vuonna 1928 maassamme oli 1705 kirjastoa, mutta niistä vain 55 toimi kaupungeissa. Runsaat 60 % kirjastoista oli kuntien ja kaupunkien omistuksessa, loppujen toiminnasta vastasivat seurakunnat ja yhdistykset. Kirjastoista noin puolet nautti valtion tukea. Ne olivat edelleen varsin pieniä, sillä 40 % kirjastoista omisti kokoelmissaan vähemmän kuin 200 kirjaa.⁴³⁹

Valtion tukemissa kirjastoissa kirjallisuuden määrä nousi sotien välisenä aikana huomattavasti. Kun vuonna 1929 niissä oli 1,2 miljoonaa nidettä, kymmenen vuotta myöhemmin määrä oli noussut jo 2,2 miljoonaan. Samaan aikaan lainojen määrä kasvoi nopeasti 2,6 miljoonasta yli viiteen miljoonaan. Kaupunkikirjastojen lainausmäärät olivat odotetusti huomattavasti maaseutua korkeammalla tasolla: 1920-luvun lopulla maaseudulla tehtiin 0,34 lainausta asukasta kohden, kun kau-

⁴³⁸ Vatanen 2001, 32–33, 51.

⁴³⁹ Eskola 2009, 290–292; Eskola 2001, 73–74.

pungissa määrä oli 3,5.⁴⁴⁰ Kirjastojen käyttö on tämän jälkeen tasaisesti kasvanut. Vuonna 1960 maaseudun ja kaupunkien yhteenlaskettu lainausmäärä oli 3,4 ja kymmenen vuotta myöhemmin jo 7,1 lainaa asukasta kohden vuodessa. Tämän jälkeen kirjastojen käyttö edelleen kasvoi: vuonna 1980 lainausmäärä oli 15,1 asukasta kohden ja 1990-luvulla ylitettiin 20 lainauksen vuosittainen raja.⁴⁴¹ Parikymmentä vuotta myöhemmin, vuonna 2011, kokonaislainaus suhteessa asukasluvuun oli hieman laskenut (18,22) mutta esimerkiksi vuonna 2004 luku ylitti 20 lainausta henkeä kohden.⁴⁴² Internetin ja avoimien sähköisten aineistojen, viihdeelektroniikan ja esimerkiksi musiikin- ja elokuvanjakelupalvelujen lisääntyminen 2000-luvun kuluessa on varmasti osaltaan ollut laskemassa kirjastojen käyttöä. Tätä laskua paikkaamaan kirjastot ovat ryhtyneet nykyaikaistamaan toimintaansa ja palveluvalikoimaansa.

Kirjastotutkija Ilkka Mäkinen kirjoittaa Lionel McColviniin (1956) viitaten, että vielä 1950-luvulla Suomi oli pahasti jäljessä Ruotsin, Tanskan ja Ison-Britannian kirjastolaitoksia.⁴⁴³ Maamme lainausluvut 1960-luvulla asukasta kohden olivat alhaiset (Suomessa 4,6 ja Iso-Britanniassa 9,0) mutta tähän vaikutti maaseutukeskeinen asumismuoto.⁴⁴⁴ Kuitenkin juuri 1960-luvulla tapahtui suuria muutoksia maamme kirjastolaitoksen piirissä ja sen jälkeen Suomessa kehitys on ylittänyt kaikki odotukset. Mäkinen kirjoittaa, että kaikkein tärkein muutosten aiheuttaja oli uusi kirjastolaki, joka säädettiin vuonna 1961. Mielenkiintoista on kuitenkin se, milloin kirjastolaki itse asiassa tehtiin, sillä kymmenen vuotta aikaisemmin tilanne olisi ollut toinen.⁴⁴⁵ Tällä samalla vuosikymmenellä myymäläautot kokivat suuren ja nopean nousukauden. Suomi alkoi siis toipua sodan aiheuttamista vaurioista ja yhteiskunta kehittyi kaikilla tasoilla.

Suomen vuoden 1961 uudella kirjastolailalla oli valtava merkitys koko kirjastolaitoksen tulevaisuuden kehitykselle. Kuten aiemmin kerroin, kirjastoista puhuttiin pitkään kansankirjastoina eikä niinkään yleisinä kirjastoina. Tästä leimasta haluttiin nyt päästä lopullisesti eroon ja kohdentaa kirjastopalvelut myös lain piirissä kaikille suomalaisille. Vuoden 1961 laki oli kumouksellinen ja sen jälkeen tulleet uudet kirjastolait (1986 ja 1998) pääsääntöisesti vain kirjoittivat paperille jo tapahtuneet asiat. 1960-luvun laki, jonka säätämistä jouduttiin ensin odottamaan kymmenkunta vuotta, loi kuitenkin täysin uutta ja näin ollen poikkesi sitä seuran-

⁴⁴⁰ Eskola 2001, 75, 80.

⁴⁴¹ Mäkinen 2001, 116.

⁴⁴² Perustilastot (www).

⁴⁴³ Mäkinen 2009, 384 < McColvin 1956.

⁴⁴⁴ Harrison 1969, 247; Mäkinen 2001, 116.

⁴⁴⁵ Mäkinen 2001, 116–117.

neista ja myös edeltävistä laeista. Ilkka Mäkinen kirjoittaa, että uutta kirjastolakia jouduttiin odottamaan pitkään, mutta sen toteutumisen kannalta tämä oli vain hyvä asia. 1950-luvulla käynnistyneet sosiaaliset muutokset maassamme, yhdessä taloudellisen kasvun kanssa, takasivat uuden lain täysimittaisen hyödyntämisen vasta 1960-luvulla.⁴⁴⁶

On tärkeää, että vuoden 1961 kirjastolakia tarkastellaan suomalaisen hyvinvointiyhteiskunnan näkökulmasta käsin. Suomesta alkoi toisen maailmansodan jälkeen hävitä viimeisetkin vanhan luokkayhteiskunnan rippeet ja samalla hierarkisuus väheni. Kirjastokomitea perustettiin heti sodan jälkeen vuonna 1946 ja se sai saman vuosikymmenen lopulla valmiiksi mietintönsä, jonka toteutumista jouduttiin odottamaan 1960-luvun alkuun asti. Eräs syy lain viivästyamiseen olivat yhteiskunnassa käynnissä olleet muutosprosessit ja heikot hallitukset, jotka eivät saaneet lakia toteutetuksi. Taloudellinen kasvu oli kuitenkin vakaata jo 1950-luvulta alkaen. Tilanne kääntyi kirjastoille otolliseksi ehkä juuri pitkän odotuksen vuoksi. Ajan poliittisissa keskusteluissa nousi esiin, että kirjastoja oli pitkään pidetty ahdingossa ja nyt oli aika maksaa tämä syntynyt velka takaisin. Uusi kirjastolaki sai seuraajia, sillä sen jälkeen tehtiin monia merkittäviä sosiaalipoliittisia ja koulutuksellisia uudistuksia. Samalla se tuli omalla sarallaan aloittaneeksi suomalaisen hyvinvointiyhteiskunnan rakentamisen.⁴⁴⁷

Kirjastolaitoksen nousuun 1960-luvulta alkaen vaikutti kirjastolain rinnalla hyvin voimallisesti keskiluokan nousu. Luokkaerot alkoivat hävitä ja tämä jatkui 1990-luvun alun lamaan asti. Tuloerojen pienentyminen verotuksen keinoin sekä erilaiset valtion tuet vähensivät yhteiskuntaluokkien välisiä raja-aitoja. Myös elitistinen leima, joka liittyi porvarilliseksi katsottuun elämäntyyliin vielä 1950-luvulla, oli pitkälti hävinnyt tullessa 1960-luvulle. Tästä syystä keskiluokan oli helppoa ottaa kirjastolaitos omakseen ja näin mahdollistaa esimerkiksi lainaustilastoissakin näkyvä nousu.⁴⁴⁸ Suomi pysyi kuitenkin pitkään maana, jossa maaseudun väestöllä ja tätä lähellä olevilla poliittisilla voimilla oli hyvin voimakas vaikutus ja päätösvalta yhteiskunnallisissa asioissa.⁴⁴⁹

Tästä johtuen maaseutualueille haluttiin panostaa valtion voimavaroja; käytännössä se tapahtui sosiaali- ja aluepoliittisin keinoin. Tämä selittää sen, että suomalaisessa maalaiskunnassa on valtion tukemana rakennettu iso kirjastorakenne ja kuntien kirjastotoiminta on nykyiselläänkin varsin hyvässä asemassa. Po-

⁴⁴⁶ Mäkinen 2009, 387–388; Mäkinen 2001, 118.

⁴⁴⁷ Mäkinen 2001, 120–121.

⁴⁴⁸ Alestalo 1990; Mäkinen 2001, 123.

⁴⁴⁹ Uusitalo 1990, 334.

liittisilla, näennäisesti toisen käden ratkaisuilla, tuettiin suomalaisen maaseudun asuttuna pysymistä koko maan alueella. Valtiovalta hajasijoitti 1960-luvulla toimintojaan maakuntiin, perusti maakuntayliopistoja ja -korkeakouluja, varmisti Postin säilymisen joka kunnassa, tuki sanomalehtien levikkiä haja-asutusalueilla ja antoi valtion tukirahaa heikommin menestyville alueille. Näin saatiin rakennettua suomalainen hyvinvointiyhteiskunnan malli, jossa ihmisellä oli oikeus ja mahdollisuus saada samat palvelut ja edut, asui hän missä osassa maata tahansa. Tullessa lähemmäs 2000-lukua, aluepolitiikka ja monet eroja tasaavat järjestelmät ovat menettäneet poliittista suosiotaan Suomessa.⁴⁵⁰

On merkityksellistä hahmottaa toisaalta yhteiskunnallisten muutosten aiheuttama paine uudistuksiin kuin myös uusien lainsäädännöllisten toimien vaikutus sekä tutkimuskohteeseeni että ympäröivään yhteiskuntaan. Vastaavasti ihmisten arvo maailman kehitys ja muutos johti aikanaan sekä kirjastolaitoksen hyväksymiseen että tarpeelliseksi katsottuun koko maan asuttuna pitämiseen. Kaupungistumisen edetessä ihmisten arvojen muutokset esimerkiksi maaseutuasumisen tukemiseen liittyen kokivat urbanisoituvassa yhteiskunnassa väistämättä muutoksia, jotka edelleen 2010-luvullakin aiheuttavat keskustelua.

Vuoden 1961 suuri lakiuudistus takasi kirjastoille valtion tukea, jolle ei ollut määritelty kattoa. Rahan käyttäminen oli kuitenkin hyvin tarkkaan säädelyä ja viranomaisten valvomaa. Kirjastot olivat hyvin erilaisissa lähtötilanteissa maan eri osissa: kaupunkien ja suurten kuntien kirjastot olivat pitkälle kehittyneitä kuntien rahoitettua niitä itse, mutta maaseudulla oli hyvin pieniä ja huonosti varusteltuja kirjastoja. Käytännössä uusi laki nosti kirjastojen rahoituksen tasolle, jolla peruskoulujen rahoitus oli. Samalla ryhdyttiin kunnostamaan vanhoja kirjastorakennuksia ja vahvistettiin maakuntakirjastojärjestelmää.⁴⁵¹

Nykyisellään, 2010-luvun puolivälissä, Suomessa toimii hieman alle 300 pääkirjastoa, lähes 500 sivukirjastoa ja noin 150 kirjastoautoa⁴⁵² – kirjasto nauttii siis edelleen suurta suosiota suomalaisten keskuudessa. Nykyisessä tilanteessa kirjastojen on kilpailtava suosiostaan kuitenkin enemmän kuin koskaan aikaisemmin, sillä erityisesti nuoremmat ikäluokat saattavat kokea perinteisten kirjojen lukemisen vieraaksi. Sen sijaan aikaa kulutetaan internetissä, musiikinkuuntelun, pelikonsolien tai muun sähköisen ajanvietteen parissa ja yhä enenevässä määrin myös älypuhelin- ja virtuaalimaailmojen tarjoamien teemojen parissa. Kansatieteilijä Piia Taponen on tutkielmassaan huomannut, että tietotekniikan tullessa kirjasto-

⁴⁵⁰ Mäkinen 2001, 125; ks. myös Uusitalo 1990.

⁴⁵¹ Mäkinen 2009, 403; Mäkinen 2001, 127.

⁴⁵² Kirjastotilastot (www).

työhön voimakkaimmin 1970- ja 1980-luvulta alkaen, on kirjastotyö muuttunut valtavasti. Kirjaston työntekijät saattoivat tuntea pettymyksen tunteita, koska lapset eivät lukeneet yhtä paljon kuin ennen. Monet syyttivät tästä tietokonepelejä ja internetiä, mutta Taponen mukaan jotkut pohtivat sen johtuvan myös omasta työstä ja työn vaikutuksista lapsiin.⁴⁵³

Edellä olevasta johtuen kirjastoista voi nykyisin lainata paljon muutakin aineistoa kuin kirjallisuutta. Jo 1900-luvun viimeisinä vuosikymmeninä tarjolla oli nuotteja, levyjä ja alkuvaiheessa kasettejakin, sittemmin videot ja myöhemmin dvd-elokuvat ja musiikkilevyt ovat tulleet pientenkin kirjastojen valikoimiin. Joistakin kirjastoista on mahdollista lainata myös muuta välineistöä, kuten esimerkiksi ulkopelitarvikkeita tai televisioiden digibokseja. Samalla erilaisten laitteiden käyttö paikan päällä kirjastoissa on yleistynyt ja esimerkiksi vanhat videonsa tai äänilevynsä voi itsepalveluna ja ilmaiseksi muuntaa sähköiseen muotoon lähikirjaston laitteilla, varaamalla siihen vain ajan etukäteen. Kirjastoista on tullut monipalvelukeskuksia ja yleisiä kansalaisten olohuoneita, vapaamuotoisia tapaamispaikkoja.⁴⁵⁴ Yksi esimerkki tästä valtavasta käynnissä olevasta modernisoinnin aallosta on Helsingin uusi keskustakirjasto. Sen yhteyteen on päätetty toteuttaa yleinen sauna, joka nivoo yhteen perinteisen, maksuttoman kirjaston ja sen tapahtumat sekä ulkopuolisen, saunaa ylläpitävän yrittäjän. Näin kirjasto haluaa omien sanojensa mukaan yhdistää kaksi vahvaa suomalaista perinnettä, kirjaston ja saunan.⁴⁵⁵

Kaikista näistä mainituista muutoksista näkyy, miten kirjasto pyrkii koko ajan seuraamaan aikaansa ja mukautuu muuttuvaan toimintaympäristöön. Ero kauppaan on kuitenkin suuri. Kauppa on yksityisyrittäjä, jonka tarkoitus on tehdä taloudellisesti riittävää tulosta ja tätä kautta mahdollistaa uusien hankintojen tekemisen, palvelujen kehittämisen ja toiminnan laajentamisen ja jatkamisen. Kirjasto sen sijaan on täysin riippuvainen valtion ja kuntien rahoituksesta, eikä sen ole varsinaisesti tarkoitus tuottaa mitään – lukuun ottamatta tuloa esimerkiksi sakkomaksuista. Kirjaston talous pysyy useimpina vuosina varsin tasaisena ja tätä voidaan perustella laajalla asiakaskunnalla ja käyttöasteella. Kauppa ja kirjasto ovat tämän tutkimuksen suurimmat osa-alueet mutta toimintafilosofialtaan ne ovat täysin erilaiset.

⁴⁵³ Taponen 2015, 37–39 passim.

⁴⁵⁴ Ks. esim. Raision kirjasto (www).

⁴⁵⁵ Miettinen 2014.

Kirjastoautotoiminta Suomessa

Kirjastoautotoiminnan katsotaan alkaneen Suomessa vuonna 1961. Ensimmäinen pyörillä varustettu kirjasto oli kuitenkin liikenteessä jo vuonna 1905 Yhdysvalloissa ja Englannissakin kirjastoautoja oli 1920-luvulta lähtien.⁴⁵⁶ Suomessa kirjastoautotoiminnan yleistymiseen vaikutti nähdäkseni uusi kirjastolaki, joka takasi koko alalle entistä turvatumman tulevaisuuden ja näin ollen uskallettiin panostaa myös liikkuviin yksiköihin. Toisen maailmansodan jälkeisinä vuosina kirjastoautotoiminta alkoi yleistyä voimakkaasti koko Euroopan ja silloisen Neuvostoliiton alueilla. Lisäksi UNESCO on tukenut Etelä-Amerikan, Aasian ja Lähi-Idän kirjastoautotoimintaa.⁴⁵⁷ Liikkuvien kirjastojen käyttöä harjoitetaan nykyisin kaikilla mantereilla ja kulttuurialueilla: esimerkiksi Afrikassa kirjasto on siirretty kamelin selkään.⁴⁵⁸ Suomen varhaisin liikkuva kirjasto on Helsingin maalaiskunnassa 1910-luvulla liikkuneet hevuskärkyt. Kun tekniikka kehittyi, hevonen korvattiin autolla ja 1950-luvun alkupuolella maalaiskunnan liikkuva kirjasto sai vakituisen reitin ja aikataulun. Tämä ensimmäinen pyörille siirretty kirjavarasto oli kuitenkin hyvin toisenlainen kuin nykyiset kirjastoautot myös valikoimaltaan, sillä mukana oli vain noin 150 kirjaa.⁴⁵⁹

Virallisesti kirjastoautotoiminnan alkaminen maassamme katsotaan tapahtuneen vuonna 1961, jolloin Turussa otettiin käyttöön ensimmäinen varsinaiseksi kirjastoautoksi rakennettu ajoneuvo. Toiminnalle haettiin luultavasti mallia Ruotsista, jossa kirjastoautoja jo tuolloin liikkui– Turun kirjastolautakunta teki naapurimaahan tutustumiskäynnin selvittääkseen auton toimintaperiaatteita ja rakennetta.⁴⁶⁰ Ensimmäinen kirjastoauto oli nykyisiin liikkuviin kirjastoihin verrattuna pieni, mutta Helsingin maalaiskunnan liikkuvaan kirjastoon suhteutettuna se oli kuitenkin aivan eri tasolla, sillä mukaan mahtui noin 2000 kirjaa.⁴⁶¹ Kirjastoauto kiersi Turussa reittejä jokaisena arkipäivänä ja yhteensä pysäkkejä oli 26. Kaupunginkirjasto oli hyvin tyytyväinen uuteen työmuotoon.⁴⁶²

⁴⁵⁶ Sarkola 1969, 2–3.

⁴⁵⁷ YK:n alainen itsenäinen erityisjärjestö, joka on keskittynyt kasvatus-, tiede ja kulttuuritoimintaan: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. UNESCOon kuuluu 195 jäsenmaata ja 8 liitännäisjäsentä. (Opetus- ja kulttuuriministeriö (www)).

⁴⁵⁸ Sarkola 1969, 2–4; Terho 2003.

⁴⁵⁹ Sarkola 1975, 306–208.

⁴⁶⁰ KI1; KI2.

⁴⁶¹ Sarkola 1975, 308.

⁴⁶² Kertomus Turun kaupungin kunnallishallinnosta 64, 8:61.

Maaseutujen ja kaupunkien kirjastoautot ovat toimintojen ja ajoneuvon osalta pitkälti samanlaisia. Kaupunkiautoissa suurempi asiakasmäärä on johtanut toisen palvelutiskin sijoittamiseen ajoneuvojen takaosaan ja ruuhkaisimmilla reiteillä mukana voi olla kaksi työntekijää. He palvelevat asiakkaita sekä kirjaston etuettä takaosassa. Sähkön riittävyys auton laitteistoihin voi olla ongelmallista erityisesti kaupunkiautoissa, sillä niille tulee vähemmän ajokilometrejä ja näin ollen auton akut latautuvat vähemmän kuin maaseudulla liikkuvissa autoissa.⁴⁶³

Kirjastoautojen lisäksi kirjastovene toimi noin 30 vuoden ajan, kesäkauden 2013 loppuun asti, Turun saaristossa Paraisilla. Mukana oli 500–600 kirjaa ja kaksi kirjastonhoitajaa.⁴⁶⁴ Kirjastovene toimi kuten kirjastoautokin, mutta keuliosuhteista ja asiakasmäärästä (kesäasukkaat) johtuen ainoastaan kesäisin.

Kirjastoautojen rahoitus perustuu valtion ja kuntien tukeen. Toisin kuin yksityiset myymäläautot, liikkuvien kirjastojen toimintaedellytykset ovat paremmin suojassa talouden heilahteluilta. Muutokset yhteiskunnan taloustilanteessa eivät heijastu yhtä nopeasti julkisella rahoituksella toimivaan palveluun. Tästä syystä kirjastoautojen määrät eivät ole vaihdelleet yhtä rajusti kuin myymäläautojen.

Kirjastoautojen lukumäärät ovat olleet vähäisemmät kuin myymäläautojen (ks. myös taulukko VIII). Kun ensimmäinen kirjastoauto aloitti toimintansa vuonna 1961, myymäläautoja oli liikenteessä jo 670. Huippuvuonna 1970 liikkuvia kauppoja ajoi yli 1200, kun taas kirjastoautoja oli tuhatkunta vähemmän. 1990-luvun alun runsaan 230:n kirjastoauton huipun jälkeen niiden määrä on verkkaisesti laskenut.⁴⁶⁵ 2010-luvun alkupuolella kirjastoautoja oli liikenteessä noin 150, kun myymäläautoja oli samaan aikaan enää parikymmentä.⁴⁶⁶ Kirjastoautojen määrä ylitti myymäläautojen määrän vuonna 1993. Liikkuvan kirjaston määrrien vaihteluun on taloudellisten seikkojen ohella vaikuttanut maaseudun kyläkoulujen lakkautukset. Monien kyläkoulujen yhteydessä sijaitsi sivukirjasto, joka koulun lakkautuksen yhteydessä toisinaan korvattiin kirjastoautolla. Tämä nosti liikkuvien kirjastojen määrää. Kaikkiaan maalaiskunnissa lopetettiin pelkästään 1960-luvun aikana noin 1400 koulua, joten vaikutukset kirjastoihin ovat olleet merkittävät.⁴⁶⁷

⁴⁶³ KI2.

⁴⁶⁴ YLE: Tv1; TS: Kirjastovene (www).

⁴⁶⁵ Suomen kirjastoautot (www) -lähde kertoo huippuvuodeksi 1992, jolloin autoja olisi ollut 237. Kirjastoautotutkija Antero Kyöstiön mukaan huippuvuosi oli 1991 kaikkiaan 234 autolla (Kyöstiö 2004). Kyöstiö perustaa tietonsa Tilastokeskuksen tilastoihin, Suomen kirjastoautot -sivuston lähteistä ei ole varmuutta.

⁴⁶⁶ Perustilastot (www).

⁴⁶⁷ Sarkola 1969, 7.

Lakkautettuja sivukirjastoja on korvattu kirjastoautolla myös kaupungeissa, kuten Turussa vuonna 2009 lakkautetun Martin sivukirjaston tapauksessa.⁴⁶⁸ Kuntaliitoksetkin aiheuttavat liikehdintää ja pääkirjastot saattavat siirtyä sivukirjaston asemaan. Tarvasjoen kunta pakkoliitettiin Liedon kuntaan vuonna 2015 ja jo tätä ennen käytiin keskustelua Tarvasjoen kirjastopalveluista. Historiaan jääneen kunnan kirjasto toimi vuokratiloissa ja vaihtoehtona nähtiin Tarvasjoen alueen kirjastopalveluiden hoitaminen jatkossa kirjastoautolla ja koulukirjastoa laajentamalla.⁴⁶⁹ Kiinteää kirjastoa korvaava kirjastoauto on yritys pitää kunnan palvelut kaikkien saatavilla. Koulukirjaston laajentaminen puolestaan lähestyy menneiden vuosikymmenten tilannetta, jossa kirjasto usein sijaitsi koulun yhteydessä.

Taulukko VIII: Kirjastoautojen lukumäärä Suomessa

Vuosi	Kpl	Vuosi	Kpl
1961	1 ⁴⁷⁰	1990	232 ⁴⁷¹
1965	8 ⁴⁷²	2000	201 ⁴⁷³
1970	89 ⁴⁷⁴	2005	182 ⁴⁷⁵
1975	201 ⁴⁷⁶	2013	147 ⁴⁷⁷
1980	221 ⁴⁷⁸	2015	140 ⁴⁷⁹

Kirjastoautojen määrän laskuun on syynä myymäläautojen tapaan maaseudun asukasmäärän lasku sekä kuntien huonontunut taloudellinen tilanne. Monet kunnat joutuivat säästöpainneiden vuoksi leikkaamaan toimintamenojaan 1990-luvulla

⁴⁶⁸ Lehtonen 2014.

⁴⁶⁹ YLE: Tarvasjoen kirjasto (www).

⁴⁷⁰ Kyöstiö 2011, 38.

⁴⁷¹ Mäkinen 2001, 134.

⁴⁷² Sarkola 1969, 14.

⁴⁷³ Kirjastotilastot (www).

⁴⁷⁴ Mäkinen 2001, 134.

⁴⁷⁵ Kirjastotilastot (www).

⁴⁷⁶ Sarkola 1975, 310.

⁴⁷⁷ Kirjastotilastot (www).

⁴⁷⁸ Mäkinen 2001, 134.

⁴⁷⁹ Kirjastotilastot (www).

– samansuuntainen uhka on olemassa myös 2010-luvun puolivälissä.⁴⁸⁰ Paikasta toiseen siirtyvä kirjasto onkin yksi vaihtoehto sille, että tarjottava palvelu lakkautettaisiin. Kirjastotoimintaa ei kuitenkaan välttämättä lopeteta kunnasta kokonaan, vaan kiinteä kirjasto jää edelleen palvelemaan asiakkaita keskustajamaan. Lakkautetun kirjastoauton tai sivukirjaston tilalle ei aina järjestetä minkäänlaista korvaavaa palvelua.



*Kuva 16.
Henkilökunnalle järjestetään asianmukaiset työskentelytilat myös autoon. 2000-luvun alkupuolella liikennöineessä kirjastoautossa oli mikroaaltouuni ja kahvikone. Oikealla näkyy lainaustiski.
Jussi Lehtosen oma arkisto. Kuvaaja: Jussi Lehtonen.*

Jo 1960-luvulla kirjastot kokivat tarvetta saada yleisiä ohjeita kirjastoautojen hankintaan. Vuonna 1966 perustettu Kirjastoseuran kirjastoautoitoimikunta teki saman vuosikymmenen lopussa suosituksen, jonka mukaan kirjastoauton varustetason tulee taata auton toiminta ankarissakin sääolosuhteissa. Tämä tarkoitti riit-

⁴⁸⁰ Kyöstiö 2011, 368–369.

tävää akkujen määrää ja tehoa sekä auton sisätilojen lämmitystä. Vuosikymmentä myöhemmin kirjastoautopäivien osanottajat esittivät, että Suomen Kirjastoseura laatisi kirjastoautostandardin, joka selkeyttäisi uusien kirjastoautojen tilaajien asemaa: kuntien virkamiehet eivät aina tienneet kirjastoautolle asetettuja vaatimuksia sopivan työympäristön saamiseksi ja kunnollisen varustetason hankkimiseksi.⁴⁸¹

Kirjastoautostandardia on muokattu useaan otteeseen ja alkuperäiseen verrattuna siihen on lisätty paljon vakiovarusteiksi katsottavia elementtejä. Kunta hankkii käytännössä aina standardin mukaisen kirjastoauton ja karsii tilauksesta pois lähinnä lisävarusteiksi määriteltyjä ratkaisuja – kaikki standardissa vakiovarusteiksi ilmoitetut asiat ovat tavallisesti mukana tilauksissa. Kirjastotutkija Antero Kyöstiö huomauttaa, että kirjastoautostandardi on puhtaasti tekninen eli jokainen kunta tilaa haluamansa kaltaisen auton haluamallaan alustalla ja mieleisellään korin sisustuksella ja ulkomaalauksella. Kyselyssään kirjastoautonkuljettajille Kyöstiö pyrki selvittämään näiden näkemyksiä standardin tärkeydestä nykyisessä tilanteessa. Valtaosa vastanneista arvosti valmiiksi mietittyjä ratkaisuja hyvin paljon, vaikka jonkun mielestä se saattaakin tiukassa taloudellisessa tilanteessa liiaksi rajata valinnanvaraa. Kuten Kyöstiökin toteaa, kirjastoautostandardi antaa kuitenkin vain puitteet uudelle kirjastoautolle siten, että jokainen tilaaja rakentaa lopulta omaan käyttöönsä parhaiten sopivan auton. Uusimmissa kirjastoautoissa saattaa olla muusta autosta eriytetty sosiaalitila, joka osan henkilökunnan mielestä vie autosta jo liikaa tilaa suhteessa kirjoihin ja asiakaspalvelutilaan. Kirjastoautostandardin perusteella uusiin autoihin lisättiin jo vuosia sitten myös juokseva vesi, käymälä ja esimerkiksi mikroaaltouuni henkilökunnan aterioita varten.⁴⁸²

Kirjastoautoja on ollut käytössä sekä Suomessa että muualla maailmassa eri aikoina erilaisia (ks. myös Kuva 17). Näiden pohjalta voisi olla mahdollista kehittää tulevaisuudessa jotakin sellaista, joka palvelisi maaseudun heterogeenistä väestöä monipuolisella tavalla. Esimerkiksi isommilla teillä voisi käyttää joko nivelbussi-mallista ajoneuvoa tai telille perustuvaa ratkaisua – nämä eivät ole tällä hetkellä Suomessa käytössä olevia malleja kalliimman hinnan sekä haasteellisempien tallivaatimusten vuoksi.⁴⁸³ Lisäksi vaihtoehtoja voisivat olla levitettäväinen kirjastoauto tai perävaunu, joka voitaisiin myös pysäköidä pitemmäksikin aikaa esimerkiksi jonkin tapahtuman yhteyteen ja sitten siirtää jälleen uuteen

⁴⁸¹ Kyöstiö 2011, 128–129.

⁴⁸² Kyöstiö 2011, 127–136 passim. Ks. myös Kuva 16.

⁴⁸³ Kyöstiö 2011, 137–139.

paikkaan.⁴⁸⁴ Kirjastoautojen osalta variaatio on ollut näissä eri kori- ja alustaratkaisuisissa ylivoimaisesti suurin. Tämä johtunee siitä, että yksityisesti toimivat palvelut eivät välttämättä koe tarpeelliseksi ottaa turhia riskejä kokeilemalla kalliita uudenlaisia ratkaisuja, jotka sitten saattaisivat osoittautua toimimattomiksi, ovat huonosti muuntautuvia tai joiden jälleenmyynti saattaisi olla vaikeaa.



Kuva 17.

Suomalaiset kirjastoautot ovat usein olleet ajossa pitkään. Kuvassa on Ilmajoen 1970-luvun alussa käyttöön otettu kirjastoauto, joka oli liikenteessä vielä kuvanottohetkellä 1987.

Kuva: TYKL/dg/470. Kuvaaja: tuntematon.

Opetusministeriön kirjastopoliittisessa laatusuosituksessa listataan kirjastopalvelujen saavutettavuuden laatukriteerejä. Kirjaston sijainnista todetaan seuraavaa: *Kirjaston palvelupaikka [sijaitsee] siten, että 80 %:lla väestöstä [on] matkaa enintään 2 km. Suositus koskee taajama-alueita. Erityispiirteet ja autopalvelut huomioidaan. Myös matka-aikaa voidaan käyttää kriteerinä (enintään 30 min).*⁴⁸⁵ Tätä suositusta käytettäessä tulee huomioida maasto eli suoraan kartalta katsoen kirjastoauton pysäkki saattaa vaikuttaa olevan hyvässä paikassa. Turvalisen ja hyvän kulun läheiseltä asutusalueelta saattaa kuitenkin estää esimerkiksi iso tie tai muu este. Kirjastoautojen hankintaa tuki aiemmin opetusministeriö, mutta 2000-luvun puolivälistä alkaen tuen ovat jakaneet lääninhallitukset. Tätä

⁴⁸⁴ Kyöstiö 2011, 139–141.

⁴⁸⁵ Yleisten kirjastojen laatusuositus 2010, 26.

muutosta lukuun ottamatta kirjastoautojen hankintaan ei ole tullut suuria muutoksia viimeisten vuosikymmenien aikana.⁴⁸⁶

Kirjastoauto toiminnan jatkuvuutta on yritetty jo pitkään turvata erilaisilla uusilla toimenpiteillä. Liikkuvan kirjastotoiminnan järjestämistä yhden tai useamman naapurikunnan kanssa on kokeiltu, mutta kaikki kunnat eivät edelleenkään ole siihen halukkaita.⁴⁸⁷ Yhteistoiminnasta on kuitenkin hyviä ja toimivia esimerkkejä: esimerkiksi vuonna 2009 Suomessa noin 50 kuntaa osti naapurikunnalta tai -kunnilta kirjastoautopalveluja. Tilannetta muuttavat muun muassa monet kuntaliitokset. Joissakin tapauksissa kunta saattaa ostaa kirjastopalveluja toisesta kunnasta, vaikka sillä olisikin oma kirjastoauto käytössään.⁴⁸⁸ Pinta-alaltaan isoissa kunnissa kirjastoautot eivät välttämättä pysty palvelemaan kaikilla alueilla pitkien välimatkojen vuoksi. Palveluja ostava ja myyvä kunta sopivat keskenään maksuista ja maksuperusteista – tavallisimmin käytetyt korvaukset perustuvat joko tuntimääriin tai kilometreihin, joskus myös kunnan asukasmäärään, autosta syntyviin kuluihin tai lainakohtaiseen hintaan.⁴⁸⁹

Lapissa on liikennöinyt vuodesta 1979 alkaen kolmen eri maan (Suomi, Ruotsi, Norja) ja viiden eri kunnan alueella ajava yhteispohjoismainen kirjastoauto. Pohjoismaiden neuvoston tuella toimintansa aloittanut kirjastoauto tarjoaa kirjallisuutta kaikilla alueen viidellä kielellä. Maksusuudet lasketaan auton käyttöasteesta ja pysäkkimäärästä kullakin alueella ja kukin kunta hankkii autoon lisää kirjoja oman harkintansa mukaan. Koska välimatkat ovat pitkiä, auton reitillä on viikoittain myös yöpymisiä.⁴⁹⁰ Naapurimaiden kanssa yhteisiä autoja on käytössä myös kaksi muuta, Norjassa ja Ruotsissa.⁴⁹¹

Kuntien yhteisten kirjastoautojen lisäksi maassamme on 1970-luvulla suunniteltu kirjastoautojen vuokrausta. Auton rakennuttaja olisi vuokrannut ajoneuvon kunnan käyttöön ja vuokraa vastaan hoitanut sen huollot. Tällainen toiminta ei lopulta toteutunut yhdessäkään kunnassa. Sen sijaan samalla vuosikymmenellä Ahvenanmaalla paikallinen liikennöitsijä vuokrasi kunnan käyttöön kirjahyllyillä varustetun linja-auton. Liikennöitsijän perimään vuokraan sisältyi kuljettajan lisäksi myös huolto, mikä takasi että auto oli yleensä ajokunnossa koko ajan.⁴⁹²

⁴⁸⁶ Kyöstiö 2011, 181, 289.

⁴⁸⁷ MTV3 (www); Ks. myös Kyöstiö 2011, 324–341.

⁴⁸⁸ Kyöstiö 2011, 327, 330; Juntumaa 2016.

⁴⁸⁹ Kyöstiö 2011, 330.

⁴⁹⁰ Helsingin Sanomat 28.10.2000; Kyöstiö 2011, 338–339.

⁴⁹¹ Kyöstiö 2011, 339–341.

⁴⁹² Sarkola 1975, 246.

Työnteko ja asiakkaat kirjastoautossa

Kirjastoautotyö eroaa myymäläautotyöstä muutenkin kuin tuote- ja palveluvalikoimaltaan. Esimerkiksi työpäivän pituus on tarkemmin säädeltyä kunnallisella kirjastoautonkuljettajalla kuin yksityisellä myymäläautokauppialla. Kirjastoautotyöhön ei ole saatavissa koulutusta normaalien kirjasto-opintojen lisäksi, mutta tarvetta sellaiselle koetaan olevan.⁴⁹³ Kirjastolaitos järjestää lähinnä lyhyempiä kirjastoautojen kuljettajille tarkoitettuja ennakoivan ajon kursseja sekä ajotapakoulutusta.⁴⁹⁴ Kirjastotutkija Antero Kyöstiö laskee kirjastoautoalan lähes ainoaksi täydenniskoulutukseksi valtakunnalliset kirjastoautopäivät sekä eräät alueelliset, maakuntakirjastojen ja lääninhallitusten järjestämät tapahtumat.⁴⁹⁵

Haastatteluistani nousi esiin kirjastoautojen eriytymistä kiinteistä kirjastoista. Tämä näkyy kirjastoautoidentiteetin korostamisena sekä tiettyinä kilpailuhenkisyysnäkökulmilla liikkuvan ja kiinteän kirjaston välillä. Jos kaupan alalla liikkuva ja kiinteä yksikkö nähdään henkilökunnankin silmin pitkälti toisiaan täydentävinä palvelumalleina, kirjaston puolella kyse vaikuttaisi enemmän olevan kahden samaan organisaatioon kuuluvan palvelumuodon kilpailusta. Tällöin on paremmin ymmärrettävää, että myös oman palvelun erityisyyttä ja identiteettiä pyritään korostamaan ja vahvistamaan teemapäiviä ja muuta kirjastoautotoimintaa järjestämällä. Taloudellisesti niukkoina aikoina tällainen eriytynyt malli tarkoittaa sitä, että sekä kiinteän että liikkuvan kirjaston saattaa olla tarpeen perustella omaa olemassaoloaan erilaisin tunnusluvin, toisistaan riippumatta.

Kuten kauppa-autotkin, myös kirjastoautot ajavat tiettyä reittiä pitkin useimmiten kerran viikossa tai kahdessa, toisinaan vuoroviikoin kahta erilaista reittiä (ks. myös Kuva 18). Tärkeimmiksi katsotut pysäkit saatetaan sisällyttää kaikkiin reitteihin:

[Reittien pituus on] semmonen kolomisenkymmentä kilometriä, saattaa olla enintäänkin kolkytviis kilometriä. Reitit on jaettu sillä viisiin, että kahen viikon jaksoissa [ajetaan]. Joka viikko käyvään kuitenkin koululla ja sitten joka toinen viikko käyvään hiljaseimmilla pysäkeillä.⁴⁹⁶

⁴⁹³ Kyöstiö 2011, 209.

⁴⁹⁴ Kirjastokalenteri (www).

⁴⁹⁵ Kyöstiö 2011, 210.

⁴⁹⁶ KI4.



Kuva 18.

Kirjastoautojen pysäkkimerkki kertoo auton aikataulun. Tämä Konnunsuon vankilan vieressä vuonna 2010 pysähtynyt kirjastoauto oli paikalla joka toinen viikko. Pysäkkimerkki oli kiinnitetty entisen leipomon roskakatokseen.

Kuva: TYKL/dg/5298. Kuvaaja: Jussi Lehtonen.

Pysäkit ovat myymäläautojen tapaan teiden varsien leveämmillä kohdilla, risteyksissä ja talojen pihoissakin. Maaseutupaikkakunnilla auton henkilökuntana on tavallisesti yksi työntekijä eli kirjastoautonkuljettaja, joka hoitaa sekä ajamisen ja lainaustoiminnan että pysäkeillä järjestee palautettuja kirjoja hyllyyn. Lisäksi työntekijä auttaa asiakkaita kirjojen valinnassa ja etsinnässä. Kirjastoautoissa on nykyisin käytössä internet-yhteydet tietokantahakuja varten ja näiden laitteiden ylläpidosta kirjastoautonkuljettaja myös vastaa. Vilkkaimmilla maaseutupaikkakunnillakin kirjastoautoissa saattaa olla kuljettajavirkailijan lisäksi kirjastotyöntekijä, joka auttaa asiakaspalvelussa.⁴⁹⁷ Kirjastoauton henkilökunnan työpäivä koostuu normaalista kirjaston asiakaspalvelusta sekä auton lastaamisesta ja varausten ja palautusten käsittelystä niin kiinteällä kirjastolla kuin auton pysäkeilläkin. Työajallisesti on kiinnostavaa huomata vuonna 2015 Suomessa virinnyt kes-

⁴⁹⁷ Esim. KI2; KI4; KI6.

kustelu joustavampiin työaikoihin siirtymisestä. Suomen Yrittäjien teettämä kysely osoitti yritysten kannattavan paikallista sopimista, jolloin palkan lisäksi kyettäisiin myös joustavampiin työaikoihin.⁴⁹⁸ Tämä voisi tulevaisuudessa vaikuttaa kirjastoautojenkin työntekijöiden työaikoihin.

Kirjastoautoissa henkilökunta hoitaa toisinaan sille kuulumattomia tehtäviä, mutta se on harvinaisempaa kuin liikkuvan kaupan puolella. Toisinaan kuljettajat ja kirjastovirkailijat ovat saattaneet toimittaa kauempana maaseudulla asuvalle asiakkaalleen jonkin tavarain tai apteekkituotteen ja vastaavasti henkilökunta saattaa yksittäistapauksissa auttaa esimerkiksi vanhempia asiakkaita kantamalla näiden kirjat kotiin asti. Missään vaiheessa kirjastoautojen lisäpalveluiksi katsottu toiminta ei ole kuitenkaan yltänyt läheskään samalle tasolle kuin kauppa-autoissa. Kirjastoautojenkin henkilökunta tulee väistämättä tutuksi asiakkaiden kanssa vuosien kuluessa ja erityisesti jouluna työntekijöitä on muistettu pienillä lahjoilla, kuten villasukilla tai vain joulukortillakin. Sen sijaan myymäläautojen puolelta tuttu henkilökunnan kahvitus ja ruokatarjoilu ovat kirjastoautojen osalta harvinaisia eikä autoihin tuotava kahvi ja pullakaan mitenkään yleistä.⁴⁹⁹ Henkilökunnan ja asiakkaiden tuttuus näyttäytyy toisellakin tavalla:

...[Kirjastoauto] on hirveen tärkeä sosiaalisesti näille. Et oikeastaan määhän teen aika paljon sosiaalityötä tässä. Ja lisäksi kun tehtiin tää työpaikkaerkonomiatutkimus, niin hyvin sano tämä XX, että säähän teet kriisityötä. Määhän teen sitäkin sillä tavalla, että ihmisillä on hirveen paljon murheita ja hirveen paljon kauheita asioita ja niitä puhutaan todella paljon. Et alussa mulla oli vaikeuksia sillä tavalla niitten pahojen asioiden suhteen, että suojata niin kun itteeni niiltä. Ottaa ne vaan asioina ja että ne on vaan niitten ihmisten asioita. Mut se on. Määhän oon ajatellu sitä, että jossakin sosiaalihuollossakin niin pääsee helpommalla, että se ihminen käy vaan siinä. Se kertoo ne asiansa ja muuta. Ne on ikäviä asioita. Mut mulla ne on menny kaikki sitä kautta, että näähän ihmiset, määhän oon niin kun ystäväystyny niitten kans. On tullu tietty semmonen tunneside ja ne on sitten kertonu. Ja mun oli hirveen vaikeaa alussa käsitellä niitä asioita sillä tavalla, sanoisko ammatillisesti, että ne ei häirinny mun omaa tunne-elämää.⁵⁰⁰

⁴⁹⁸ Yrittäjät (www).

⁴⁹⁹ Esim. KI2; KI4; KI5; KI7.

⁵⁰⁰ KI6.

8. PANKIT JA PANKKIAUTOT

Rahalla on merkittävä vaikutus ihmisten arkielämässä. Fyysisen rahan käyttö maksuvälineenä on vähentynyt ja 2040-luvulle tultaessa tilanne saattaa olla huomattavasti muuttunut. Tällä sekä pankkien liiketoiminnan muilla muutoksilla on suuria vaikutuksia tulevaisuuden toimintamalleihin.

Toisin kuin kaupankäynnissä, Suomen pankkitoiminnan juuret ovat nuoret. Ruotsin Pankin edeltäjä piti 1660-luvulla sivukonttoria Turussa. Suomalaiset käyttivät Tukholmassa toimivaa pankkia aina vuoteen 1805 asti, jolloin yksityinen diskonttolaitos syntyi Turkuun toimiakseen vain muutaman vuoden. Turun konttori sai luottotukea Ruotsin Pankilta ja lisäksi ruotsalaisilla oli konttorin osake-enemmistö. Näin ollen vuosien 1808–09 jälkeen toiminta ei voinut enää jatkua, kun Suomi siirtyi Venäjän keisarikunnan osaksi.⁵⁰¹

Vaikka Venäjän vallan alusta alkaen oli vireillä suunnitelmia pankin perustamisesta Suomeen, ei siihen ollut moneen vuoteen riittäviä edellytyksiä. Suomen Pankki aloitti toimintansa vuonna 1812, mutta sen taloudelliset mahdollisuudet olivat vaatimattomammat kuin vastaavan ruotsalaisen toimijan. Säädöt eivät näet käyttäneet pankkia vaan se toimi pitkään lähinnä valtion rahoittamana lainakassana. Pankkitoiminnan esteenä oli myös yhtenäisen ja vakaan rahan puuttuminen.⁵⁰²

1900-luvun vaihteeseen asti erityisesti maaseudulla rahankäyttö oli vähäistä, vaikkakin tilanteesta riippuen välttämätöntä. Talonpojat pyrkivät hankkimaan rahaa myymällä tuotteitaan jopa niin, että omasta kulutuksesta piti tinkiä. Koska rahalaitoksia oli vähän, erityisesti säätyläiset toimivat 1700- ja 1800-luvulla talonpoikien luotottajina. Samoin toimivat jotkin maahamme päätyneet isot omaisuusmassat, kuten sotalaitoksen piirissä syntyneet rahastot ja Turun Akatemia. Ensimmäinen säästöpankki perustettiin Turkuun vuonna 1822 ja kolmea vuotta myöhemmin toinen Helsinkiin.⁵⁰³ Ensimmäisenä liikepankkina aloitti Suomen Yhdyspankki vuonna 1862 ja ensimmäinen osuuskassa perustettiin vuonna 1902,⁵⁰⁴ vaikka varhaisimmat maininnat maassamme tapahtuneesta osuustoiminnallisesta lainaustoiminnasta ajoittuvat jo 1860- ja 1870-luvuille. Tuolloin kaupungeissa toimi kassoja lähinnä käsityöläisten ja pienyritysten lainoitusta varten.⁵⁰⁵

⁵⁰¹ Pipping 1962, 13.

⁵⁰² Pipping 1962, 13.

⁵⁰³ Blomstedt 1978, 17, 18, 21. Ks. myös Talve 1990, 134–135.

⁵⁰⁴ Blomstedt 1978, 23, 83.

⁵⁰⁵ Kuusterä 2002, 15.

Pankit lähentyivät kuluttajia merkittävästi, kun palkkojen maksaminen siirtyi pankkien hoidettavaksi. Suomessa Perniön Säästöpankki oli ensimmäinen, jonka kautta maksettiin työntekijöiden palkkoja jo 1870-luvulla. Kokeilu ei kuitenkaan kestänyt pitkään.⁵⁰⁶ Vasta 1960-luvulla asia alkoi olla uudelleen ajankohtainen – tuohon asti työnantaja maksoi palkat työntekijälle useimmiten käteisellä. 1960-luvun puolivälissä saatiinkin aikaan sopimus, jonka mukaan palkansaaja voi itse valita sen rahalaitoksen, johon hän haluaa palkkansa saada. Palkan maksaminen pankkiin aiheutti ongelman nimenomaan 1950–60-luvuilla, sillä pankit olivat ensimmäisen kerran – liikepankit mukaan lukien – todella kiinnostuneita tavallisista palkansaajista ja heidän talletuksistaan. Jokainen pankkiryhmä pyrkiin maksimoimaan talletusasiakkaiden määrän. Monet maaseudun säästöpankit hoitivat kuntien rahaliikennettä, joten ensimmäiset "palkka pankkiin" -sopimukset tulivat luonnollisesti joko kuntien tai vastaavien organisaatioiden piiristä. Monet näiden johtohenkilöistä olivat mukana säästöpankki-toiminnassa, mikä oli osaltaan helpottamassa uutta järjestelmää. Aika ajoin pankkien kilpailu palkkatileistä sai myös epätoivottavia piirteitä, kun lainansaannin ehdoksi saatettiin asettaa palkkatilin siirto kyseiseen rahalaitokseen.⁵⁰⁷ Pankkiautojen nousukausi samaan aikaan on siis ymmärrettävää. Liikkuvia konttoreita käyttävät pankit saivat monin paikoin etulyöntiaseman kilpailijoihin nähden erityisesti haja-asutusalueella, jossa pankkeja oli harvassa mutta käteisen rahan tarve kuitenkin suuri.

Pankkiautotoiminta – kuten kirjastoautotoimintakin – on saanut alkusysäyksensä jo 1900-luvun alussa. Ensimmäinen löytämäni maininta on Englannista vuodelta 1910, jolloin toimintansa aloitti pankkikonttoriksi sisustettu ajoneuvo.⁵⁰⁸ Säästöpankkilehdessä kirjoitettiin vuonna 1912, miten pankissa oli "vaihtopöytä kassoineen, ristikko, jonka takana virkamies, ja taaimpana tulenkestävä kassakaappi, jonne maalaisväestön säästöt toistaiseksi talletetaan".⁵⁰⁹ Pankkitoiminta ja pankit koettiin pitkään hyvin arvokkaaksi ja viralliseksi asiaksi. Osin tästä syystä katsoisin, että asiakaslähtöinen pankkiautotoiminta ei alkanut Suomessa ennen pankkien toimintakulttuurissa tapahtuneita muutoksia toisen maailmansodan jälkeen. Edellytyksiä sille olisi ehkä ollut jo aikaisemminkin.

Vielä vuonna 1952, kun Suomen ensimmäinen pankkiauto aloitti toimintansa Helsingissä, liikkuvasta pankkikonttorista yritettiin saada mahdollisimman paljon kiinteän pankkikonttorin kaltainen. Kuten englantilainen edeltäjänsä, Helsingin

⁵⁰⁶ Kuusterä 1995, 437.

⁵⁰⁷ Kuusterä 1995, 438, 439.

⁵⁰⁸ Säästöpankki 3/1960.

⁵⁰⁹ Säästöpankki 6/1962 < Säästöpankki 1912.

Suomalaisen Säästöpankin pankkiautokin oli kuvailujen mukaan sisustettu arvokkaasti nojatuolilla, kirjoituspöydillä, kumimatoilla ja ikkunaverhoilla.⁵¹⁰ Jo samana vuosikymmenenä mutta erityisesti 1960-luvulta lähtien pankit yrittivät päästä tietoisesti eroon liian arvokkaasta ja pelottavasti imagostaan ja tähän samaan aikaan kuuluu myös pankkiautotoiminnan voimakas lisääntyminen. Liikkuvan pankin asiakaskuntana ovat olleet tavalliset, reitin varrella sijainneet kotitaloudet, sillä laskujen maksu ja käteisen rahan tarve koski kaikkia. Tässä on nähtävissä yhteys myymäläautoihin, joiden asiakaskunta koostui kaikista alueen ihmisistä sosiaaliseen asemaan ja tulotasoon katsomatta.

Pankkiautojen määrät maassamme ovat olleet aina varsin vähäiset. Kun myymäläautoja oli huippuvuosina yli 1200 ja kirjastoautojakin runsaat 230, ei pankkiautoja ole ollut maksimissaan kuin noin 50. Koska tarkkoja tilastoja liikkuvien pankkien määrästä ei ole olemassa ja tietoja on vaikeaa tai mahdotonta saada, arvio perustuu omaan laskelmaani.⁵¹¹ Esimerkiksi vuonna 1969 Säästöpankkilehti kirjoittaa, että pankkiryhmän autoja oli liikenteessä 34 kappaletta.⁵¹² Samaan aikaan ainakin Posti- ja Osuuspankki ovat ylläpitäneet joitain liikkuvia yksiköitä, mutta selkeästi vähäisemmässä määrin. Koska huomioideni mukaan valtaosa pankkiautoista Suomessa on ollut Säästöpankki-ryhmällä, ei liikkuvia pankkeja ole mielestäni voinut ollut enempää kuin mainitut noin 50 ajoneuvoa.

Pankkiauto oli erinomainen mainosväline ja sillä yritettiin estoitta kalastella uusia asiakkaita.⁵¹³ Osuuspankeilla ei ollut kuin muutamia pankkiautoja, mutta ryhmän konttoriverkosto maaseudulla oli samaan aikaan kattava. Näyttääkin siltä, että säästöpankkien voimakas halu käyttää pankkiautoja asiakkaidensa palvelemiseen liittyy uuden asiakaskunnan haalimiseen ja oman pankin mainostamiseen erityisesti osuuspankkilaisten keskuudessa.

Olen päätellyt pankkiautojen perustamisen johtuneen erityisesti kahdesta syystä. Ensinnäkin pankit tajusivat 1950-luvulle tultaessa, että maaseudun laajan konttoriverkoston ylläpito nieli huomattavia summia rahaa. Haastatteluja tehdesäni kuulin, miten valtiollisen Postin aikana kuluja ei juurikaan laskettu: rahaa käytettiin surutta eikä rationalisointi ollut vielä saanut jalansijaa. Myöskään pankeissa kiinteistökuluja ei pitkään aikaan ajateltu samalla tavalla kuin nykyään. Lisäksi toiminnan järjestäminen hajallaan olevissa konttoreissa oli vaikeaa.

⁵¹⁰ Liiketalous 5/1955.

⁵¹¹ Rahoitustarkastuskeskus, sittemmin Finanssivalvonta, ei julkista näitä lukuja.

⁵¹² Säästöpankki 11/1969.

⁵¹³ Ks. esim. PA2.

Koska maaseudulla asuneet ihmiset liikkuvat paikasta toiseen nykyistä vähemmän ja koska kilpailijoille ei haluttu antaa etulyöntiasemaa, olivat pankit pakotettuja perustamaan sivukonttoreita pienillekin paikkakunnille. Ilman toimivaa sivukonttoriverkostoa asiakaskunta oli vaarassa ajautua kilpailijan pankkiin, jonka sivukonttori saattoi olla lähempänä. Säästöpankki-lehti kirjoittaa asiasta 1960-luvun alussa: *Vain aatteellisesti kaikkein vahvimmat jaksavat tarpoa kilometrikaupalla omaan pankkiinsa samalla matkalla sivuuttaen kilpailevien rahalaitosten toimipaikkoja.*⁵¹⁴

Toinen syy pankkiautotoiminnan aloittamiselle ja sen laajenemiselle liittyy edellä esitettyyn kiinteiden sivutoimipisteiden ongelmaan. Kilpailusta saatavan selvän hyödyn lisäksi autotoiminnan aloittamisella oli helppo perustella kalliin sivukonttoriverkoston supistamista. Vaikka rakennus olisikin ollut pankin oma, sen kunnostamis- ja ylläpitotoimet veivät rahaa. Kannattamattomien sivutoimipisteiden lopettaminen oli helpompaa, kun asiakkaille voitiin edelleen osoittaa oman pankin palvelut kerran tai kaksi kertaa viikossa – samalla tavoin toimii kirjasto-laitos 2010-luvulla. Näin konttoriverkoston karsiminen ei suoranaisesti uhannut siirtää asiakkaita kilpailevaan pankkiin. Esimerkiksi erään hämäläisen maalaiskunnan säästöpankki totesi, että pankin ei kannattanut ylläpitää kaikkia sivukonttoreitaan asiointitottumusten vuoksi. Vaikka kylässä sijaitsikin oman pankkiryhmän konttori, asiakkaat asioivat useimmiten kirkonkylän pääkonttorissa. Tämän perusteella pankin johdon oli 1970-luvun alussa helpompi päättää kahden konttorin sulkemisesta ja pankkiautotoiminnan aloittamisesta.⁵¹⁵

Esimerkkinä pankkiautotoiminnan suunnittelijoille lienee toiminut ulkomaisten pankkien kokemukset mutta erityisesti kotimaisen myymäläautotoiminnan nousukausi sekä osoitetut hyödyt. Yhdessä edellä mainittujen kahden perustamista puoltavan syyn kanssa pankkien oli helppoa siirtää toimintaansa pyörien päälle. Olisikin mielenkiintoista tehdä vertailua sen suhteen, onko pankkiautojen perustamista vastustavan päätöksen tehneillä pankeilla jonkinlaista yhteyttä niiden alueiden kanssa, joissa myymäläautokauppa toimi huonosti, oli kannattamatonta tai joissa sitä ei ollut lainkaan. Kiinnostavaa oli katsoa myös päättäjien erilaisten luottamustoimien ja sidonnaisuuksien vaikutusta liikkuvien yksiköiden määriin.

Pankkiautotoiminnan samankaltaisuuden myymäläautoihin ja kirjastoautoihin huomaa helposti. Huonosti kannattava kiinteä toimipaikka korvautuu liikkuvalla yksiköllä. Lisäksi liikkuvaa pankkia on myymäläautojen tapaan voitu hyödyntää tunnustelijana kiinteän toimipaikan sijaintia mietittäessä. Sekä maaseudulla että

⁵¹⁴ Säästöpankki 6/1962.

⁵¹⁵ Säästöpankki 6/1962; PA1–3.

kaupungeissa saatettiin perustaa ensin pankkiauton pysäkki jollekin alueelle, jotta nähtiin millainen oli asiakaspohja ja miten aktiivisesti ihmiset käyttivät palvelua. Mikäli pankissa asioitiin riittävästi, liikkuvan palvelun kokemuksia voitiin käyttää hyödyksi kiinteää toimipistettä suunniteltaessa.⁵¹⁶

Maaltamuuton jatkuessa ja asukasmäärän – asiakasmäärän – vähetessä liikkuvan pankin reittiä ja aikataulua oli mahdollista muuttaa paremmin kannattavaksi. Pankissa asiointi oli jo ennen digitalisaationkin aikaa vähäisempää kuin kaupassa käynti, joten asiakasmäärät eivät ole verrannollisia tästäkään näkökulmasta. Uusien pysäkkien ja reittien perustaminen oli jatkuvaa työtä ja sen avulla saatiin liikkuvan konttorin asiakaspohja pysymään riittävänä. Kiinteän konttorin siirtäminen toiseen paikkaan olisi sen sijaan aiheuttanut suuria kustannuksia ja työtä. Pidän varsin todennäköisenä, että koska myymäläautotoiminnan alussa oli lehtien palstoilla käyty kiivasta keskustelua "asiakkaiden varastamisesta",⁵¹⁷ ei samanlaista keskustelua käyty enää uudelleen – ainakaan samassa mittakaavassa – pankkiautotoiminnan laajetessa.

Asiakkaiden näkökulmasta liikkuva pankki oli merkittävä tekijä maaseudulla. Käteisen tarve oli 1950- ja 1960-luvulla suurta, kun sähköisen rahan tai -laskutuksen käyttö ei vielä ollut mahdollista. Tämä aiheutti sen, että pankkipalveluita käytettiin paitsi käteisen rahan nostamiseen myös laskujen maksamiseen, tilisiirtoihin ja shekkiasioiden hoitamiseen. Mikäli lähistöllä ei ollut pankkia eikä linja-autoja liikkunut, autottoman perheen pankkimatka saattoi venyä tuntien mittaisiksi kävellen, pyörällä tai potkukelkalla. Maataloudessa tämä lyhensi merkittävästi työaikaa. Liikkuva pankki pystyi saamaan siis uusia asiakkaita niiden kilpailijoiden leiristä, joilla ei ollut kiinteää tai liikkuvaa pankkia (enää) kyseisellä alueella. Samanlaiset seikat vaikuttivat yhtäläisesti, hieman eri painotuksin, myös useimmissa muissa liikkuvissa palveluissa. Yhtenäistä kaikille palveluille on kuitenkin ollut se, että niihin on ollut helppoa poiketa.

*Sillaihan nää maaseudun ihmiset koki juur tämmösen
pankkiautopalvelun, kato ne sai tulla... ne haisi sikalalle tai
navetalle tai ihan mille vaan, ne koki sen että se oli normaalia
elämää elikä sinne oli kauheen hyvä tulla. Ei tarvinnu lähtee
pesemään ja laittamaan ja lähtee kaupunkiin pankkiin ja menee
koko päivä siinä.*⁵¹⁸

⁵¹⁶ Ks. myös Siltala & Luukko 2001, 110.

⁵¹⁷ Ks. esim. Elanto – Osuuskaupallinen lehti 19/1933.

⁵¹⁸ PA3.

Pankkiautot olivat merkittävä tekijä myös sosiaalisen verkoston näkökulmasta. Kuten kaikkien liikkuvien palvelujen, myös pankkiautojen pysäkeillä odotettiin liikkuvaa konttoria toisten asiakkaiden kanssa keskustellen – sama jatkui pankkiauton odotustilassa. Vaikka autossa saattoi olla luettavana lehtiä, pääpaino oli kuitenkin sosiaalisella vuorovaikutuksella ja kuulumisten vaihtamisella.⁵¹⁹

Myymlääautot ja pankkiautot vaikuttavat varsin samanlaisilta palveluilta, mutta niitä erottaa esimerkiksi pankkiautojen toimintaan kuuluvat tehtävät. Myymäläauto oli ja on eräänlainen monipalvelukeskus.⁵²⁰ Pankkiauto sen sijaan keskittyi ainoastaan pankkitoiminnan hoitamiseen eikä minkäänlaisia erityispalveluita suoritettu edes sen varmistukseksi, että vanhat asiakkaat pysyisivät tyytyväisinä eivätkä vaihtaisi kilpailevaan yritykseen. Aineistoissani ei ole tietoa, että pankkiauton kyydissä olisi voinut kulkea pysäkiltä toiselle tai että auton henkilökunta olisi esimerkiksi toimittanut tavaroita reitin varren asiakkaille. Tämä johtuu nähdäkseni siitä, että kauppapalvelut ovat maaseudulla rakentuneet yhteisölliselle luottamukselle ja konkreettisten tavaroiden myymisen sekä joustavan palvelun mallille, kun taas pankkitoiminta on ollut kapea-alaisempaa, harvemmin tarvittavaa ja palvelutapahtumaltaan lyhytkestoisempaa. Taustalla vaikuttaa myös pankkitoiminnan alkujaan arvokkuutta korostava asema.

Silloin ei ollu, ei, silloin ei ollu tällänen ollenkaan... pankkiauto ei tällästä [ylimääräisiä palveluksia] tehny, eli se ei kuulunu ollenkaan toimenkuvaan. Et se oli pelkkää pankkia. Että sen tähden mä en näe ollenkaan että näitä voi ihan kauheesti verrata pankkiautoo niinkun myymäläautoon ja kirjastoautoon. Et mä näen sen ihan erilaisena. Elikkä pankki hakee tuottoo sillä ja ihan omaa bisnestä, ei se oo mitään semmosta.⁵²¹

Kiireisimpiä reittejä lukuun ottamatta pankkiautossa oli useimmiten töissä vain yksi ihminen toisin kuin myymäläautoissa ja kirjastoautoissa, joissa saattoi työkennellä useampia henkilöitä. Pankkiauton asiakkaat ja työntekijät tulivat vuosien saatossa hyvinkin tutuiksi ja välit läheisiksi. Luottamusta lisäsi asiakkaan osalta se, että virkailija käsitteli luottamuksellisia raha-asioita ja oli selvillä asiakkaan taloudellisesta tilanteesta. Asiakkaat muistivat työntekijää usein jollakin pienellä joululahjalla ja auton työntekijä saattoi saada kutsun vakioasiakkaan syntymä-

⁵¹⁹ Esim. PA9; PA12.

⁵²⁰ TYKL/b/33.

⁵²¹ PA2.

päiville, häihin tai lasten ristiäisiin. Pankkiauton työntekijöille on toisinaan tarjottu myös ruokaa ja kahvia reitin varrella olevissa taloissa.⁵²²

Pankkiauto oli voimakas markkinointiväline ajaessaan teillä pankin tunnukset ja nimi kyljissään. Auto koettiin merkittäväksi liikkuvaksi mainokseksi, ja esimerkiksi 1980-luvulla eräs maalaispankki maalautti autoonsa näyttävästi tuon ajan setelinkuvia ja pankin pääkonttorin. Kun tällainen oman tutun pankin auto näkyi ihmisten jokapäiväisessä arjessa, se on vaikuttanut asiakasuskollisuuden säilymiseen ja toisaalta brändännyt tuotetta tehokkaasti. Pankki viestitti asiakkailleen, että se turvaa heidän palvelunsa ja on osa heidän arkeaan. Samalla kuljettaja toimi henkilökohtaisena markkinointihenkilönä:

*Et siellähän kaikkia seuroja siellä maaseudulla pidetään päivisin, niin semmisiin piti kahville mennä välillä. Se oli samalla sitten pankin markkinointia, että osallistuttiin näihin, mä koin sen sellaisena. Siellähän oli sitten parikymmentä ihmistä, kylän ihmistä, niin sehän oli suuri markkinatapahtuma, että pankkiauton hoitaja jäi sinne kahville.*⁵²³

Tätä toimintaa voi verrata osuuskassojen suosimiin niin sanottuihin tupailtoihin, joita järjestettiin vielä 1960-luvun lopulla. Tilaisuuksissa osuuskassojen edustajat esittivät uusia mainoselokuvia kyläläisille jonkun talon tuvassa. Tupailtaan saatiin tulla mukaan koko perheen voimin, sillä ne toivat kaivattua vaihtelua maaseudun arkirutiineihin. Osuuskassat saattoivat näin varmistaa oman asiansa ja mainonnan perille menon tehokkaasti.⁵²⁴ Pankkiauton kuljettaja toimi samalla tavoin esimerkiksi yllä olevassa lainauksessa, osallistuessaan hetkeksi kyläläisten arjen tapahtumaan.

Kuten näistä esimerkeistä näkyy, pankit pyrkivät tietoisesti olemaan läsnä tavallisten palkansaajien sekä pien- ja maatalousyrittäjien elämässä. Pankkeja tutkineen Antti Kuusterän mukaan esimerkiksi osuuspankkiryhmässä on havaittavissa neljä toisistaan poikkeavaa ja selvää periodia, jotka kaikki liittyvät luotonuksen erilaisiin suuntiin. Vuosina 1903–38 osuuspankkiryhmä voidaan nähdä maatalouden ja 1939–55 puolestaan asutuksen ja jälleenrakennuksen luotottajana. Vuosina 1956–74 toiminta siirtyi kohti kaupunkeja ja ylipäätään lähemmäs urbaania elämänpiiriä, kunnes ajanjakso 1975–96 tunnetaan "koko kansan pankki" -nimisenä

⁵²² Esim. PA1; PA2; PA6; PA12.

⁵²³ PA2.

⁵²⁴ Kuusterä 2002, 227.

periodina.⁵²⁵ Nämä ajanjaksot sisältävät myös vastauksen siihen, miksi osuuspankit eivät juurikaan olleet mukana maaseudun pankkiautotoiminnassa. Pankkiryhmän luototuksen suunta oli kääntymässä jo 1940-luvulta alkaen enemmän jälleerakennukseen ja kaupunkeihin joten säästöpankit saivat enemmän tilaa toimia maaseudulla. Asiakaskunnan kasvun trendi ja toisaalta aktiivinen asiakasmäärien lisäämiseen pyrkiminen mahdollistivat säästöpankkien pankkiautotoiminnan kasvun. 1990-luvun loppupuolelta alkaen pankkipalvelut alkoivat jälleen etäännyä ihmisten arjesta, sillä konttoriverkkoa karsittiin rajusti koko 1990-luvun ajan – erityisesti Postipankin jättäytyminen pois Postin konttoreista rasitti maaseudun konttoriverkosta huomattavasti.⁵²⁶ Suunta on jatkunut samanlaisena aina näihin päiviin asti; henkilöasiakkaita palvelevia pankkikonttoreita oli vuonna 2013 noin 1300, kun määrä neljää vuotta aikaisemmin oli vielä lähes 1600.⁵²⁷

Pankkiautot pysähtyivät maaseudulla usein kylien keskustoissa. Joskus pysäkkien välilläkin saatettiin seisahtua hetkeksi, jos asiakas viittilöi tien varressa auton ajaessa ohitse. Tällaiset arvaamattomat pysähdykset eivät kuitenkaan olleet koskaan kovin pitkiä, ja tavallisesti ne liittyivät rahan nostoon tililtä. Pääasiassa pankkiasiointi tapahtui auton virallisella pysäkillä, jonka merkissä kerrottiin auton aikataulu sekä pysähdysaika. Riippuen alueen asiakaskunnan laajuudesta ja tarpeista, pysähdysaika vaihteli kymmenestä minuutista jopa tuntiin. Hiljaisimmilla pysäkeillä virkailijalle jäi enemmän aikaa hoitaa rästiin jääneitä paperitöitä, mutta kiireisillä pysäkeillä koko aika saattoi mennä tauottomaan asiakaspalveluun. Koska tällainen kylän keskustassa sijaitseva pysäkkipaikka oli usein kaupan pihalla, saattoivat jotkut asiakkaat ensin hoitaa kauppaostoksensa ja tulivat pankkiautolle vasta alkuruuhkan hieman hellitettyä.⁵²⁸

Liikkuvat pankit ovat olleet pienikokoisia ajoneuvoja. Toiminnan alkuvuosina 1950-luvulla auto saatettiin rakentaa vanhaan linja-autoon, mutta pian vakiintui tapa tehdä liikkuva pankkikonttori pakettiautoon. Toisin kuin kauppa tai kirjasto, pankki ei tarvinnut juurikaan tilaa varsinaisen palveluhyödykkeen eli rahan kuljettamiseen. Pieneenkin ajoneuvoon oli mahdollista saada samat toiminnot kuin isoon linja-auton korille rakennettuun pankkiautoon. Lisäksi pienempi auto oli kätevämpi kaupunkiliikenteessä, maaseudun kapeilla kyläteillä sekä ahtailla pysäkkipaikoilla ja se kulutti myös vähemmän polttoainetta.

⁵²⁵ Kuusterä 2002, 347.

⁵²⁶ Mäntylä 2001, 11.

⁵²⁷ Finanssivalvonta (www).

⁵²⁸ Esim. PA1; PA2; PA7; PA9; PA12.

Pankkiauton sisätilat oli suunniteltu käytännöllisiksi, sillä tilaa oli vähän. Maaseudulla asiakkaat tunsivat hyvin toisensa ja myös palvelukulttuuri oli erilainen 1960–70-luvuilla kuin nykyisin. Asiakastilojen äänieristykseen ei esimerkiksi juurikaan kiinnitetty huomiota. Tämän päivän pankkikonttoreissa asiakkaat on erotettu toisistaan ainakin sermeillä ja odotustila on joskus hyvinkin kaukana palvelutiskeistä. Pankin sisätiloissa saattaa soida myös taustamusiikkia häivyttämässä keskustelujen yksityiskohtia. Pankkiautossa muutaman metrin tila saatettiin jakaa väliseinällä kahteen osaan siten, että perällä oli odotustila ja etuosassa palvelutiski. Niiden välissä saattoi olla oviverho, mutta aina ei sitäkään. Asiakkaan ja pankkitoimihenkilön käymä keskustelu kuului siis esteettä vuoroaan odottavien asiakkaiden korviin, oli tilassa väliseinä tai ei. Tästä syystä kaikkein henkilökohtaisimmat asiat yritettiin puhua kuiskaten ja jotkut, jotka eivät halunneet naapurien kuulevan kaikkea, suorittivat yksityisimmät asiansa kiinteässä konttorissa.⁵²⁹



Kuva 19.

Vuonna 2005 ajaneen pankkiauton sisätilat vastasivat normaalia kiinteän pankin työpistettä sillä erotuksella, että yhteys pankin keskustietokoneeseen puuttui. Ovi johtaa auton takaosassa olevaan odotustilaan.

Jussi Lehtosen oma arkisto. Kuvaaja: Jussi Lehtonen.

⁵²⁹ PA1–12. Ks. myös Kuva 19.

...sit siin oli niitä istumapaikkoja sillai että kun kiersi perästä niin se oli kun linja-auton takapenkki, siäl sai sitten varrota vuoroas. Ettei siinä oikeen sit taas voinu sillä tavalla, jos oli jottain tämmösiä et lainaa tai jottain kysy, ni siinä kuuli niin moni! Kyllä semmoset asiat taidettiin hoitaa tuolla pääkallopaikalla.⁵³⁰

Henkilökunnan työskentelyolosuhteet olivat alkuvaiheessa mitättömät, eikä liikkuva pankki koskaan päässyt esimerkiksi kirjastoautojen tasolle työtilojen varustelussa. 1950-luvulla pankkiautojen työvälineisiin ei kuulunut kuin ajalle tyypillinen laskukone, kassalipas sekä toimistotarvikkeita. Seuraavalla vuosikymmenellä alkoivat radiopuhelimet yleistyä. Ne helpottivat yhteydenpitoa kiinteän konttorin ja auton välillä, jos piti tarkistaa asiakkaan tilitietoja.⁵³¹ Erityisesti 1980-luvulta alkaen käyttöön tulivat sähköllä toimivat laskimet sekä aikalukot ryöstöryityksiä ehkäisemään.⁵³² Kuten myymäläauto, myös liikkuva pankki alkoi sähköistyä ja tämä puolestaan kulutti autojen akkuja, joita ei ollut suunniteltu useille sähkölaitteille. Saadakseen autolle riittävästi energiaa pankit saattoivat järjestää joillekin pysäkkipaikoille sähköpistorasian, johon auto liitettiin sen ollessa pysäkillä.⁵³³

Kyläkauppojen tapaan pankitkin ovat järjestäneet asiakkailleen juhlatilaisuuksia (Kuva 20). Tähänkin liittyy ajatus asiakkaiden sitouttamisesta pankkiin. Sen lisäksi, että maaseutukylien asiakkaita saatettiin kuljettaa linja-autolla pääkonttorille juomaan kahvia ja nauttimaan ohjelmasta, järjestettiin myös erilaisia teemapäiviä. Esimerkiksi säästöpankit pitivät vuosittain Säästäväisyyspäivän, jolloin konttoreissa oli kahvitarjoilu ja musiikkiesityksiä sekä muuta ohjelmaa. Koska säästöpankkien pankkiautot toimivat omana sivukonttorinaan, ne järjestivät ohjelmaa kiinteiden sivukonttoreiden tapaan. Toisinaan reitillä kiersi erikseen auto, josta tarjoiitiin pysäkeillä kahvia ja pullaa. Joskus mukana oli esiintyjä, joita toistenkin pankkien asiakkaat tulivat helposti kuuntelemaan – varsinkin, kun mukana oli ajan huippunimiä.⁵³⁴ Näin pankki piti asiakkaansa tyytyväisenä ja palkitsi heitä uskollisesta asiakassuhteesta mutta mainosti myös omaa toimintaansa ja herätti kiinnostusta kilpailevien pankkiryhmien asiakaskunnassa.

⁵³⁰ PA7.

⁵³¹ Säästöpankki 12/1960.

⁵³² PA1.

⁵³³ PA5.

⁵³⁴ PA2; PA3; PA5.



Kuva 20.

Kiinteiden konttorien tapaan myös pankkiautot halusivat ylläpitää hyvää asiakassuhdetta ja samalla mainostaa toimintaansa. Kun eräs Hämeessä toiminut pankki hankki uuden pankkiauton 1970-luvun jälkipuoliskolla, käyttöönottojuhlassa esiintyi sekä vasemmalla näkyvä viihdytysseurue että Tapio Rautavaara. Myös takalalla seisova pankinjohtaja oli paikalla seuraamassa tapahtumaa.

Kuva: TYKL/dg/352. Kuvaaaja: Timo Sutinen.

Suurien rahamäärien käsittely aiheuttaa aina riskin. Pankkiautossa työskentely onkin toisenlaista kuin myymäläautossa ja lähes täysin erilaista kuin kirjastoautossa. Vielä 1960-luvulla pankkiauton ei pidetty ongelmana eikä kaikissa autoissa ollut turvavälineitä. Lähempänä 2000-lukua toimineessa liikkuvassa pankissa saattoi olla kaasusumute ryöstöyritysten varalta. Jotkut haastattelemistani entisistä työntekijöistä pitivät ihmeellisenä, että turvallisuuteen ei panostettu lainkaan, vaikka maailma muuttui koko ajan turvattomamman oloiseksi. Jotkut mainitsivat turvallisuuden olleen osasy syy pankkiautojen lakkautuksiin. On mahdollista, että 1990-luvun pankkikriisin yhteydessä toteutettu pankkiautoverkoston karsiminen johtui Säästöpankkien pilkkomisesta kilpailijoille ja rationalisoinnista mutta myös turvallisuustilanteen huonontumisesta. Hyvin harvoin pankkiautoissa kuitenkaan tapahtui ryöstöjä tai niiden yrityksiä. Haastateltavani eivät juurikaan kokeneet uhkaavia tilanteita eivätkä olleet edes kuulleet sellaisista.⁵³⁵

⁵³⁵ PA1; PA2; PA3; PA8. Ks. myös Kuva 21.

Säästöpankki-lehti uutisoi 1950-luvun lopulla, että Lahdessa murtauduttiin yön aikana pankkiautoon ja sieltä varastettiin kuljettajan käyttöön tarkoitettu pistooli.⁵³⁶ Tästä voidaan päätellä, että joissakin pankkiautoissa huomioitiin henkilökunnan turvallisuus vahvasti. Ajan henki oli tuolloin toinen suhtautumisessa ampuma-aseisiin ja niiden hallussapitoon ja mukana ollut ase toimi luultavasti etukäteen pelotteena. Nykyisin aseiden pitäminen pankkiautossa olisi kiristyneet aselait sekä henkilökunnan turvallisuusohjeet huomioon ottaen mahdotonta. Myös asiakkaat saattoivat omalta osaltaan osallistua pankkiauton turvallisuuden takaamiseen, kuten eräs 1970-luvulla autossa työskennellyt ja suuria palkkarahasumia mukanaan kuljettanut kertoo:

Siis mun asiakkaathan niin, tuolla on yks metsäkulma, missä on metsää kaks kilometriä. Niin siellä muun muassa, siellä kahden kilometrin päässä, ne ihmiset aina odotti että nyt tähän kellonaikaan mun pitäis tulla. Elikä ne piti huolta että tulinko mä sen metsätaipaleen vai onko mut ryöstetty. Sillon oli näitä kovia ryöstäjiä liikkeellä, vaikka niitä oli vähemmän kuin nykyään. Että siellähän ei olis tarvinnu kun, niinkun aina kaikki suunnitteli, että yks puu kaataa siihen auton eteen ni se olis ollu siinä se ryöstö. Ei olis mitään tarvinnu tehdä muuta!⁵³⁷

Henkilökunta ei saanut pankkitoimihenkilöille kuulunutta koulutusta enempää valmiuksia liikkuvassa yksikössä työskentelyyn. Autotyö oli monien mielestä ammatti, jota ei haluttu vaihtaa pois. Sen tekivät mielenkiintoiseksi vaihtuvat maisemat, mukavat asiakkaat ja itsenäinen, vastuullinen työ. Vaikka reitit olivat lyhyempiä kuin esimerkiksi myymäläautoilla, eikä auto välttämättä ajanut joka päivä, työskentely oli raskasta ja kiireistä. Tämä johtuu tulkintani mukaan siitä, että liikkuvassa konttorissa tehty työ oli vasta osa pankkiauton koko toiminnasta. Kiinteälle pankille illalla palattuaan työntekijän piti vielä siirtää tarvittavat tiedot pankin tietokantoihin. Joissakin pankeissa siirryttiin myöhemmin järjestelmään, jossa autokonttorin hoitaja toimitti päivän päätyttyä kuitit kiinteään konttoriin, missä toiset työntekijät tallensivat ne pankin järjestelmään.⁵³⁸ Eräs liikkuvassa pankissa työskennellyt kuvailee työpäiväänsä 1970-luvulla seuraavasti:

⁵³⁶ Säästöpankki 4/1958.

⁵³⁷ PA2.

⁵³⁸ PA1; PA2; PA3; PA8; PA9.



Kuva 21.

Työturvallisuuteen vaikutti myös tiestön kunto. Maantieverkosto alkoi kehittyä 1940-luvulta alkaen, mutta vielä 1950-luvun lopussa teiden kunto toisinaan rajoitti palvelujen liikkumista. Pankkiautojen reitit ovat usein kulkeneet lähempänä asutusta, mutta myymäläautot ovat joskus jääneet jopa yöksi tien päälle. Kuvassa 1950-luvun lopun kelirikkotietä myymäläauton etuikkunasta kuvattuna.

Kuva: TYKL/vk/34159. Kuvaaja: tuntematon.

Se oli rajua yhteen aikaan! Mää luulen että mä olisin kaupungista lähteny kahdeksalta. Ja sitten mä muistan että kun oli niin kiirettä ja oli niin paljon asioita, että mä vielä illalla kahdeksan aikaan olen tehny, tuolla pankin pihalla viimesinäkin aikoina, niin päiväni loppuun. Sillonhan mää tein kaikki alusta loppuun asti. Et se oli sit varmaan niin, koska mä olin sit vielä yli kahdeksankin illalla, et se meni sitten kellon ympäri.⁵³⁹

⁵³⁹ PA2.

Henkilökohtaista palvelua tarvittiin lähes koko 1900-luvun ajan laskujen mak-suun ja käteisen rahan nostoon. Vielä 1960–70-luvuilla pankeissa ei ollut itsepal-velua eikä myöskään laajaa toimintojen automatisointia. Pankki oli siis läsnä pal-jon voimakkaammin ihmisten elämässä kuin mitä se on 2010-luvulla. Esimerkiksi eräässä pankkiautossa palveluvalikoima muuttui 1990-luvulle tultaessa, eikä au-tossa voinut enää hoitaa laina- ja vekseliasioita– ainoastaan tavallisimmat panot, otot ja laskunmaksut olivat mahdollisia. Autossa ei useimmiten hoidettu lainoja alusta loppuun asti: ne esineuteltiin autossa, mutta varsinaiset paperit käytiin tekemässä pääkonttorissa. Mikäli asiakas asui hankalien tieyhteyksien päässä tai ei muuten asioinut kirkonkylällä, saatettiin kaikki lainaan liittyvät asiat hoitaa pankkiautossa. Pankkiauto välitti papereita asiakkaan ja pääkonttorin välillä ja lopulta asiakas sai valmiit lainapaperit allekirjoitettaviksi autoon.⁵⁴⁰

Mikäli auto oli oma sivukonttorinsa pankin muiden konttoreiden joukossa, sil-lä oli myös oma konttorinhoitaja. Hän vastasi autosta käytännössä yksin ja osal-listui oman konttorinsa edustajana kyseisen pankkiorganisaation kokouksiin mui-den sivukonttoreiden tavoin. Palvelupisteen ja sivukonttorin toinen ero oli se, että sivukonttorilla oli oma tilikanta mutta palvelupisteenä toimivan pankkiauton tilit olivat osa pääkonttorin tilikantaa. Näin ollen sivukonttorina toimineen pankkiauo-ton toimintaa myös tarkasteltiin omana kokonaisuutenaan ja esimerkiksi eräässä pankkiautossa tuotto oli parhain kaikista pankkiin kuuluvista konttoreista.⁵⁴¹ Tä-mä on epäilemättä vahvistanut liikkuvan toimipisteen asemaa muihin konttoreihin nähden, vaikka se onkin vaatinut suhteessa enemmän työtunteja konttorinhoitajal-ta kuin useamman työntekijän kiinteässä konttorissa olisi vaadittu.

Pankkikriisin aikana 1990-luvun alussa maamme useimmat Säästöpankit pil-kottiin kilpaileville pankeille ja pankkiala kokonaisuutena tehosti toimintaansa sekä karsi päällekkäisiä tehtäviä. Rationalisointitoimenpiteiden sekä aiemmin mainittujen turvallisuusnäkökohtien vuoksi pankkiautojen määrä väheni selvästi. Rationalisointi ei tarkoita pelkästään sitä, että pankkiauto toiminta olisi ollut pääl-lekkäistä uuden emopankin kanssa. Esimerkiksi osuuspankeilla ei tuolloin ollut enää monta pankkiautoja ja vaikka maaseudun konttoriverkosto olikin osittain päällekkäistä vanhojen säästöpankkien kanssa, tärkein syy pankkiautojen lakkau-tukseen lienee ollut toimintakulttuuri. Liikkuva pankki oli erittäin voimakkaasti profiloitunut juuri säästöpankkien palveluksi, toisin kuin Osuus- tai Postipankilla. Näistä ensin mainitulla oli omiakin autoja ja jälkimmäinen osti Postilta konttori-palveluita eli sen käytössä oli muutamia autopostitoimistoja. Koska pilkottujen

⁵⁴⁰ PA1–3.

⁵⁴¹ PA2; PA8.

pankkien uusilla isäntäorganisaatioilla ei ollut perinteitä liikkuvasta pankkitoiminnasta, lakkautus oli usein helppo ratkaisu. Lisäksi, kuten mainittua, turvallisuustilanne ja uuden auton hankinta painoivat toiminnan jatkoa pohdittaessa paljon. Eräs entinen säästöpankkilainen kertoi, että pankkiauton toiminta loppui Osuuspankille siirryttäessä juuri siitä syystä, että palvelu koettiin turvattomaksi ja lisäksi pankin olisi pitänyt uusia ajoneuvo.⁵⁴²

2000-luvun alkupuolella maassamme ei ole toiminut varmuudella kuin 2–3 pankkiautoa.⁵⁴³ Kenttätyömatkallani vuonna 2005 kävin tutustumassa yhteen ja samalla alueella liikkui toisenkin pankin konttori. Erilaisissa tilaisuuksissa käy toisinaan pankkien konttoreita. Ne palvelevat esimerkiksi messujen tai festivaalien yleisöä ja näin ollen niillä ei ole aikataulua eikä reittiä. Pääasiassa on käteisen rahan nosto ja toiminnan varsinainen peruste on nähdäkseni pankin mainostaminen.

Pankkiautojen tulevaisuus näyttää huonolta, sillä palvelut ovat siirtyneet valtaosaltaan sähköiseen muotoon ja itsepalveluksi. Laskunmaksu hoidetaan tietokoneella verkkopankissa tai esimerkiksi sähköisellä laskulla. Myös käteisen rahan tarve on nykyisin hyvin vähäistä. Automaattien lisäksi sitä pystyy nostamaan monien kauppojen kassoilta ja lähes joka paikassa ostokset pystyy maksamaan pankkikortilla tai matkapuhelimella. Lisäksi Suomessakin on jo kokeilussa Ruotsissa käytössä oleva uudenmallinen maksutapa. Siinä ihmiset voivat keskenään "swishata": älypuhelimien ja pankkitilin omistajat voivat siirtää parilla napin painalluksella rahaa toistensa tileille. Nytemmin näitä maksuja ottavat vastaan myös yritykset ja yhdistykset. Ruotsissa käteinen ei aina kelpaa maksuvälineenä lainkaan ja jopa työttömien kadunkulmissa myymät lehdet voi maksaa sähköisesti. Jotkut rahamaailman asiantuntijat arvioivat, että Ruotsissa vuosien 2016–17 aikana suoritettava kolikko- ja setelikannan uudistus saattaa olla viimeinen, mikä tullaan koskaan tekemään. Ruotsissa maksuista jo noin 80 % suoritetaan muulla tavoin kuin käteisellä ja Suomessakin noin 70 %.⁵⁴⁴ Vaikka Mannermaan viittamaan raideajatteluun ei sortuisikaan, on kuitenkin todennäköistä, että Suomessa seurataan tätä kehityspolkua lähivuosina.⁵⁴⁵

Myös pankkiautoihin vaikuttaa maaseudun asukasmäärän lasku. Ihmisten muuttaessa taajamiin ja kaupunkeihin, haja-asutusalueilla tarjottaville pankkipalveluille ei riitä tarpeeksi käyttäjiä ja samaan aikaan väestö, joka on tottunut fyysi-

⁵⁴² PA1.

⁵⁴³ Luku perustuu haastatteluista ja internetistä löydettyihin tietoihin.

⁵⁴⁴ Kervinen 2015.

⁵⁴⁵ Mannermaa 2004, 24.

sessä pankissa asioimaan, vanhenee. Nuoremmat sukupolvet ovat tottuneet käyttämään sähköisiä palveluja, eikä konkreettiseen käyntiin konttorissa ole tarvetta. Monet pankit hoitavat uusien pankki- ja luottokorttienkin toimittamisen asiakkaille postitse. Liikkuvasta pankista on nykyisellään siis ajanut ohi sekä tarjottava palvelumuoto että asiakkaat, jotka palvelua voisivat käyttää. Myös seuraavaksi käsittelemääni postilaitokseen on kohdistunut suuria muutospaineita viimeisten vuosikymmenien aikana.



Kuva 22.

Postilaitoksella on pitkä historia Suomessa. Kulkuvälineiden kehittyessä kirjeenkantolinjat käyttivät talvisin apunaan esimerkiksi potkukelkkoja. Nokiolla 1920- tai 1930-luvulla otetussa kuvassa kantohenkilökunta odottaa laukut täynnä kannolle lähtöä. Kaksi kirjeenkantajaa on jo poistunut reiteilleen.

Kuva: TYKL/vk/35124. Kuvaaja: tuntematon.

9. POSTIT JA AUTOPOSTITOIMISTOT

Ruotsi-Suomen valtakunnan postilaitos perustettiin vuonna 1636, jolloin tehtiin ensimmäinen koko maata koskenut postijärjestys. Suomen ensimmäiset postilinjat perustettiin kaksi vuotta myöhemmin. Niiden ainutlaatuinen toiminta perustui muista maista poiketen talonpoikien työpanokseen, eikä kruunun omiin postimiehiin.⁵⁴⁶ Tämä järjestelmä säilyi käytössä 1800-luvun puoliväliin asti, kunnes vuodesta 1846 alkaen siirryttiin kestikievarikyytejä käyttävään postiljoonijärjestelmään.⁵⁴⁷ Maaseudulla asuvien ihmisten postiolot paranivat 1860-luvulta alkaen, kun rautatieverkoston kehittyminen mahdollisti asemapäällikön tai jonkun muun sopivan henkilön hoitamat sivutoimiset postitoimistot. Kehitystoimien ansiosta postinkulun tilanne oli suomalaisten osalta hyvä: 1800-luvun lopulla lähes jokaisessa maamme kunnassa oli jonkinlainen postitoimipaikka, joka mahdollisti postin kulun suuntaan ja toiseen. Lisäksi maaseudulle perustettiin vuodesta 1890 alkaen maalaiskirjeenkantolinjoja. Postin käyttö lisääntyi merkittävästi 1900-luvun vaihteessa, kun kansakoululaitos nosti maaseudun sivistystasoa ja esimerkiksi siirtolaisiksi Yhdysvaltoihin lähteneet ihmiset pitivät yhteyttä omaisiinsa kirjeitse. Postitoimipaikat hoitivat muiden tehtäviensä ohella myös vuonna 1887 perustetun Postisäästöpankin tehtäviä.⁵⁴⁸

Venäjänsä vallan aikana perustettu lennätinlaitos liitettiin vuonna 1927 Postiin. Tämä paransi maaseudun lennätin- ja puhelinoloja ja ihmisten maailmankuva laajeni kommunikaation lisääntyessä. Yhteisvirasto toimi vuoteen 1998 asti, vaikka niiden erottamisesta puhuttiin jo 1920-luvulta alkaen. Autoistuminen lisäsi 1920-luvulta alkaen postin kuljetuksen helppoutta ja nopeutta. Myös tieverkoston kunto parani: 1930-luvun loppupuolella postia jouduttiin kuljettamaan hevosella tai jalan enää vain muutamilla lyhyillä reiteillä. 1940-luvulta aina 1970-luvulle asti Posti pyrki viranomaisena suorittamaan sille osoitetut tehtävänsä parhaalla mahdollisella tavalla. Tämä johti siihen, että postiverkosto tiheni. Valtiovallalla oli haluja siihen, että Posti kannattaisi taloudellisesti itse itsensä, mutta siinä ei kovinkaan hyvin onnistuttu. Vuodesta 1990 alkaen posti- ja telelaitos lopetti toimintansa budjettisidonnaisena valtion virastona ja siitä tehtiin hallituksen ohjauksessa oleva, itsenäisempi toimija. Käytännössä muutos liikelaitokseksi tarkoitti sitä, että Postin piti kattaa käyttökustannukset omilla tuloillaan.⁵⁴⁹

⁵⁴⁶ Pietiäinen 1988a, 31, 42.

⁵⁴⁷ Pietiäinen 1998, 11.

⁵⁴⁸ Pietiäinen 1998, 30–32.

⁵⁴⁹ Pietiäinen 1998, 47–67 passim. Ks. myös Kuva 22.

Vuonna 1994 Posti-Tele yhtiöitettiin; liikelaitoskausi oli vain lyhyt välivaihe. Postia ja Teleä ei varsinaisesti erotettu toisistaan tässäkään vaiheessa, vaan niiden toiminnot myytiin Suomen PT Oy:lle, joka edelleen yhtiöitti toiminnot Suomen Posti Oy:ksi ja Telecom Finland Oy:ksi.⁵⁵⁰ Lopullisesti Suomen PT Oy jaettiin kahteen osaan vuonna 1998, jolloin posti- ja teletoiminnot siirtyivät kokonaan eri teille. Organisatoristen uudistusten lisäksi Postin toimintaan vaikutti 1990-luvun alun lama. Osittain sen seurauksena valtio lopetti myöntämänsä lehtien kuljetustuen ja lisäksi Leonian (entinen Postipankki) palvelut poistuivat Postin valikoimista. Asiaa voi tarkastella toisestakin näkökulmasta: 1970-luvulta alkaen Posti sai vähitellen mahdollisuuden hinnoitella itse tiettyjä palvelujaan. 1980-luvun puolivälissä virasto esitteli liikenneministeriölle enää vain kirjeiden sekä pakettien hinnat ja liikelaitosuudistuksen myötä tuli lähes täydellinen hinnoitteluvapaus.⁵⁵¹ Tämä muokkasi postista markkinavetoisemman toimijan, joka rationalisoi toimintojaan tuottavuuden nostamiseksi ja toimintansa turvaamiseksi.

Ykkösosoitteeton mainosposti ja joukkokirje olivat 1950-luvun lopulta alkaen merkittävästi kasvattamassa kuljetettavan postin määrää.⁵⁵² Huolimatta lisääntyneestä volyymista, postinkuljetuksen nopeutuessa 1960-luvulla yli 95 % lähetyksistä saapui osoitepaikkakunnalle jo seuraavana aamuyönä. Samalta vuosikymmeneltä lähtien posti jaettiin yhä enenevässä määrin mopedilla, kun siihen asti jako suoritettiin pääasiassa polkupyörällä tai jalan. Jakeluautot otettiin käyttöön vuodesta 1970 alkaen. Työaikojen lyhentyminen puolestaan lopetti lauantaikanon koko maassa vuoteen 1974 mennessä.⁵⁵³

Postin eKirje, joka lähetetään sähköisesti mahdollisimman lähelle asiakasta ja tulostetaan ja kuoritetaan vasta siellä, kehitettiin 1980-luvulla. Tällaisten kirjeiden toimitusaika nopeutui ja lisäksi runkoverkon kuljetusmäärät vähenivät jonkin verran. Toisaalta postin käyttöä lisäsi jo vuonna 1961 vastauspostijärjestelmä, jossa asiakas saattoi lähettää esimerkiksi postimyyntitilauksensa vastaanottajan laskuun. Postin käyttöä helpotti, kun tilausta lähettäessä ei tarvinnut olla saatavilla postimerkkiä.⁵⁵⁴ eKirje ei tulkintani mukaan juurikaan voinut vaikuttaa autopostitoimistojen toimintaan, sillä liikkuva postikonttori oli viimeinen toimija ennen postin saavaa asiakasta ja lisäksi autojen alasajo oli jo tuolloin alkanut. Sen sijaan vastauspostijärjestelmä lisäsi kirjepostin ja pakettien kuljetusta ja tätä kautta autopostitoimistojenkin käyttöä.

⁵⁵⁰ Telecom Finland Oy:stä tuli Sonera Oy vuonna 1998. (Pietiäinen 1998, 5.)

⁵⁵¹ Pietiäinen 1998, 64, 67, 83–86, 94.

⁵⁵² Pietiäinen 1988b, 315.

⁵⁵³ Pietiäinen 1998, 90–92.

⁵⁵⁴ Pietiäinen 1998, 71–73.



Kuva 23.

Kuljettaja (vas.) ja postivirkailija työasuissaan autopostitointimisto I:n edessä Eurassa 1970-luvun loppupuolella. Oikealla näkyy keltainen heittolaatikko.

Kuva: TYKL/dg/389. Kuvaaja: tuntematon.

Toimipaikkaverkko laajeni pieniin kyläkeskuksiin sekä uusiin taajamiin ja lähiöihin 1950–60-luvuilla – samoihin aikoihin (1960) perustettiin myös ensimmäinen autopostitointimisto (ks. myös Kuva 23). Postitoimipaikkoja oli tiheimmillään 1970-luvun alussa, jonka jälkeen määrä kääntyi laskuun. Tilannetta voi hyvin verrata myymäläautoihin, joiden lukumäärä alkoi samaan aikaan vähetä. Kun toimipaikkoja oli vuonna 1970 yhteensä 4716, oli niitä vuonna 1980 enää 3931 ja määrä jatkoi edelleen laskuaan. Posti toimi usein kaupan yhteydessä ja kun maaltamuutto ja kauppakuolemat lisääntyivät, palveluja korvattiin vuodesta 1972 alkaen postipalveluautolla. Postinjakaja hoiti henkilö- tai pakettiautostaan useita kiinteiden toimipaikkojen tehtäviä samalla, kun jakoi alueen postin.⁵⁵⁵ Autopostitointimistoja ja postipalveluautoja on näin ollen ollut toiminnassa samanaikaisesti.

...kun ei siin ajon aikana voinut kuitenkaan mittään töitä tehdä, ko esimerkiksi laskutkin ku maksettiin, ni ne täyty sit viedä kaikki ne tiedot siit laskust semmoseen luetteloon ja niist tehtiin sit semmoset saatteet ja siin meni hirvittävästi aikaa, semmost kato ylimäärästä

⁵⁵⁵ Pietiäinen 1998, 81.

*työtä. Et vaikka sä sait ne asiakkaat palveltua mut et sul oli semmosta valmistavaa työtä, ne täyty koko ajan olla tietys järjestykses, et se oli semmosta stressaavaa et sä sait ne kaikki lähtemään! Et kyl se kiireinen paikka oli, se oli tosi työläs paikka. Se oli kumminkin se aikataulu, se oli suht koht kireeks tehty ja sitä pyrittiin noudattamaan ja kaikki asiakkaat palveltiin.*⁵⁵⁶

Yllä olevasta 1980-luvun alkua kuvaavasta lainauksesta näkyy, miten autoposti-toimistojen toiminta ja järjestelmät modernisoituivat hitaammin kuin esimerkiksi pankeissa. Postissa sähköisiä kassapäätteitä ryhdyttiin laajemmin hankkimaan vasta 1980-luvun lopussa. Liikkuvat postit eivät joutuneet siis kärsimään sähkön kulutuksen kasvusta ja lisäsähkön tarpeesta pysäkkipaikoilla, sillä työt hoidettiin pääosin käsin. Esimerkiksi merkinnät tehtiin kuulakärkikynällä lähes 1990-luvulle asti, kun vastaavat työt oli liikepankeissa jo vuosia tätä ennen hoidettu tietotekniikan avulla.⁵⁵⁷ Henkilökunnan määrä pysyi suurena, koska tekniikkaa ei käytetty työssä apuna niin paljon, kuin olisi ollut mahdollista.

Hiljaisten konttoreiden kassajärjestelmien uusiminen 1980-luvun lopulla tuntui turhalta, kun samaan aikaan maksupalvelu ja suoraveloitus olivat jo käytössä. Postipankki vetikin toimintansa pois pienimmistä toimipaikoista, jolloin konttorin ylläpito tuli Postille usein rankasti tappiolliseksi – pankkipalvelut olivat kuitenkin yli puolet postikonttoreiden työmäärästä. Postin johto yritti turhaan tuoda asiasta vellovaan keskusteluun omaa näkemystään siitä, että poistuvat palvelut pyrittäisiin turvaamaan asiamiesposteilla ja postipalveluautoilla. Vakuuttelut siitä, että palvelut paranisivat – postipalveluautot tulisivat lähelle ihmistä ja kauppojen yhteydessä olevat postit olisivat auki pitempään kuin tavalliset postit – ei herättänyt suuren yleisön luottamusta.⁵⁵⁸

Vuonna 1990 Suomessa oli 2700 postikonttoria, 350 asiamiespostia ja 150 postipalveluautoa. Vuonna 1995 vastaavat luvut olivat 927, 864 ja 48. Posteja tutkineen Jukka-Pekka Pietiäisen mukaan 1990-luvun alussa kaavailut rajut Postipankin toimintaan liittyneet säästösuunnitelmat saivat aikaan laajan keskustelun postipalvelujen turvaamisesta. Pietiäisen mukaan keskustelu osoitti sen, että postitoimipaikalla on hyvin vahva paikallinen arvo ja symbolinen merkitys.⁵⁵⁹ Postin symboliarvoa kuvaa hyvin se, että myös ne ihmiset, jotka eivät itse käyttäneet

⁵⁵⁶ APT2.

⁵⁵⁷ Pietiäinen 1998, 83–84.

⁵⁵⁸ Pietiäinen 1998, 83–84.

⁵⁵⁹ Pietiäinen 1998, 84–86.

Postin palveluja, kokivat palvelujen heikentyneen supistusten aikana. Postin ja Leonian (entinen Postipankki) yhteistyö päätettiin lopettaa vuonna 1999. Vuoden 2002 lopussa Postin toimipaikat määrittyivät siten, että 297 toimipaikkaa oli Postin omia ja niiden lisäksi oli 1100 yrittäjien ylläpitämää toimipistettä.⁵⁶⁰ Samoihin aikoihin tehdyn tutkimuksen mukaan yritykset pitivät oman paikkakunnan tärkeimpänä palveluna postia. Tutkimukseen osallistuneet yritykset kokivat sen yleensä muita palveluja merkityksellisemmäksi palveluksi.⁵⁶¹

2010-luvun alkupuolella Posti mainosti kotisivuillaan, että jokaisessa Suomen kunnassa on vähintään yksi Postin myymälä tai myyntipiste. Kaikkiaan toimipaikkoja oli tuolloin noin 150 ja lisäksi yrittäjien ylläpitämiä myyntipisteitä noin 950.⁵⁶² Kuten palveluita tutkinut Miia Mäntylä toteaa, 2000-luvun alussa Posti oli muuttumassa julkishallinnon palvelusta yksityiseksi palveluksi, eikä sillä enää ollut entisen kaltaista velvoitetta tarjota palveluja tasapuolisesti kaikille. Postin konttoriverkoston supistuminen johtui pitkälti siitä, että samaan aikaan supistettiin pankkiverkostoa.⁵⁶³ Pankkisektorin suuret mullistukset niin organisatorisella tasolla kuin tarjottavien palvelujenkin suhteen vaikuttivat siis oleellisesti Postin toimintaan.

Postitoimipaikoissa tehtävästä työstä 1990-luvun lopulla noin 40 % oli posti-palvelua ja 60 % muuta toimintaa, suurin osa siitä Postipankin teettämiä töitä. Lisäksi Posti myi vakuutuksia. Osa säästöpankeista yhdistettiin niiden konkurssin jälkeen Postipankkiin ja samoihin aikoihin (vuodesta 1991 alkaen) toteutettu toimipaikkajärjestely laajensi postinjakajan tarjoamia palveluja. Mikäli alueella ei ollut postia tai asiamiespostia, postinjakaja toi ja vei asiakkaan postilähetykset sekä myi postimerkkejä. Postipankinkin palvelut jakaja välitti lähimpään postikonttoriin. Ne taloudet, joilla oli yli viiden kilometrin matka lähimpään postiin, saivat paketit ja kuitattavat lähetykset veloitusetta perille asti.⁵⁶⁴

Maaseudun postinkantajat tekivät alueensa ihmisille perinteisesti pieniä palveluksia, kuten viestittivät asioita suusanallisesti eteenpäin, asioivat apteekkeissa ja ostivat jopa vähäisiä ruokatavaroita jakoreitin varren ihmisille. Tämä tapa siirtyi sittemmin myymäläautojen asiakaspalveluun, mutta se jäi elämään myös maaseudun postitoimintaan. Maaltamuuton tyhjennettyä kyliä Posti alkoi suunnitella tällaisen epävirallisen palvelusjärjestelmän virallistamista. Valtion laitoksena sen

⁵⁶⁰ Pietiäinen 2003, 35.

⁵⁶¹ Mäntylä 2001, 40–41.

⁵⁶² Posti (www). Postilla oli suuri merkitys maaseudun elämässä myös aiempina vuosikymmeninä. Ks. myös Kuva 24.

⁵⁶³ Mäntylä 2001, 10.

⁵⁶⁴ Pietiäinen 1998, 87, 92.

toiminnalla oli merkitystä ja organisaatio oli vaikutusvaltainen ja iso, joten suunniteltu hankekin oli kunnianhimoinen. Varsinaisesti Posti ei keksinyt asiaa itse, vaan mallia otettiin jälleen Ruotsista, jossa uusien palvelujen lisääminen postinjakajan tehtäviin oli virallistettu 1970-luvun alkupuolella.⁵⁶⁵



Kuva 24.

Posti oli tärkeä maaseudulla asuvien ihmisten elämässä ja pienilläkin paikkakunnilla saattoi toimia oma postitoimisto. Ulkoisilta puitteiltaan vaatimatonta postikonttori takasi alueen ihmisille kirjeiden ja postilähetysten kulun ja tätä kautta yhteydet muualle maahan sekä ulkomaille. Hämeenkyröläisenä postiasemana ja samalla sen lähettäjän asuntona toiminut rakennus kuvattiin mahdollisesti 1930-luvun jälkipuoliskolla. Posti toimi rakennuksessa aina vuoteen 1944 asti.

Kuva: TYKL/vk/35121. Kuvaaja: tuntematon.

Valtio vastasi 1970-luvulla sekä postinjakelusta että sosiaali- ja terveystalouksista. Uusien toimintojen suunnittelu oli helpompaa kuin nykyisin, koska toimijoita oli vähemmän. Tämän päivän pirstaleinen ja hajautettu malli palvelukentällä koostuu eri toimintalogiikoille ja rahoituspohjille perustuvista yksityisistä, julkisista ja kolmannen sektorin toimijoista. Näin pirstaleisen toimintaympäristön palveluiden yhdistäminen koetaan ongelmalliseksi. 1970-luvulla Postin alkaessa suunnitella palveluidensa lisäämistä, sillä oli käyttämättömiä resursseja maaseu-

⁵⁶⁵ Pietiäinen 1988b, 291–292.

dulla. Vanhuksille ja vammaisille suunnattujen tukipalvelujen suorittaminen postinjakelun yhteydessä olikin kokeilussa 1980-luvun alusta alkaen. Uudistuksen yhteydessä korostettiin, että tehtävät työt eivät saisi vaatia sosiaalitoimen koulutusta ja toisaalta, että ne eivät olisi korvaamassa sosiaalipuolen palveluverkkoa vaan ainoastaan täydentämässä ja tukemassa sitä. Lisäpalvelut eivät saaneet myöskään heikentää Postin muuta palvelutasoa. Valtion sosiaalihallinto oli tukemassa toimintaa sen kokeiluvaiheessa.⁵⁶⁶ Samankaltaista palvelua tarjoavia yksityisyrityksiä toimii nykyisinkin. Niiden toimenkuvaan kuuluu arkiaskareissa auttaminen mutta ei terveydenhuoltoon liittyvät työt.⁵⁶⁷

Postinjakajien uusia tehtäviä olivat esimerkiksi hälytyspalvelu (postinkantaja seurasi, oliko joku vanhus avun tarpeessa), päivittäistavaroiden toimitus sekä jonkin verran myös pankki- ja apteekkiasioiden hoitaminen. Tarjolla oli lisäksi pyykin kuljetusta pesulaan ja valmiiden aterioiden kotiinkuljetusta. Vuodesta 1982 alkaen Posti- ja telehallitus lisäsi kuntien toimeksiannosta tapahtuvien tukipalvelujen suorittamisen palveluvalikoimaansa. Seuraavasta vuodesta alkaen tehtiin palvelusopimuksia kaikkiaan kymmenen kunnan kanssa kahdellakymmenellä postinjakolinjalla. Tuolloin järjestelmän ajateltiin laajenevan tulevaisuudessa edelleen.⁵⁶⁸ Postin ja kuntien rakenteellisten muutosten yhteydessä toiminta lienee vähentynyt rajusti viimeistään 1990-luvun alkupuolella talouslaman aikana. Nykyisin Posti hoitaa esimerkiksi kuntien kotihoidon ateriakuljetuksia ja voi olla hoito-

*Kuva 25.
Joskus pysäkeillä oli aikaa rupatellakin asiakkaiden kanssa. Varkauden autopostitoimiston asiakas (vas.), kuljettaja (kesk.) ja postivirkailija (oik.) 1970-luvulla.
Kuva: TYKL/dg/462.
Kuvaaja: Jaakko Savolainen.*



⁵⁶⁶ Pietiäinen 1988b, 292.

⁵⁶⁷ Seniorihoiva (www).

⁵⁶⁸ Pietiäinen 1988b, 292.

tarvikkeiden jakelun tukena.⁵⁶⁹ Lisäksi keväällä 2016 Posti aloitti ruohonleikkupalvelun ja saman vuoden syksyllä lehtien haravoinnin.⁵⁷⁰

Autopostitoimistot aloittivat toimintansa Suomessa vuonna 1960. Matka alkoi Turusta, josta käsin auto ajoi runsaan 130:n kilometrin reitin Mynämäen alueella ja palasi sitten lähtöpaikkaansa. Autolla oli seitsemän pysähdyspaikkaa, joissa se viipyi 15–30 minuuttia. Seuraavana vuonna vastaava palvelureitti perustettiin Turku–Nousiainen–Turku -reitille sekä Kemin seudulle. Myöhemmin Kemissä toteutettiin toinenkin reitti ja lisäksi omansa sai Varkauden alue. 1980-luvun alkuvuosina kaikki reitit ajettiin alas siten, että keväällä 1984 lakkautettiin viimeinen, Nousiainen kautta, kulkenut autopostitoimisto.⁵⁷¹

Liikkuvien postien määrä ei ole milloinkaan siis kasvanut suureksi. Tämä johtuu siitä, että ison auton ja useamman henkilön työpaikkana (kuljettajan lisäksi 1–3 virkailijaa) liikkuva posti oli kallis ylläpitää ja kustannustehokkuus oli alhainen. Myös sopivien reittien löytäminen on ollut palvelun leviämisen esteenä. Autopostitoimisto jakoi päiväpostin heittolaatikoihin matkan varrelle, josta asianomaiset sitten kävivät omansa hakemassa. Näin ollen autopostitoimisto ajoi saman reitin joka päivä. Tämä jakotapa ja toimintamalli ei sopinut kaikille alueille ja tultaessa kohti nykyaikaa suojattomat heittolaatikat kävivät yhä enemmän alttiiksi ilkeille. Heittolaatikkoon osuminen vauhdissa, työntekijän roikkuessa osittain avoimen oven ulkopuolella, oli haastavaa kokeneellekin heittäjälle. Mikäli tähtäys ei osunut, auton oli pysähdyttävä ja ohi mennyt postisäkki piti käydä kantamassa laatikkoon.⁵⁷² Nykyisin heittolaatikkotoiminta tuskin voisi tulla kyseeseen tiukkojen työturvallisuussäädösten vuoksi.

Ja se oli sit kuskin vieres se penkki misä toinen virkailija istus. Ja me oltiin aina sillai et meil oli puolet päivästä. Tehtiin sillai et se posti, jos oli pysähdyspaikka, ni ne tietysti vietiin sinne ulos laatikkoon. Mut kaikki ne välilaatikat, ne heitettiin niinko ne postit vauhdissa. Et puoliks me yleensä päivä pistettiin, et puolet niist nipuist niinku heitettiin. Se ovi kato vaan aukes vauhdis ja sit heitettiin sinne, siäl oli simmonen postinjättölaatikko mihin ne heitettiin sitten ne niput.⁵⁷³

⁵⁶⁹ Volyyymi vuodessa on noin 1,7 miljoonaa ateriaa kaikkiaan noin 50 paikkakunnalla. (Ateriakuljetukset (www)).

⁵⁷⁰ Savolainen 2016.

⁵⁷¹ Pietiäinen 1988b, 299; Äimänen 1960.

⁵⁷² APT1–5.

⁵⁷³ APT2. Ks. myös Kuva 25.



*Kuva 26.
Autopostitoimiston virkailija palvelemaan asiakkaita vuonna
1972. Asiakastila on yhtenäinen erillistä odotustilaa ole.
Kuva: TYKL/dg/463. Kuvaaja: Jaakko Savolainen.*

Autopostitoimistojen hävittyä 1980-luvun puolivälissä, asiakkaita jäivät palvelemaan jo mainitut postipalveluautot. Asiakkaan kannalta ero autopostitoimiston ja postipalveluauton välillä oli se, että pieneen yhden työntekijän postipalveluautoon ei päässyt hoitamaan asioitaan sisätiloihin.⁵⁷⁴ Autopostitoimistot olivat kokonsa puolesta verrattavissa aikakauden myymälä- ja kirjastoautoihin, sillä ne olivat linja-auton kokoisia ajoneuvoja. Sisällä oli asiakastila ja palvelutiski sekä laajat tilat postin kuljetusta ja lajittelua varten.⁵⁷⁵ Suurin ero liikkuviin pankkeihin oli joka päivä ajettava reitti ja tähän liittyen postinjako sekä autojen isompi koko. Henkilökunta ja asiakkaat tutustuivat vuosien kuluessa, mutta samanlaista suhdetta ei syntynyt kuin myymäläautoissa eikä ylimääräisiä palveluksia asiakkaille tehty.⁵⁷⁶ Liikkuvassa postissakin henkilökuntaa muistettiin esimerkiksi jouluna:

Rahaa, kahvipakettia, sitä iänikuista suklaata tietysti. Alkoholialia, sukkaa, ehkä paitoja, mikä nyt maaseudulla on tyypillistä.⁵⁷⁷

⁵⁷⁴ Pietiäinen 1988b, 299, 301; APT 1–5.

⁵⁷⁵ APT1–5. Ks. myös Kuva 26.

⁵⁷⁶ Ks. myös APT1–5.

⁵⁷⁷ APT4.

10. NYKYTILAN ANALYYSISTÄ NOUSEVIA KÄSITTEITÄ

Kansatieteilijä Tytti Steel toteaa tutkimuksessaan, että yhden totuuden etsintä aineistosta hävittää ihmisten arjen moniäänisyyttä ja monenlaiset tulkinnat ovat sen sijaan tutkimuksen vahvuus. Yksityiskohtien hallitseminen lisää hänen mukaansa myös merkitysten ymmärtämistä.⁵⁷⁸ Etnologi FT Tiina-Riitta Lappi puolestaan katsoo, että aineiston ja sen tuottaman tiedon osalta tulee tehdä valintoja, jotta mahdollistetaan moniulotteisten rinnakkaisten todellisuuksien löytyminen. Tutkimusongelma on keskeisellä sijalla vaikuttamassa näihin valintoihin.⁵⁷⁹ Tulevaisuudentutkimuksessa etsitään harvoin yhtä totuutta ja se on vierasta myös kansatieteelle. Tässä tapauksessa Steelin näkemys tukee tulevaisuutta käsittelevää osaa tutkimuksestani, sillä sekä moniäänisyys että yksityiskohtien ymmärrys lisäävät tietoa menneisyydestä ja nykyhetkestä ja ovat tätä kautta ratkaisevassa osassa tulevaisuuden vaihtoehtoja rakennettaessa. Lapin näkemys rinnakkaisista todellisuuksista heijastuu yhdessä Steelin ajatusten kanssa tulevaisuuksista tehtäviin tulkintoihin ja siihen, että saadaan aikaan toisistaan poikkeavat, monipuoliset skenaarit.

Seuraavaksi esittelemäni viisi tärkeimmiksi katsomaani käsiteryhmää perustuvat omaan tulkintaani aineistostani. Kuten Lappi edellä viittaa, joku muu saattaisi toisenlaisella kysymyksenasettelulla tehdä toisenlaisia johtopäätöksiä. Hän pitää myös tärkeänä käyttää ihmisten itsensä arjesta kertovaa tietoa sekä asiantuntijoilta saatavaa tietoa rinnakkain eikä vastakkaisina aineistoina.⁵⁸⁰ Näin toimin myös itse, sillä historiasta ja nykyhetkestä kertovat monet erilaiset ja erilaisista lähtökohdista tuotetut aineistot limittyvät toisiinsa tulevaisuuksissa. Ne puolestaan rakentuvat laajoista kokonaisuuksista, joita pienetkin yksityiskohdat voivat ohjata. Kaikki tulevaisuutta rakentavat yksityiskohdat eivät näy omassa ajassamme ja osa niistä kehittyy vasta matkan varrella kohti tulevaisuutta. Yksityiskohtien tunteminen lisää ymmärrystä menneestä ja nykyisyydestä samalla, kun tulevaisuuteen vaikuttavien osasten määrä kasvaa ja yhä uusia tulevaisuuspolkuja aukeaa. Monipuolisesti rakentunut aineisto antaa mahdollisuuden skenaarioihin, jotka linkittyvät toisiinsa erilaisten pienempien ja suurempien tekijöiden osalta toisiaan täydentäen – vaikka ne eivät olekaan samaan aikaan olemassa samassa ajassa (skenaarioiden rinnakkaisuudesta tutkimuksessani, ks. tarkemmin osa III).

⁵⁷⁸ Steel 2013, 35, 48.

⁵⁷⁹ Lappi 2007, 23.

⁵⁸⁰ Lappi 2007, 29.

Seuraavaksi analysoin ja teen yhteenvetoa tutkimukseni osasta II. Olen rakentanut tämän luvun Grounded theoryn käsitteiden varaan. Ne olen saanut aineistoni tulkinnoista eli ne ovat vahvasti sidoksissa liikkuvien palvelujen työntekijöiden ja asiakkaiden omaan arkeen. Haastattelujen lisäksi muutkin aineistoni sopivat tähän luokitteluun, vaikka niiden näkökulma ei kauttaaltaan olekaan ihmisen omissa kokemuksissa. Olen tehnyt historian ja nykyhetken aineiston yhteenvedon siten, että se ei tässä vaiheessa lukitse mitään tulevaisuutta. Tämä pitää tekemäni analyysin tietyllä yleisyyden tasolla, jotta jatkossa tehtävät tulevaisuuskuvat ja skenaariot oikeasti luovat jotakin uutta mutta ovat samalla kuitenkin linkittyneitä nykytilan analyysiin. Liian yksityiskohtainen nykytilasta tehtävä tulkinta tutkimuksen tässä vaiheessa voi oman näkemykseni mukaan ohjata tulevaisuuden rakentamista liikaa. Silloin on vaarana, että esimerkiksi tulevaisuustaulukkoon sisällytetään liian suppeita muuttujia ja niiden arvoja. Tämä puolestaan vaikuttaa suoraan niiden tulevaisuuskuviin sisältöön, jotka taulukon avulla luodaan. Kokiisin siis tutkimukseni sisällön ja lopputuloksen kannalta ongelmallisena, mikäli tekisin tulkinnasta tulkintaa. Se linkittäisi skenaariotarinat nykyhetken maailmaan keinotekoisesti ja pitäisi ne kauempana tulevaisuuteen vaikuttavasta konkreettisesti nykyhetkestä. Seuraava analyysi ei siis ole perinteinen kansatieteellinen analyysi siinä mielessä, että kävisin läpi muuhun aineistoon linkittäen työni tärkeimmät tulokset. Tutkimukseni aineiston tulkinnan ja analyysin päätulos ovat skenaariot. Esittelemäni yhteenveto on nykytilan analyysistä tekemäni välitulos, jossa kokoaan käsittelylukujen teemat yhteen lähestymällä niitä tulevaisuusorientuneesti nostamalla esiin mahdollisia tulevaisuuteen vaikuttavia keskeisiä asioita ja kehityskulkuja.

Grounded theoryn avulla olen luokitellut haastatteluistani nousseita asioita laajemmiksi kokonaisuuksiksi. Palveluiden historiassa, nykyisyydessä, muutoksessa ja murroksessa on yhteen liittyviä asioita. Aineistostani nousee esiin kuusi keskeistä teemaa, joista otan ensimmäisenä käsittelyyn ympäristöön vaikuttavat asiat. Ne näkyvät kaikkein selvimmin teknologian yhteydessä muokkaamalla palveluiden fyysisiä tiloja ja tapaa, jolla tuote asiakkaalle toimitetaan tai jolla palvelutapahtuma toteutetaan. Toinen merkittävä ryhmä ovat ne erilaiset tavat, joilla palveluja on tuotettu ja tuotetaan nykyisin sekä toimet, joilla palvelutoimijat pyrkivät varmistamaan olemassaoloaan. Erityisesti FAR-menetelmää käsittelevässä luvussa sivusin tämän menetelmän taustaa teknologian kehittymisen ennakoinnissa. Tämä näkyy omassa nykytilan analyysissäni, joka painottuu jonkin verran teknologiseen teemaan.

Kolmas teemaryhmä käsittelee muutoksia, joita kiinteissä ja liikkuvissa palveluissa on tapahtunut nykytilan analyysiin kuuluvana aikana. Neljäntenä olen nos-

tanut esiin palvelujen tarpeen, sillä se linkittyy erityisesti haja-asutusalueiden ihmisten arkielämään mutta toisaalta tähän kuuluu myös henkilökunta. Lähes kaikki kohdat läpäisevä talous on omana ryhmänään viidentenä. Se linkittyy moniin alaryhmiin ja vaikuttaa taustalla palveluiden kehittämisessä, tarjonnassa ja esimerkiksi teknologiassa sekä ympäristökysymyksissä. Jotkut käsiteltävät asiat ovat siis sellaisia, jotka voisivat kuulua useammankin käsitteellisen otsikon alle. Kaupat ja myymäläautot nousevat analyysissä merkittävään osaan. Tämä perustuu niiden aikanaan merkittävään vaikutukseen muiden liikkuvien palvelujen kehitykselle sekä palvelua osana arkeaan käyttäneiden asiakkaiden suureen määrään.

Olen sitonut eri käsiteryhmiä yhteen huomioimalla asioita useissa eri ryhmissä hieman toisenlaisista näkökulmista käsin. Esimerkiksi ihmisten väliset suhteet ja arjessa selviäminen ovat teemoja, jotka kulkevat läpi jokaisen osa-alueen. Tässä analyysissä en kokenut niiden eriyttämistä omiksi kokonaisuusikseksi hyväksi ratkaisuksi, sillä näin pystyn helpommin osoittamaan niiden merkityksen useampaan eri aihealueeseen. Samalla nämä kansatieteelliselle tutkimukselle ominaiset teemat nousevat vahvemmin näkyviin. Olen käyttänyt lähdeviitteitä vain niiltä osin kuin se on tarpeellista selventämään nyt tekemääni aineiston analyysia. Olen esittänyt tarvittavat lähdeviitteet käsittelyluvuissa ja tässä vedän asiat yhteen, jonka jälkeen analyysi on tukemassa tulevaisuustaulukon ja skenaarioiden luomista.

Kun osassa III rakennan tulevaisuustaulukkoa, palaan takaisin tähän analyysiini ja poimin sieltä keskeisimmiksi katsomani teemat muuttujia varten. Nämä seuraavaksi tarkemmin esittelemäni Grounded theoryn käsitteet ovat samalla siis jo osa tulevaisuustaulukon muuttujavalintaa. FAR-taulukkonni rakentuu näiden käsitteiden, käsittelylukujen ja analyysiosan pohjalle siten, että täydennän niitä edelleen muullakin aineistolla, kuten Delfoi-paneelin tuloksilla.

Teknologia ja ympäristö

Hevosten väheneminen, autojen ja traktorien lukumäärän samanaikainen kasvaminen sekä kotitalouksien koneistuminen 1950-luvulta alkaen kertoo yhteiskunnan nopeasta muutoksesta ja muutosvastarinnan murtumisesta sotien jälkeen. Uusi tekniikka helpotti ihmisten arkea yhteiskunnassa, jossa useimmiten miehet vastasivat koneista (esim. myymäläauton henkilökunnan työnjako). Autoistuminen mahdollisti uusien kauppapaikkojen perustamisen syrjäseuduille ja kyläkauppojen määrät kasvoivat samalla kun kaupanalan työntekijöiden määrä nousi. Autojen määrän kasvu johti siihen, että ihmiset pääsivät nopeasti kauppaan ja tarvittaessa pois maaseudulta. Ne, jotka eivät muuttaneet kasvukeskuksiin tai Ruotsiin, ky-

kenivät omalla autollaan ajamaan siihen myymälään jonka kokivat joko poliittisesti hyväksi tai tavaravalikoimiltaan parhaaksi. Näin ollen myymäläautojen käyttö väheni asiakkaiden siirtyessä pinta-alaltaan ja valikoimiltaan yhä kasvavien valintamyymälöiden asiakkaiksi. Kaupunkien ulosmenoväylille kohonneet isot super- ja hypermarketit romahduttivat maaseudun kauppojen ja myymäläautojen kannattavuuden vain parissa vuosikymmenessä.⁵⁸¹

Kotioloissa ei ennen jääkaappia ja pakastinta pystytty helposti säilyttämään tuotteita pitkään eli kaupassa oli pakko käydä usein – kotien kylmäsäilytyksen kehittyminen olikin iso muutos ihmisten arjessa. Tämä vähensi maaseudun sosiaalisen elämän aktiivisuutta kauttaaltaan mutta toisaalta oli vaikuttamassa liikkumisesta johtuviin ympäristöhaittoihin. Matka liikkuvan palvelun pysäkillä oli useimmiten lyhyt ja siirtymisiin käytettiin harvemmin polttoaineella käyvää kulkuvälinettä. Samalla kotien teknistyminen jätti enemmän aikaa työntekoon, esimerkiksi oman maatalon askareissa tai myöhemmin etätöissä ja freelancer-toiminnan parissa. Kaupan alaan liittyneet tekniset muutokset saattoivat olla lisäämässä muiden palvelujen käyttöä, kun kaupassa käyntien määrän laskiessa osa siihen käytetystä ajasta voitiin kuluttaa esimerkiksi kirjastoautossa.

Matkapuhelimet, internet sekä esimerkiksi kirjastojen tietokannat mahdollistivat uudet palvelut kaukaisimmallakin maaseudulla. Enää ei tarvinnut matkustaa keskustaan voidakseen käyttää kirjastotietokantaa. Toisaalta tarvetta ei ollut enää lähteä pankkiin, sillä laskut saattoi maksaa joko pankin maksupalvelun kautta, työmatkan varrella laskunmaksuautomaatilla tai tietokoneella suoraan internetissä. Tekninen kehitys oli siis liikkuvien palvelujen kannalta kaksitahoinen asia: se mahdollisti uusia palveluja uudenaikaisin laitteistoin ja yhteydenpitomenetelmin, mutta myös vähensi tarvetta fyysiseen palvelutapahtumaan. Uusimpana esimerkkinä tästä ovat kauppojen kotiinkuljetus- ja tilauspalvelut, joita voi käyttää internetin avulla.⁵⁸² Sähköisten palvelujen lisääntyminen on vähentänyt erityisesti pankkiautojen mutta myös kirjasto- ja myymäläautojen määrää.

Se, miten ihmiset valitsevat pääasiallisen ostopaikkansa, on vaikea määritellä tämän tutkimuksen aineistojen perusteella enkä voi tehdä siitä varmoja johtopäätelmiä. Kyläkauppa, marketti vai myymäläauto on hankala valinta, johon vaikuttavat monet eri tekijät. Yksin elävä ja autoton haja-asutusalueen asukas suurella todennäköisyydellä käyttää lähistöllä ajavaa myymäläautoa, toisin kuin kaupun-

⁵⁸¹ Päivittäistavarakauppa 2016, 7. Vuonna 2016 noin 1500 päivittäistavaramyymälää (puolet Suomen kokonaismyymälämäärästä) vastasi yli 90 % myynnistä kun puolestaan 1500 pienimmän myymälän myynnin osuus oli 8 %. Luvut eivät ole juurikaan muuttuneet viimeisten 20 vuoden aikana.

⁵⁸² Ruoka.net (www); Foodie (www).

gissa tai taajamassa omalla autolla töissä käyvä perheellinen ihminen. Maaseudun yhteisöllisyys ja siinä tapahtuneet muutokset ovat kytköksissä tämän asian kanssa.

Tekninen kehitys on liitoksissa ympäristön huomioivan ajattelun vahvistumisen kanssa. Asiakkaiden näkemykset siitä, mitä tuotteita voidaan ostaa tai miten pitkä matka voidaan ajaa jonkin tuotteen saamiseksi ovat merkityksellisiä asioita liikkuvien palvelujen näkökulmasta. Tekniikka mahdollistaa palvelujen järjestämisen etäyhteyksien avulla, joka vähentää ihmisten liikkuvuutta ja samalla ympäristökuormitusta ja polttoaineiden kulutusta. Nousut ympäristötietoisuus asettaa liikkuville yksiköille entistä enemmän haasteita, kun asiakkaat ovat kiinnostuneempia esimerkiksi ajoneuvojen päästöistä ja tuotantoprosesseista.

Aineistostani nousi vahvasti esiin myymäläautojen tuotevalikoima. Tämän selettää se, että muista liikkuvista palveluista poiketen sen merkitys on ollut asiakkaille konkreettisempi arkipäivän elämää ajatellen. Siirtyminen itsepalveluun lisäsi tavaramäärää kaupoissa ja myymäläautoissa ja nykyisin näistä saavutetuista eduista ei haluta luopua. Ympäristöllisistä syistä johtuva henkilökohtainen kulutuksen vähentäminen ja tuotantomäärien laskeminen ei tunnu ihmisistä hyvältä vaihtoehdolta, huolimatta siitä mitä esimerkiksi asiasta tehdyt tutkimukset suositavat.⁵⁸³ Kytken tähän myös jo mainitun raideajattelun (Mannermaa) sekä näkökulman siihen, miten yhteiskuntien oletetaan kehittyvän koko ajan kohti parempaa. Aineistossani näin ei suinkaan aina ollut, vaan pakkomuutto kunnan keskustaajamaan saatettiin ennakoida ja syyksi nähtiin jo etukäteen palvelujen, erityisesti kauppapalvelujen, loppuminen.⁵⁸⁴

Myymäläautojen kulta-aikana 1960- ja 1970-luvulla tavaroiden loppuessa kesken, niitä käytiin tilaamassa lisää soittamalla lähitalosta kiinteälle kaupalle. Näin tuotteita oli saatavilla koko ajan, asiakkaat pysyivät tyytyväisinä eikä maaseudulta tarvinnut lähteä erikseen hakemaan jotakin tärkeääkin elintarviketta, jota myymäläautosta ei olisi sattunut saamaan. Teiden huonon kunnan vuoksi myymäläauto saattoi jäädä jumiin reitin varrelle ja henkilökunta joutui yöpymään lähitalossa.⁵⁸⁵ Moottorit olivat kyselyvastaajien mielestä usein niin heikkotehoisia, että autot eivät pystyneet kulkemaan huonoilla teillä tai vaikeissa talviolosuhteissa. Nämä asiat nousevat erityisesti esiin myymäläautojen osalta. Pankkiautojenkin henkilökunta on joskus käyttänyt pysäkin viereisen talon puhelinta, mutta se on ollut hyvin harvinaista. Tässäkin voidaan huomata teknisen kehityksen tuoma

⁵⁸³ Viitataan erityisesti Kasvun rajat -raporttiin (Meadows & Randers & Meadows 2005, 11 ja seuraavat); ks. myös Glenn & Florescu 2015.

⁵⁸⁴ TYKL/b/33; Kuhmonen & Niittykangas 2008, 93–97.

⁵⁸⁵ TYKL/b/33; ks. myös Lehtonen 2010b, 115.

muutos ihmisten sosiaaliseen kanssakäymiseen ja siihen, millainen merkitys liikuvalla palvelulla on maaseudulla ollut.

Ennen kuin myymäläautojen korit alkoivat olla yhä enemmän teollisesti valmistettuja, kauppiaiden itsensä tekemät hyllyt ja korirakenteet sekä jopa kylmälaitteetkin olivat yleisiä. Tämä työllisti sekä yrittäjää itseään mutta myös hänen avuksi pyytämäänsä, oman naapuruston ja kylän tai kunnan ammattilaisia. Esimerkiksi myymäläautojen rakentaminen omalla pihamaalla työllisti paikallisia ihmisiä, jos esimerkiksi puuseppä oli auttamassa. Tämä oli puolestaan jälleen lisäämässä ihmisten sosiaalista kanssakäymistä. Se oli myös muistutus jo häviämässä olleesta talkooperinteestä. Samalla näen yhtymäkohtia sille, miten paikallista työvoimaa käyttämällä kyettiin lähes huomaamatta sitouttamaan ihmisiä esimerkiksi oman kauppaliikkeen asiakkaiksi. Pankkiautojen osalta ei koriteollisuudesta ole varmaa tietoa, mutta on erittäin todennäköistä, että alkuvaiheen pankkiautot olivat paikallisesti valmistettuja. Kirjastoautojen tullessa laajemmin käyttöön oli koriteollisuus jo paremmin valmiina vastaamaan asiakaskunnan tarpeisiin.

Myymälä- ja kirjastoautojen määrät ovat olleet parhaina vuosina niin suuret, että autojen korimalleissa olisi voinut olla mahdollista pitää enemmänkin variaatioita. Yritykset eivät kuitenkaan uskaltaneet olla kovinkaan innovatiivisia, vaikka laaja-alainen tilaajapohja olisi mahdollistanut turvallisemmat kokeilut. Myöskään teknologinen toteutus erilaisiin ratkaisuihin ei ollut aina mahdollista. Aineistossani mainittu halpis-myymläautomallikaan ei käynyt lopulta kaupaksi. Keskivertomallia valmistamalla saatiin liikkuvien palvelujen ajoneuvoja myytyä enemmän, vaikka toisille käyttäjille ominaisuuksia saattoi olla liikaa ja toisille liian vähän. Sama koskee myös henkilökunnan koulutusta. Siinä vaiheessa, kun potentiaalisia koulutukseen hakeutujia olisi ollut paljon ainakin liikkuvan kaupan ja kirjaston osalta, mitään erityistä mahdollisuutta ammattitaitonsa kehittämiseen ei ollut tarjolla. Tämä puolestaan rajoitti uuden tiedon leviämistä sekä uusien käytänteiden, toimintatapojen ja teknisten ratkaisujen saamista alalle.⁵⁸⁶

Tuotantomallit ja toimintastrategiat

Myymäläautojen historiallinen tausta liittyy maaseudun kulkukauppaan ja toisaalta kaupunkien alueilla toimineisiin myyntivankkureihin. Toisistaan tietämättä ihmiset ovat eri kaupungeissa ja eri maissa ryhtyneet lähes samanaikaisesti kiertämään hevosvankkureilla paikasta toiseen myydäkseen tavaraa. Maantieverkoston

⁵⁸⁶ Hoffman 1983, 378–379; Hentilä 199, 140 ja seuraavat.

kehittyessä 1800-luvulla mallia saatettiin hakea myös Suomen maaseudulla tuohon aikaan kierrelleistä kulkukauppiaista eli reppureista, reppuryssistä. Nämä kulkivat tavallisesti jalkaisin paikasta toiseen, joten yhden päivän aikana oli mahdollista tavoittaa laajakin joukko asiakkaita. Kauppiat ryhtyivät vähitellen käyttämään erilaisia kulkuvälineitä tavaroidensa levittämiseen. Liikkuvien kirjastojen yllättävän pitkä historia jo 1900-luvun alkupuolelta alkaen kertoo hyvin johtavien luokkien yhteiskunnallisista pyrkimyksistä muiden kansankerrosten sivistämiseen tarjoamalla niille hyväksi katsottua kirjallisuutta. Ihmiset liikkuvat vähemmän ja sivistystasoa ryhdyttiinkin nostamaan kuljettamalla kirjoja heidän luokseen.⁵⁸⁷ Pankkiautojen toiminnan taustalla on ollut kilpailu muita pankkeja vastaan kun taas postilaitoksen vahva valtakunnallinen monopoli ja laissa annetut palvelutehtävät ohjasivat sitä tuottamaan palveluja kaikille ihmisille tasaveroisesti, asuinpaikasta ja kustannuksista riippumatta. Olenkin tullut siihen tulokseen, että liikkuvien palvelujen leviäminen 1950-luvulta lähtien ei olisi toteutunut yhtä voimakkaana ja maantieteellisesti kattavana ilman kaupan alan jo 1930-luvulta lähtien näyttämää esimerkkiä.

Liikkuvien palveluiden taustaorganisaatioiden toiminnan muodoissa ei autopostitoimistoja lukuun ottamatta ole juurikaan tapahtunut muutoksia. Kentän sisällä muutoksia on voinut tapahtua esimerkiksi kaupan keskusliikkeiden toimijoissa, mutta pääkenttä yksityisten ja osuuskunnallisten toimijoiden sekä kirjastoautojen kohdalla kunnallisen toiminnan osalta on säilynyt entisellään. Autopostitoimisto on näistä palveluista ainoa, joka on siirtynyt valtiollisesta julkisen sektorin organisaatiosta yksityisen sektorin toimijaksi. Suuret linjat tutkimuskohteina olevien palvelujen osalta ovat siis pysyneet pitkälti entisellään, vaikka palvelujen sisällä sekä niiden vuorovaikutussuhteissa asiakaskuntaan on tapahtunut laajoja muutoksia kuluneiden vuosikymmenten aikana.

Eräs kiinnostava piirre on talkootoiminta, joka on muuttanut muotoaan ja kanavoitunut edelleen esimerkiksi järjestötoimintana. Sekä haastateltavilla että kyseilyvastaajilla saattaa olla omakohtaisia kokemuksia toisesta tai molemmistakin. Eri tavoin koottujen talkooporukoiden sijaan nykyiset ihmisryhmät muodostuvat esimerkiksi paikallisissa järjestöissä toimivista henkilöistä. Tähän toimintaan on tarjonnut lisää aikaa sekä yhteiskunnan teknistyminen että työnteon muuttuminen oman kodin ulkopuolella tapahtuvaksi, tiettyyn kellonaikaan tehtäväksi palkkatyöksi. Samalla naapuruus tuntuu kuitenkin säilyttäneen asemansa niillä paikoilla, joissa väkimäärä on vähentynyt ja palvelut vähentyneet. Naapureita ei näe yhtä usein kuin ennen, mutta välit heidän kanssaan ovat usein edelleen läheiset. Auto-

⁵⁸⁷ Suomalaisen opettamisesta ja kiertokouluista ks. tarkemmin esim. Mikkola 2009, 158 ja seuraavat.

jen henkilökunnan yhä edelleen asiakkailleen tekemien lisäpalvelusten voidaan katsoa jatkavan naapuriavun ja talkootoiminnan perinnettä maaseudulla. Tähän liittyvä jakamistalous näkyy yksilön aktiivisuudesta nousevana ja vähemmän organisoituneena palveluna.

Pankki- ja myymäläautotoiminnassa on nähtävissä yhtäläisyyksiä organisatorisesti sekä palveluiden tuotannossa. Molemmat ovat yksityisten palveluntarjoajien rahoittamia ja ylläpitämiä. Julkisen sektorin liikkuvat palvelut tuntuvat olevan vähemmän suhdanneherkkiä kuin yksityiset palvelut, joiden liikkuvia yksiköitä on nopeampi ja helpompi sekä perustaa että lakkauttaa. Kriteerinä käytetään usein taloudellisia tekijöitä eikä yksityinen sektori juurikaan voi huomioida erityisesti julkiselle sektorille kohdistettua yhteiskuntavastuullisen toiminnan ajatusta. Termi viittaa tässä vaatimukseen yritysten moraalisesta velvollisuudesta osallistua hyvinvointiyhteiskunnan ja työllisyyden ylläpitämiseen taloudelliset intressit ohittaen.⁵⁸⁸ Tällaisenaan yhteiskuntavastuullinen ajattelu tuntuisi toteutuvan kirjastoautoilla, sillä huonollakin asiakas pohjalla olevaa liikkuvaa kirjastoa saatetaan pitää ajossa, jotta kunnalla olisi tarjota joitakin palveluja myös kauempana palvelukeskuksista asuville ihmisille. Valtion omistaman Postin tilanne oli samansuuntainen. Ensisijaisesti painotettiin asiakkaiden palvelua eikä taloudellinen tuotto tai tappio ollut aina merkityksellinen tekijä. Tässä mielessä näkisin, että erityisesti menneinä vuosikymmeninä liikkuva palvelu oli kaikille maaseudulla asuville tarkoitettu palvelu, joka lähestyy nykyisen subjektiivisen oikeuden määritelmää.

Pankkiautot toimivat rajatulla palvelusektorilla ja ovat aineistoni perusteella keskittyneet pääasiassa vain oman alansa palvelujen järjestämiseen. Ihmiset ovat voimakkaammin sidoksissa tiettyyn pankkiin kuin kauppaan, joten autojen ei ole tarvinnut kilpailla asiakkaista samassa mitassa kuin myymäläautojen, joiden lisäpalvelujen suorittaminen liittyy vahvasti asiakastyytyväisyyden ylläpitoon. Mutta kuten aineistoni osoittaa, pankkiautojen merkitys kiinteille pankeille oli kuitenkin mainosmielessä tarpeellinen. Asiakas pystyy vaihtamaan helpommin ja nopeammin kauppaan kuin pankkia, jossa hänellä on tilejä, rahaa ja ehkä lainojakin. Autopostitoimisto ja kirjastoautotoiminta ovat (olleet) täysin yhden toimijan käsissä, eikä kilpailua saman sektorin sisällä ole esiintynyt. Kirjastoautojen toimintaa ohjataan kunnallisesti eikä naapurikunnan asukkaiden saama palvelu ole määrittänyt oman kunnan vastaavan palvelun järjestämistä. Samalla myöskään taloudellisen tuoton näissä palveluissa ei ole tarvinnut olla kulut peittävää. Autoposteissa toimivalla Postisäästöpankilla oli omalla toimialallaan kilpailijoita, mutta valtion pankkina sillä oli kuitenkin vahva etulyöntiasema.

⁵⁸⁸ Vihanto 2006, 15–17; Yhteiskuntavastuu (www).

Valtion ja kuntien pitkäkestoisesta rahoituksesta johtuen liikkuvan kirjaston ja postin toiminnot pysyivät pitkään muuttumattomina. Autopostitoimistojen tapauksessa muutoksia ei ehtinyt tapahtua autojen olemassaolon aikana, sillä niiden toiminta-aika oli lyhyt verrattuna muihin tutkimukseni kohdepalveluihin. Kirjastoautotoiminnan muutokset ovat alkaneet viimeisen noin kolmenkymmenen vuoden aikana, erityisen voimakkaana 1990-luvulta lähtien. Tähän muutokseen oli syynä kuntien tiukentunut taloudellinen tilanne 1990-luvun alun laman jälkeen sekä lisäksi muuttoliike ja valtion tukipolitiikan muutokset.⁵⁸⁹ Samalla tietotekninen kehitys muutti ihmisten käyttäytymistä ja asioimismalleja sekä mahdollisti materiaalin välittämisen sähköisesti ja erilaisten lisäpalvelujen käyttöönoton. Ihmiset ovat kokeneet vähittäin tehtävät muutokset hyväksyttävämmiksi kuin nopeat, suuret muutokset. Eniten sekä henkilökunta että asiakkaat ovat pettyneitä myymäläauto-toiminnan loppumiseen. Pankkiautojen osalta fuusioitumiset ja autojen lakkautukset nähtiin ehkä selkeämmin osana isompaa murrosta, josta joutuivat kärsimään monet muutkin ihmiset ympäri Suomea.

Myymäläautojen ja usein muiden liikkuvien palvelujen osalta auton henkilökunta oli avainasemassa, kun uusista reiteistä tai vanhojen reittien muutoksista päätettiin. Aineistoni perusteella vaikuttaisi siltä, että ihmisten keskinäiset suhteet ja tuttuus ovat vaikuttaneet tehtyihin valintoihin ainakin taustalla, jos ei suoraan tietoisesti. Alueen asukkaat haluttiin saada käyttämään tarjottavaa palvelua ja siitä kieltäytyminen oli joskus hankalaa, mikäli sattui olemaan pysäkin ainoa asiakas. Toisaalta tilanne toimi myös toisin päin. Tuttujen ihmisten voi olla vaikeampaa karsia palveluja tutuilta asiakkailta ja näin ollen tilanteesta voi seurata eräänlainen pakotettu yhteiskuntavastuu: liikkuva palvelu pysähtyy pysäkille, vaikka se ei olisikaan sille taloudellisesti kannattavaa.⁵⁹⁰

Kaupan keskusliikkeiden ketjuuntumisesta ja ketjuohjauksen kiristymisestä seurasi myymäläautojen määrän väheneminen 1980- ja 1990-luvulla. Toiminnan tehostamisesta ja kilpailun kovenemisestä kertoo se, että kolmen suurimman kaupparyhmittymän osuus maamme vähittäiskaupan myynnistä on koko ajan kasvanut. Voimakas ketjuuntuminen tehostaa kaupan toimintaa, vaikka lieveilmiöinä aineistosta nousee esiin alueellisen ja yksikkökohtaisen valinnanvapauden pieneminen. Kilpailun kasvaessa ja ihmisten kulutustottumuksien muuttuessa yritykset panostavat yhä suurempiin marketteihin ja kauppakeskittyymiin sekä keskittyyn tavaranhankintaan. Nämä puolestaan vähentävät myyntiä pienemmistä kaupoista sekä välillisesti että välittömästi. Ihmiset siirtyvät ostamaan päivittäis-

⁵⁸⁹ Kyöstiö 2011, 348–349.

⁵⁹⁰ Heikinheimo 2006, 87–88 ja seuraavat.

tavaransa halvempien hintojen marketeista työmatkojensa ohessa ja kun liikkuvaa kauppaa käyttävä asiakaskunta näin vähenee, myymäläauton toiminta loppuu josain vaiheessa kokonaan.⁵⁹¹

Osittain tekniseen kehitykseen liittyvä kirjastoautostandardi vaikuttaa palvelun kehittämisessä, palvelun toiminnassa osana arkielämää ja edelleen sitä kautta toimintastrategiassa. Mielestäni yhtenäisen kirjastoautostandardin käyttö saattaa myös ehkäistä uusien ja innovatiivisten ideoiden toteuttamista. Uuden kirjastoauton tilaamista valmistelevat työntekijät saattaisivat ilman standardin määrittämää ohjeistusta kehittää jotakin täysin uutta. Vaikka standardi onkin tehty vain hyväksi ohjenuoraksi, sitä helposti noudatetaan täsmällisesti ja tämä karsii – ehkä tahattomastikin – pois vapaan ja uutta luovan ideoinnin. Toisaalta valtaosa kirjastoautojen hankintaa suunnittelevista luultavasti päätyisi pitkälti standardin ehdotamaan lopputulokseen joka tapauksessa. Kauempana käyttäjien arkikokemukselta tehdyt päätökset saavat tukea standardista, joka on laadittu nimenomaan ruohonjuuritasolla työskentelevien ihmisten elämää helpottamaan. Standardin avulla asiasta usein varsin tietämättömille päättäjille tarjotaan välineitä ymmärtää työntekijän työhön liittyviä merkityksiä ja tarpeita sellaisella tavalla, joka mahdollistaa sujuvan työnteon. Asiaa ulkopuolisena katsovan tutkijan näkökulmista kirjastoautostandardi on siis kysymyksiä herättävä, joskin toimintaa henkilökunnan näkökulmasta oikeaan suuntaan ohjaava väline.

Menneinä vuosikymmeninä esimerkiksi kunnan eri toimielimissä saattoi olla asioista päättämässä henkilö, joka toimi samalla paikallisen yrityksen johtotehtävissä eikä asioiden monenlaisissa linkityksissä nähty välttämättä mitään tavallisuudesta poikkeavaa. Nykyisin äänestäjä haluaa tietää paljon tarkemmin päättäjien eri sidonnaisuuksista, jotta varmistettaisiin kaikille tasapuolinen kohtelu. Asiaa voidaan kuitenkin katsoa myös toisesta näkökulmasta: jos henkilökohtaista osaamista, tietotaitoa ja suhteita ei olisi aikanaan käytetty, kehitys esimerkiksi tilille maksettavan palkan osalta olisi saattanut olla hitaampaa tai jopa kokonaan toisenlaista.

Henkilökunnan ja asiakkaiden väliset suhteet merkitsevät paljon niin kiinteässä kuin liikkuvassakin myymälässä ja tätä kautta näyttäytyvät merkittävinä elementteinä arkipäivän palvelutoiminnassa. Joskus myymäläautossa asiointi loppui johonkin erimielisyyteen tai esimerkiksi siihen, että tuoretuotteet olivat toistuvasti pilaantuneita. Tällöin asiakas saattoi ajaa tai kulkea pitkänkin matkan asioidakseen toisessa liikkeessä. Naapurisovun rikkouduttua myöskään naapurukset eivät menneet autoon samaan aikaan. Kun sosiaalisten suhteiden mahdollisuus maaseu-

⁵⁹¹ Päivittäistavarakauppa 2016, 7–8.

dulla on lähtökohtaisesti pienempi kuin kaupungeissa tai taajamissa, ovat asiakkaiden ja/tai henkilökunnan väliset huonot ihmissuhteet vaikuttaneet merkittävästi yksittäisten alueiden yhteisöjen sosiaalisen kanssakäymisen tasapainoon.⁵⁹²

Muutokset palveluissa

Tutkimukseeni kuuluvista liikkuvista palveluista eniten muutoksia toimintansa aikana on kokenut myymäläauto. Nuorempina palveluina kirjastoautot, pankkiautot ja autopostitoimistot ovat pysyneet (tai pysyivät toimintansa loppuun asti) varsin muuttumattomina – erityisesti tämä koskee kahta viimeksi mainittua palvelua. Kirjastoauto on viimeisen parin vuosikymmenen aikana alkanut muuttaa toimintatapojaan ja saman ajanjakson aikana myymäläautotkin ovat havahtuneet muuttuneeseen toimintaympäristöön. Palvelujen tuottamisen ja käyttämisen haasteisiin kyetään osittain vastaamaan tekniikan mukanaan tuomilla mahdollisuuksilla ja uusilla toimintatavoilla.

Kauppa-auto on nähnyt laajan kaaren suomalaisen vähittäiskaupan historiaa, teknistä kehitystä sekä kulutus- ja palvelutottumusten muutoksia. Se onkin kokenut lukuisia uudistuksia toimintansa aikana 1930-luvulta 2010-luvulle asti ja samalla siitä saadut kokemukset ovat olleet huomattavassa määrin vaikuttamassa muiden palvelujen kehitykseen. Myymäläautotoiminta oli ehtinyt hankkia jo parikymmenen vuoden kokemuksen, kun ensimmäiset pankkiautot perustettiin 1950-luvulla. Kun uutta palvelukonseptia ryhdytään suunnittelemaan, otetaan huomioon myös edeltävien toimijoiden käytänteitä. Sama koski 1960-luvulla perustettujen kirjastoauton ja autopostitoimiston hakemia vaikutteita niitä ennen käytössä olleilta liikkuvilta palveluilta eli kaupalta ja pankilta.

Yksi merkittävimmistä liikkuvien palvelujen asiakkaissa tapahtuneista muutoksista on individuaalimman kulutuksen lisääntyminen: esimerkiksi myymäläautossa asiakas haluaa palvelun lisäksi myös laajan tuotevalikoiman. Kesämökillä myymäläautosta kysytään usein tiettyä mehu- tai jogurttimerkkiä, jota on totuttu syömään kotonakin. Tähän samaan viittaa hypermarkettien valtava tuotevalikoima: tarjolla pyritään pitämään mahdollisimman monenlaisia tavaroita, jotta kaikenlaiset asiakkaat löytäisivät valikoimista itselleen sopivaa ostettavaa.⁵⁹³ Myymäläautoyrittäjien on vaikeaa vastata tähän tarpeeseen. Mukaan ei voi lastata niin monia eri tuotemerkkejä, kuin asiakaskunta ehkä haluaisi, ja lisäksi pienten erien

⁵⁹² Koistinen 2009, 12.

⁵⁹³ Päivittäistavarakauppa 2016, 10.

hankkiminen tulee kalliiksi ja se puolestaan näkyy suoraan asiakashinnoissa. Tilauksesta myymäläautot kuitenkin toimittavat toisinaan tavaraa edelleen. Tässä näkyvät vahvat sidokset sekä teknologiseen että taloudelliseen näkökulmaan.

Individualistiselle kulutukselle voidaan löytää myös vastakkaisia näkemyksiä. Kauppojen mainontaa ja tuotevalikoimaa sekä yleistä yhteiskunnallista keskustelua seuraamalla huomaa, miten kuluttajat haluavat nykyisin aiempaa enemmän sekä eettisesti että ekologisesti tuotettuja ja kuljetettuja tavaroita ja saattavat olla tyytyväisiä pieneenkin valikoimaan, kunhan se täyttää edellä mainitut kriteerit.⁵⁹⁴ Sama koskee myös itse palvelutapahtumaa. Liikkuvan kaupan kannalta asiakaskunta onkin entistä pirstaloituneempaa 2010-luvun puolivälissä. Muiden palvelujen osalta aineistostani ei voi havaita samanlaista kehitystä yhtä voimakkaana. Esimerkiksi kirjastoautot kykenevät vastaamaan asiakaskunnan lukutottumusten muutoksiin helpommin kuin kaupat. Aikaisemmin kirjastoissa oli tarjolla lähinnä sivistyksellisiä ja uskonnollista kirjallisuutta eikä valikoimaa mietittäessä juurikaan kuunneltu lukijoiden mielipiteitä. Nykyaikaa lähestyttäessä kirjallisuuden ja myös muun lainattavan aineiston määrät kasvoivat rajusti, kun mukaan on ollut mahdollista ottaa kevyempää kirjallisuutta, sarjakuvia ja vaikka dvd-elokuvia. Kirjastot täydentävät ja tyhjentävät kokoelmiaan säännöllisesti ja kuuntelevat siinä myös asiakkaitaan.⁵⁹⁵ Liikkuvasta kaupasta poiketen kirjastoautossa on enemmän hyllytilaa asiakaskunnan erilaisia tarpeita varten, sillä varsinaista tuotetta ei tarvitse olla saatavilla kuin ehkä vain yksi kappale.

Kaikkein suurin muutos palvelujen toimintakulttuurissa sekä ansaintalogiikassa on tapahtunut ja tapahtumassa pankkien ja postien osalta. Kirjastojen ja kauppojen toiminta on ollut helposti muokattavissa vastaamaan kulloistakin tilannetta – molempien pääasiallinen tuote on useimmiten käsin kosketeltava asia. Kaupoissa myytävää tuotetta ei tällä hetkellä pystytä muuttamaan sähköiseen muotoon ja kirjastojen osalta ihmiset ovat toistaiseksi varsin hitaasti omaksuneet sähköisten kirjojen ja muiden e-aineistojen käytön.⁵⁹⁶ Kiinnostavaa kuitenkin on, miten esimerkiksi teleoperaattori Elisa on ottanut sähköiset kirjat mukaan maksulliseen palveluunsa.⁵⁹⁷ Sen sijaan pankit ja postit ovat joutuneet miettimään toimintaansa uudelleen. Ensin mainittujen osalta tilanne on vaihtunut konkreettisesta rahan välittämisestä virtuaaliseen – lainat ovat edelleen merkittävä osa pankkien toimintaa mutta fyysisen konttoriasioinnin tarve on vähentynyt romahdusmaisesti. Pankit

⁵⁹⁴ Ks. myös Jokinen & Kirveennummi 2009, 164 ja seuraavat.

⁵⁹⁵ Kirjastotilastot (www).

⁵⁹⁶ Kirjastotilastot (www).

⁵⁹⁷ Elisa (www).

mainostavat sähköisiä palveluja, jotka voi vaikka viikonloppuna hoitaa alusta loppuun asti kotisohvalta käsin.⁵⁹⁸ Postin osalta tilanne on voimakkaimmin muutoksessa. Kirje- ja pakettipostin määrä on vähentynyt sähköisten välineiden myötä ja eikä esimerkiksi sähköposti ole Postin ylläpitämä palvelu. Kun kirjeposti ja lehdet muuttuivat yhä enemmän digitaaliseen muotoon, ei niiden jakamisen organisointi ja vastuu jäänyt enää Postille. Se on kuitenkin jo 1980-luvulla pyrkinyt vastaamaan tuolloin muutoksessa olleen toimintaympäristön haasteisiin näissä uusien palvelujen kehittämisessä kuitenkin onnistumatta. Pankeissa fyysinen tuote on muuttunut pääasiassa virtuaaliseksi, mutta pankit ovat kyenneet kuitenkin säilyttämään itsellään sen käsittelyn.

Asiakkaille tarjottavien lisäpalvelusten vaihtelevuuteen saattoi olla syynä työntekijöiden oma suhde alueeseen, jolla liikkuva palvelu ajoi. Mikäli henkilökunta oli muuttanut paikkakunnalle kauempaa, eikä tuntenut sitä eikä sen asukkaita ennestään lainkaan, työhön suhtauduttiin helposti vain ennalta määriteltyjen toimenpiteiden suorittamisena. Tällaisessa tapauksessa perheiden, sukujen ja alueiden tuttavuussuhteet ja niihin perustuvat ylimääräiset asiakaspalvelutoimet eivät olleet ehkä niin merkitseviä. Toisaalta henkilökunnan palvelualltiuteen saattoi vaikuttaa myös se, miten tiiviissä tai talkoohenkisessä sosiaalisessa yhteisössä he olivat tottuneet aiemmin elämään ja miten olivat saaneet ja antaneet naapuri- tai talkooapua.⁵⁹⁹ Erilaisten lakien ja säädösten sekä kauppaliikkeen omienkin tavoitteiden noudattamatta jättäminen on ollut yleistä, jos sillä on saavutettu sekä parempaa asiakaspalvelua ja sitä kautta suurempaa tuottoa että myös helpotettu omaa työtä ja tasattu sen ruuhkahuippuja. Pienenä yksikkönä liikkuva palvelu on ollut joustava työpaikka ja -yhteisö, jonka toiminnan tarkastelu ei kokoaikaisesti ollut mahdollista organisaation johdolle eikä myöskään lainvalvojille. Näin ollen sen käytännön arki ja tehtävät työt eri muodoissaan ovat muotoutuneet vahvasti henkilökunnan ja asiakkaiden vuorovaikutuksesta.

Palvelujen tarve

Kun suomalaisella maaseudulla ryhdyttiin puuhaamaan ensin kaupan vapauttamista ja sittemmin laukkukaupan sallimista, vastakkain olivat kaksi eri näkökulmaa. Toisella puolella oli talonpoikainen osa yhteiskuntaa, joka eli maaseudulla eikä työnteon ja huonojen kulkuvälineiden sekä taloudellisten seikkojen (ajankäyt-

⁵⁹⁸ Danske (www).

⁵⁹⁹ Talve 1990, 207 ja seuraavat.

tö, matkat, majoitus) puolesta kyennyt asioimaan kaukana kotoa. Asioista olivat puolestaan päättämässä vahvimmin ne yhteiskuntaluokat, joilla näitä ongelmia ei samassa mittakaavassa ollut ja jotka elivät toisessa todellisuudessa kuin ne, kenelle lakeja pääasiassa säädettiin. Laukkukauppaa koskevat kielteiset asenteet näkyvät tästä ajasta lähtien selvästi aina myymäläautojen alkuvuosien ongelmiin asti.⁶⁰⁰ Tuossa vaiheessa yhteiskunta joutui pohtimaan sitä, mikä oli kenenkin oikeus palveluihin ja toisaalta niiden tuottamiseen.

Osa-aikaviljelijöiden määrän kasvaessa ja oman kodin ulkopuolella tehtävän työuran tullessa tavallisemmaksi, lähipalveluiden käyttö väheni. Yhdistettynä autoistumiseen ihmiset eivät enää olleet sidoksissa pelkästään oman asuinalueen palveluihin ja sisältöihin, vaan kykenivät hakeutumaan itselleen mieluiten palveluntarjoajien luokse.⁶⁰¹ Suomalaiseen ajatteluun kuului pitkään taata kaikille samanlaiset palvelut asuinpaikasta riippumatta. Aineistoni perusteella taustalla näyttäisi olevan homogeenisen talonpoikaisyhteiskunnan malli, jossa monipuolinen naapurirapu on ollut osa arkea.⁶⁰² Tämänkaltainen toiminta väheni, kun ihmisten varallisuustaso kasvoi ja samaan aikaan yksilölliset elämäntyyliin lisääntyivät. Mahdollisuus liikkua itsenäisesti ja sitä kautta vapaus siirtyä asiakkaaksi johonkin toisaalle oli helpotus niille, jotka olivat yhteisössään hankalassa tilanteessa naapuririitojen tai huonojen henkilökuntasuhteiden vuoksi.

On mielenkiintoista, miten havaittavissa olevat heikot signaalit asiakkaiden kasvavasta halusta saada henkilökohtaista palvelua saattaisivat näkyä tulevaisuuden palveluissa. Suurten hypermarkettien vetovoima ja kohdealue on hyvin laaja.⁶⁰³ Ne ovat osaltaan kiihdyttämässä maaseudun pienempiä kauppiaita. Ihmiset käyvät työ- ja asiointimatkoillaan isommissa marketeissa ja kaupoissa esimerkiksi kirkonkylällä tai kaupungin ulosmenoväylien varsilla. Pienestä lähikaupasta tai myymäläautosta saatetaan hakea vain välttämättömimmät tavarat, esimerkiksi akuutisti loppumaan päässeet tuotteet tai ne, joita ei ole muistettu ostaa isommas-
ta marketista.⁶⁰⁴

Lähipalvelujen yksi merkitys on jo aika ajoin mainittu sosiaalinen kanssakäyminen. Tämä korostuu aineistossani. Joillekin ihmisille liikkuvan palvelun työntekijä saattaa olla ainoa ihminen, jonka päivän aikana tapaa. Toisaalta myös kiinteissä kaupoissa on ollut tapana, että tutun työntekijän kanssa voidaan jäädä

⁶⁰⁰ Naakka-Korhonen 1988, 212–213.

⁶⁰¹ Koistinen 2009, 12, 15.

⁶⁰² Talve 1990, 207 ja seuraavat.

⁶⁰³ Koski 2001, 24–25.

⁶⁰⁴ Päivittäistavarakauppa 2016, 4, 7.

juttelemaan pitkäksikin aikaa.⁶⁰⁵ Kuten kirjastoautojenkin kohdalla, myös myymäläautoissa henkilökunta on kuunnellut asiakkaiden henkilökohtaisia murheita. Tuttu henkilökunta on ottanut huolehtiakseen fyysisen hyvinvoinnin lisäksi asiakkaidensa henkistä hyvinvointia.

Ihmiset kuluttavat nykyisin vapaa-aikaansa yhä enemmän internetissä: kuuntelevat musiikkia, pelaavat ja viestivät.⁶⁰⁶ Palkkatyötä ja kodinhoitoon liittyviä asioita voidaan hoitaa tietokoneella ja muilla laitteilla, kuten matkapuhelimilla ja tablet-laitteilla. Asioita tehdään usein yksin mutta tietoverkon välityksellä myös näennäisesti toisten kanssa. Kirjastojen osalta tämä näkyy siinä, että ratkaisuja ja laitteistoja tulee yhä lisää, jolloin varsinaisen kirjaston pinta-ala pienenee. Samalla kirjastot muuttuvat yhä enemmän julkisiksi olohuoneiksi, joissa voidaan tavata tuttuja, viettää aikaa tai tehdä töitä ja etätöitä.

Näkökulmia talouteen

Kaupalta, kirjastolta ja pankilta onnistunut varsin kivuton kiinteiden yksiköiden korvaaminen liikkuvilla palvelupisteillä ei saanut enää kannatusta Postin asiakailta. Tähän oli mielestäni syynä ihmisten kyllästyminen jatkuvaan haja-asutusalueiden palvelujen vähentämiseen. Yksityisen sektorin toimijoina kaupat ja pankit reagoivat nopeimmin tyhjentyvään maaseutuun ja olivat aloittaneet sopeuttamistoimet jo ennen kahta muuta palvelua. Kirjasto puolestaan nautti laajaa kansansuosiota eivätkä maaseudun koulujen ja niiden yhteydessä toimivien kirjastojen lakkautukset vaikuttaneet yhtä paljon ihmisten jokapäiväiseen elämään, jos kirjastoauto tuli korvaavaksi palveluksi tilalle. Posti, joka lähti toteuttamaan uudistuksia ja toiminnan laajamittaista karsimista näistä palveluista viimeisenä, ei kyennyt enää vakuuttamaan asiakaskuntaansa palvelujen laadun ja laajuuden säilymisestä. Tuossa vaiheessa, eri palvelujen rationalisoidessa toimintojaan, maaseudun tyhjiksi jääneiden palvelurakennusten käyttämistä palvelujen yhteistarjontaan ei ehkä pohdittu tarpeeksi aktiivisesti.⁶⁰⁷

Maaseutumaiset ammatit työllistävät Suomessa koko ajan vähemmän ihmisiä.⁶⁰⁸ Laskeva trendi voi johtaa siihen, että tulevaisuudessa haja-asutusalueilla asuu vähemmän ihmisiä. Samaan aikaan etätö koetaan vaihtoehdoksi vähentää

⁶⁰⁵ PA5; TYKL/b/33.

⁶⁰⁶ Heinonen 2008, 4–6 passim.

⁶⁰⁷ Uusitalo 1998, 152.

⁶⁰⁸ Tilastot (www).

yri­tysten käyttämien työtilaneliöiden määrää ja laskea työmatkaliikenteestä tulevia ympäristöhaittoja.⁶⁰⁹ Viikonlop­ut ovat olleet liikkuvien palvelujen kannalta hankala ajankohta, sillä kodin ulkopuo­lella töitä tekevät ihmiset ovat silloin usein vapaalla ja samaan aikaan palvelujen henkilökuntakin viettää vapaapäiviään. Maaseutuyhteiskunnan aikana tämä ei ollut yhtä iso ongelma, sillä asiakkaita riitti päivälläkin. Vaikka tilanne ei ole näin suoraviivainen esimerkiksi vuorotyöstä joh­tu­en, voi nykyisin yleisesti käytössä oleva viisipäiväinen työviikko muuttaa tulevaisuudessa muotoaan. Mikäli esimerkiksi yhteiskunnallisessa keskustelussa vuonna 2015 puheeksi nousseet palkanlisien poistot ja työpaikoilla tapahtuva paikallinen sopiminen toteutuvat, on mahdollista että viikonlopun merkitys muuttuu. Yhdistettynä etätö­hön voi ajatella, että työn tekemisen ajankohta, maaseudulla tarjottavien palvelujen asiakasmäärät ja vuorokaudenajasta riippumattomat virtuaaliset palvelut voisivat olla yksi kehityspolku.⁶¹⁰

Eri medioissa on aika ajoin viitattu siihen, että maaseudun kauppatilannetta saattaa vaikeuttaa eläköityvän kyläkaup­piaan hankaluudet löytää kauppayrityk­sel­le jatkajaa. Sopivan uuden yrittäjän löytymistä vaikeuttaa nähdäkseni toiminnan epävarma taloudellinen kannattavuus. Myös vaatimus syrjäkylillä asumisesta saattaa olla esteenä monelle muuten ehkä kiinnostuneelle yrittäjälle. Osin tästä syystä joillakin paikkakunnilla kyläkaup­paa saattaa pyörittää jopa yhdistys eli kolmannen sektorin toimija. Toisinaan kaup­patoiminnan jatkamisen esteenä on ollut myös kaupparakennuksen huono kunto, eikä epävarma tulevaisuus aina anna taloudellista mahdollisuutta panostaa kiinteistöihin ja saattaa niitä parempaan ja nykyajan vaatimustasoa vastaavaan kuntoon.⁶¹¹

⁶⁰⁹ Pekkola 2002, 26–27,

⁶¹⁰ Jokinen & Kirve­nummi 2009, 164 ja seuraavat; Pekkola 2002, 88.

⁶¹¹ Kauppalehti 8.5.2014 (www).

OSA III: TULEVAISUUDET

Mutta alkaahan 1980-luvusta olla aikaa. Vuosi 1983 on yhtä lähellä vuotta 1953 kuin vuotta 2013. 1980-luku on 1950-luvun perillinen yhtä paljon kuin 2010-luvun isä.⁶¹²

Tutkimukseni käsillä olevassa osassa III selvitän ensin tekemäni Delfoi-asiantuntijakyselyn tuloksia. Delfoi, joka tuotti aineistoa sekä tulevaisuustaulukolle että skenaarioille, avaa asiantuntijoiden näkemyksiä tulevaisuuden palveluista ja maaseudusta (ks. myös Taulukko I aineistojen ja menetelmien lomittumisesta). Esitteen asiantuntijapaneelin sisältöä erillään nykytilan analyysistä, sillä vaikka Delfoi onkin aineistoa, se on kuitenkin vahvasti tulevaisuuteen suuntautunutta. Näin olen en halua sekoittaa sitä nykytilan analyysiin – Delfoin tarkoitus on jatkaa sitä kohti tulevaisuutta. Tässä yhteydessä en siis vielä rakenna tulevaisuuspolkuja tai tee johtopäätöksiä aineistosta, vaan käyn läpi kyselyn tuloksia samaan tapaan kuin nykytilan analyysiä esitellessäni. Vasta tämän jälkeen siirryn tarkastelemaan laatimaani tulevaisuustaulukkoa, johon olen kerännyt sekä Delfoista että muusta aineistosta (haastattelut, kirjallisuus, lehti-, internet- ja arkistoaineistot, oma tulkintani) nousevat tulevaisuuden vaihtoehdot. Sen perusteella luon lopulta vaihtoehtoisia skenaarioita. Tässä osassa III saatan siis lopullisesti yhteen tutkimukseni eri vaiheista nousseen tulevaisuustiedon, historian ja nykytilan sekä käytän kaikkea sitä tietämystä, mikä minulle on muodostunut tutkimusteemastani. Siinä, missä kansatieteilijä tulkitsee aineistoaan ja tekee siitä johtopäätöksiä ja synteesejä koskien nykyhetkeä tai historiaa, myös tulevaisuudentutkija käyttää samalla tavoin luovuuttaan faktoja yhdistellen ja tulkiten aineistoaan ajassa eteenpäin.

⁶¹² Niemelä 2013.

11. DELFOI-ASiantuntijakyselyn tuloksia

Olen käsitellyt laatimani Delfoi-asiantuntijakyselyn tarkoitusta ja rakennetta sekä luonnehtinut 26:tä vastannutta asiantuntijaa tutkimukseni osassa I. Kyselyn ensimmäisellä kierroksella kysymykset keräsivät tietoa maaseudusta ja sen palveluista yleisellä tasolla ja toisella kierroksella tarkennettiin liikkuvien palveluiden ja mahdollisen monipalveluauton teemoja. Esittelen seuraavassa paneelin tuloksia teemoittain siten, että en nosta käsittelyyn muita tulevaisuuksiin vaikuttavia tekijöitä kuin ne, jotka ovat tulleet esiin Delfoi-kyselyssäni. En pidä tarpeellisena esitellä vastauksia prosenttiosuuksina, koska vastaajamäärät ovat olleet pieniä ja minulle Delfoi tuotti ensisijaisesti laadullista aineistoa. Sen sijaan vastaajien absoluuttinen määrä saattaa olla kysymyksen kannalta oleellinen, jolloin olen merkinnyt sen tiedoksi. Vastausmäärät on ilmoitettu esimerkiksi muodossa 5/26, jossa 5 on ko. mieltä asiasta olevien vastaajien lukumäärä ja 26 kyseiseen kysymykseen vastanneiden asiantuntijoiden kokonaismäärä. Kysymysten sisällä on tärkeää huomata, että osallistuja on saattanut vastata useampaan pienempään kysymykseen, joten hänen tuloksensa saattaa näkyä useammassa kohdassa.

Huolimatta tekemistäni perusteellisista ennakkovalmisteluista voin jälkikäteen todeta, että kyselyn kysymyksien arvottamista olisi pitänyt täsmentää. Nyt vastaajien saattoi olla vaikeaa valita haluamaansa vaihtoehtoa tarjolla olevien joukosta, sillä ne muistuttivat liikaa toisiaan (Tulee toteutumaan, Tulee ehkä toteutumaan, Mahdollisuudet 50 %, Luultavasti ei toteudu, Ei tule toteutumaan). Kysely toteutettiin jo 2005 ja siinä oli 15 vuoden aikajänne vuoteen 2020. Kun kirjoitan panelistien näkemyksistä 15 vuoden kuluttua tapahtuviin asioihin, tarkoitan nimenomaan vuotta 2020 – en tutkimukseni julkaisuvuodesta 15 vuotta eteenpäin. Samoin, kun kirjoitan nykyhetkestä panelistien yhteydessä, se tarkoittaa Delfoi-kyselyn vuotta 2005. Viittaan jatkossa Delfoi-kyselyn aineistoon tekstin sisäisillä viitteillä siten, että (I) tarkoittaa Delfoin kierrosta 1 ja (II) kierrosta 2.⁶¹³

Tulevaisuuden maaseudun yleisiä piirteitä

Tutkimukseni teeman mukaisesti katsoin tarpeelliseksi erityisesti Delfoi-kyselyni ensimmäisellä kierroksella selvittää asiantuntijoiden näkemyksiä yleisistä maaseutuun ja sen palveluihin liittyvistä teemoista. Näin kykenin rakentamaan laajemman kehyksen liikkuvien palvelujen ympärille. Tämän aihepiirin vastausten hajon-

⁶¹³ TYKL/spa/333/Delfoi I ja Delfoi II.

ta eri asiantuntijoiden kesken oli pientä – vastaajat olivat monista asioista varsin yksimielisiä ja vastaukset painottuivat tiettyyn suuntaan.

Väestöpohjan pienentyessä haja-asutusalueilla, palveluita ei kannata ylläpitää tai perustaa uusia. Tämä vähentää edelleen asukasmääriä, sillä kaikki eivät pysty tai halua hakea tarvitsemiaan palveluja kauempaa kotoa.⁶¹⁴ Vuoden 2020 tilannetta arvioitaessa Delfoi-panelisteista 10 kaikkiaan 26:sta oli sitä mieltä, että maaseutu tulee autoitumaan syrjäseuduilta ja se säilyy elinvoimaisena ainoastaan kasvukeskusten lähetyvillä. Tämän lisäksi maaseudun elinvoimaisuus saattaa 13 vastaajan mukaan säilyä hajanaisesti siellä täällä erilaisen paikallisen toiminnan – mm. aktiivisen kylätoiminnan – vuoksi. Kaiken kaikkiaan siis 23 vastaajaa 26:sta oli sitä mieltä, että vaikka asutus ja palvelut keskittyvät ja maaseutu tulee edelleen autoitumaan, siellä tulee olemaan elämää vielä noin 15 vuodenkin kuluttua.(I)

A) Työ on keskuksissa. Ihmiset joilla muuttotarvetta ovat jo muuttaneet maalta pois, jäljelle jääneet ikäihmiset sekä elinkeinon harjoittajat yms. väestö pysyy paikoillaan. Jos ei ole mitään palveluita tarjolla, eikä toimintaa, niin ei ole asukkaitakaan. Hyvät terveyspalvelut lähellä, kauppa, koulu, vireä seuratoiminta, kesäasukkaat...

B) Maaseudun elinvoimaisuus riippuu myös asukkaasta ja heidän aktiivisuudestaan; eivät kaikki halua asua "kasvukeskuksissa". Paluumuutto kasvukeskusten lähelle, kuntatalous heikkenee, palvelujen tuotto koko maaseudulle liian kallista.(I)

On mielenkiintoista, että paluumuuton vilkastumista ei pidetty todennäköisenä. Kuitenkin esimerkiksi mediassa ja erilaisten hankkeiden piirissä on paljonkin keskusteltu asukkaiden hankkimisesta maaseutukyliin, etätöön tekemisestä maaseudulta käsin ja jopa eläkeläisten paluumuuttoaaltoakin on pidetty mahdollisena.⁶¹⁵ Delfoi-asiantuntijat eivät kuitenkaan pitäneet asiaa realistisena. Kaksi vastannutta oli sitä mieltä, että tulevaisuudessa paluumuutto tulee korvaamaan maaltamuuton seurauksia siten, että tilanne säilyy jotakuinkin 2000-luvun alkupuolen kaltaisena. Yksi panelisteista poikkesi valtavirrasta ja piti realistisena, että maaseudun tyhjeneminen ja väestömäärän väheneminen jatkuisivat edelleen.(I)

⁶¹⁴ Kuhmonen & Niittykangas 2008, 50–54.

⁶¹⁵ Ks. esim. Maallemuutto (www).

Koska lähes kaikki panelistit suhtautuivat varovaisen positiivisesti maaseudun asukasmäärän kehitykseen tai pysymiseen ainakin nykyisellä tasolla, on yksi vastakkainen näkemys mielenkiintoinen. Kiinnitän huomiota myös valtalinjasta poikkeaviin näkemyksiin, sillä ne saattavat olla heikkoja signaaleja jostakin tulevasta asiantilasta. Yksi mahdollisuus voisi olla siis asukasmäärän jatkuva väheneminen ja se, että kyseessä olisi jopa todennäköinen vaihtoehto. Maaseudun väkimäärän nousuun tai laskuun vaikuttaa tulevaisuudessa ihmisten arvomaailman muuttuminen ja esimerkiksi tekninen kehitys, kulkuvälineiden liikuttamiseen tarvittavan energian kulutus ja tuottaminen sekä sen hinta. Lisäksi työnteon tavoissa mahdollisesti tapahtuvat muutokset – etätöiden mahdollinen helpottuminen, uudet ammatit ja niiden arvostus – vaikuttavat muuttohalukkuuteen. Nämä teemat nousevat esiin tulevaisuustaulukossa ja skenaarioissa.

Paikallista toimintaa on määrätietoisesti vahvistettu ja palvelu- ja kuntarakenteen muutos toimii yllykkeenä samaan suuntaan. Lisäksi maaseudulle muutto lisääntyy. Ihmiset hakevat elämisen laatua maaseudulta. (I)

Ensimmäiseltä kierrokselta nousseista panelistien ajatuksista koostamani toinen kyselykierros etsi muun muassa erilaisia syitä maaseudun autioitumiselle. Varsin selvä enemmistö (19/26) uskoi, että maaseudun väestöpohjan ohenemiseen vaikuttaa eniten tai hyvin paljon työpaikkojen puute. Osittain tähän linkittyen puolet oli sitä mieltä, että palveluiden puute ruokkii maaseudun autioitumista; toisin sanoen vähäinen palveluiden tarjonta työntää maaseudun asukkaita taajamiin tai kaupunkeihin, joissa on enemmän palveluita. Työpaikkojen ja palvelujen puute ovat yhdessä hyvin merkittävä tekijä maaseudun autioitumiselle – eikä se tunnu vastaajien mielestä toivottavalta tulevaisuudelta. Kahden ensin mainitun syyn lisäksi pienten koulujen lakkauttamiset nostettiin esiin yhtenä syynä, samoin puutteellinen kunnallistekniikka ja huono tieverkosto. Myös maaseutualueiden kankeaa kaavoitusjärjestelmää pidettiin osasyllisenä, joskin merkitykseltään vähäisimpänä, vähenevään asukasmäärään. Eräs asiantuntija tiivisti asian: *Ikääntyvän väestön on pakko muuttaa sinne, missä palvelut ovat lähellä.* (II) Samanlaisia kommentteja nousi myös aiemmin toteuttamani myymäläautokyselyn vastauksista.⁶¹⁶

Delfoin asiantuntijat nostivat työpaikkojen siirron maaseudulle merkittävimmäksi seikaksi maaseudun autioitumisen hillitsemisessä. 16 vastaajaa luokitteli

⁶¹⁶ Kuhmonen & Niittykangas 2008, 45.

tämän tärkeimmäksi tai toiseksi tärkeimmäksi asiakokonaisuudeksi. Esimerkiksi virastojen hajasijoitusta maaseututaajamiin pidettiin yhtenä vaihtoehtona. Lisäksi asiantuntijat olivat sitä mieltä, että kyläkoulujen säilyttäminen ja maaseudun palveluyritysten verohelpotukset turvaisivat asutun maaseudun tulevaisuudessa. (II) Näistä kolmesta mainitusta vaihtoehdosta ensimmäinen (työpaikkojen siirto maaseudulle) ja viimeinen (verohelpotukset palveluyrityksille) liittyvät osittain samaan asiaan. Kattokäsittelenä molemmille voidaan nähdä maaseudun työpaikkojen lisääminen ja sitä kautta asukkaiden toimeentulon ja myös elämisen laadun turvaaminen.

A) Nuoret perheet muuttaisivat maaseudulle, jos pitemmästä työmatkasta aiheutuneet lisäkustannukset kompensoitaisiin jollakin tukimuodolla ja peruspalvelut olisivat saatavilla, eli kiinteä koulu ja muut palvelut vaikka pyörillä.

B) Nykyään lopetetaan myös melko elinkelpoiset yksiköt synergiaetujen varjolla. Monesti lopputulema voi olla kalliimpi ja kokonaisvaltaisesti huonompi ratkaisu.

C) Jotta yhteistyö lisääntyisi tarvitaan asennekasvatusta. Kyliltä löytyy henkilöitä, jotka omassa vallanhalussaan estävät kehitystä, käyttäytyvät huonosti eikä toiset jaksakaan enää toimia aktiivisesti vaan vetäytyvät pois. (II)

Edelläkin olevista lainauksista näkee sekä asiantuntijoiden toivottaviin että todennäköisiin tulevaisuuksiin liittyviä kannanottoja. Kuten on jo käynyt ilmi, monet vastaajat pitivät maaseudun asuttuna pitämistä toivottavana tulevaisuutena. Ilman kunnon palveluja lapsiperheet eivät muuta tai pysy maaseudulla: tärkein palveluista on koulu. Todennäköisenä vastaajat tuntevat pitävän kuitenkin tulevaisuutta, jossa nykyhetken mukaiset suuriin yksiköihin keskittämiset jatkuvat. Tässä toimintamallissa yksikön tuottavuutta ei käsitellä ainoana määräävänä tekijänä, vaan myös muita mittareita – kuten jollakin toiminnan tasolla saavutettavaa synergiaetua – voidaan pitää ratkaisevana. Yhteistyö on voimavara, jonka avulla pienet paikkakunnat tai yksittäiset kylät voivat korostaa omaa asemaansa paikallisessa tai laajemmässäkin toimintaympäristössä, palvelujensa turvaamiseksi.⁶¹⁷

⁶¹⁷ Kuhmonen & Niittykangas 2008, 42–46 passim.

Maaseudun kiinteät ja liikkuvat palvelut

Vastaajien näkemykset alkoivat saada enemmän hajontaa, kun siirryin kyselyssäni selvittämään palvelujen tulevaisuutta. Delfoi-panelisteista 20 (26:sta) oli kuitenkin yhtä mieltä siitä, että tulevaisuudessa maaseudun palvelujen määrät tulevat edelleen vähenemään. Vain neljä vastaajaa uskoi palvelujen säilyvän nykyisellä tasolla ja kaksi piti mahdollisena, että niiden määrä tulee 15 vuoden kuluttua olemaan jopa nykytasoa korkeampi. Maaltamuutto nostettiin yhdeksi merkittävimmistä tekijöistä palvelujen vähenemiselle. Muiksi syiksi mainittiin muun muassa se, että yritykselle ei välttämättä löydy jatkajaa eläköitymisen yhteydessä.(I)

A) [Palvelujen määrä] Vähenee mutta ei enää paljon. Uusien ratkaisujen etsintä aktivoituu ja kylät ottavat nykyistä enemmän vastuuta. Asioidaan edelleen keskuksissa, maaseudun palveluita käytetään kuten ennenkin. Palvelut perustuvat aina tiettyyn asiakaspohjaan. Koulujen määrä vähenee lähivuosina rajusti, muut palvelut saattavat ehkä hiukan jopa lisääntyä.

B) Julkisten varojen niukkuus, toisaalta palveltavien määrän väheneminen tekee maksullisen toiminnan kannattamattomaksi.

C) Maaseudun asukkaat ovat töissä palveluissa kaupungeissa. Mikäli mitään dramaattista muutosta ei tapahdu en näe että palvelutilanne muuttuisi merkittävästi. Kaikkea supistetaan taloudellisista syistä.(I)

Delfoin I-kierroksella käsiteltiin maaseudun palveluja – sekä kiinteitä että liikkuvia – enemmän yleisellä tasolla ja toisella kierroksella siirryttiin tarkemmin pohtimaan joitakin esiin nousseita ajatuksia sekä monipalveluauton mahdollisuuksia. Vastaajat uskoivat kaikkein voimakkaimmin siihen, että nykyisistä liikkuvista palveluista vuonna 2020 on edelleen toiminnassa kirjastoauto.(I) He olivat myös sitä mieltä, että myymäläautojen määrä tulee tulevaisuudessa vähenemään merkittävästi siitä huolimatta, että jo jonkin aikaa maassamme on ollut käynnissä suuntaus kohti kauppa-autojen laajempaa palveluvalikoimaa. Muutammat myymäläautot ovat ottaneet perinteisten ruokatavaroiden lisäksi jakoon esimerkiksi virastojen ja pankkien lomakkeita ja joskus myymäläauto on palauttanut maksutta asiakkaiden kirjastokirjoja kunnankirjastoon.(I)⁶¹⁸

⁶¹⁸ Ks. myös esim. KI6; Lehtonen 2000.

Monipalveluauto on palvelumuoto, jonka toiminta usein edellyttää sektorit ja hallintokunnat ylittävää yhteistyötä. Delfoi-panelistien mukaan esimerkiksi parempi suunnitelmallisuus sekä valtion ja/tai kuntien tukijärjestelmä maaseutualueilla palveluja tarjoaville yrityksille voisi olla helpottamassa tilannetta. Delfoi-kyselyni liikkuvien palvelujen toimintaedellytyksiä kartoittaneesta kysymyksestä nousi esiin muun muassa seuraavanlaisia kommentteja, toimenpide-ehdotuksia ja myös toivottaviksi tulevaisuuksiksi tulkittavia vaihtoehtoja:

- A) Kyläkaupan investointituen ohella kyläkauppiiaan jakelutoimia voitaisiin harkita tuettavaksi.*
- B) Valtion tai kunnan investointituki palvelujen perustajalle sekä jatkuva tuki ylläpitäjälle.*
- C) [Antamalla tukea] Autoverotuksen keinoin ja mahdollisin hankinta-avustuksin.*
- D) Yhdistämällä Alkon, pankin, apteekin yms. palveluja samaan autoon.*
- E) Suunnitelmallisuutta ja parempaa yhteistyötä eri toimialojen välillä sekä kuntien kesken. (I)*

Erilaisten palvelujen yhdistäminen ja synergiaedun hakeminen toistuivat vastauksissa. Toivottavana pidettiin erilaisia tukimuotoja (suoraa taloudellista tukea tai verotuksen kautta annettavaa), vaikka Suomessa näitä onkin paljon vähennetty viimeisten parinkymmenen vuoden aikana. Nousukausien aikana päätettyjen verohelpotusten sekä kehitettyjen tukimuotojen vaikutuksia ryhdytään tiukemmin arvioimaan valtakunnan taloustilanteen huonontuessa – sijoituksia tehnyt yrittäjä ottaa aina riskin tukien mahdollisen jatkuvuuden osalta. Valtio- ja kuntatason myöntämien tukien yksi ongelma on niiden kilpailua mahdollisesti vääristävä vaikutus sekä esimerkiksi se, miten yhteiskunta suhtautuu verovaroilla tuettuihin yksityisiin palveluihin. Näihin teemoihin asiantuntijat eivät juurikaan ottaneet vastauksissaan kantaa, vaan katsoivat asiaa käytännöllisemmältä kannalta. Toivottavana tulevaisuutena pidettiin sitä, että palvelut yhdistyisivät toimimaan samoissa tiloissa (kiinteissä tai liikkuvissa). Näin ne hyötyisivät toisistaan jo pelkästään tilakustannusten osalta mutta myös keräämällä enemmän ja monipuolisemmin asiakkaita. Lisäksi asiantuntijat esittivät, että tulevaisuudessa palveluyritysten perustamista maaseudulle parannettaisiin muun muassa vapauttamalla alkoholijuomien ja itsehoitolääkkeiden myynti sekä antamalla verohelpotuksia ja tukirahoja (esimerkiksi erityinen yritysten maaseutulisä). Yritysten perustamista maaseudulla katsottiin voitavan helpottaa myös takaamalla toimivat tietoliikenne-

neyhteydet joka puolelle maata ja tätä kautta tukemalla etätyön mahdollisuuksia.(I)

Maaseutu ei sinänsä ole sen huonompi paikka yritystoiminnan suhteen. Asennemuutosta, innostusta ja myönteistä ilmapiiriä sen sijaan tarvitaan lisää.(I)

Asiantuntijat olivat varsin myönteisiä mahdollisuudesta perustaa ja ylläpitää monipalveluautoja. Vain kaksi vastausta erottui muiden joukosta: toisessa asiantuntija puolusti voimakkaasti "yksi auto / yksi palvelu" -mallia. Hän perusteli näkökantaansa sillä, että yhden palvelun auto (esimerkiksi kirjastoauto) kykenee tuottamaan laadukkaampaa palvelua, kun tilaa erilaisille laitteille ja tuotteille on enemmän. Lisäksi toinen asiantuntija suositteli tekemään kiinteästä kyläkaupasta monipalvelukeskuksen.(I)⁶¹⁹

Kun suunnitellaan yli hallintokunta-, yritys- ja sektorirajojen⁶²⁰ meneviä yhteispalveluja, on erityinen huomio kiinnitettävä rahoitukseen. Mikäli se ei ole toimivalla ja eri palveluntarjoajia tasapuolisesti tyydyttävällä tavalla ratkaistu, monipalvelulautokonsepti ei voi toimia. Toimivan ratkaisun kehittämiseksi asiantuntijat suosittelivat eniten valtion tai kunnan myöntämää tukea yhdistelmäpalveluille. Se takaisi pitkäjänteisemmän kehitystyön kuin yksityisellä tai hankerahalla toimiva palvelu ja olisi erityisen tärkeää toiminnan aloitusvaiheessa. Toiseksi parhaana vaihtoehtona pidettiin ajoneuvojen varusteluun ja hankintaan myönnettävää investointitukea. Sen sijaan muut toimet (kyläkauppojen investointituki, auto- ja polttoaineverohelpotukset, palvelujen monipuolistaminen) eivät juurikaan saaneet kannatusta.(II) Kyselyn perusteella näyttäisikin siltä, että monipalveluauto soveltuisi parhaiten julkisen sektorin ylläpitämäksi ja kehittämäksi palveluksi, josta yksityisen palveluntarjoajan olisi mahdollista esimerkiksi vuokrata itselleen toimitilaa.

Kuntien talous tiukalla; ulkopuolelta tuleva tuki paras. Muittenkin sektoreiden ymmärrettävä liikkuvien palveluiden tärkeys haja-as.alueille, esim. apteekkien "monopoli"; itsehoitolääkkeet pitäisi saada vapaammaksi. Pilleripurkille tulee hintaa kun sen joutuu hakemaan apteekista pitkän matkan takaa.

⁶¹⁹ Mäntylä 2001.

⁶²⁰ Julkinen, yksityinen ja kolmas sektori.

Investointituki ei auta, jos yrittäjän investoitava itse huomattavia summia ja sitouduttava jatkamaan toimintaa pitkäksi ajaksi.(II)

Monipalveluauton palvelukonseptia käsittelevä kysymys jakoi panelistit kahtia. Laaja-alaista monipalvelua alueen tarpeiden mukaan piti parhaana tai hyvänä vaihtoehtona 15 asiantuntijaa 26:sta. Lähes samaan tulokseen nousi malli, jossa yhden pääasiallisen palvelun rinnalla olisi joukko oheispalveluja huomattavasti pääpalvelua vähäisemmässä roolissa – suunnilleen saman määrän kannatusta sai kahta tai kolmea laajempaa palvelua sisältävä ajoneuvo.(II) Näistä kaksi viimeksi mainittua ovat pitkälti tämän päivän myymälä- ja kirjastoautojen kaltaisia ajoneuvoja, sillä osa niistä tarjoaa nykyisinkin hyvin monipuolista sisältöä.

A) Nykyään kyläkauppiaat ovat palveluhenkisiä ja toimittavat tavarat kotiin, mutta kai se on kallista jatkuvasti käytettynä ja jos asuu kauempana.

B) Palvelujen monipuolinen tarjoaminen hyvä asia, mutta homman toteuttaminen eri tahojen kanssa onkin jo toinen juttu.(II)

Delfoin asiantuntijat olivat vahvasti sitä mieltä, että asiakkaan suorittama työ (itsepalveluna tehtävä tuotteiden valitseminen ja siihen liittyvät tehtävät) on asiakkaan itsensä kannalta arvokkaampaa ja merkityksellisempää kuin suoraan kotiin tuotu palvelu. Tämä tarkoittaa siis esimerkiksi tilannetta, jossa asiakas pääsee itse valitsemaan haluamansa tuotteet kaupasta tai myymäläautosta eikä saa kotiinsa kaupan valmiiksi pakkaamaa ja lähetin toimittamaa ruokakassia. Asia nousi esiin myös myymäläautokyselyni asiakasvastauksissa: on eri asia käydä itse kaupassa ja valita tuotteet hyllyistä kuin saada kauppatavarat kotiovelle.⁶²¹ Kyläkauppiaan kotiin toimittamat ruokatavarakuljetukset saivatkin Delfoikyselyssä alhaisen kannatuksen. Sama tilanne oli asiointiliikenteen osalta – eli kun esimerkiksi asukkaat kuljetetaan kunnan keskustaan asioitaan hoitamaan.(I)

Nykyinen liikkuvien palvelujen pääasiallisin toimintakonsepti, "yksi ajoneuvo – yksi palvelu", yhdisti tähän kysymykseen vastanneet: kukaan ei lopulta ollut sitä mieltä, että se olisi paras ratkaisu hoitaa maaseudun palvelut tulevaisuudessa. Aikataulun osalta eräs asiantuntija totesi pitempään kirjoittaen, että nykyisin myymälä- ja kirjastoautojen ongelma on niiden liikkuminen maaseudulla sellaiseen kellonaikaan, että ihmiset ovat töissä, jolloin vain kotona työskentelevät ja eläkeläiset voivat käyttää palveluja. Vastaja tosin huomauttaa, että kirjastoau-

⁶²¹ TYKL/b/33.

toilla on jonkin verran myös ilta-aikoja ja niitä käyttävät myös koululaiset.(I) Tämä onkin yksi merkittävimpiä asioita, joka kannattaa ottaa huomioon nykyistä toimintaa mietittäessä. Aikana, jolloin esimerkiksi kauppa-autotoiminta alkoi, maaseudulla asui paljon ihmisiä ja valtaosa työskenteli kotonaan tai sen lähellä. Tältä ajalta peräisin oleva toimintamalli eli keskellä päivää tarjottavat palvelut on edelleen käytössä, vaikka yhteiskunta on muuttunut ja työtä tehdään kodin ulkopuolella määrättyihin kellonaikoihin. Esimerkiksi mahdollinen potentiaalinen kirjastoauton käyttäjä ei pysty hyödyntämään kotinsa lähellä pysähtyvää palvelua, jos hän on töissä tai koulussa, kun auto alueella liikkuu.

Delfoi-asiantuntijoiden näkemykset monipalveluauton palveluvalikoimasta noudattelevat jo edellisten vastausten perusteella ennakoitavissa olevaa suuntaa. Kaikkiaan 22 vastaajaa 26:sta katsoi, että nykyisen kaltaiset kirjastoautopalvelut ovat kaikkein tarvittavin tai ainakin hyvin usein tarvittava palvelu. Toisella sijalla merkittävyudessa vastaajat katsoivat, että postipalvelut (20 vastaajaa) ovat vuonna 2020 huomattavassa asemassa liikkuvien palvelujen yhteydessä. Kolmantena vahvana teemana nousivat esiin myymäläauton kaltaiset kauppapalvelut, joita piti tärkeänä 19 asiantuntijaa. Kysyin samassa yhteydessä myös sitä, miten asiantuntijat arvioisivat palvelujen toteutumisen mahdollisuuksia tulevaisuudessa. Vastaukset noudattelivat samaa tärkeysjärjestystä eli eniten uskottiin kirjastopalvelujen toteutumiseen monipalveluauton yhteydessä, ja sen jälkeen pidettiin mahdollisina posti- sekä kauppapalvelujen toteutumista.(II)

Kyselyssä pohdittiin myös palvelujen tarpeellisuutta ja mahdollisuuksia toteuttaa monipalveluautossa vuonna 2020. Kaikkein vähiten tärkeänä vastaajat pitivät parturikampaajaa, sillä 17 asiantuntijaa oli sitä mieltä, että sitä ei tarvita joko lainkaan tai sille olisi käyttöä vain todella harvoin – eräs vastaaja tosin ihmetteli, miksi liikkuva parturi ei ole rantautunut Suomeen vaikka se jossakin muualla onkin toiminnassa.⁶²² Vain hieman tätä tärkeämmäksi koettiin lääkärin vastaanotto, mutta sen sijaan terveydenhoitaja ja apteekkipalvelut (itsehoitolääkkeet) saivat huomattavasti enemmän kannatusta.(I) Olen tulkinnut tämän niin, että ihmiset haluavat lääkärille mennessään varata käyntiin hyvin aikaa ja samalla hoitaa esimerkiksi röntgen- ja apteekki- sekä laboratorioasiat. Lääkärin vastaanotolla käynnin saatetaan myös ajatella tarvitsevan enemmän välineistöä tai aputyöntekijöitä kuin liikkuvan palvelun ajoneuvoon voitaisiin fyysisesti katsoa mahtuvan.

⁶²² Vastaaja ei tässä eritellyt missä liikkuvia partureita on ja onko kyseessä nimenomaan ajoneuvossa annettavat parturipalvelut vai kodista kotiin kiertävä parturi. Tekemäni haastattelun perusteella voin todeta, että liikkuvia parturikampaamoautoja on rakennettu Suomessa 1960–80-lukujen välisenä aikana ja niitä on tuolloin liikennöinyt ainakin Neuvostoliiton alueella.(MA9)

Vastaajat olivat sitä mieltä, että peruspalvelut – kirjasto, kauppa, pankki, apteekki ja posti – ovat monipalveluautossa kaikkein merkityksellisimpiä palveluja vuonna 2020. Näiden suurien palvelukokonaisuuksien toteutuminen oli asiantuntijoiden mielestä myös muita palveluja varmemmalla pohjalla. Kaikki muut tässä yhteydessä mainitut palvelut ovat varsin yksiselitteisesti lisäpalvelujen osassa ja vähemmän merkittävässä asemassa suhteessa edellä lueteltuihin peruspalveluihin. (I) Muuten palveluista oltiin sitä mieltä, että esimerkiksi erikoispalvelut – kuten terveydenhuolto – voitaisiin järjestää monipalveluautoon teemapäivinä, jolloin kuljettajan lisäksi mukana olisi myös jonkin tietyn alan asiantuntija. (I)

A) Missä on taloudellinen intressi ja palvelutapahtuma lyhyt, sellainen palvelumuoto voi toteutua, esim [kysymyksen kohta] II [lääkärin vastaanotto]: liian kallis yksikköhinta ja liian aikaa vievä toimitus.

B) Tärkeimmät palvelut jotka voin kuvitella ja joista olisi hyötyä kaikille ovat Alko ja apteekki.

C) Jos monipalveluauto perustetaan, on siinä oltava kirjasto- ja kauppapalvelut sekä mahdollisuus yksinkertaisiin postiasioihin ja rahannostoon. Terveyspalvelut toki mahdollisia, mutta ei välttämättömiä olettaen, että sairaat vanhuksat muuttavat omasta tahdostaan yhä useammin kunta- ja kaupunkikeskuksiin.

D) Monipalveluauton toteutuminen edellyttäisi poikkeuksellisen vahvaa yhteistyötä eri kunnan ja valtion toimijoiden välillä. Olisihan se kätevää jos sama auto toisi alkoholijuomat sekä lääkärin, joka hoitaisi alkoholista asiakkaalle aiheutuvia sairauksia. :) (I)

Vapaamuotoisissa kommentteissaan vastaajat käsittelivät – jotkut varsin pitkästikin – monipalveluautojen hyviä ja huonoja puolia. Esimerkiksi käyttöasteen nostoa kokonaisuutena pidettiin tärkeänä asiana. Joku oli sitä mieltä, että kyläkaupiaan monipalveluauto olisi kannatettava ja asiakaslähtöinen palvelu, joka erilaiseen jakelutoimintaan yhdistettynä olisi myös varsin edullinen. Monipalveluauton mahdollisuuksia epäiltiin muun muassa internetin yhä lisääntyvän käytön ja palvelutarjonnan takia. Työmatkansa varrelta ihmiset voivat ostaa ne tuotteet, joita internetistä ei voi tilata. Monipalveluauto koettiin kuitenkin hyväksi vaihtoehdoksi, vaikka sen käytännön toteutusta tulisikin huolellisesti miettiä. *Tosi hyvä vaihtoehto ja varmaan tulevaisuuden realiteetti* – samansuuntaisia ajatuksia kirjoitti useampikin vastaaja. (I)

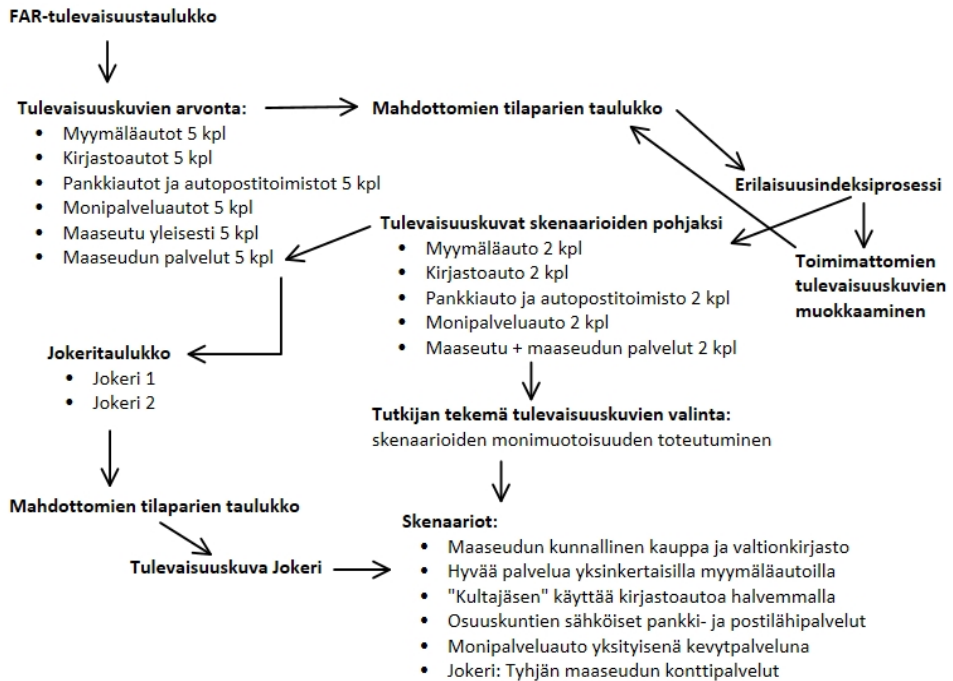
12. FAR-TULEVAISUUSTAULUKON TULEVAISUUDET

Seuraavaksi esittelen FAR-tulevaisuustaulukon muuttujineen. Siihen liittyen käyn läpi mahdollisten tilaparien taulukon, josta selviävät ne muuttujien arvot, jotka eivät voi olla voimassa samassa tulevaisuustilassa samanaikaisesti. Näiden jälkeen perustelen tavan, jolla olen taulukon avulla luonut tulevaisuuskuvia.

Tulevaisuustaulukko perustuu erityisesti Grounded theoryn avulla tutkimukseni osan II nykytilan analyysistä löytämiini käsitteisiin. Taulukko pitää sisällään sekä liikkuvia palveluja että yleisesti suomalaista maaseutua käsitteleviä muuttujia. Tämä on mahdollista, koska aineistoni ja siitä tehty tulkintani eivät ole keskittyneet pelkästään liikkuviin palveluihin vaan muutenkin siihen yhteiskuntaan, jonka osasia palvelut ovat (olleet). Muuttujia tehdessäni käytin apuna Grounded theoryn avulla rakentamaani analyysiä sekä lisäksi muutakin aineistoani. Delfoin tulosten avulla sain tuettua taulukon sisällön tulevaisuussuuntautuneisiin asiantuntijänäkemyksiin ja muutosvoimiin, jotka osaltaan näkyvät muuttujissa ja muuttujien arvoissa. Näin pystyin suuntaamaan 2040-lukua koskevan tulevaisuustaulukon seuraamaan osittain niitä lähempänä nykyhetkeä olevia linjoja, joita asiantuntijat hahmottelivat vuonna 2005. FAR-menetelmän periaatteiden mukaisesti lopullisen tulkinnan tästä hetkestä tulevaisuuteen teen tutkijana minä itse kaiken sen aineiston perusteella, jonka olen tässä tutkimuksessa edellä esittänyt.

Olen avannut tekemäni tulevaisuusprosessin oheisessa Taulukossa IX. Lähdeaineiston tuottama tieto muokkautui kaikkiaan kuudeksi muuttujaksi, jotka ovat osittain samoja kuin luvussa 10 esittämäni Grounded theoryyn perustuva jaottelu. Tulevaisuustaulukko rakentuu siis hyvin vahvasti kansatieteelliselle aineiston ymmärrykselle. Taulukon muuttujien arvoja tehdessäni olen yhdistänyt eri käsiteryhmissä esiintyneitä teemoja sen perusteella, miten ne luontevasti liittyvät toisiinsa tulevaisuustaulukon tasolla. Eli toisin sanoen Grounded theory osoitti minulle aineistoni yhteenkuuluvuuksia. FAR-menetelmää tehdessäni rikoin tuon jäsenyksen niin, että sain taulukosta kokonaisuutena toimivan, laaja-alaisen ja kaikki eri näkökulmat kattavasti huomioivan. Koska muuttujien ja niiden arvojen tulee olla toisistaan poikkeavia, en sellaisenaan voinut käyttää nykytilan analyysin jaottelua. Näin ollen muuttujien nimet ja sisällöt eivät täysin vastaa Grounded theoryn tuottamaa tulkintaa. Siitä huolimatta analyysiluku 10 osoittaa tutkimukseni kannalta keskeisimmät, tulevaisuuteen vaikuttavat ja aineistosta nousseet teemat, joita Delfoin asiantuntijoiden näkemykset omalta osaltaan tukevat.

Taulukko IX: Tulevaisuusprosessi



Tulevaisuustaulukoni (Taulukko X) muuttujat eli vaakarivit ovat niitä suurempia tekijöitä, jotka analyysini mukaan oleellisella tavalla vaikuttavat tutkittavien palvelujen tulevaisuuteen. Tulevaisuustaulukon jälkeen esittelen lyhyesti nämä muuttujat. Tulevaisuustaulukkoa lukiessa tulee huomata seuraavat asiat:

1. Jokaiselta muuttujalta on voimassa samaan aikaan yksi arvo. Jokaiselta riviltä valitaan siis jollakin menetelmällä arvo ja niitä voidaan valita vain yksi.
2. Yhden arvon vaihtaminen saman muuttujan toiseen arvoon vaikuttaa merkittävästi koko ilmiön tulevaisuuteen.
3. Kaikki arvot eivät välttämättä voi olla toiminnassa samaan aikaan eli tulevaisuus saattaa olla mahdoton, ellei jotakin arvoa vaihdeta toiseen. Toisensa poissulkevia arvoja voi selvittää mahdottomien tilaparien taulukon avulla.

Taulukko X:**Maaseudun liikkuvat palvelut 2040-luvulla -tulevaisuustaulukko**

Arvo Muuttuja	A	B	C	D	E
1. Ajoneuvojen ja palveluiden tekninen kehitys	Palvelut siirtyvät valtaosaltaan verkkoon, ei liikkuvia palveluja	Tekninen kehitys jää ajoneuvojen ja palvelujen osalta 2010-luvun tasolle	Tekniikka ja palveluratkaisut monipuolistuvat vähitellen / hitaasti	Suuria teknisiä läpimurtoja sekä palveluissa että ajoneuvojen osalta	Tekninen kehitys taantuu ja kehitetyt mallit huonontuvat nykyisestä
2. Ympäristötietoisuus	Ihmisten huoli ympäristön tilasta kasvaa vähitellen ja hitaasti	Suuri huoli ympäristöstä, radikaaleja toimenpiteitä	Lähipalveluiden ja -tuotteiden arvostus nousee huomattavasti	Ympäristöä ei huomioida juuri mitenkään	Kaikki ratkaisut tehdään ympäristöä ajatellen, ihmisten kustannuksella
3. Maaseudun palveluiden tuotantomalli	Yksityinen, julkinen ja kolmas sektori yhdessä	Pelkästään julkisen sektorin palveluita	Pelkästään yksityisen sektorin palveluita	Pelkästään kolmannen sektorin palveluja	Maaseudulla ei ole tuotettuja palveluja, yksityiset ihmiset hoitavat asiat keskenään
4. Ihmisten arvomaailma / erityisesti palvelutottumuksiin liittyvät asiat	Individuaalismi kasvaa, yksilöllinen toiminta ja ratkaisut mahdollisia	Yhteiskunta seuraa tiukasti ja kontrolloi noudattamista	Maaseudulla tiukasti kontrolloituja, kaupungissa vapaata	Maaseudun arvomaailma vapaata, kaupungissa tiukka sosiaalinen kontrolli	Arvomaailmat eriytyvät aluekohtaisesti joko vapaaksi tai kontrolloiduksi

5. Maaseudun väestö (muuttoliike ja palvelujen tarve)	Maaseutu tyhjenee kokonaan, ei palveluja ja	Maaseudulla asuu hajanaisesti ihmisiä, minimaalinen palveluntarve	Tilanne kuten 2010-luvulla: kyliä, haja-asutusta ja palveluja siellä täällä	Maaseudulla on asutusta ja palveluja vain kylissä, ei haja-asutusta	Kasvavaa haja-asutusta, taa-jamat ja niiden palvelut pienenevät
6. Talous ja kustannukset	Kaikki kustannukset nousevat huomattavasti nykyisestä, kalleus	Kustannukset pysyvät nykyisellä tasolla	Palveluiden tuottaminen halpenee, ajoneuvot kallistuvat	Ajoneuvot halpenevat, palveluiden tuottaminen kallistuu	Kaikki kustannukset laskevat romahdusmaaisesti, edullisuus

Muuttuja 1. Ajoneuvojen ja palveluiden tekninen kehitys (maaseudun näkökulmasta)

Muuttuja on erityisen oleellinen tekniikan tulevaisuuden näkökulmien osalta. Palveluiden osalta muuttuja käsittää nimenomaan teknisen kehityksen (laitteet, tietotekniset ratkaisut) mutta ei palvelujen sisällöllistä kehitystä, vaikka nämä ovatkin kytköksissä toisiinsa. Palveluiden teknologisten elementtien kehittyminen ja ratkaisut näkyvät nykypäivässä vahvasti – tämä on käynyt ilmi esimerkiksi tekemistäni haastatteluista sekä kyselyistä (ks. tutkimukseni osat I ja II). Muuttuja antaa puitteet sille fyysiselle ja virtuaaliselle muodolle, jossa palvelu tulevaisuudessa tuotetaan.

Muuttuja 2. Ympäristötietoisuus

Maaseutualueilla asuvien ihmisten näkemykset ympäristökysymyksistä sekä niiden muutokset vaikuttavat tulevaisuudessa huomattavasti siihen, miten palveluja voidaan toteuttaa. Painottuminen vähemmän luontoa kuluttavaan suuntaan tukee samalla liikuvia palveluja, jotka tulevat lähemmäs asiakkaita ja vähentävät tätä kautta yksityisautoilua. Nykytietämyksen mukaan voidaan olettaa, että ajoneuvon liikkuminen (tai vaihtoehtoisesti pelkästään sähköisessä muodossa tarjottava palvelu) kuluttaa jonkin verran energiaa tulevaisuudessakin. Radikaalit toimenpiteet ovat lyhyellä tähtäimellä yksittäisen ihmisen kannalta usein negatiivisia, mutta saattavat 2040-luvun jälkeisellä ajanjaksolla muuttua positiivisiksi. Ympäristöasiat nousevat voimakkaan yleisen yhteiskunnallisen keskustelun lisäksi esiin aineistoissani, joten sen ottaminen omaksi muuttujakseen on perusteltua.

Muuttuja 3. Maaseudun palveluiden tuotantomalli

Siinä missä muuttajat 1 ja 2 rajaavat niitä vaihtoehtoja, joiden mukaan tulevaisuuden palvelu fyysisesti tai virtuaalisesti määrittyy, muuttuja 3 puolestaan keskittyy palvelun tuottamisen tapaan. Se sisältää sektoreittain – esimerkiksi yksityinen ja julkinen – koostetun rakenteen palvelujen tuottajista. Tulevaisuustila E kuvastaa tilannetta, jossa mikään nykyisin vahvana vaikuttavasta kolmesta sektorista ei ole erityisen voimakas tai dominoiva, vaan ihmiset hoitavat erilaiset palvelut vaihdantatalouden, paikallisen rahan tai muun vastaavan avulla. Nyky-yhteiskunnasta kannattaa huomioida esimerkiksi Uber-taksipalvelu ja jakamistalous, vanhemmista talkoo-näkökulma. Perusoletus on, että tulevaisuudessa tämä sektorijaottelu on edelleen olemassa ainakin jossain muodossa. Aineistoni perusteella en voi sanoa, että 2040-luvulle tultaessa tässä olisi tapahtunut ainakaan radikaaleja muutoksia.

Muuttuja 4. Ihmisten arvomaailma ja erityisesti palvelutottumuksiin liittyvät asiat

Arvojen muutokset on painotettu koskemaan erityisesti palvelutottumuksiin liittyviä asioita. Tämä muuttuja liittyy osittain muuttujaan 3, mutta siinä missä 3 on enemmän tekninen ratkaisu, muuttuja 4 huomioi sekä yksittäistä ihmistä että koko yhteiskuntaakin leimaavat arvot. Keskiöön ei ole nostettu yksittäisiä palveluita tai ratkaisuja vaan se, miten yksilön ja yhteiskunnan suhteet toimivat toisiinsa nähden. Kaikkien palvelujen läpi heijastuva arvomaailma saattaa olla osittain ristiriitainen lainsäätäjän tai yhteiskunnallisten päättäjien määrittelemän todellisuuden kanssa. Muutokset ihmisten palvelutottumuksiin liittyvissä arvoissa vaikuttavat merkittävästi siihen, miten jollakin aikavälillä esimerkiksi palveluihin liittyviä lakeja ja asetuksia tehdään ja muutetaan.

Muuttuja 5. Maaseudun väestö, näkökulmina muuttoliike ja palvelujen tarve

Muuttuja yhdistää maaseudun asukasmäärissä tapahtuvat muutokset sekä palvelujen tarpeeseen kohdistuvat vaihtelut. Muuttuja on oleellinen, sillä se määrittelee maaseudun fyysisen olotilan ja tätä kautta osoittaa mahdollisuuksia sille, missä määrin palveluja on tarjolla vai onko niitä lainkaan. Siinä missä muuttuja 1 rajaa palvelujen saatavuutta teknisestä näkökulmasta, muuttuja 5 osoittaa vaihtoehtoja maaseudun asuinympäristössä lähinnä asukasmäärien ja palveluiden tarpeen osalta. Muun aineiston lisäksi tähän muuttujaan liittyviä näkökulmia nousi paljon esiin Delfoi-kyselyssä.

Muuttuja 6. Talous ja kustannukset

Tämän muuttujan arvot voivat vaikuttaa muiden muuttujien arvoihin hidastavasti, neutraalisti tai voimakkaasti työntäen. Perusoletus on, että taloudelliset seikat vaikuttavat merkittävästi palveluiden tuottamiseen vielä 2040-luvullakin. Talous ja kustannukset nousevat keskeisiksi tekijöiksi myös kaikessa keräämässäni tutkimusaineistossa. Kuten nykytilan analyysini osoittaa, taloudelliset kysymykset näkyvät lähes poikkeuksetta hyvin monenlaisissa palveluihin liittyvissä näkökulmissa.

Kaikki muuttajat vaikuttavat tulevaisuudessa samanaikaisesti ja ovat niitä keskeisiä käsitteitä, jotka aineistoni perusteella määrittävät maaseudun palveluja ja erityisesti liikkuvia palveluja tulevaisuudessa. Jokaiselta muuttujalta voi olla voimassa yhtä aikaa vain yksi arvo ja osa niistä voi olla keskenään ristiriitaisia.

Nämä ristiriitaiset eli toimimattomat tilaparit pystyy selvittämään mahdottomien tilaparien taulukon (Taulukko XI) avulla. Esimerkiksi jos tulevaisuustaulukon arvo 1D (Suuria teknisiä läpimurtoja sekä palveluissa että ajoneuvojen osalta) on voimassa, ei arvo 3E (Maaseudulla ei ole tuotettuja palveluja, yksityiset ihmiset hoitavat asiat keskenään) voi toteutua.

Olen tehnyt taulukon vertaamalla tulevaisuustaulukon jokaista arvoa keskenään ja miettimällä niiden mahdollisia ristiriitaisuuksia. Arvojen keskinäistä toimivuutta voi tulevaisuuskuvien arvonnassa yhteydessä käydä läpi myös ilman mahdottomien tilaparien taulukkoa, mutta tällöin on vaarana se, että laajan tulevaisuustaulukon eri arvoja ei kohdella koko ajan samalla tavoin. Kun arvojen keskinäiset suhteet on alussa mietitty huolellisesti läpi ja kirjattu mahdottomien tilaparien taulukkoon, tulevaisuuskuvien toimivuuden tarkistaminen on paitsi tasalaatuisempaa, myös nopeampaa.

Taulukko XI: Mahdottomien tilaparien taulukko

Lukusuunta riveistä sarakkeisiin päin

	1A	1B	1C	1D	1E	2A	2B	2C	2D	2E	3A	3B	3C	3D	3E	4A	4B	4C	4D	4E	5A	5B	5C	5D	5E	6A	6B	6C	6D	6E
1A	-	X	X	X	X																									
1B	X	-	X	X	X																									
1C	X	X	-	X	X																									
1D	X	X	X	-	X									EI																
1E	X	X	X	X	-																									
2A						-	X	X	X	X																				
2B		EI	EI		EI	X	-	X	X	X																				EI
2C						X	X	-	X	X											EI									
2D						X	X	X	-	X																				
2E						X	X	X	X	-																				
3A											-	X	X	X	X															
3B											X	-	X	X	X															
3C											X	X	-	X	X															
3D											X	X	X	-	X															
3E											X	X	X	X	-															
4A																-	X	X	X	X										
4B																X	-	X	X	X										
4C																X	X	-	X	X										
4D																X	X	X	-	X										
4E																X	X	X	X	-										
5A				EI							EI	EI	EI	EI							-	X	X	X	X					
5B																					X	-	X	X	X					
5C																					X	X	-	X	X					
5D																					X	X	X	-	X					
5E																					X	X	X	X	-					
6A																										-	X	X	X	X
6B																										X	-	X	X	X
6C																										X	X	-	X	X
6D																										X	X	X	-	X
6E																										X	X	X	X	-

EI Arvo ei ole toimintakykyinen toisen arvon kanssa.

x Käsiteltävän muuttujan muut arvot.

Selite mahdottomien tilaparien taulukkoon

1D > 3E: EI Suuret tekniset läpimurrot maaseudun palveluissa ja niitä tarjoavien ajoneuvojen tekniikassa eivät tällä hetkellä ajateltavissa olevien seikkojen perusteella voi johtaa tilanteeseen, jossa kehitystyön tuloksia ei maaseudulla lainkaan käytettäisi hyväksi. Tämä tarkoittaisi tilannetta, jossa palvelujen ja ajoneuvojen kehittäjät ja tarjoajat eivät olisi minkäänlaisessa sidoksessa tai yhteistyössä maaseudun asukkaiden ja asiakkaiden kanssa.

- 2B > 1B: EI** On hyvin oletettavaa, että jos yhteiskunnassa toteutetaan radikaaleja toimenpiteitä ympäristön vuoksi, samalla tapahtuu jotakin myös ajoneuvojen ja/tai palveluiden tekniselle kehitykselle. Ne eivät radikaalin muutoksen tilanteessa voi siis jäädä nykytilanteen tasolle.
- 2B > 1C: EI** Jos huoli ympäristöstä on suuri, teknisten ratkaisujen monipuolistamisen voi ajatella olevan nopeaa ja tehokasta. Näkemykseni mukaan se ei siis voi samaan aikaan kehittyä vähitellen eikä ainakaan hitaasti.
- 2B > 1E: EI** Ks. edellinen kohta.
- 2B > 6E: EI** Radikaalit toimenpiteet ympäristönsuojelussa vaikuttavat merkittävästi kustannusten nousuun. Suuriin uudistuksiin liittyvää kehitystyötä tehtäessä kustannukset eivät voi ajateltavissa olevin tiedoin laskea. Vaikka työn hinta ja materiaalikustannukset laskisivat, voidaan ajatella hinnan nousevan jo pelkästään sen vuoksi, että tehtävät muutokset ovat massiivisia ja niitä on paljon. Ympäristöön panostus nostaisi hintoja lyhyellä tähtäimellä, vaikka tätä tutkimusta pitemmällä aikavälillä ne saattaisivat jopa laskea.
- 2C > 5A: EI** Jos ihmisten käsitykset ympäristötietoisuuden osalta muuttuvat selkeästi lähipalveluita ja -tuotteita suosivaksi, näitä tullaan myös arvostamaan. Koska erityisesti maa- ja karjatalouteen liittyviä lähituotteita valmistetaan maaseudulla, on siellä näin ollen jatkossakin myös asukkaita, jotka samalla käyttävät lähipalveluja ja -tuotteita. En pidä mahdollisena, että lähituotteita arvostavassa yhteiskunnassa maaseutu voisi tyhjentyä asukkaista, sillä Suomen kokoisessa maassa esimerkiksi kaikkea peltoalaa ei voi siirtää vain taajamien ja kaupunkien läheisyyteen.
- 5A > 1D: EI** Mikäli maaseudulla ei ole asukkaita eikä näin ollen eri palvelujen asiakkaita, palvelut loppuvat. Tästä johtuen myöskään maaseudun teknisiä ratkaisuja tai palveluja ei kannata enää kehittää. Matkailijat eivät yksistään riitä pitämään yllä palveluja, sillä asukkaiden puuttuminen vaikuttaa myös esimerkiksi majoituspalveluiden järjestämiseen ja tätä kautta siihen, miten pitkään ihmiset maaseudulla viiptyvät.
- 5A > 3A: EI** Maaseudulla, jossa ei ole asukkaita, ei tarvita myöskään palveluja. Ks. myös edellinen kohta.
- 5A > 3B: EI** Ks. edellinen kohta.
- 5A > 3C: EI** Ks. edellinen kohta.
- 5A > 3D: EI** Ks. edellinen kohta.
-

Tulevaisuuskuvia voidaan muodostaa tulevaisuustaulukosta erilaisilla tavoilla. Taulukkoa käyttäneen ja kehittäneen tutkija Yrjö Seppälän mukaan yksi tapa on valita skenaarion lähtökohta esimerkiksi dominoivan sektorin menetelmällä. Se tarkoittaa, että aluksi tulevaisuustaulukosta valitaan yksi sektori (esim. 2B Suuri huoli ympäristöstä, radikaaleja toimenpiteitä) dominoivaksi. Tämän jälkeen katsotaan, mitkä muut tulevaisuustilat sopisivat parhaiten samaan tulevaisuuskuvaan. Toisin sanoen joka riviltä valitaan mukaan yksi arvo, joka sopii tähän yhteen dominoivaan arvoon. Kun tulevaisuustilan arvot on saatu valittua, pohditaan tulevaisuuskuvalle sopiva nimi. Mikäli kuvan nimeä joudutaan jostain syystä muuttamaan, joudutaan korjaamaan myös tulevaisuustilojen määrittelyjä.⁶²³

Muuttujien arvot voi valita tulevaisuustaulukosta myös sattumanvaraisesti. Silloin on tärkeää selvittää tulevaisuuskuvan toimivuus mahdollomien tilaparien taulukon avulla. Tulevaisuuskuva voidaan joutua tekemään kokonaan uudestaan montakin kertaa tai sen joitakin arvoja voidaan joutua vaihtamaan, jos tulevaisuus osoittautuu toimimattomaksi. Esimerkiksi kahden eri muuttujan tietyt arvot eivät välttämättä voi olla voimassa samaan aikaan eli niiden yhdistelmä on mahdoton, jolloin tulevaisuuskuva tulee toimimaton. Mahdollomien tilaparien taulukon avulla nämä yhteensopimattomuudet nähdään helposti ja lisäksi tutkija pystyy koko tulevaisuusprosessin ajan tukeutumaan kerran määrittelemiinsä valintoihin.

Omassa tutkimuksessani katsoin parhaimmaksi vaihtoehdoksi luoda tulevaisuuskuvat sattumanvaraisesti. Koska tulevaisuus on pitkälti ennalta arvaamaton – vaikka se sisältääkin sekä vakioita että todennäköisyyksiä – ja koska haluan eliminoida omien ajatusteni ohjausvaikutuksen lopputulokseen, pidän sattumanvaraista valintaa parhaana ratkaisuna. Toteutin tämän arpomalla ja valitsemalla näin jokaisesta muuttujasta (riviltä) yhden arvon (solun). Toistin saman menettelyn viisi kertaa kaikkien eri liikkuvien palvelujen osalta eli muodostin jokaisesta palvelusta viisi tulevaisuuskuva.⁶²⁴ Näiden lisäksi otin mukaan myös maaseudun yleisen tulevaisuuden sekä maaseudun palvelujen tulevaisuuden, joista samoin loin kummastakin viisi tulevaisuuskuva. Arvottuani nämä kaikki 30 tulevaisuuskuva tarkistin lopputuloksen toimivuuden mahdollomien tilaparien taulukon avulla.⁶²⁵

⁶²³ Seppälä 2013, 144–145.

⁶²⁴ Muodostin erillisiä tulevaisuuskuvia myymäläautoista, kirjastoautoista ja monipalveluautoista. Pankkiautoista ja autopostitoimistoista loin yhteiset tulevaisuuskuvat niiden varsin samankaltaisen toiminnan vuoksi.

⁶²⁵ Ks. myös Taulukko IX, jossa kuvaan tulevaisuusprosessiani.

Koska tutkin maaseudun tulevaisuuden palveluja ja näkökulmani on liikkuivissa palveluissa, tein tulevaisuuskuvia erityisesti niihin liittyen. Sen lisäksi käytin taulukkoa apuna myös yleisesti suomalaista maaseutua sekä maaseudun palveluja koskevien tulevaisuuskuvien tekemisessä. Koska tulevaisuustaulukko perustuu vahvasti maaseutua käsittelevään laajaan aineistooni ja siitä tekemääni tulkintaan, pystyn avaamaan sen avulla myös maaseudun erilaisten tulevaisuuksien kirjoa.

Rakennettuani tulevaisuustaulukon avulla kaikki mainitut 30 tulevaisuuskuvaa ja selvitettyäni eri tilojen yhteensopivuuden mahdottomien tilaparien taulukon avulla, valitsin jokaisesta ryhmästä kaksi tulevaisuuskuvaa skenaarioiden pohjaksi. Tämän tein erilaisuusindeksiä käyttäen. Sen tarkoituksena on systematisoida erilaisten tulevaisuuskuvien laatimista. Erilaisuusindeksi lasketaan siten, että kaikkien luotujen tulevaisuuskuvien sektori-kohtaiset arvot tulevaisuustaulukosta lasketaan yhteen tulevaisuuskuvittain. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että arvotut tulevaisuuskuvat taulukoidaan allekkain, kuten Tulevaisuuskuvat ja erilaisuusindeksi -liitteestä (III) voidaan nähdä. Ensimmäiseen sarakkeeseen tulevat kaikki muuttujan 1 arvot, toiseen sarakkeeseen muuttujan 2 arvot jne. Tämän jälkeen kunkin muuttujan eri arvojen esiintyvyys lasketaan: esimerkiksi myymäläautojen viidessä tulevaisuuskuvassa muuttujan 1 arvo A esiintyy kaksi kertaa, arvo B ei yhtään kertaa jne. Viimeisessä vaiheessa edetään tulevaisuuskuvittain ja lasketaan indeksiarvo jokaiselle tulevaisuuskuvulle. Myymäläautojen ensimmäisessä tulevaisuuskuvassa (ABCEBC) tämä tarkoittaa siis sitä, että muuttujan 1 arvo $A = 2$, muuttujan 2 arvo $B = 1$, muuttujan 3 arvo $C = 3$ jne. Lopuksi nämä luvut lasketaan yhteen, jolloin jokaiselle riville (eli tulevaisuuskuvulle) muodostuu oma erilaisuusindeksinsä.

Näin lasketuista indeksiluvuista kaikkein pienimmät ovat kiinnostavampia, sillä niissä esiintyy eniten sellaista tietoa tai näkemyksiä, mitä ei löydetä muista tulevaisuuskuvista. Suuremman indeksiluvun saaneet puolestaan ovat sisällöllisesti enemmän muita tulevaisuuskuvia vastaavia. Tämä perustuu siihen, että jotkut tietyt arvot tulevaisuustaulukosta ovat suosittuja tulevaisuuskuvia luotaessa tai minun tapauksessani saattavat toistua niissä satunnaisen arvannon seurauksena. Näin ollen ne toistuvat samanlaisina myös tulevaisuuskuvasta toiseen ja ovat edelleen vaikuttamassa skenaarioiden sisältöön tekemällä niistä toistensa kaltaisia. Kun tavoitteena on kuitenkin luoda mahdollisimman erilaisia ja toisistaan poikkeavia skenaarioita, on tar-

peellista valita tarkastelun kohteeksi mahdollisimman paljon toisistaan poikkeavat tulevaisuuskuvat.⁶²⁶

Seppälä toteaa erilaisuusindeksin olevan vaihtoehto dominoivan sektorin menetelmälle ja hän on käyttänyt menetelmää systematisoidakseen erilaisten tulevaisuuskuvien valintaa. Seppälän dominoivan sektorin menetelmässä nimettiin ensin tulevaisuustilat ja sitten valittiin siihen sopivia taulukon arvoja. Erilaisuusindeksiä käytettäessä nimi tulevaisuuskuville muodostettiin sen jälkeen, kun siihen kuuluvat arvot oli ensin valittu. Seppälän vanhustenhuoltoa käsittelevässä esimerkkitapauksessa erilaisuusindeksiä on sovellettu vertaamalla keskenään yhtä ja samaa teemaa käsitteleviä tulevaisuuskuvia.⁶²⁷ Menetelmää voi myös käyttää keskenään hyvin erilaisten tulevaisuuskuvien valinnassa siten kuin edellä olen esittänyt eli vertaamalla keskenään toisistaan poikkeavia teemoja (tässä: palveluja) käsitteleviä tulevaisuuskuvia, jotka perustuvat samaan tulevaisuustaulukkoon. Tämän ja jokeri-tilauksen⁶²⁸ avulla pystyin varmistamaan, että skenaarioihin päätyy monipuolisesti FAR-tilauksessa esiintyviä tulevaisuustiloja, kun jokaisesta eri teema-alueesta valitaan mukaan mahdollisimman pieniä erilaisuusindeksiarvoja saaneet tulevaisuuskuvat. Erilaisuusindeksi minimoi sitä mahdollisuutta, että samat tulevaisuustaulukon arvot ovat käytössä monessa eri tulevaisuuskuvassa ja näin rajatuista tulevaisuuskuvista on sitten helpompi rakentaa laajasti asiaa esittelevien skenaarioiden joukko. Tarkemmin sekä erilaisuusindeksi-laskelmiini että kaikkiin luomiini tulevaisuuskuviin voi tutustua liitteessä III.

Tässä tutkimuksessa erilaisuusindeksi näytti pääsuuntaviivat mutta ei ehdottomasti määrittänyt jatkokäsittelyyn valittuja tulevaisuuskuvia. Mukaan ei siis aina valikoitunut pienimpiä erilaisuusindeksin arvoja saaneita tulevaisuuskuvia, vaan olen käyttänyt myös omaa harkintaani ja saattanut poiketa pienimmän indeksiluvun tulevaisuuskuvasta. Tähän on syynsä. Esimerkiksi liikkuvien pankkien ja postien kohdalla koin tulevaisuuskuvan 4 (ks. liite III) kokonaisuuden kannalta mielenkiintoisemmaksi ja erilaisemmaksi, kuin tulevaisuuskuvan 2, joka myös oli mahdollinen. Tässä tutkimuksessa erilaisuusindeksi siis osoitti tekemieni 30:n tulevaisuuskuvan joukosta kaikkein eniten toisistaan poikkeavat tulevaisuuskuvat. Lopullisen valinnan tein kuitenkin itse sillä perusteella, että sain eri palveluja käsittele-

⁶²⁶ Seppälä 2013, 144–145.

⁶²⁷ Seppälä 2013, 144–145.

⁶²⁸ Ks. luku "Skenaariot 2040".

vissä skenaarioissa nostetuksi esiin mahdollisimman monipuolisesti erilaisia tulevaisuuden vaihtoehtoja. Mikäli tutkimukseni olisi käsitellyt esimerkiksi vain yhtä tiettyä liikkuvaa palvelua, olisi erilaisuusindeksin ehdoton noudattaminen ollut perusteltuakin. Tässä tapauksessa halusin kuitenkin saada aikaan tulevaisuuskuviin variaatiota myös eri liikkuvien palvelujen välillä ja näin ollen käytin myös tutkijan asiantuntijuuttani valintoja tehdessäni.

Mikäli en tulevaisuuskuvat arvottuani ja mahdottomien tilaparien taulukkoa käytettyäni löytänyt kahta toimivaa tulevaisuuskuva, arvoisin alhaisimman erilaisuusindeksi-arvon saaneen toimimattoman tulevaisuuskuvan uudestaan toimimattoman muuttujan arvosta. Tämän jouduin tekemään vain kerran: monipalveluauton tulevaisuuskuvan 2 muuttuja 5 (Maaseudun muuttoliike) teki tulevaisuuskuvesta toimimattoman ja arvoisin sen uudelleen.

Jouduin myös arpomaan kahden eri tulevaisuuskuva-ryhmän yhden muuttujan kokonaan uudestaan. Maaseutu 2040-luvulla -ryhmän muuttuja 4 sai alunperin arvotuissa viidessä tulevaisuuskuvasa arvoikseen C, C, C, D ja D. Monipalveluautot-ryhmän muuttuja 4 sai puolestaan arvot B, B, B, B ja C. Hyvin samanlaisina tulevaisuuskuvesta toiseen esiintyvät yhdet ja samat arvot kavensivat vaihtoehtoja jolloin vaarana oli skenaarioiden laaja-alaisuuden menettäminen. Kokonaisuuden näkökulmasta katsoin parhaaksi arpoa nämä muuttujat uudelleen kaikkien viiden tulevaisuuskuvan osalta.

Totesin myös hyödylliseksi yhdistää Maaseutu 2040-luvulla ja Maaseudun palvelut -teemat keskenään Maaseudun kunnallinen kauppa ja valtionkirjasto -skenaarioksi. Tämä vähensi päällekkäisyyksiä ja toistoa ja kykenin samalla levittämään muita skenaarioita laajemmiksi ilman, että tutkimus paisui kohtuuttomasti. Käytän tämän mainitun skenaarion pohjana Maaseutu 2040-luvulla -ryhmän tulevaisuuskuva, mutta olen sisällyttänyt skenaarioon myös palveluiden näkökulman yleisellä tasolla.

13. SKENAARIOT 2040

Tulevaisuudesta ei ole saatavissa varmaa tietoa ja tästä syystä sitä on usein hankala hahmottaa. Skenaarioiden avulla pystytään tekemään tulevaisuudesta rakenne, joka helpottaa asioiden käsittelyä ja ymmärtämistä sekä tulevaisuuteen suuntautuvien valintojen tekemistä. Skenaariot eivät ole varmoja tulevaisuuksia, vaan ne ovat mahdollisia tulevaisuuksia eli jokin niistä saattaa toteutua tai yksikään niistä ei toteudu tai ei toteudu ainakaan sellaisenaan. Skenaariot ja niihin rakennetut tulevaisuuspolut omaavat siis piirteitä kaikista näistä erilaisista tulevaisuuden toteutumisen tasoista ja auttavat näkemään erilaisia vaihtoehtoja, mutta eivät osoita suoraan sitä yhtä tulevaisuutta, joka tulee toteutumaan.

Skenaariotarinoissa esiin nousseet teemat löytyvät osan II käsittelyluvuista ja erityisesti analyysiosasta luvusta 10 sekä Delfoi-paneelin tuloksista. Tämän lisäksi olen nostanut skenaarioiden lähteiksi, kuten esittämässäni aineiston ja menetelmien lomittumista kuvaavassa taulukossa I havainnollistan, muitakin aineistoja. Yksi tärkeä elementti on vielä tässäkin vaiheessa tulkita jo kertaalleen tulkittua aineistoa uudelleen. Näiden työvaiheiden jälkeen kirjoitin skenaariotarinat omaa asiantuntemustani käyttäen.

Tekemiini skenaarioihin on suoraan vaikuttanut edellisessä kappaleessa esittämäni FAR-tulevaisuustaulukko, jonka avulla muodostin skenaarioiden pohjana olevat tulevaisuuskuvat. Taulukko avasi ajatuksia ja antoi sattuman vaikuttaa valintoihin sekä loi perustan, jonka osoittamien sisältöjen mukaan yhdistelin muut elementit skenaarioon. Tämän lisäksi sekä Delfoista että tekemistäni haastatteluista ja kyselyistä samoin kuin muustakin lähteistöstä noussut tulevaisuustieto ovat oman tulkintani kautta olleet vaikuttamassa skenaarioiden muotoutumiseen. Delfoi-paneeli antoi tulevaisuustaulukosta nousseisiin muuttujien arvoihin asiantuntijoiden täsmällisempiä näkemyksiä siitä, mihin suuntaan tulevaisuus voisi olla suuntautumassa. Näihin yhdistin vielä itse nykytilan analyysistä tekemääni tulkintaa, joka muodostui Grounded theoryn koodauksesta löytämiini näkökulmiin ja käsitteisiin.

Skenaarioissa ei käytetä lähdeviitteitä, sillä ne rakentuvat kiinteästi nykytilan analyysiin ja ovat siis nykyhetkeen perustuvia tarinoita tulevaisuudesta.⁶²⁹ Jotta lukijalle palautuisivat mieleen tutkimukseni osassa II sekä Delfoi-kyselyn tulosten esittelyn yhteydessä esiin nostamani asiat, olen kunkin skenaarion alkuun kirjoittanut yleisen viitekehyksen niihin teemoihin,

⁶²⁹ Linturi & Rubin 2011, 132–133.

joihin kyseinen skenaario perustuu. Tämä auttaa lukijaa näkemään päättelyketjun, jota pitkin olen tutkijana skenaarioita kirjoittaessani edennyt. Nykytilan analyysissä en voinut nostaa näkyviin kaikkia moninaisia yhteiskunnallisia näkökulmia ja heikkoja signaaleja. Tutkimuksessani on käsitelty niin monia laajoja kokonaisuuksia, että tämä olisi ollut käytännössä mahdotonta. Koska vaarana oli työn hallitsematon laajeneminen ja pirstaloituminen, rajoitin nykytilan analyysin eri osioiden pituutta. Tämä näkyy osion II lähteissä mutta olen paikannut tätä nostamalla joitakin teemoja esiin suoraan skenaariotarinoissa. Nämä ovat jokaisen tulevaisuuden omaa todellisuutta tukevia, 2010-luvun yleisessä uutisoinnissa ja keskusteluissa käsiteltyjä elementtejä. Ne ovat useimpien uutisia ja aikansa yhteiskunnallisia ilmiöitä seuraavien ihmisten tunnistettavissa yleistietona. Osa näistä maininnoista on fragmentaarisia ja osa isompia yhteiskuntaa muovaavia tekijöitä. Ne ovat kaikki sellaisia, joita tutkimukseni rajauksen ja laajuuden perusteella en katsonut tarpeelliseksi nostaa osaksi nykytilan analyysiä sellaisinaan. Skenaarioihin ne tuovat kuitenkin lisäperusteluja ja autan niiden avulla osaltaan ymmärtämään sitä polkua, joka kuvattuun tulevaisuuteen on johtanut.

Seuraavassa esiteltävät skenaariot kertovat vaihtoehtoista, joihin edellä esitetyllä ja nyt käytettävissä olevalla tietopohjalla voidaan kuvitella oltavan matkalla. Kuten olen jo aiemmin kirjoittanut, tutkimukseni pääkohteena ovat maaseudun palvelut erityisesti liikkuvien palvelujen osalta, mutta tuloksissa näkyvät myös sekä maaseudun että sen palveluiden yleinen kehitys ja muutos. Eri toimijoiden on skenaarioiden avulla mahdollista hahmottaa sellaisia tulevaisuuksia, joista katsovat omalla alallaan tai omassa elämässään olevan hyötyä ja joiden voidaan ajatella parhaiten palvelevan kyseisen toimijan asiakaskuntaa, viiteryhmää ja/tai toimintaa, jopa henkilökohtaista elämää. Tulevaisuuspolkujen avulla voidaan puolestaan saada suuntaa sille, miten haluttuun tulevaisuuteen olisi esimerkiksi mahdollista päästä. Tämä tarkoittaa siis sitä, millaisia toimenpiteitä yhteiskunnassa, yrityksessä, alueella tai yksityisesti pitäisi oletettavasti tehdä tai tapahtua, jotta tulevaisuus voisi toteutua osoitetun kaltaisena. Toisin päin ajateltuna tulevaisuuden hahmotelmat näyttävät myös ne asiat, joiden avulla voidaan välttää jokin tietty tulevaisuus, jonka ei haluta toteutuvan.

Loin kaikkiaan 30 tulevaisuuskuvaavaa yhteensä kuudesta teemasta: suomalainen maaseutu, myymäläautot, kirjastoautot, pankkiautot ja autopostit, monipalveluautot sekä maaseudun palvelut. Erilaisuusindeksiä käyttäen valitsin ensin kaksi tulevaisuuskuvaavaa mahdollisten skenaarioiden pohjaksi. Tutustuttuani tarkemmin näihin 12:een tulevaisuuskuvaan valitsin jokaisesta

ryhmästä mukaan lopullista skenaariota varten vain yhden tulevaisuusku-
van. Painotin valinnassani sitä, että erilaisten skenaarioiden kirjo olisi mah-
dollisimman laaja (ks. Taulukko XII). Vaikka ryhmistä ei ole tehty kuin yksi
skenaariotarina jokaisesta, tarkoitukseni on kuitenkin avata näkökulmia laa-
jemmin. Esimerkiksi myymälä- ja kirjastoautot ovat osin osittain samankal-
taisia palveluja. Jokainen voi yhdistellä eri skenaarioista nousevia asioita
haluamallaan tavalla eli esimerkiksi kirjastoautot hyvin tunteva lukija voi
huomata kiinnostavia vaihtoehtoja myös muista skenaarioista.

Tulevaisuudentutkija Petri Tapion mukaan esimerkiksi tulevaisuudentut-
kija Mika Mannermaa⁶³⁰ ehdottaa tehtävien skenaarioiden määräksi kolmes-
ta viiteen kappaletta. Tapion mielestä kolme skenaariota on huono määrä,
sillä päättäjät valitsevat niistä helposti keskimmäisen.⁶³¹ Jos tässä tutkimuk-
sessa jokaisesta eri palvelusta rakennettaisiin monta skenaariota, niitä tulisi
suuri määrä. Vaikka jokaista palvelua varten olenkin tehnyt vain yhden ske-
naarion, jonkin tietyn palvelun tulevaisuuden mahdollisuuksia pystyy pohti-
maan katsomalla avoimin silmin joillekin muille palveluille rakennettuja ske-
naarioita. Tätä monimuotoisuutta on varmistamassa myös erilaisuusindeksi.

Sattumalta useampaan tulevaisuuskuvaan nousi "Palvelut siirtyvät valta-
osaltaan verkkoon" -arvo. En lähtenyt tätä kuitenkaan muuttamaan, sillä
kyseinen muuttujan arvo ei sulje pois mitään vaihtoehtoa mutta painottaa
tulevaisuuskuvaan kuitenkin suuntaan, joka nykyhetken valossa vaikuttaa
trendiltä. Samoja tuloksia nousi esiin myös Delfoistani.

Valittuani skenaarioiden pohjaksi tulevat tulevaisuuskuvat, tein itselleni
listauksen jota nimitän Jokeri-taulukoksi (ks. taulukko XII). Taulukoin siinä
kaikki ne arvot, jotka jäivät käyttämättä skenaarioiden pohjiksi valituissa
tulevaisuuskuvuissa. Tämän perusteella tein vielä kaksi tulevaisuuskuvaan,
joita nimitän Jokereiksi. Muodostin niin monta jokeririviä, että kaikki käyt-
tämättömät arvot tulivat mukaan johonkin tulevaisuuskuvaan. Jos käyttä-
mättömiä arvoja oli jollakin muuttujalla vain yksi, se toistui tulevaisuusku-
vasta toiseen samana: esimerkiksi muuttujasta 1 vain arvo C on sellainen,
jota ei valittu minkään toteutettavan skenaarion pohjaksi. Näin ollen se oli
mukana molemmissa jokeri-tulevaisuuskuvuissa. Muuttujalla 2 puolestaan
käyttämättömiä arvoja olivat B ja E.

⁶³⁰ Mannermaa 1999, 66.

⁶³¹ Tapio 2002, 65. Kuten tulevaisuustaulukon, myös skenaarioiden tapauksessa
kolme vaihtoehtoa voi olla ongelma. Jos nämä kolme valittavaa vaihtoehtoa ovat
huono tulevaisuus, ns. BAU (Business as usual) eli nykyisyyttä jatkava näkö-
kulma sekä hyvä tulevaisuus, valituksi tulee helposti BAU.

Taulukko XII: Valitut tulevaisuuskuvat ja Jokerit

Skenaarioiden pohjaksi valitut tulevaisuuskuvat.⁶³²

Maaseutu 2040-luvulla	ACBBCC	
Myymäläautot	ECCBED	
Kirjastoautot	DACCCA	
Pankit ja postit	ACDEDD	
Monipalveluautot	BDCDBC	
Maaseudun palvelut	ADBECD	yhdistetty Maaseutu 2040-luvulla

Valittujen tulevaisuuskuvien perusteella muodostetut jokerit:

Jokeririvit	CBAAAB	toimimaton
	CEEA AE	yleisskenaario kaikista liikkuvista palveluista; Jokeri

Koska enimmillään käyttämättömiä arvoja oli muuttujaa kohti kaksi, muodostin siis kaksi jokeri-tulevaisuuskuvaakin. En tässä vaiheessa käyttänyt enää erilaisuusindeksiä, sillä arvoja oli vähän ja lisäksi toinen muodostetuista jokereista oli mahdottomien tilaparien taulukon mukaan toimimaton. Jäljelle jäi siis vain yksi vaihtoehto, josta tein Jokeri-skenaarion. Se käsittelee yleisesti kaikkien palvelujen tulevaisuutta erityisesti liikkuvien palvelujen näkökulmasta. Jokeri-skenaarion tarkoituksena on taata mahdollisimman laajan ja monipuolisen tulevaisuuden löytäminen tutkimusaineistoista. Jokeri oli kaikista skenaarioista haastavin rakentaa, sillä siihen valikoitui mukaan varsin radikaaleja tulevaisuustiloja. Näin sain kuitenkin tutkimukseeni mukaan myös sellaiset tulevaisuustaulukon arvot ja tulevaisuudet, jotka olisivat skenaarioista muuten kokonaan puuttuneet. Jokerissa kaikki puuttuneet arvot on laitettu yhden ja saman skenaarion osaksi mutta kuten aiemmin totesin, skenaarioissa olevia näkökulmia voi yhdistellä keskenäänkin haluamallaan tavalla. Näin ollen nämäkin arvot kuitenkin antavat oman lisänsä tulevaisuuden vaihtoehtoihin.

⁶³² Katsomalla tekemääni tulevaisuustaulukkoa, voi tulevaisuuskuvat lukea muuttujaa kerrallaan. Esimerkiksi Maaseutu 2040-luvulla tulevaisuuskuva ACBBCC tarkoittaa sitä, että ensimmäisen muuttujan (rivin) arvo on A, toisen muuttujan C, kolmannen B jne. eli jokaiselta riviltä on mukaan valikoitunut yksi arvo (1A, 2C, 3B, 4B, 5C, 6C).

Esittelen seuraavassa kaikista näistä ryhmistä – maaseudun palveluja lukuun ottamatta – yhden skenaarion sekä lopuksi vielä Jokeri-skenaarion, joka käsittelee tulevaisuutta maaseudun kaikkien liikkuvien palvelujen osalta. Kunkin skenaarion lopussa esitän vielä kootusti kolme tärkeimmäksi katsomaani toimenpidettä, jotka skenaarion saavuttamiseksi tulisi minun näkemykseni ja aineiston tulkintani mukaan ottaa huomioon. Nämä kolme asiaa eivät ole tärkeysjärjestyksessä, sillä se riippuu muun muassa kunkin lukijan/toimijan/organisaation omista tavoitteista ja arvoista. Jollekulle toimijalle asioiden tärkeys- ja toteuttamisjärjestys voi olla aivan erilainen kuin toiselle. Mikäli skenaariota halutaan välttää, tulevat nämä kolme asiaa katsoa vältettäviksi teoiksi ja valinnoiksi. Yksittäisenkin, esimerkiksi tiettyyn liikkuvaan palveluun perustuvan, skenaarion sekä mukana olevien yleisskenarioiden (Maaseudun kunnallinen kauppa ja valtionkirjasto sekä Jokeri) ymmärrys voi toimia keskustelun avaajana palvelujen tulevaisuudesta, erilaisista vaihtoehdoista sekä mahdollisuuksista ja uhista.

Esittelemäni skenaariot eivät ole varmoja eivätkä välttämättä edes todennäköisiä tulevaisuuksia – ne ovat vaihtoehtoja ja näkökulmia, joita tulevaisuudessa saattaa avautua. Tarjoan siis mahdollisuuksia joko tavoitella tai torjua sellaisia tulevaisuuksia joita yksilö, yhteisö, kunta tai esimerkiksi valtio katsoo omasta näkökulmastaan huomionarvoisiksi ja joita saattaa löytyä yhdestä tai useastakin eri skenaariosta niitä lukiessaan yhdistelemällä. Skenaariot on tehty siis osoittamaan hyviä ja huonoja vaihtoehtoja päättäjille, palveluntarjoajille ja myös omien lähipalvelujen tulevaisuudesta kiinnostuneille asiakkaille. Haluan vielä korostaa, että skenaariot ja niihin pohjaavan aineiston avaaminen on oma tulkintani siitä, miten suomalaisen maaseudun palvelut tulevaisuudessa voitaisiin järjestää ja millainen maaseutu on 2040-luvulla erityisesti palvelujen näkökulmasta.

Olen nimennyt useimmat skenaariot viittaamaan liikkuvaan palveluun, vaikka kyseisessä skenaariossa ei tätä toimintamuotoa olisikaan enää olemassa. Tässä tapauksessa skenaario kertoo, miten kyseiseen tulevaisuustilaan on päädytty ja mitä muutoksia koko palvelukentällä on tapahtunut, jotta kohteena oleva liikkuva palvelu on muuttunut toisenlaiseksi palveluksi. Skenaariot eivät myöskään toimi samassa tulevaisuustasossa: kukin muodostaa oman kokonaisuutensa eivätkä ne ole sidoksissa toisiinsa. Myymäla-autoskenariota ei siis voi lukea rinnan kirjastoautoskenaarion kanssa eivätkä ne kuvaa samaa tulevaisuusaikaa. Eri skenaarioissa palvelut ovat näin ollen kaikki omassa, toisista skenaarioista poikkeavassa todellisuudessaan.

Maaseudun kunnallinen kauppa ja valtionkirjasto

Tulevaisuustaulukon arvot: ACBBCC

Palvelut siirtyvät valtaosaltaan verkkoon, ei liikkuvia palveluja

Lähipalveluiden ja -tuotteiden arvostus nousee huomattavasti

Pelkästään julkisen sektorin palveluja

Yhteiskunta seuraa tiukasti ja kontrolloi noudattamista

Tilanne kuten 2010-luvulla: kyliä, haja-asutusta ja palveluja siellä täällä

Palveluiden tuottaminen halpenee, ajoneuvot kallistuvat

Skenaarion tausta ja suhde nykytilan analyysiin:

Yksityisten (liikkuvien) palvelujen väheneminen perustuu Suomen pitkiin välimatkoihin sekä kalliisiin käyttökustannuksiin. Jäljelle jääneissä palveluissa toiminta on keskittynyt kilpailemaan laadulla eikä niinkään sisällöllä, kuten myymäläautojen tapauksessa 1960–80-luvuilla. Kotipalvelulle taustaa on antanut Postin 1980-luvun kokeilu postinjakajien suorittamasta kotipalvelutoiminnasta, johon linkittyvät nykyisin ilman terveydenhuoltoalan koulutusta kotiapua antavat yritykset. Kuntien kotiinkuljetuspalvelut puolestaan liittyvät sekä autopostitoimiston toiminta-ajatukseen että tukiseteleiden osalta eri yritysten yhdessä omistamiin tuotantolaitoksiin. Kirjastoautojen maksimietäisyys-suositus ja subjektiivisen oikeuden laajentuminen näkyvät 2040-luvulla maksuttoman kotiinkuljetusetäisyyden määrittelynä. Kaupan rationalisointiprosessin historia puolestaan on kylmäsäilytysjärjestelmien optimoinnin taustalla.

Palvelut 2040-luvun maaseudulla ovat julkisen sektorin ylläpitämiä ja valvomia kiinteitä palveluja. Nämä muutokset olivat nähtävissä jo vähitellen 2010-luvun lopulta alkaen, kun pitkittynyt talouskriisi ajoi yksityisen sektorin ahtaalle. Samalla korotettiin monia kuluttajiin vaikuttaneita välillisiä ja välittömiä veroja. Tämä mahdollisti hyvinvointivaltion monien toimintojen jatkumisen ja laajentumisen mutta oli toisaalta vaikeuttamassa yksityisen sektorin sekä osaltaan kuntienkin toimintaa.

Liikkuvien palvelujen ylläpito sekä uusien ajoneuvojen hankinta muuttui kohtuuttoman kalliiksi, kun kiristynyt ympäristölainsäädäntö vaati polttoaine- ja päästötehokkuutta myös vanhoilta ajoneuvoilta 2020-luvun alusta alkaen – tätä ennen päästörajoitukset ja tehokkuusvaatimukset koskivat vain uusia ajoneuvoja. Rikkaimpien kuntien kirjastoautot jaksoivat sinnitellä 2020-luvun lopulle asti, mutta niidenkin toiminta hiipui nousseisiin kustan-

nuksiin ja sähköisten julkaisujen yhä laajempaan käyttöön. Yksityiset kaupat sekä ajoittain kokeiluluonteisesti ja mainosmielessä liikenteessä olleet pankkiautot lopettivat toimintansa jo ennen liikkuvia kirjastoja. Yksityisyrityäjien ei ollut mahdollista investoida kalliisiin ajoneuvoihin, sillä vaikka maaseudulla edelleen asuikin jonkin verran ihmisiä, palveluista saatava tuotto ei vastannut kustannuksia. Etäisyydet asiakkaiden ja pysäkkien välillä olivat kuitenkin pitkiä.

Tultaessa 2040-luvulle ruokatuotteita toimitetaan maaseudulle taajamista. Siellä toimii joitakin täysin yksityisiäkin kauppiaita, vaikka valtaosa niistä on kunnallisessa omistuksessa. 2010-luvun lopussa jo laajasti käytössä ollut ruokatarvikkeiden kotiin kuljetus vahvistui 2020-luvun kuluessa huomattavasti. Valtion pohjattoman kassan ansiosta tähän palveluun panostettiin kunnolla ja yksityiset ja kunnalliset palvelut kilpailevatkin nyt erityisesti laadussa – hinnat on esimerkiksi ruoan toimituspalveluissa laskettu niin alas, että katteita ei juurikaan enää jää. Tässä tilanteessa erityisesti yksityisen sektorin ei kannata ylläpitää palveluja maaseudulla. Väestö on hajaantunut laajalle alueelle, vaikka kaupunkien ulkopuolella on edelleen myös kyläkeskuksiakin. Samaan aikaan tiukat julkisen vallan asettamat säädökset ja rajoitukset tekevät kaupan ja muidenkin palvelujen pitämisen maaseudulla mahdottomaksi. Esimerkiksi 2010-luvulta alkaen vaikuttanut sosiaali- ja terveydenhuoltoalan SOTE-uudistus kasvatti lopulta merkittävästi valtion panostusta kunnallisiin terveyspalveluihin. 2040-luvulla yksityinen terveydenhuolto onkin lähes hävinnyt Suomesta, kun ihmiset äänestivät jaloillaan ja siirtyivät käyttämään julkisia palveluja yksityisiä enemmän.

Subjektiiivinen oikeus palveluihin on laajentunut ja ihmisten perusoikeuksiin katsotaan laajakaistan ja päivähoiton lisäksi kuuluvan muun muassa oikeus kauppapalveluihin. Tähän päädyttiin jo 2030-luvun alussa, kun maaseutu vähitellen tyhjentyi asukkaista. Estääkseen Suomea kokonaan kaupunkitumasta ja toisaalta seuratakseen yleismaailmallisesta arvokeskustelusta nousseita näkemyksiä, eduskunta hyväksyi lain jokaisen Suomen kansalaisen oikeudesta kauppapalveluihin. Lakia lobbasivat erityisesti isot suomalaiset ja monikansalliset kaupparyhmittymät, mutta se kääntyi lopulta niitä itseään vastaan. Lain varjopuolena säädökset kiristyivät vähitellen niin, että yksityinen sektori ei kyennyt enää ylläpitämään kauppapalveluja maaseudulla. Samaan aikaan uuden subjektiiivisen oikeuden kanssa valtio päätti kohdentaa rahojaan uusien palvelujen kehittelyyn ja lakkautti viimeisetkin rippeet yksityisten kyläkauppojen investointituesta.

Kunnat alkoivat aluksi sosiaalisin perustein, myöhemmin esimerkiksi lapsen syntymän johdosta ja osana äitiyspakkausta, jakamaan kauppapalvelu-vouchereita. Tämä liittyi sekä äitiyspakkausten että sosiaalipalvelusektorin uudistamiseen. Toiminta keskittyi kuntien omiin, aluksi pieniin hankintakeskuksiin, mutta vähitellen laajentuessaan niistä muodostui kaikille avoimia, kuntien ylläpitämiä kauppoja. Päätäjien näkemyksenä oli, että jos yksityinen sektori on kyennyt tekemään voitollista kauppaa, samaan voisivat pystyä kunnatkin – ja näin saamaan lisää tuloja muiden toimintojen pyörittämiseen. Tämän jälkeen yksityinen kauppatoiminta ei enää ollut haja-asutusalueella kannattavaa. Säädösten kiristymisen ja tukien puuttumisen lisäksi kuntien kaupat saivat sosiaali-vouchereilla perusasiakaskunnan, joka veti mukanaan huomattavan määrän myös muita asiakkaita. Suuret yksityiset kaupparyhmittyvät hajosivatkin kilpailulainsäädännöllisiin riitoihin sekä kuluttajien nousevaan vastustukseen 2030-luvun loppupuolella. Ihmiset halusivat pienempiä palveluyksiköitä eivätkä toistensa kopioilta näyttäviä suuria halleja. Tässä vaiheessa kunnallisen kauppatoiminnan nousu alkoi toden teolla keskittyen suurempiin taajamiin.

Yksityisten pienten ja suurten kauppojen lopulliseen häviämiseen maaseudulta oli vaikuttamassa tuoretuotteiden myynnin kieltäminen muissa kuin isoimmissa kiinteissä myymälöissä 2020-luvun alkupuolelta lähtien. Tämä johtui ympäristön saastumisesta ja peruselintarvikkeidenkin vähittäisestä laadun huonontumisesta sekä toisaalta energiankulutuksen säätelystä: sekä kiinteät että liikkuvat kylmätiskit ja tuoretuotteiden säilytystilat veivät paljon energiaa, joten niiden käyttö haluttiin keskittää isoimmille toimijoille ja kuntien keskuspaikoille. Suomessa pystyttiin hämmästyttävän pitkään vastustamaan näitä yleismaailmallisia säädöksiä, mutta lopulta täälläkin jouduttiin taipumaan keskittämiseen. Asiaa pyrittiin kuitenkin kompensoimaan määrittelemällä maaseudulla myytävillä tuotteilla enimmäishinta tuotekohteisesti ja myös valvomalla sen toteutumista. Kunnallisten kauppapalvelujen järjestäminen maaseudulla sai aluksi kuitenkin aikaan laajoja protesteja. Yksityisten kauppaliikkeiden hinnat olivat tosin säädelyllä vaihteluvälillä, mutta kunnallisten kauppojen tuotteet olivat laadultaan parempia ja valikoima kunnallisessa kaupassa oli suurempi.

1960-luvulla tehty suuri kirjastolain uudistus toimi ohjenuorana poliitikoille, jotka ryhtyivät 2020-luvulta lähtien voimakkaasti ajamaan kauppapalvelujen ja perustarpeiden turvaamista kaikille ihmisille. Aluepoliittiset näkökohdat päätöksenteossa nousivat samaan aikaan uudelleen tärkeään rooliin ja saivat kannatusta yli puoluerajojen. Tähän olivat vaikuttamassa

kasvavat kaupungit saasteineen ja ruuhkineen sekä maaseudun tyhjentyminen. Asia koettiin ongelmalliseksi myös turvallisuuspoliittisista syistä – koko maassa haluttiin pitää asumassa ihmisiä.

Taloudellisista ja sosiaalipoliittisista syistä kunnalliset kaupungit keskittyvät yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti haja-asutusalueiden taajamiin ja vain isoissa kaupungeissa on yksityisen sektorin kauppiaita. Lehtien yleisönsastoilla esitettiin jo 2030-luvun lopussa epäilyjä, että tarkoituksena olisi saada tällä tavoin lisää asukkaita maaseudulle, parempien palvelujen ääreen.

Kauppapalvelujen kunnallistamisesta ja kontrolloinnista maaseudulla seurasi kuntien taloudellisen vastuun kasvaminen. Maaseudun asukkaille tarjotaan kuntien tukemia ja osittain itse ylläpitämiä, osittain ulkoistamia, kauppapalveluja suurempien kylien keskustoissa. Ne, jotka eivät asu 15 kilometrin säteellä kiinteästä kaupasta, saavat kunnan kotiinkuljetuspalvelun. Maaseudun asukas maksaa vain sähköisesti ostamiensa tuotteiden hinnan, mutta ei kuljetuskustannuksia. Päivittäistavaroiden jakelu on hoidettu yhdistämällä sitä hyvinkin moniin eri kunnan tuottamiin palveluihin, kuten koulu- kyyteihin, ja myös kotipalvelu toimittaa tilauksia samalla matkalla, kun kulkee omien asiakkaidensa luokse. Koulubussien matkatavaratilassa kulkevat asiakastilaukset pystytään jättämään pysäkillä automatiikan avulla ilman, että kuljettajan tarvitsee nousta ohjauspyörän takaa.

Kuljetusten koordinoitua varten on perustettu valtakunnallinen, yksinkertainen karttasovellus-tietopalvelu, johon kuntien työntekijät syöttävät tulevat ajoreittinsä. Tämän jälkeen järjestelmä ilmoittaa työntekijän muuhun aikatauluun sopien muutamien tavarakuljetusten toimittamisen ajallisesti ja matkallisesti optimoiden. 2010-luvun ruokakriiseistä lähtien kasvanut kiinnostus raaka-aineisiin, eikä niinkään puoli- tai einesvalmisteisiin, on kasvattanut kauppojen työmäärää ja varastotilan sekä kylmäsäilytyslaitteiden tarvetta.

Palveluyhteiskunnassa erilaisten palveluun liittyvien toimien suorittaminen on edullisempaa kuin vielä 30–40 vuotta aiemmin. Ajoneuvojen hinnat ovat kuitenkin samalla nousseet. Pienikokoisten, energiaystävällisten kylmäsäilytysmenetelmien kehitystyö henkilöautoihin vaati suuria taloudellisia panostuksia. Pääosa kuntien ja valtion käytössä olevista ajoneuvoista on varustettu kylmäjärjestelmällä, joka sallii 3–4:n ruokatilauksen kuljetuksen työpäivän aikana. Takalaatikkoon asennettu järjestelmä on rationalisoitu kautta maan siten, että jokaisessa eri valmistajan järjestelmässä käytetään samanlaisia kuljetuslaatikoita.

Yksityisen ja kolmannen sektorin tiukoista toimintavaatimuksista johtuen julkinen sektori tarjoaa maaseudulla lähipalveluina (taajamien kauppoja lukuun ottamatta) sellaisia palveluja, joita ei ole tarkoituksenmukaista eikä mahdollista siirtää verkkopalveluiksi. Pienilläkin paikkakunnilla on omia palvelupisteitä, joissa toimii paikallinen kyläkirjasto sekä työskentelee esimerkiksi lääkäreitä ja terveydenhoitajia sekä kuntien eri osastojen lähipalveluihmisiä. Kestävän kehityksen toimintaperiaatteen arvoja noudattaen kunnallispolitiikat panostavat lähipalveluihin ja tämä koskee myös terveydenhuoltoa. Ajoneuvojen ja niiden käytön kallistuminen on vähentänyt ihmisten liikkumista, mutta palvelujen tuottaminen asiakkaan kotiin on sen sijaan yleistä. Mikäli tarvitaan suurempia tutkimuslaitteita, potilaan pitää kuitenkin siirtyä kunnan palvelupisteen lääkärin tai terveydenhoitajan vastaanotolle. Valtio antoi samoihin aikoihin subjektiivisen kauppaoikeuden kanssa vähimmäisterveyspalveluasetuksen, jossa vanhan SOTE-rakenteen esimerkin pohjalta määriteltiin uudet palvelutasot erilaisille väestömäärille. Asukkaita per neliökilometri -määrään perustuvassa mallissa kohdennettiin esimerkiksi kehoskannaus (entinen röntgen) ja laboratoriopalvelut hyvinkin pienille paikkakunnille.

Kaikkien kirjastojen ei tarvitse hankkia kaikkia kirjoja, sillä kyläkirjastojen teoksia vaihdetaan aika ajoin toisten kyläkirjastojen kanssa. Tämä tapahtuu pyörillä varustettujen kirjahyllyjen avulla, joita voidaan kuljettaa kuorma- tai pakettiauton avulla kylästä toiseen. Pääasiassa kirjastojen asiakkaina on enää 1900-luvulla syntyneitä vanhempia ihmisiä; nuoremmat ikäpolvet ovat siirtyneet pelkästään sähköisiin kirjoihin. Painettujen kirjojen julkaisemisen määrä onkin romahtanut 2010-luvun lopulta alkaen radikaalisti, joten uusia painoksia hankitaan kirjastoihinkaan enää harvoin. Suunnitteilla onkin kirjastojen siirtäminen kokonaan etälainaukseen ja toimituspalvelumalliin 2040-luvun kuluessa – tässä kehityksessä on seurattu tarkasti kauppasektorin vastaavia linjauksia. Kirjastoissa keskitytään erityisesti sähköisen tiedonhaun opastukseen ja tekemiseen, digitaalisten kuvien arkistointiin sekä sähköisen aineiston lainaamiseen, hankintaan ja myös tuottamiseen, mutta ainakin osa näistä palveluista olisi mahdollista toteuttaa kokonaan tietoverkossakin. Sähköisten laitteiden ja palveluiden käyttö ei tuota yleisesti mitään ongelmia, sillä kaikki 2000-luvulla syntyneet ja valtaosa 1990-luvunkin ihmisistä on tottunut niitä käyttämään. Yleisinä olohuoneina kirjastot ovat olleet jo pitkään ja niiden yhteydessä sijaitsevat, alkoholijuomia tarjoilevat baarit ja ruokaravintolat, ovat hyvin suosittuja lähistöllä asuvien ihmisten lounas- ja illallispaikkoina.

Kauppalvelujen yksikkökoon kasvamisen vastustus sekä pienten koulujen lakkautusten kritisointi olivat julkisessa keskustelussa vahvasti näkyvillä 2020-luvun alkupuolelta alkaen. Yhdeksi pelastussuunnitelmaksi ehdotettiin kirjaston ja koulun entisaikaisen yhteistyön tiiviimpää palauttamista Suomen maaseudulla. Palvelujen halpeneminen lisäsi työntekijämäärää ja jopa pienissä, koulujen yhteydessä toimivissa, kirjastoissa saattoi työskennellä useampikin E-nformaatikko. Kaikkein pienimpiä kyläkirjastoja hoitivat opettajat oman työnsä ohella, mutta heilläkin tuli olla E-nformaatikon koulutus kirjastotyötä varten. Kehityskulku vahvistui edelleen tultaessa 2040-luvulle.

Huolimatta julkisen sektorin voimakkaasta osallisuudesta maaseudun palvelutarjontaan, voivat erilaisia palveluja 2040-luvulla kuitenkin toisinaan hoitaa myös yksityiset palveluntarjoajat. Ne toimivat julkisen sektorin omistamissa ja edelleen vuokraamissa tiloissa, toteuttaen määrättyyn hintaan tiettyjä säädeltyjä ja julkisen sektorin suunnittelemlia ja valvomia palveluja, joita ei voi hoitaa sähköisesti.

Maatilojen omat myyntipisteet ovat ainoita varsinaisia yksityisiä toimijoita maaseudulla, mutta näitäkin lait ja asetukset ohjaavat tiukasti ja esimerkiksi hygieniavaatimukset ovat kiristyneet 2020-luvulta alkaen, osittain jo mainitun saastumisenkin vuoksi. Omalta maatilalta ei juurikaan voida myydä tuotteita ulos, ellei kunnan hygieniasiamies ole tarkastanut jokaista tuote-erää. Samassa yhteydessä kunnan hintapäällikkö tarkistaa tuotteiden hinnoittelun ja valvoo, että se ei ylitä keskimääräistä hintaa, jota vastaavista tuotteista maksetaan kaupungeissa. Näin varmistetaan yhdenvertaisuus. Julkinen paine tähän sekä asetusten tarkkaan noudattamiseen on kova – lähtökohtana olivat toinen toistaan seuranneet ruoan valmistukseen ja alkutuotantoon liittyneet kriisit 2010-luvun alkupuolelta lähtien.

Tämä skenaario on mahdollinen jos...

...ihmisten ympäristötietoisuus nousee nykyisestä eivätkä massat liiku enää paikasta toiseen palvelujen perässä, kuten 2010-luvulla.

...vallitsevina arvoina yhteiskunnassa ovat ihmisten tasavertainen kohtelu ja aluepoliittiset ratkaisut sekä tahtotila subjektiivisen oikeuden laajaan ylläpitoon.

...ympäristötietoisuuden noususta huolimatta kuluttaminen ei vähene, vaan kaupan merkitys ja tarpeellisuus edelleen kasvaa tai pysyy ainakin nykyisellä tasolla.

Tämän skenaarion todennäköisyys on...

...kohtuullisella tasolla. Suomea on sanottu kontrolliyhteiskunnaksi, jossa valtio ja kunnat säätelevät yhä useampia asioita. Tämän kannalta asiaa tarkastellen tilanne saattaa hyvinkin olla skenaarion esittämän kaltainen 2040-luvulle tultaessa, vaikka turhaa sääntelyä onkin ryhdytty purkamaan. Kauppalvelujen liittäminen osaksi subjektiivista oikeutta voi toteutua, mikäli nykyinen trendi jatkuu – keskustelut internetistä subjektiivisena oikeutena ja kulutusyhteiskunnan kasvu ruokkivat tätäkin vaihtoehtoa edelleen.

Skenaario on toivottava...

...jos maaseudun asutusta halutaan ylläpitää ainakin nykyisellä tasolla ja lähipalvelut koetaan tärkeäksi asiaksi. Lisäksi skenaario on toivottava, mikäli maaseudulla asuvat ihmiset kykenevät elättämään itsensä työnteolla omalla kotialueellaan – yhtenä vaihtoehtona etätyö. Yksityisen sektorin voimakas panostus maaseudun palveluihin – vetoamalla yritysten yhteiskuntavastuuseen – ei tunnu loogiselta tilanteessa, jossa voiton tuottaminen on perusedellytys toiminnan jatkumiselle ja kehittämiselle. Samalla kustannukset ovat säästöjen ja määräysten vuoksi kohonneet. Maaseudulla asuvat ihmiset eivät yksistään kykene takaamaan laajaa palveluvalikoimaa, vaan se pakottaa julkisen sektorin tarttumaan tähän työhön.

Hyvää palvelua yksinkertaisilla myymäläautoilla

Tulevaisuustaulukon arvot: ECCBED

Tekninen kehitys taantuu ja kehitetyt mallit huonontuvat nykyisestä

Lähipalveluiden ja -tuotteiden arvostus nousee huomattavasti

Pelkästään yksityisen sektorin palveluita

Yhteiskunta seuraa tiukasti ja kontrolloi noudattamista

Kasvavaa haja-asutusta, taajamat ja niiden palvelut pienenevät

Ajoneuvot halpenevat, palveluiden tuottaminen kallistuu

Skenaarion tausta ja suhde nykytilan analyysiin:

Autoilukulttuuri on murroksessa ja nuoret ikäluokat eivät halua samalla tavalla omistaa omia autoja kuin nykyisin, vaan pääpaino voi olla yhteisomistuksessa ja lainaamisessa. Volksvagen-konsernin vuoden 2015 suureen päästömittausten manipulointiskandaaliin näkyy selkeitä viitteitä. Historian mallin mukaan on kehitetty esimerkiksi konttimyymäläautot ja

koska valtio useimmiten verottaa yleisessä ja laajassa käytössä olevia ja monella tavalla yhteiskuntaa koskettavia asioita, perustuu etätyövero tähän näkemykseen. Jakamistaloudessa voidaan hyödyntää omaa osaamista tai omistettavia tavaroita eli osaamiseen perustuva työllistyminen voimistuu. Palveluiden asiakkaille järjestettävät esitykset linkittyvät suoraan esimerkiksi pankki- ja kauppa-autoihin. Myynnissä on paljon kotona ja lähialueilla valmistettuja tuotteita, joka jatkaa lähiruokatrendiä. Vuonna 2015 yhteiskunnalliseen keskusteluun noussut työehtojen paikallinen sopiminen vaikuttaa taustalla.

Ajoneuvo- ja palvelusuunnittelu ei tuota mitään uutta enää 2010-luvun lopun jälkeen. Koulutus Suomessa on keskittynyt yhä enenevässä määrin esimerkiksi biotekniikkaan ja yleissivistävien humanististen aineiden kansainväliseen koulutukseen. Korkeakoululaitoksen tiukkeneva rahoitus sekä jatkuvat organisaatiouudistukset ovat pakottaneet yliopistot keskittymään sekä todella tuotteliasiin huippualoihin että niihin, joiden koulutusta on muualla maailmassa vähennetty.

Insinööri-koulutusta karsittiin rajusti 2020-luvulla, kun opiskelijoiden kiinnostus insinööri-aloihin väheni huomattavasti ja yhteiskunnallisesti tuotantomäärät olivat samalla liian suuret työtarjontaan nähden. Opiskelupaikkojen karsimisen jälkeen edes jo kehitettyjenkin ajoneuvojen toimivuutta ei kyetä enää kunnolla ylläpitämään. Suomeen ei riitä osaavaa työvoimaa ulkomailtakaan, jossa kehitys on edennyt samaan suuntaan: nuorempien sukupolvien kiinnostus autoilukulttuuriin ja myös esimerkiksi oman auton omistamiseen on vähentynyt radikaalisti ja autojen ostaminen ja tätä kautta kehittäminen ovat taantuneet. Ajoneuvojen korjaaminen on vaikeaa erikoistyövälineiden ja lisenssien saatavuuden vuoksi. Koska fyysisen työn tekeminen ja siihen kouluttautuminen ei kiinnostanut enää nuorisoa, ovat liikkuvien palvelujen ajoneuvot 2040-luvulla huonokuntoisia ja vanhanaikaisia.

Yksityinen sektori käyttää kuitenkin edelleen näitä vanhalla tekniikalla rakennettuja myymäläautoja, sillä ihmisten lähipalveluita korostavat arvot ovat lyöneet voimakkaasti läpi yhteiskunnassa. Maaseudulla ei ole mitään julkisen sektorin palveluja, kaikkein suurimpia kuntakeskuksia lukuun ottamatta. Uudet myymäläautot ovat nekin vain heikosti varusteltuja perusajoneuvoja, joissa ei ole mitään teknisiä erikoisratkaisuja. Esimerkiksi kylmäsäilytystekniikassa palattiin – aurinkosähkön halpenemisen myötä – 2010-luvun lopulta alkaen takaisin hieman modernisoituun 1970-luvun käytäntöön. Autojen kylmälaitteet ladataan kylmiksi sähköllä yön aikana ja va-

rausta täydennetään päivisin auton katolla olevien aurinkopaneelien avulla. Tästä huolimatta pimeimpinä talvipäivinä kylmälaitteet ovat tavallisesti viimeisillä pysäkeillä lämmenneet niin, että maitotuotteet ja pakasteet ovat usein lähes käyttökelvottomia ja ne joudutaan myymään alennuksella.

Teknisen kehityksen taantuminen ja historiasta haetut laiteratkaisut ovat laskeneet ajoneuvojen hintoja – samaan aikaan yhteiskunnan säätely esimerkiksi hygieniasioissa ja työaikojen osalta on väljentyneet. Toisaalta kevennyt lainsäädäntö ei ole vähentänyt viranomaisvalvontaa vaan päin vastoin on katsottu tarpeelliseksi tehostaa eri säädösten toteutumisen seuranta. Valvontaa kiristettiin ensin 2010-luvun loppupuolella EU:n toimesta auto-teollisuudessa, kun huomattiin miten autonvalmistajat radikaalisti manipuloivat päästötestejä. Tämän jälkeen saatiin selville, että monia kansallisia ja paikallisia määräyksiä kierrettiin ja sovellettiin vapaasti. Seurauksena tästä päätettiin 2020-luvun aikana helpottaa kaikenlaista sääntelyä yrittämällä uusia 2010-luvun puolivälissä jo aloitettua trendiä, mutta samalla jäljelle jääneiden kaikkein oleellisimpien lakien ja asetusten valvontaa kiristettiin.

2040-luvulla myymäläauto on edelleen useimmiten suuri ajoneuvo, mutta paikallista variaatiota esiintyy paljon erilaisista palvelutarpeista sekä yrittäjän taloudellisesta tilanteesta riippuen. Yksinkertaisimmat ratkaisut ovat kuorma-auton lavalle rakennettuja kontteja, joita yrittäjällä saattaa eri reittejä varten olla useita erilaisia. Reitin ja asiakaskunnan mukaan hän voi nostaa kyytiin tietyn kontin sisältöineen. Mukana voikin olla esimerkiksi enemmän kylmäsäilytystä vaativia tuotteita, pelkästään kuivatavaraa, oheispalveluihin tarkoitettuja työtiloja tai paikallisten tuotteiden välitystoimintaa tukevia ratkaisuja. Laajemmilla ja vakiintuneimmilla reiteillä on käytössä myymäläautoja, joihin yrittäjä on voinut rakentaa itse väliseiniä toimintojen mukaan esimerkiksi eristämällä jonkin oheispalvelun ruokatavaroiden kauppatilasta.

Autot ovat hyvin pelkistettyjä – mallia haettiin jo 1970-luvulla tehdyistä ja edelleen 2000-luvulla kokeilluista edullisista myymäläautoratkaisuista. Näiden ajoneuvojen tuottaminen on halvempaa eivätkä ne vaadi erityisiä teknisiä ratkaisuja tai kehitystyötä, sillä käytössä on vanhaa tekniikkaa 1990- ja 2000-luvuilta. Koska autojen akkuteho on aurinkopaneeleista huolimatta alhainen, ajoneuvoihin ei kyetä asentamaan kaikkein uudenaikaisempia laitteita, vaikka ne kuluttavatkin vähän virtaa; kassakoneet ja valaistus sekä mahdolliset kylmälaitteet vievät suurimman osan auton energiasta. LED-valaistus yleistyi autojen sisätiloissa jo 2000-luvulta alkaen ja on käytössä 2040-luvulla kaikissa liikennöivissä myymäläautoissakin.

Ihmiset alkoivat vähitellen 2020-luvulta alkaen arvostaa enemmän maaseutumaista ja yhteisöllistä asumista ja samalla aktiivinen, päivittäinen toiminta maaseudulla kuihdutti kuntien keskustaajamia ja kaupunkeja. Tämä kehitysprosessi alkoi, kun kaupungistuminen oli saavuttanut lakipisteensä saman vuosikymmenen alussa. Monet eläkeläiset haaveilivat paluusta takaisin maaseudulle, kaupungissa vietettyjen työvuosien jälkeen. Vanhoja sukutiloja kunnostettiin uudelleen asuinkäyttöön ja samalla nuorempi polvi havahtui maaseutuasumisen hyviin puoliin, kestävään kehitykseen, ekologisuuteen ja kiireettömyyteen. Elämän leppoistaminen ja etätyö nousivat 2020-luvun vaihteesta alkaen yhä merkittävimiksi tekijöiksi työelämään siirtyvien nuorten parissa ja elämänlaatu alkoi merkitä yhä enemmän ihmisten elämässä. Trendi jatkui voimistuen koko 2020-luvun ja edelleen 2040-luvulla maaseudulle muuttaa paljon uusia asukkaita. Kunta ei kuitenkaan panosta enää maaseutuun vaan on ulkoistanut ja yksityistänyt huomattavan osan vielä 2020-luvulla tarjoamistaan palveluista. Kunta on siirtynyt palvelujen tuottajasta niiden organisoijaksi ja suuren eläköitymisaallon seurauksena työntekijämäärä on pudonnut pieneen osaan siitä, mitä se oli vielä 2010-luvulla. Kunta organisoii myös kauppalpalvelut mutta ei itse tuota niitä.

Jo 2010-luvulla – laman ja yllättävän nopeasti kasvavan kestävyysvajeen vuoksi – työttömyysvakuutus- ja eläkemaksuja korotettiin jatkuvasti. Niiden nostamista jatkettiin seuraavilla vuosikymmenillä, mutta samalla käyttöön tuli myös uusia maksuja. Eräs kiistanalaisimmista oli etätyövero, jota ryhdyttiin ympäristösyillä perustellen keräämään sekä yksityisiltä veronmaksajilta että yrityksiltä. Ensisijaisesti etätyöverolla tuettiin kuntien taajamissa järjestämiä päiväpalveluja, joita etätöissä olevat ihmiset saivat halvalla käyttää. Maaseudun haja-asutusalueille tätä tukea ei maksettu, vaikka asiaa useaan otteeseen eduskunnassakin vaadittiin. 2040-luvulla uusi etätyövero vaikuttaa myymäläautoihin ja niiden henkilökuntaan vain vähän. Ihmisiä tosin työskentelee paljon kotona ja asiakkaita riittää autoissa kohtuullisesti, mutta monet kauppiaat huomaavat myynnin silti vähenevän. Syyksi epäillään etätyöveron aiheuttamaa varsin suurta leikkausta työssäkäyvien ihmisten tiliin ja sen vaikutusta päivittäistavaraostoksiin käytettävään rahasummaan.

Kauppa-autossa on 2040-luvulla töissä vain yksi työntekijä. Moniosaajana hän hoitaa auton kaikki työt alusta loppuun asti – useimmiten myös huollon niiltä osin, kuin se ylipäättään on mahdollista. Erilaisten tuoteryhmien myynnin ja mainostamisen lisäksi työntekijä – useimmiten yrityksen omistaja itse – tekee omien taitojensa mukaan monenlaisia muitakin tehtäviä. Esi-

merkiksi eräässä eteläsuomalaisessa kunnassa ajavassa myymäläautossa kauppias leikkaa asiakkaiden hiuksia, sillä hän on hankkinut parturi-kamppaan koulutuksen. Parturintyötä varten auton takaosaan on varustettu yksinkertainen tila, jonka yrittäjä on itse rakentanut vanhoista suihkuseinistä. Pohjoissavolaisessa myymäläautossa voi puolestaan saada terveysneuvontaa, laboratoriovastausten tulkintaa ja ravintoterapiaa sekä akupunktiota aiemmin terveydenhoitajana toimineen ihmisen perustettua myymäläauton vanhan lapsuudenkotinsa maisemiin.

Yksityisen sektorin rooli palveluiden tuottamisessa ja järjestämisessä on hyvin vahva, kuten on myös julkisen vallan kontrolli ihmisten palveluiden ja tuotteiden käyttämiseen. Esimerkiksi myymäläautot pitävät voimassa olevien määräysten vuoksi valikoimissaan huomattavia määriä reittiensä varrella asuvien ihmisten valmistamia lähituotteita ja saavat niiden myynnistä vain pienen palkkion. Toiminta ei ole myymäläautoille varsinaisesti kannattavaa, mutta lähipalveluiden ja -tuotteiden suuren arvostuksen vuoksi yhteiskunta haluaa tarjota niitä mahdollisimman helposti ostajien saataville. Ensimmäisiä merkkejä toiminnasta nähtiin 2000-luvun alkupuolella, vaikka varsinaisesti vasta taksipalvelu Uber herätteli suomalaisia 2010-luvulla huomaamaan monenlaiset mahdollisuudet lisäansioiden tai koko elannonkin hankkimiseksi. Uberin saatua vankan jalansijan Suomessakin, alkoi 2020-luvun kuluessa yhä useampi ihminen hankkia lisätuloja uudenslaisilla töillä.

Niinpä 2040-luvun kauppa-autossa on myynnissä itse tehtyjä sukkiä, lähimetsistä kerättyjä sienii ja marjoja, viinimarjamehua, juustoja, maitoa, leipää ja jauhoja, puukäsitöitä, halkoja, kudonnaisia, katiskoja, himmeleitä, savitöitä ja keramiikkaa sekä esimerkiksi valmiita ateriakokonaisuuksia ja leivonnaisia. Joillakin alueilla aktiiviset ruoanlaittajat tekevät säännöllisesti koko viikon ateriat valmiiksi myymäläauton reitin varrella asuville vanhemmille ihmisille. Nämä ateriakokonaisuudet välitetään myymäläautojen avulla paikasta toiseen ja edelleen tilaajilleen pientä kunnan maksamaa tukea tai korvausta vastaan. Mikäli kunta ei tue tätä toimintaa, ottavat yrittäjät välitystyöstä pienen provision suoraan asiakkaalta. Monet kunnat kuitenkin tukevat toimintaa, sillä se takaa palvelut haja-asutusalueella sellaisillakin seuduilla, jonne kunnan ei kannata erikseen järjestää kotipalvelua kalliiden henkilökulujen vuoksi.

Suomen Kirjailijoiden liitto kannustaa jäseniään levittämään omakustanteitaan myymäläautojen avulla ja monet maaseudulla asuneet kirjailijat ovatkin tähän tarttuneet. Autoissa on myös myynnissä paikallisten kuvataiteilijoiden teoksia – nämäkin auton saamaa pientä provisiota vastaan. Jois-

sakin myymäläautoissa on myös vaihdantapalvelu: asiakkaat vaihtavat keskenään, myymälänhoitajan koordinoimana, valmistamia lähituotteita tai heille tarpeettomaksi käyneitä tavaroita. Myös myymäläauton laskusta osan voi maksaa antamalla autoon itse tehtyjä tuotteita myyntiin, jolloin auton kauppias saa tuoton kokonaan itselleen. Joillakin paikkakunnilla itse valmistetuilla lähituotteilla lastattu myymäläauto ajaa toisinaan myös kaupungin torille. Tällöin he, jotka eivät viitsi mennä kaupunkia lähimmälle myymäläautopysäkille, pystyvät säännöllisesti tekemään ostoksia kauppa-autosta. Lähes ajantasainen tarjonta löytyy tavallisesti myös kauppa-auton päivittäisestä tiedotteesta, jonka kuka tahansa voi tilata sähköisesti itselleen. "Kauppa pyörähtää" -tiedotteesta on kerrottu myös asiakkaan haluamien muiden myymäläautojen paikallisesta valikoimasta. Toisissa autoissa olevia tuotteita on mahdollista tilata oman myymäläauton kautta itselleen kauempaakin Suomesta.

Myymäläautot ovat kehittäneet monenlaisia muitakin ansaintamalleja. Toiminta käynnistyi kuin huomaamatta 2010-luvun loppupuolella, kun osuustoiminnalliset kaupat innostuivat uudelleen liikkuvan kaupan mahdollisuuksista ja yksityiset kauppiat seurasivat nopeasti perässä. Tässä vaiheessa kauppojen bonusjärjestelmiä muutettiin niin, että asiakkaan oli mahdollista suoran rahapalautuksen tai rahastosäästämisen lisäksi käyttää bonuksia myymäläautopalveluihin. Asiakas saattaakin 2040-luvulla haluta esimerkiksi kauppa-auton pysäkin omalle kotipihalleen ja "maksaa" sen vuotuiset kustannukset ansaitsemillaan bonuksilla.

Toinen, erityisesti yksityisten kauppaliikkeiden ideoima malli, perustuu vuosihinnotteluun. Asiukkaat maksavat liikkuvan kaupan käynnistä ilmoitettuun rajaan asti korkeampia hintoja ja kun vuosimaksukatto on tullut täyteen, päivittäistavaroiden hinnat laskevat määritellyn prosenttiosuuden verran. Olemassa on myös niin sanottu hybridimalli, jossa asiakas saa tiettyyn määrään asti pienempää bonusta, osallistuen tätä kautta liikkuvan palvelun kustannuksiin. Kun kiinteiden kustannusten vuosikate on saavutettu, asiakkaan bonus nousee normaalille tasolle.

Koska lähipalvelun arvostus on korkeaa ja yksinkertaisista ajoneuvoista huolimatta tuotteiden laatu ja palvelu ovat erinomaisella tasolla, asiakkaat ovat ottaneet järjestelmän hyvin vastaan. Yhteiskunnan säätelytoiminnan lisäksi hintoja pitää toisaalta kohtuullisena myös se, että maaseudulla asuu varsin paljon ihmisiä ja näin ollen asiakkaita myymäläautoissa riittää useimilla reiteillä hyvin. Koska kauppiat kertovat kaikista maksuista ja hintavaihtoehtoista avoimesti, asiakas on jo pitkin 2030-lukua tottunut luotta-

maan saamaansa palveluun ja maksamiensa hintojen perusteisiin. Yritysten ja kuntien aika ajoin vaihtuvat mainokset myymäläautojen kyljissä tuovat nekin lisätuloa yrittäjille. Joissakin autoissa on kyljissä jopa liikkuvaa kuvaa näyttäviä mainostauluja sekä pieniä, ulkoisia äänentoistolaitteita.

Myymäläautot ajavat 2040-luvulla toisinaan pitkiäkin reittejä. Kun isot kauppayritykset alkoivat kiinnostua uudelleen myymäläautoilun mahdollisuuksista ja kulut saatiin kohtuullisiksi myymäläautojen halpamallien avulla (teknistä kehitystä ei tosin juuri olisi ollut muutenkaan), ryhdyttiin jo 2030-luvulla ajamaan hyvinkin pitkiä reittejä. Auton työntekijä saattaakin olla töissä koko viikon ja majoittua reitin varrella sijaitsevilla, saman kauppa-liikkeen sivumyymälöissä. Näistä hän saa samalla tuotetäydennystä auton valikoimiin ja toisaalta ihmiset saavat ostaakseen muiden alueiden paikallistuotteita. Tämä tuo paljon kaivattua vaihtelua kauppa-autojen valikoimiin. Mikäli alueella ei satu olemaan muuta yöpymispaikkaa, yrittäjä järjestää itselleen sopimusmajoituksen johonkin paikalliseen taloon. Asukkaat saavat korvaukseksi ilman lisämaksua myymäläauton pihaansa sekä alennusta ostamistaan päivittäistavaroista. Eräällä hyvin syrjäisellä ja vähäisistä kauppalpalveluista tunnetulla itäsuomalaisella paikkakunnalla isäntä on keksinyt ottaa pienen sisäänpääsymaksun niiltä naapureiltaan, jotka tulevat käymään kauppa-autossa hänen pihallaan. Koska auto käy siellä vain harvoin, kuljettajan tullessa taloon yöpymään, asiakkaita riittää jonoksi asti.

Eräät pohjoissuomalaiset kauppiaat sopivat ajavansa aika ajoin ristiin toistensa reitit ja majoittavansa samalla kuljettajan – näin paikalliset erikoistuotteet leviävät uusille alueille eikä niiden siirtelyyn tarvita aina esimerkiksi maksullista pakettien lähetystä. Koska kuljettajakin siirtyy auton mukana, tuotteiden asiantunteva esittely on myös saatavilla. Näillä viikonkin kestäville myymäläautoreiteillä ei useinkaan ole mahdollista tarjota asiakkaille kiinteiden kauppojen tapaan erityistä ohjelmaa, esimerkiksi joulujuhlaa. Sitä vastoin yhden päivän mittaisia reittejä ajavissa autoissa on joskus mukana paikallisia artisteja viihdyttämässä yleisöä ja eräässä autossa käy säännöllisesti sekä paikallisen nuorisopuhallinorkesterin jäseniä että taikuri- ja sirkuskoulun oppilaita saamassa harjoitusta yleisöesiintymisiin.

Muutamilla maamme paikkakunnilla myymäläauto hoitaa myös alueen kotipalvelutoimintaa. Työntekijällä ei ole asiakkaalle tarjottavien palvelujen tekemiseen terveydenhuoltoalan koulutusta, vaan hän toimii vertaisapuna ihmisen arjessa – on sitten kyse henkisen mielialan kohentamisesta tai haavan siteiden vaihtamisesta. Autossa on näissäkin tapauksissa töissä vain yksi ihminen. Viedessään esimerkiksi lääke- tai ruokatoimitusta asiakkaan

kotiin tai osallistuessaan pieniin avustaviin töihin, työntekijä valvoo auton sisätiloja matkaviestimeen välittyvällä kamerakuvalla. Tarvittaessa hän antaa myös suullisia ohjeita autossa itsekseen toimiville asiakkaille.

Myymäläauton tuotto on suoraa tuloa yrittäjälle ja näin ollen, kalliiden kustannusten vuoksi, hänen ei kannata pitää töissä muita henkilöitä. Tämä on osittain rajoittanut myymäläautojen aikatauluja ja ajopäiviä. Valtion virkamiehet valvovat työaikalainsäädännön noudattamista eikä yksityisillä yrittäjillä ollut enää 2020-luvun alun jälkeen mahdollisuutta juurikaan itse säädellä omaa työaikaansa. Tähän on kuitenkin mahdollisesti tulossa muutoksia, sillä 2040-luvun alussa keskustelu suomalaisessa yhteiskunnassa kärjistyi huomattavasti aiemman vuosikymmenen kyräilystä – monet poliitikot ovat alkaneet vaatia yksityiselle sektorille enemmän vapauksia toteuttaa ja valvoa omaa toimintaansa ja jo 2010-luvulla aloitetut puheet työaikojen täydellisestä vapauttamisesta pitäisi nyt saada päätökseen.

Tämä skenaario on mahdollinen jos...

...suomalainen erikoisajoneuvojen rakentaminen ja korinvalmistus taantuvat ja ajoneuvojen ns. halpamallit yleistyvät samalla, kun niitä koskeva sääntely vähenee.

...kuntakeskusten vetovoima heikkenee ja ihmiset levittäytyvät haja-asutetulle maaseudulle samalla, kun yksityisyrittäjät ja suuremmat keskusliikkeet pysyvät palveluineen maaseudulla. Tällöin sallitaan moniosajat, joita tarvitaan hoitamaan useamman eri ammattiryhmän toimia ja jotka voivat vapaasti ideoida yksilöllisiä ratkaisuja, ketjuohjauksesta riippumatta, alueen ja asiakkaiden sekä oman osaamisensa mukaan.

...paikalliset ihmiset osallistuvat aktiivisesti oman lähipalvelunsa kehittämiseen. Tämä pitää sisällään sekä valmiuden esimerkiksi majoittaa myymäläautonkuljettajia että toisaalta mahdollisuuden ja tarvittavan ajan ja taidot valmistaa tuotteita myyntiin tai vaihtoon. Osaltaan tähän liittyy tarve yhteisöllisyyden vahvistumisesta.

Tämän skenaarion todennäköisyys on...

...kohtuullisen suuri. Myymäläautot kehittävät koko ajan uusia toimia palvelujen ylläpitämiseksi ja parantamiseksi. Jotta maaseudulla olisi palveluita, tarvitaan monenlaisia ratkaisuja sekä vapaata mahdollisuutta kokeilla kaikenlaisia vaihtoehtoja. Yksittäistä mallia, joka toimisi kaikilla alueilla ja yrittäjillä, ei ole. On palvelun järjestäjästä kiinni, miten paljon näihin erilaisiin ratkaisuihin on voimavaroja. Lisäksi näkisin suurten keskusliikkeiden

toiminnassa mahdollisuuksia imagolliseen liikkuvien palvelujen ylläpitoon ja tätä kautta mainostamiseen. Yhden halpa-myymläauton varustaminen ja ylläpito sekä kauppiaan kannustaminen itsenäisiin ratkaisuihin ja niihin tuen antaminen saattaisi vaikuttaa positiivisesti koko liikkuvan kaupan malliin ja tulevaisuuteen sen lisäksi, että palvelu toimisi kiinteän kaupan mainoksena.

Skenaario on toivottava...

...jos halutaan tukea paikallista pienyrittäjyyttä ja mahdollistaa väljentyneiden mutta viranomaisten kontrollissa olevien määräysten avulla myymäläautojen erilaisia palveluvariaatioita alue- ja kauppakohtaisesti.

"Kultajäsen" käyttää kirjastoautoa halvemmalla

Tulevaisuustaulukon arvot: DACCCA

Suuria teknisiä läpimurtoja sekä palveluissa että ajoneuvojen osalta

Ihmisten huoli ympäristön tilasta kasvaa vähitellen ja hitaasti

Pelkääntään yksityisen sektorin palveluita

Maaseudulla tiukasti kontrolloituja, kaupungissa vapaata

Tilanne kuten 2010-luvulla: kylä, haja-asutusta ja palveluja siellä täällä

Kaikki kustannukset nousevat huomattavasti nykyisestä, kalleus

Skenaarion tausta ja suhde nykytilan analyysiin:

Yhtenä vaikuttimena on ollut kirjastojen yhä nopeutuva muutos, vrt. esimerkiksi Helsingin kirjastosauna-keskustelu. Historiallinen verotuksen sekä verorahojen käyttökohteiden muutos toimii taustana verorahojen uudelle henkilökohtaiselle kohdentamiselle. Monien yksityisten henkilöiden ja toimijoiden kirjastojen kansallistaminen murroskausien yhteydessä näkyy myös tässä skenaariossa. Etätö on toistuvasti osana suomalaisessa yhteiskunnallisessa keskustelussa, samoin bonus-asiakkuuksien kauppoille tuomat hyödyt ja haitat. Myymäläautot ovat kokeilleet erilaisia tapoja rahoittaa toimintaansa ja tästä nousee esiin sisäänpääsymaksujen mahdollisuus myös kirjastoautoissa. Tulevaisuuden teknologioiden tutkimuksesta nousee esiin kertakäyttökirja 2040-luvulla. Nykyisinkin toimivat erikoiskirjastot on nostettu vielä yhden asteen laajempaan kontekstiin ja levitetty sekä niiden sisältöjä että toimintamallia. Nykyaikaisten postien monimuotoinen palvelutarjonta näkyy tulevaisuudessa kirjastoissakin. Sähköisten kirjojen leviäminen on nykyisin varsin hidasta ja tulevaisuudessa se voi

hidastua entisestään. Vapaa pysäkkipaikkojen määräytyminen on linkitys erityisesti myymäläautojen historiaan mutta myös sääntelyn purkamiseen.

Kirjastoautojen palveluvalikoima kasvaa merkittävästi ja ajoneuvojen tekninen kehitys etenee huomattavan paljon sitten 2010-luvun. Tuon vuosikymmenen aikana toteutettu korkeakoulujen profilointi johdatti maamme yliopistot panostamaan insinöörialoihin. Tämä jatkui pitkin 2020-lukua ja tästä johtuen esimerkiksi uusia, edistyskellisiä korirakenteita ja teknisiä ratkaisuja esitellään Suomessa – täällä ne otetaan pian myös osaksi kirjastoautostandardia. Raaka-ainetuotanto Suomessa on noussut uuteen kukoistukseen sitten 2010-luvun alussa tapahtuneen Talvivaaran kaivosonnettomuuden; maailman ehtyvät raaka-ainevarannot kuitenkin nostavat hintoja huomattavasti myös täällä. Huolimatta siitä, että ympäristön tila näyttäytyy useimpien ihmisten elämässä huonompana kuin 2030-luvulla, monikaan ei jaksavaivata enää mieltään ympäristökysymyksillä. Asiaan on totuttu. Näin ollen ajoneuvojen ja palvelujen kehityksessä ei seurata esimerkiksi raaka-aineiden tai energian kulutusta, vaan kehitystyö ja toteutus lähtee pääasiassa asiakkaan ja tilaajan näkökulmasta ja tarpeista.

Kunnat eivät 2040-luvulla tarjoa minkäänlaisia liikkuvia kirjastopalveluja maaseudulla – kunnallisen kirjaston kirjastoautot ulkoistettiin jo parikymmentä vuotta sitten yksityisten yritysten hoidettaviksi. Nämä usein isot yritykset pitävät yllä valtion tukien, kunnan maksamien korvausten sekä asiakasmaksujen avulla kirjastoauto toimintaa koko Suomen maaseudulla. Kuntien tilaamien, ulkoistamien ja maksamien kirjastoautopalvelujen lisäksi toimintaa harjoittaa myös joukko täysin yksityisiä yrityksiä. Tästä saatiin ensimmäiset merkit Helsingin 2010-luvulla rakennetussa uudessa keskustakirjastossa, jossa ollut yleistä saunaa alkuvaiheessa hoitanut yritys otti lopulta vastuulleen kirjaston kaiken tapahtumatoiminnan. Tätä kautta kirjastojen ulkoistaminen lähti nopeasti etenemään keskittyen lopulta erityisesti kirjastoautoihin.

Osa maaseudulla ajavista kirjastoautoista on keskuskaupungeissa toimivan valtakunnankirjaston toiminnan jatkeita, osa toimii itsenäisesti. Valtakunnankirjasto, jonka yhteydessä toimivat sekä julkiset että tieteelliset kirjastot, hoitaa keskitetysti Suomen kirjastotoimintaa suurimmilla paikkakunnilla. Säästösyistä kirjastotoimintaa ryhdyttiin 2010-luvun lopulla supistamaan ja vähittäin tapahtunut kirjastojen kurjistuminen loi tilaa yksityisille kirjastoautoille. Kuntien tarjoamat korvaukset palvelun toteuttamisesta houkuttelevat uusia yrittäjiä tarttumaan haasteeseen, jota helpottaa oleellisesti

ihmisten kirjallisuutta kohtaan tuntema arvostus. Kulutusyhteiskunnan loppuvaiheessa ihmisten maksutonta kirjastoa kohtaan tuntema huoli on vaihtunut tarpeeseen määritellä itse omien verorahojen kohdentaminen. Näin ollen kirjastoille on edelleen kysyntää, vaikka ns. julkinen sektori ei juuri saakaan enää rahoitusta.

Liikkuvien kirjastojen määrä nousi koko 2020-luvun jatkuneen laskun jälkeen (noin 80 autoa) uudelleen kohti uutta huippua. Se saavutettiin juuri 2040-luvun taitteessa, kun pelkästään yksityisten yritysten tai niiden yhdessä kunnallisen sektorin kanssa tarjoamien kirjastoautojen määrä ylitti maamme alueella 320 ajoneuvoa. Lisäksi Suomessa käy muutamia kaupallisia virolaisiakin kirjastoautoja, sillä suomalais-eestiläistä kulttuurivaihtoa tukevat organisaatiot voivat käyttää Helsingin ja Tallinnan välistä tunnelia ilmaiseksi. Ihmiset asuvat sekä haja-asutuksessa ympäri maaseutua että kuntakeskuksissa ja taajamissa. Näin ollen eri puolilla toimivat liikkuvat kirjastot palvelevat sekä pieniä että suuria asiakasmääriä, alueesta riippuen.

Kunnan ulkoistamissopimuksiin kuuluvat kaiken muun lisäksi ajoneuvon hankinta ja ylläpito. Tämä on kuitenkin kallista, kustannusten noustua merkittävästi aiemmista vuosikymmenistä. Hintojen nousu johtuu erityisesti sekä materiaalipulasta että kierrätysmateriaalien sopimattomuudesta uudistuotteisiin. Kirjastoautoalalle hakeutuu koko ajan myös uusia yrittäjiä, jotka toimivat yksityisten kirjakokoelmien välittäjinä nopeitakin voittoja hamuten. Kunnan ulkoistamat kirjastoautot käyttävät useimmiten kuntien vanhoja kirjakokoelmia, kun taas erityisesti yksityiset kirjastoautot hyödyntävät oman kokoelmiensa lisäksi esimerkiksi seurakuntien, yhdistysten ja järjestöjen kirjastoja. Suurta suosiota on saavuttanut niin ikään palvelu, jossa ihmiset voivat liittyä yksityisen kirjaston "Suomen kirjakokoelmaan" omilla kotikirjastoillaan. Halukkaat voivat rekisteröidä hyllyssään vähällä käytöllä olevia kirjoja tietokantaan, josta yksityinen kirjasto voi tarjota sitä lainaksi halukkaalle asiakkaalle. Mikäli lainaus tapahtuu, kirja postitetaan asiakkaalle ja kirjastoauto saa toiminnasta maksun, josta osa tuloutetaan kirjan omistajalle. Tämä on erityisen kannattavaa kirjojen vanhoilla painoksilla, sillä esimerkiksi 1990-lukujen teoksista otetaan enää harvoin uusia painoksia mutta ihmiset kyselevät niitä yhä.

Yhden ihmisen ja modernin ajoneuvon yhdistelmä on kallis kokonaisuus mutta toisaalta ihmiset ovat tottuneet saamaan kaiken nopeasti ja myös maksamaan siitä itse. Tämä oli nähtävissä jo 2000-luvulla, kun suosituimpien uusien kirjastokirjojen varauksista perittiin maksuja. Kunnan osittain maksamassa ja säätelemässä, yksityisen tuottajan ylläpitämässä kirjastoau-

tossa uutuuskirjojen varausjonot voivat olla pitkät, kun taas täysin yksityisessä kirjastossa uusi kirja on mahdollista saada maksua vastaan lainaan heti. Lisäksi kirjojen laina-ajat yksityisellä puolella ovat paljon pitemmät ja joustavat erilaisten jäsenmaksutasojen mukaan.

Kirjastoauton jäsenmaksun taso määrittelee, miten paljon asiakas lopulta tiskillä joutuu kirjastaan maksamaan, kun haluaa sen lainaksi. "Kultajäsenen" muutamien satojen eurojen vuosimaksu kattaa kirjastoauton kaiken käytön ilmaisesta pullakahvista ääninäyttelijä- ja kirjailijavierailuihin ja täydellisestä kopiopalvelusta uutuuskirjoihin sekä massiivisiin tiedonhaku- ja medianseurantapalveluihin. Monet työnantajat maksavat "Kultajäsenyyksiä" työntekijän kotialueella ajaviin yksityisiin kirjastoautoihin työsuhde-etuna ja pitääkseen työntekijät tyytyväisinä työpaikkaansa. Näin varmistetaan erityisesti tieteellisillä aloilla tarvittavan tutkimuskirjallisuuden sekä tiedonhakupalvelujen saatavuus etätöissä olevan työntekijän käyttöön. Yksityiset kirjastoautot saattavat tarjota myös erilaisia koulutustilaisuuksia, joihin työnantajat voivat maksua vastaan lähettää etätöntyöntekijänsä. "Kultajäsenyyksiä" useallekin etätöntyöntekijälle tulee työnantajalle huomattavasti halvemmasi kuin työtilojen ylläpitäminen kaikille organisaation työntekijöille samanaikaisesti. Halvin jäsenyyksistä, "Jäsenyyksiä", antaa kirjastoautonkäyttäjälle vain mahdollisuuden nousta autoon ilman sisäänpääsymaksua sekä selata kirjastoautossa paikalla olevaa aineistoa. Uusimpien kirjojen lainaus maksaa eniten, mitään ei saa ilmaiseksi ja kaikki palvelut maksavat erikseen. Jos ihmisellä ei ole minkäänlaista kirjastoautojäsenyyttä, hän käyttää liikkuvaa kirjastoa vain äärimmäisessä hätässä – pelkästään sisäänpääsymaksu voi joissakin autoissa olla 0,80 % kuukausiansioista. Aluksi 1990-luvulla myymäläautoissa kokeillut ja sittemmin 2020-luvun vaihteessa kirjastoautoihin omaksutut sisäänpääsymaksut takaavat liikkuville kirjastoille varmat tulot. Siltä varalta, että saattaisivat tarvita kirjastopalveluja tai haluaisivat osallistua johonkin liikkuvien kirjastojen monista tapahtumista, ihmiset ostavat mieluummin jäsenyyksiä varmuuden vuoksi kuin maksavat suhteessa korkeampaa hintaa mahdollisesta käytöstä palvelu kerrallaan.

Samaan aikaan muiden innovaatioiden kanssa nousee uusi suuntaus, joka voimistuu 2040-luvun kuluessa: 4D-Book. Joukko insinöörejä, kirjastoautojen työntekijöitä ja asiakkaita on perustanut suunnitteluyhdistyksen, jonka tarkoituksena on luoda kehitteillä olevan teknologian avulla jotakin uutta. Tämä alle kymmenen hengen monitieteinen ryhmä on saanut muutaman kaupallisen yrittäjänkin kiinnostumaan ideoistaan. Eräs ryhmän tuottama ajatus on korvata liikkuvat kirjastot kuntien kontrollissa olevilla 4D-tulostimilla,

joilla tulostettaisiin lainakirjoja. "Laina-ajan" jälkeen kirja muuttuu lukukelvottomaksi haalistuvan musteen avulla ja sen voi lopuksi polttaa sytykkeenä esimerkiksi saunassa tai takassa. Paperisen, joskin kertakäyttöisen, kirjan paluu on yksi esimerkki sähköisten aineistojen ylivallasta nousseesta vasta-reaktiosta. Painettua kirjaa on ryhdytty arvostamaan uudelleen kuten aikoinaan lp-levyjä ja oikealle filmille kuvaamista – näin ollen myös kirjastoautojen painettujen kirjojen valikoimalle on yhä kysyntää, joka hitaasti jopa kasvaa. Painetut kirjat ovat kuitenkin kallistuneet huomattavasti sitten 2010-luvun ja niitä onkin tarjolla vähemmän kuin ennen. Samaan aikaan yleistynyt vasta-aalto englannin kielen ylivallalle on nostanut kotimaisilla kielillä painettujen kirjojen kysyntää – samalla tavalla tapahtui musiikin osalta jo 2010-luvulta alkaen.

Kun vielä 2020-luvulla kirjastoautoissa noudatettiin vanhaa perinteistä ja hieman byrokraattista tapaa suunnitella ja sopia pysäkkipaikat, oli tilanne jo 2030-luvulla muuttunut. Etätyön osoitettua hyviä kokemuksia työntekijöiden tehokkuudesta sekä moraalista hoitaa tehtäviään, ovat kirjastoautohoitajatkin 2040-luvulle tultaessa saaneet vapaat kädet toimia haluamansa aikataulun mukaisesti. He tuntevat parhaiten alueensa väestön eikä tiukkaa, ylhäältä tulevaa ohjailua katsota hyväksi aikatauluja tai esimerkiksi reittien pituuksia suunniteltaessa.

Kirjastoautohoitajat vastaavat myös kirjastoauton rahoituksesta itsenäisesti. Autolle myönnetään vuosittain tietty summa rahaa ja sen tulee kattaa autosta aiheutuneet kulut, hankinnat ja palkat. Kirjastoautohoitajat ovatkin yksityisellä puolella eräänlaisia franchising-yrittäjiä. Lisärahoitusta voidaan hakea tapauskohtaisesti ja yrittäjän oman tahtotilan mukaisesti myös ulkopuolisilta sponsoreilta tai esimerkiksi mainostuloilla. Eräs kirjastoauto kiinnittää kaikkien lainattavien kirjojen kanteen marras-joulukuussa pienen LED-näytön, jossa mainostetaan paikallisen kalankasvattamon jouluhaukea kuvalla ja äänellä aina, kun kirjan kansi avataan. Toisaalla alueellinen pankki lupaa halpakorkoista lainaa, mikäli toisen pankin asiakas saapuu mainoksen osoittamaan aikaan juuri hänelle varattuun yksityiseen asiakkuusneuvotteluun. Näyttöä näpäyttämällä saa ajanvarauksen vahvistettua.

Kirjastoautot voivat hyvien tieyhteyksien alueilla olla rekka-autoja, joiden sisällä toimintaa voi olla kahdessakin kerroksessa. Näissä isoissa autoissa on mukana hyvin monipuolisesti kirjallisuutta eri aloilta, laajoja tietokantapalvelujärjestelmiä, useita työntekijöitä sekä esimerkiksi kirjailija tai yliopiston tutkija antamassa kommentteja ihmisten omiin teksteihin ja kirjoitelmiin. Monessa tapauksessa autot ovat kuitenkin pienempiä ja pitävät si-

sällään vain rajoitetun määrän kirjallisuutta. Myös se, miten paljon alueella on "Kultajäseniä" suhteessa halvempiin jäsenyyksiin, vaikuttaa monessa tapauksessa tarjottaviin palveluihin. Näilläkin alueilla saattaa kuitenkin ajaa myös valtakunnallisia erikoiskirjastoautoja, joiden tuotevalikoima on aina kohdennettu tiettyyn genreen. Suomessa ajaakin 2040-luvulla useisiin erilaisiin teemoihin erikoistuneita autoja: lastenkirjat, musiikki, jännitys, romantiikka ja kevytkirjallisuus, tieto, erotiikka, harrastukset, pelit ja leikit...

Monien lisäpalvelujen ja vaihtuvan tarjonnan joukosta ihmisten on joskus vaikea hahmottaa, mitä he itse asiassa tarvitsevat. Kirjoja lainattaessa virkailija kyselee myös vaikkapa asiakkaan mobiililaitteen ikää ja esittää uuden, hyvän tarjouksen – tai kauppaa etätyöntekijälle virtuaalikalvihuoneen jäsenyyttä ulkomaiselle avatar-saarelle tai suosittelee uutta vakuutusta työtapaturmien varalta. Kirjastoautoissa on myös tarjouksia: jos esimerkiksi lainaa viisi maksullista kirjaa, saa kaupan päälle ison suklaapatukan tai kuudennen kirjan ilmaiseksi. Erilaiset tarjoukset vaihtuvat yhteistyötahojen toimialojen sekä aluekohtaisten painotusten mukaisesti. Eräs keskisuomalainen kirjastoauto antoi pitkään kaupanpäälisiksi ilmaisen käynnin paikkakunnan kuuluisassa savusaunassa. Yrittäjät ovat verkostoituneet hyvin ja käyttävät toisiaan laajasti avuksi puolin ja toisin.

Ihmisten palvelukäyttäytymistä kontrolloi koko lähiyhteisö ja näin ollen lähes kaikki käyttävät kirjastoautoakin, halusivat tai eivät. Kantavana ajatuksena on, että jos kunta tukee liikkuvaa palvelua, sitä tulee myös kaikkien käyttää. Toisaalta siksi, että kunta käyttää siihen verorahoja ja toisaalta, koska vähäisellä käytöllä palvelun maksaminen kunnan varoista saattaisi loppua. Yksityisten kirjastoautojen käyttöä puolestaan perustellaan jo pitkään nousussa olleella ajatuksella siitä, että työpaikkojen tarjoaminen ja palveluiden kuluttaminen hyödyttää koko yhteiskuntaa ja laskee tätä kautta kaikkien veroja.

Ihmisten varallisuus on kasvanut tasaisesti 1950-luvulta alkaen ja rahaa myös käytetään helposti erilaisten kulutushyödykkeiden hankintaan. Kunnan ulkoistaman kirjastoauto toiminnan ja täysin yksityisen kirjastoauton hintatasossa kuluttajalle ei ole eroa. Kunnan ostamia kirjastopalveluja perustellaankin usein vain hyvällä palvelulla ja sillä, että oman kunnan asukkaille voidaan kirjastoautossa tarjota joitakin lisäetuja, kuten kuukausittain vaihtuvia sotekeskusten erikoislääkärien konsultaatiokierroksia tai alueen koulutustarjonnan tai ruokahuollon esittelytilaisuuksia. Erityisesti terveydenhuollon lisäpalvelut kirjastoautoissa ovat kunnan järjestäminä yksityistä sektoria halvempia: kunta ulkoistaa kirjastoautopalvelun yksityiselle yrittäjälle, mut-

ta saa samalla oikeuden tarjota kuntalaisille omaa terveydenhuolto-osaamista autoissa järjestettävillä teemapäivillä. Ne torjuvat esimerkiksi jo muutenkin minimaaliseksi käynyttä tupakointia ja alkoholinkäyttöä sekä kertavat alueen asukkaiden ensiaputaitoja tai antavat ravinto- ja elämäntapaneevontaa sekä seksuaaliterapiaa. Näin pyritään ennaltaehkäisemään kuntien tulevaisuuden terveystenonja. Kirjastoautot, jotka ovat 2040-luvulla tiedonhaun ja monenlaisten palveluiden keskittymiä, ovat erinomainen esimerkki uudelleen aktiiviseen käyttöön nousseesta, jo 80 vuotta aiemmin perustetusta palvelusta.

Tämä skenaario on mahdollinen jos...

...kunnat ulkoistavat palvelujaan huomattavissa määrin yksityisen sektorin hoidettaviksi.

...painetun kirjan arvostus nousee jälleen ja mikäli ympäristöön ja raaka-aineisiin liittyvät asiat eivät estä esimerkiksi kertakäyttökulutustavaroiden (3/4D-tulostin) hyödyntämistä.

...eri toimijoiden tilakustannukset nousevat edelleen ja pysyvät korkealla tasolla pitkään. Etätöön suosiminen auttaa työnantajia hallitsemaan kasvavia, kiinteistä rakenteista tulevia kustannuksia.

Tämän skenaarion todennäköisyys on...

...kohtuullinen. Etätöön panostamalla ihmiset voivat asua myös maaseudulla, mikäli sinne järjestetään tarpeeksi palveluja. Yksi vaihtoehto on näin ollen tutkimustyön hajauttaminen maakuntiin. Sen sijaan on mahdollista, että painetun kirjallisuuden uusi nousukausi ei kohtaa ihmisten suurta masaa vaan jää pienen piirin harrastukseksi sähköisen aineiston toimiessa etätöntyöntekijöiden pääasiallisena tietolähteenä. Liikkuvina tietopalvelukeskuksina ja yleisötapahumina näyttämöinä kirjastoautoja on mahdollista nähdä edelleen tulevaisuudessa.

Skenaario on toivottava...

...mikäli halutaan kuntien keskittyvän esimerkiksi perus- ja/tai erikoisterveydenhuoltoon muiden palvelujen kustannuksella. Kirjastoautopalvelut ulkoistamalla kunnalle jäisi palvelussa vain koordinaattorin rooli. Skenaario on toivottava myös siinä tapauksessa, että halutaan tukea yksityisen sektorin palvelutarjontaa maaseudulla yli kunta- ja sektorirajojen sekä edistää yritysten, yhdistysten ja kuntien välistä yhteistyötä.

Osuuskuntien sähköiset pankki- ja postilähipalvelut

Tulevaisuustaulukon arvot: ACDEDD

Palvelut siirtyvät valtaosaltaan verkkoon, ei liikkuvia palveluja

Lähipalveluiden ja -tuotteiden arvostus nousee huomattavasti

Pelkästään kolmannen sektorin palveluita

Arvomaailmat eriytyvät aluekohtaisesti joko vapaaksi tai kontrolloiduksi

Maaseudulla on asutusta ja palveluja vain kylissä, ei haja-asutusta

Ajoneuvot halpenevat, palveluiden tuottaminen kallistuu

Skenaarion tausta ja suhde nykytilan analyysiin:

Postien ja pankkien toimintaperiaate on suuressa murroksessa ja sähköinen asiointi on jo nykyisin suuressa roolissa. Monista liikkuvista palveluista nousi näkyviin henkilökunnan ja asiakkaiden läheinen suhde sekä myös ne negatiiviset puolet, joita asiaan saattoi liittyä. Jo nykyisinkin kokeiltua tavaroiden lennättämistä paikasta toiseen minilennokkien avulla on tässä skenaariossa viety pitemmälle ja lisäksi organisoitu se tehokkaasti. Vetureiden heittolaatikat perustuvat suoraan autopostitoimistojen ideaan, mutta tässä yksisuuntaisesta on tehty kaksisuuntaista.

Pankki- ja postipalvelut saadaan suomalaisella maaseudulla 2040-luvulla ainoastaan kolmannen sektorin tuottamina verkkopalveluina – liikkuvia pankkeja tai posteja ei enää ole. Nämä palvelut ovat poistuneet maaseudulta myös kiinteinä palveluina, sillä verkkopalvelut ovat mullistaneet koko palvelurakenteen. Tämä kehitys alkoi jo 2000-luvun alussa, kun Suomessa ryhdyttiin kiinnittämään huomiota kiinteiden ja pian sen jälkeen myös langattomien verkkojen nopeuteen ja edulliseen hintaan. Vielä 1990-luvulla ja 2000-luvun alussakin tietotekniikan mallimaana mainittu Suomi oli nopeasti putoamassa teknisen kehityksen kärjestä, mutta voimakkaasti alaan panostamalla tämä saatiin pysäytetyksi 2010-luvun loppupuolelta alkaen. Lopputuloksena oli maailman ehkä pisimmälle viedyt sähköiset palvelut myös pankkien ja postien osalta.

Pankki- ja postipalveluja 2040-luvulla tarjoavat kolmannen sektorin toimijoiden osuuskunnat. Varsinaisesti maaseudun verkkopalvelut eivät ole osuuskuntien itsensä hallinnoimia, vaan ne on ulkoistettu pankeista ja posteista kolmannen sektorin hoidettaviksi. Kaupungeissa on edelleen saatavilla monien pankkien ja yksityisten postien omiakin lähipalveluja, mutta maa-

seudulla tähän ei ole varaa siitäkään huolimatta, että haja-asutusta ei ole lainkaan ja asukkaat ovat keskittyneet kyläkeskuksiin.

Asutuskeskittymätkin ovat osa valtion pyrkimystä pienentää Suomen ympäristökuormitusta. Toteutuneiden ilmastopöytäkirjojen vuoksi tiukentuneet maailmanlaajuiset päästörajoitukset johtivat Suomessa haja-asutusalueiden jätteiden, jätevesien sekä tulisijojen ja ajoneuvojen päästöjen tiukkoihin raja-arvoihin. Tämä ajoi ihmiset lopulta verotuksellisella ohjauksella taajamiin ja kaupunkeihin. Tärkeänä asiana näyttäytyy huoli geenimanipuloitujen viljelykasvien leviämisestä Suomen luontoon. Tätä on pyritty aktiivisesti ehkäisemään jo 2020-luvun vaihteesta alkaen. Tuolloin kotoperäisten kasvien havaittiin väistyvän tulokaslajien tieltä samaan aikaan, kun karkuun päässeet geenimanipuloidut kasvit alkoivat vallata alaa. Haja-asutusta ja liikkuvuutta vähentämällä – tarjoamalla esimerkiksi paikallisia ja sähköisiä palveluja – onkin päästy hyviin tuloksiin näiden kasvien leviämisen ehkäisyssä. Samalla, kun ihmisten liikkuvuus on vähentynyt, suomalainen luonto on puhdistunut ja se puolestaan nostaa maamme maataloustuotteiden kansainvälistä markkina-arvoa ja kiinnostusta turisminkin kehittämiseen.

Nettipalvelut tuotetaan paikallisesti alueella toimivien kolmannen sektorin osuuskuntien ja yhdistysten toimesta. Lähipalveluiden ja etätöiden suuren yhteiskunnallisen arvostuksen vuoksi osuuskuntien pankki- tai postiosaaajiksi koulutetut jäsenet hoitavat tarvittavia asiakastapaamisia ja muita palvelutoimenpiteitä omasta kodistaan käsin. Työntekijän omissa tiloissa tapahtuvaan työntekoon ajaututtiin pitkään jatkuneen muutoksen vuoksi: 1900-luvun yksilöllisistä työhuoneista siirryttiin 2000-luvulle tultaessa avokonttoreiden kautta monitoimitiloihin ja edelleen 2030-luvulta lähtien siihen, että yritykset ja julkiset organisaatiot luopuivat kilvan kiinteistä työtiloistaan.

Koska ympäri maaseutua levittäytyvää haja-asutusta ei enää ole, kylässä asuvat pankin asiakkaat kommunikoiivat virtuaalisesti itselleen ennestään tutun, saman kylän ihmisen kanssa. Näin työ on myös tekijälleen mahdollisimman helppoa: erityistä vastaanottotilaa tai työpukeutumista ei tarvita ja työpäivän voi rytmittää itselleen sopivalla tavalla, joskus kesämökiltäkin käsin. Lisäksi tutun ihmisen kanssa asiointi on puolin ja toisin välittömämpää ja enemmän luottamuksellista. Yritysten saamat kokemukset ovat vahvistaneet tätä näkemystä ja yhä useammat alat pyrkivät kohti lähipalveluja. Kaikissa kylissä tämänkaltaiseen toimintaan ei ole kuitenkaan mahdollisuutta ja nämä alueet ostavatkin pankki- ja postipalvelunsa useimmiten lähikylästä mutta joskus jopa kauempaakin Suomesta. Tämä on kuitenkin hyvin harvinaista, sillä 1990-luvulta alkaen tapahtunut voimakas palvelujen hajauttaminen –

kuten erilaiset, toiselta puolelta maata asioita hoitavat palvelukeskukset ja 2010-luvulla väliaikaisesti keskitetyt, valtakunnalliset hätäkeskuspalvelut – avasivat ihmisten silmät näkemään lähipalvelujen tarpeellisuuden.

Oppia otettiin myös yritysten asiakaspalvelukeskuksista, jotka saattoivat sijaita jopa toisella puolella maapalloa. Kulttuurierot, kieliongelmat ja maatai aluekohtainen tuntemus muodostivat usein vaikeita ja joskus jopa vaarallisiakin tilanteita. Omassa kylässä toimiva asiakaspalvelija tietää paremmin oman lähipiirinsä tarpeet ja erityispiirteet, joten asiakas ja pankkivirkailija puhuvat "samaa kieltä". Kaikki eivät kuitenkaan syystä tai toisesta halua asioida oman kylän ihmisten kanssa. Erilaisissa ristiriitatilanteissa on aivan tavallista ja luontevaa käyttää myös toisen alueen verkkopalveluja, jolloin kaikki saavat kuitenkin samat palvelut. Tämä koskee myös niitä, jotka muuttavat toiselle paikkakunnalle mutta haluavat edelleen asioida tutun työntekijän kanssa.

Aivan kuten kirjastoissakin, myös pankeissa ja posteissa on mahdollista asioida virtuaalisesti ja esimerkiksi varata omasta pankistaan aika lainaneuvotteluun. Paikalle saavutaan avattarena sähköiseen toimistoon, jonka työpöydän takaa asiakasta nousee tervehtimään oikean virkailijan kasvon- ja vartalonpiirteet omaava hahmo. Keskustelu toimii sujuvasti ja avattaret mukailevat eleitä ja ilmeitä. Joissakin osuuskunnissa on käytössä myös niin sanottuja robottiaivattaria, jotka tekevät automaattisilla ja asiakkaaseen mukautuvilla kysymyksillä ennakkovalmisteluja esimerkiksi ennen varsinaisia tapaamisia – säästäen näin oikeiden ihmisten työaikaa. Koska yhteiskunnan huoli ympäristöstä on suuri, valtio on kustantanut hyvät tietoliikenneyhteydet ja myös laitteet jokaiseen talouteen – pystyen näin pienentämään Suomen ilmastopäästöjä merkittävästi. Tämä mahdollistaa tietoverkoissa tuotettujen palveluiden sujuvan ja vaivattoman käytön, varsinkin kun yhteiskunta maksaa myös tarvittavat koulutus- ja tukipalvelut. Näin ympäristökuormitus on saatu suuresti vähenemään ja samalla etätyö on lisääntynyt räjähdysmäisesti. Esimerkiksi sairaaloissa työtiloja hallintohenkilökunnalle ei ole lainkaan, vaan kaikki neliöt on käytetty terveydenhuollon perustoimintojen järjestämiseen.

Postipalvelut, joita hoitavat maamme monet yksityiset postit, ovat nekin lähes kaikki sähköisiä. Fyysisiä postilähetyksiä ei juurikaan ole eikä paperisia lehtiä enää lueta, vaan lähes kaikki toiminta tapahtuu digitaalisesti. 2020-luvulla havahduttiin huomaamaan miten ennen, 30–40 vuotta aiemmin, pankki ja posti toimivat toisinaan yhdessäkin. Kun postitoiminta vapautui täysin kilpailulainsäädännön ohjauksesta, oli usein luontevaa, että

postien yhteyteen perustettiin myös pankkitoimintaa. Senkin säätely oli vähitellen heikentynyt 2010-luvun kovan laman ja tiukan pankkikurin ajoista, sillä vastapainona voimakkaalle ohjaukselle, tehokkaammaksi keinoksi koettiin tulevien kriisien itseohjautuva välttäminen.

Koska lähellä tuotettujen palveluiden lisäksi myös lähituotteet ovat huomattavan arvostettuja, kuljetusmatka tavaroille ja muille asioille on useimmiten lyhyt. Kylän ihmiset tekevät tietoverkossa yhteistilauksia haluamilleen tavaroille, jotka sitten toimitetaan kylätalolle tukkuliikkeen autolla – kevyemmät tuotteet myös lennätetään asiakkaan ovelle tukun omilla pienoislennokeilla. Postia ei tähän tarvita, sillä kaikki tavarat toimitetaan isompina erinä eikä yksittäisten tavaroiden tilaaminen ole enää suotavaa. Näin ollen postit keskittyvät vähäisten pienlähetyksen hoitamiseen yksityiseltä ihmiseltä toiselle: tilaus ja toimitus sovitaan sähköisesti nettipalvelussa ja useimmiten suoraan lähettäjän ja vastaanottajan kesken, ilman henkilökunnan apua. Kallishintainen postipaketti tai kirje jätetään kylätalolle, josta yksityisen postin keräilyauto käy hakemassa sen viimeistään kolmen viikon kuluttua postituksesta ja toimittaa eteenpäin. Maksut hoidetaan kaikki sähköisesti eikä postimerkkejä tai pakettikortteja tarvita, 3D-printterillä tehty tunnistesiru riittää.

Rautateiden varsilla sijaitsevat paikkakunnat hyötyvät junaradan läheisyydestä ja postilähetykset ovat siellä myös hieman halvempia kuin kauempana maaseudulla. Hitaasti etenevien tavarajunien kuljettaja ottavat postilähetykset kyytiin erityisellä robottiohjatulla tartuntatangolla, jonka pussimaisella päällä he saavat tuotteet roikuntamastosta sisälle veturiin. Vastaavasti jätettävät postilähetykset heitetään suoraan veturin ohjaamosta samassa paikassa olevaan joustavaan verkkopussiin. Junankuljettajan rooli onkin raide liikenteen automatisaation myötä muuttunut junankulun tarkkailijaksi, laitteiden huoltajaksi sekä postilähetyksen jakelijaksi ja järjestäjäksi.

Jo 2020-luvun lopulta alkaen on herännyt kiinnostusta siirtyä täysin ihmisten itsensä hoitamaan postinkuljetukseen. Tätä varten Suomessa kehitettiin valtion ja yksityisten yritysten yhteissovellus, jonka avulla kuljetusta vailla olevat postilähetykset pystyy näkemään kartalta. Riippuen omasta reitistä voi esimerkiksi kauppamatkalla ottaa lähitalon postilaatikosta kyytiin paketin tai kirjeen ja kuljettaa sen vaikkapa kaupalle, josta joku ohikulkija edelleen ottaa sen kyytiinsä ja vie eteenpäin. Korvaukset näiden lähetyksen toimittamisesta saa tavallisesti alennettuina hintoina tai tuotelahjoina. Alkuvaiheessa suunnittelussa mukana ollut valtio pohti myös palaamista kontrolloituun jakelumalliin ja korvausten hoitamista verohelpotuksina. Ko-

keiluissa lähetykset ovat yllättävän nopeasti ja luotettavasti tavoittaneet määränpänsä, joten uudelle toimitustavalle ennustetaan ensi vuosikymmenellä, 2050-luvulla, suurta menestystä. Tämä tulee vaikuttamaan Postin toimintaan radikaalilla tavalla eikä irtisanomilta pystyttäne välttymään.

Huolimatta siitä, että ajoneuvot ovat halventuneet huomattavasti 2010-luvulta ja näin ollen niiden hankkiminen olisi yrityksillekin edullista, palvelujen tuottaminen kuitenkin kallistuu eikä tästä syystä ole mahdollisuutta käyttää liikkuvia pankkeja tai posteja. Sähköisten tallennusmedioiden käyttö on huomattavan kallista, samoin henkilökustannukset. Osuuskunnan tai yhdistyksen ei kannata pankki- ja/tai postitoimintaa varten kouluttaa tavallisesti kuin yksi ihminen ja mikäli hän on sairaana tai lopettaa työnsä, palvelut saadaan tilapäisesti vastavuoroisuus-periaatteella naapurikylästä. Tämä oli yksi niistä tavoista, jolla valtio 2030-luvulta alkaen pyrki auttamaan maaseudun työllisyystilannetta ja tarjoamaan työtä paikallisille ihmisille.

Tämä skenaario on mahdollinen jos...

...panostetaan voimakkaasti kaikkien saatavilla oleviin, tehokkaisiin tietokoneisiin ja tietoliikenneyhteyksiin.

...parannetaan kolmannen sektorin vapaata toimijuutta yhteiskunnan eri sektoreilla sekä edistetään sektorien välistä yhteistyötä samalla väljentäen postin ja pankkien toimintaa sääteleviä lakeja.

...painotetaan maaseutuasumisen keskittymistä taajamiin.

Tämän skenaarion todennäköisyys on...

...mielestäni kolmannen sektorin roolin osalta hyvä. Se tulee nousemaan nykyistä tärkeämpään rooliin esimerkiksi ihmisten omaehtoisen aktiivisuuden ja nousevan paikallisuusaatteen kantamana. Lisäksi tavallisten ihmisten keskenään sopimat erilaiset palvelut ja vaihdanta ovat jo 2010-luvulla lähteneet nousuun.

Skenaario on toivottava...

...erityisesti ympäristön kannalta, sillä ihmiset liikkuvat vähemmän ja asuvat tiiviimmin. Tämä laskee sekä päästöjä että infrastruktuuriin kohdistuvaa ympäristö- ja taloudellista painetta. Lähipalvelut tuovat kauempanakin kaupungeista asuville ihmisille turvallisuutta ja luovat uutta yhteisöllisyyttä, joka voi osittain olla alueellista virtuaalisuutta.

Monipalveluauto yksityisenä kevytpalveluna

Tulevaisuustaulukon arvot: BDCDBC

Tekninen kehitys jää ajoneuvojen ja palvelujen osalta 2010-luvun tasolle

Ympäristöä ei huomioida juuri mitenkään muussa toiminnassa

Pelkäästään yksityisen sektorin palveluita

Maaseudun arvomaailma vapaata, kaupungissa tiukka sosiaalinen kontrolli

Maaseudulla asuu hajanaisesti ihmisiä, minimaalinen palveluntarve

Palveluiden tuottaminen halpenee, ajoneuvot kallistuvat

Skenaarion tausta ja suhde nykytilan analyysiin:

Kuten nykyisinkin, valtion tuki on merkityksellistä osassa palveluja. Tässä skenaariossa terveydenhuolto osana muita palveluja näkyy ehkä kaikkein selvimmin. Kauppojen kioskimyynti viittaa suoraan myymäläautojen myyntiartikkeleiden nykyiseen kapea-alaistumiseen ja myös järjestelmälliseksi nostettu ihmisten kuljetus pysäkiltä toiselle on kehittynyt kauppa-autojen historiasta. Etätyöntekijöiden autossa oleva työskentelypiste osoittaa suomalaisen toimistobussi-kokeiluun mutta tätä on laajennettu tarjontaa monipuolistamalla. Erityisesti kirjastoautot ovat käyttäneet mainittuja monenlaisia autojen korimalleja. Tässä skenaariossa rationalisointi linkittyy kaupan vastaavaan prosessiin, mutta se ei ole palvelukohtaista vaan laaja-alaista, jolloin kustannukset on saatu alas ja eri toiminnot sopivat toisiinsa kuin legopalikat.

Yksityinen sektori otti monipalveluauton vahvasti omakseen 2010-luvun lopulta alkaen. Tähän johti talouskriisi, jossa kuntasektori joutui pakon edessä luopumaan monista sille ennen kuuluneista palveluista. Alueellista vaihtelua on paljon. Esimerkiksi laista poistettu vaatimus kunnallisesta ja kaikille tarjottavasta terveydenhuollosta on asettanut kunnat eriarvoiseen asemaan eri puolilla Suomea. Pitkin 2020-lukua monet kunnat purkivat 2010-luvun lopulla toteutetun terveydenhuoltouudistuksen aiheuttamaa vaikeaa talousahdinkoaan myymällä palveluoikeuksia yksityisille palveluntuottajille heti, kun lainmuutokset antoivat mahdollisen käydä kauppaa esimerkiksi terveystalvuoikeuksilla. Pienempien kuntien kaikki palvelut saattoivat olla jo 2030-luvulle tultaessa täysin yksityistetty, ehkä joitakin kirkonkylällä toimivia hallinnollisia palveluja lukuun ottamatta.

Voittoa tavoittelevat yksityiset palveluntuottajat hakivat toiminnoistaan säästöjä ottamalla uudelleen käyttöön 2010-luvullakin kokeillut monipalveluautot. Koska yhteen autoon saadaan mahtumaan vain rajallinen määrä tuotteita tai palveluita ja koska kovin kalliita palveluita ei maksavien asiakkaiden saatavilla kannattanut pitää, julkisuudessa ryhdyttiin heti ensimmäisten autojen toiminnan aloittamisen jälkeen puhumaan "kevytpalveluista". Se tarkoittaa sisällöllisesti suppeaa mutta toisaalta lajillisesti monipuolista palvelua, joka on asiakkaan saatavissa maksimissaan vain kerran viikossa ja josta pyydettävän hinnan asiakas joutuu itse maksamaan. Kevytpalvelun alkuaikoina 2020-luvun loppupuolella useat kunnat maksoivat palveluntarjoajille, jotta kuntalaiset saivat palvelunsa edullisemmin. Sittemmin tämä puoli on kevytpalveluista lähes kokonaan hävinnyt ja asiakas joutuu maksamaan kaikki kulut itse. Maksuihin voi tietysti käyttää myös työnantajien antamia monipalveluseteleitä – niihin yhdistettiin jo 2010-luvun lopulla erilaiset lounas-, kulttuuri- ja liikuntapalvelusetelit. Lisäksi kunta tarjoaa sosiaalisin perustein joillekin asiakkailleen – toisen kunnat myös lapsiperheille – palvelumaksutukea monipalveluautoihin.

Tekninen kehitys ei juurikaan edistynyt sitten 2010-luvun ja näin ollen sekä monipalveluautot ajoneuvona että palveluna ovat muuhun elintasoon nähden vanhanaikaisia. Autojen moottorit sekä kuluttavat paljon polttoainetta että saastuttavat huomattavasti henkilöautokantaa enemmän. Kaupunkien asukkaat ovat tottuneet saamaan monipuolisesti palveluja, mutta maaseudulla asukkaat ovat tyytyväisiä vähiinkin palveluihin. Kun sekä yksityinen että kunnallinen sektori vetäytyivät maaseudulta, alkoivat samaan aikaan keskustaajamien palvelut parantua ja kilpailu alensi hintoja entisestään. Jo 2020-luvun puolivälissä oli havaittavissa, miten kunnat jakaantuivat niihin, jotka järjestivät itse keskustaajamansa palvelut sekä niihin, jotka syystä tai toisesta hakivat voimakkaasti säästöjä ja luopuivat kaikista tai lähes kaikista palveluistaan. Näin ollen erityisesti ne alueet, joilla ihmiset joutuvat itse maksamaan omat palvelunsa, tyhjenevät asukkaista. Tämä on saanut aikaan kierteen, jossa vähenevien verotulojen vuoksi joudutaan myymään yhä enemmän palveluoikeuksia yksityisille palveluntarjoajille. Kaikilla alueilla niidenkään ei kannata toimia, vaikka valtio onkin patistanut tämänkaltaiseen toimintaan antamalla tuntuvia verohelpotuksia 2030-luvun alusta alkaen. Näin ollen ne kunnat, joissa palvelut järjestetään kuntalaisille mahdollisimman edullisiksi – joko kunnan itsensä tai subventoidun yksityisen yrityksen avulla – ovat muuttovoittoisia.

Muuttoliike maalta kaupunkeihin on voimakasta juuri palvelujen ja työpaikkojen vuoksi. Yksityisten yritysten tarjoamat palvelut maksavat asiakkaille, sillä kunnat joutuvat säästämään rajusti valtion supistettua merkittävästi kuntien tukea. Tämä johtuu 2000-luvun alkupuolella alkaneesta ja pitkään jatkuneesta syvästä lamasta, jonka vuoksi osa euroa valuuttanaan käyttävistä maista irtaantui yhteisvaluutasta ja taloudellinen kuri kiristettiin maanosassa äärimmilleen. Näin ollen kunnat eivät juurikaan enää tue esimerkiksi terveyspalvelujen järjestämistä, sillä laki ei sitä enää vaadi. Saa-dakseen tarpeeksi tuottoa yksityinen sektori on näin ollen pyrkinyt yhdistämään samaan ajoneuvoon useita eri palveluja. Joillakin vilkkaimmilla reiteillä monipalveluauto saattaa jopa tuottaa kauppa-, kirjasto- ja erilaisia hyvinvointipalveluja samaan hintaan kuin julkinen sektori tai yksityiset yritykset tarjoavat kaupungeissa.

Ihmisten arvomaailma suhteessa kulutukseen ja palveluiden käyttöön on maaseudulla hyvin vapaata, toisin kuin kaupungeissa. Maaseudun harvat asukkaat voivat elää kuten haluavat ilman yhteiskunnan tai naapuruston kontrollia. Koska kontrolli kaupungeissa on voimakasta myös ympäristöasioissa, maaseudulla asuvat vain ne, jotka eivät juurikaan mieti ekologista jalanjälkeään ja toisaalta ne, joilla on varaa maksaa tarvitsemistaan palveluista. Palvelujen tarve on siis hyvin pientä, sillä asukkaitakin on vähän. Palveluiden tuottaminen on kuitenkin halventunut ja tästä syystä yhdessä monipalveluautossa saattaa olla lukuisia eri alojen työntekijöitä palvele-massa vähäistä määrää asiakkaita. Tämä johtuu valtion maksamista merkittä-vistä tuista ja verohelpotuksista yksityisille yrityksille niiden palkatessa lisää työntekijöitä, joiden palkat puolestaan ovat laskeneet takavuosisikymmeniin verrattuna. Monet joutuvatkin tekemään useaa työtä samaan aikaan; tämä Yhdysvalloissa jo 2010-luvulla tavanomainen käytäntö levisi 2020-luvulta alkaen entistä voimakkaammin Eurooppaan ja Suomeen. Vuosiloma- ja elä-keuudistuksen avulla Suomen valtio tuki voimakkaasti kehitystä multi-työurapolkujen kehittämisessä.

Monipalveluautot tarjoavat kuntalaisille hyvinkin erilaisia palveluja alu-eeesta riippuen. Kaupunkien läheisellä maaseudulla ajavat monipalveluautot toimivat usein seuduilla, joilla asuu vielä ainakin kohtuullisesti ihmisiä. Näin ollen kassavirtaa tulee tarpeeksi – lisäksi keskuskaupunkien ympäris-tökunnat ovat muuttovoittokuntina usein niin varakkaita, että kykenevät an-tamaan liikkuville palveluille erilaisia tukia palvelujen järjestämiseen. Vero-varojen käyttämistä yksityisten palvelujen tukemiseen ei katsota yhteiskun-nassa huonoksi asiaksi, vaan tämän katsotaan hyödyntävän kaikkia tasapuo-

lisesti. Kaupunkien läheisellä maaseudulla erityisen suosittu monipalveluauton tarjoama palvelu on auton kirjasto-osaan yhdistetty tiedonhakupalvelu. Samoin terveydenhoitaja kerää usein runsaasti asiakkaita varsinkin sellaisissa kunnissa, jossa terveydenhuoltopalveluja ei muutenkaan juuri ole olemassa tai ne ovat hyvin kalliita. Kauppatuotteiden kotiinkuljetus on laskenut monipalveluautoissa olevien ruokatavaroiden tarvetta, mutta kioskituotteita myydään kuitenkin edelleen runsaasti. 2010-luvun loppupuolelta alkaen voimakkaassa nousussa ollut kauppojen kotiinkuljetuspalvelu sekä valmiiksi pakattujen ruokakassien hakeminen noutopisteistä ovat muodostuneet hyvin merkittäviksi palvelumalleiksi suomalaisessa yhteiskunnassa. Osa kotiinkuljetuksista hoidetaan myös miehittämättömillä lennokeilla. Nämä ovat vähentäneet ihmisten fyysisen kauppaa-asioinnin tarvetta merkittävästi.

Syrjäisellä maaseudulla, jossa palveluja ei ole lainkaan ja jonne kauppojen ruokakuljetuksetkaan eivät aina ole täysin ilmaisia, myös ruokatavaroilla on kysyntää. Tämä toteutetaan usein niin, että monipalveluauto toimittaa tilauksesta halutut tuotteet ja pitää myynnissä ainoastaan peruselintarvikkeita ja niitäkin vain vähäisiä määriä. Huolimatta yhteiskunnan tietoteknisestä kehityksestä, on 2040-luvulla edelleen kotitalouksia, joissa ei ole kunnollisia tietoliikennevälineitä. Tämä johtuu siitä, että voimakkaasti teknistynyt ja virtuaalistunut yhteiskunta on aiheuttanut kasvavaa vastustusta 2010-luvulta alkaen. Osa ihmisistä, jotka eivät halua olla mukana tietoyhteiskunnan jokaisessa käänteessä, ovat muuttaneet maaseudulle ja käyttävät monipalveluautojen tarjoamia tietoteknisiä laitteita vain silloin, kun niille on todellista tarvetta. Digitiedottomien puolue, jolla on jo kymmenkunta kansanedustajaa, tukee tätä kehitystä voimakkaasti.

Monipalveluautojen toiminta on laajentunut käsittämään myös lähialueen paikallisliikenteen. Varsinkin ne reitit, joilla monipalveluauto pysähtyy pysäkeille vain lyhyiksi ajoiksi, kannustavat alueen ihmisiä siirtymään paikasta toiseen auton kyydissä. Ruuhkaksi asti ihmisiä ei koskaan ole mutta toisaalta muutamakin työmatkainen tai turisti, joka jätetään kaupungin läheiselle rautatiepysäkille tai otetaan sieltä kyytiin, tuottaa autolle tuloja. Työmatkalaisia varten joihinkin autoihin on rakennettu erillinen tila, jossa voi rauhassa työskennellä matkan ja pysäkkien ajan joko oman tai tarjolla olevan tietokoneen avulla. Niillä alueilla, joissa asukas pohja on pakottanut monipalveluauton siirtymään pelkästään iltaja viikonloppuaikatauluun, ei työmatkaliikennettä juurikaan ole. Eräs itäsuomalainen monipalveluauto sai lisää työmatkaliikennettä läheisen tehtaan vuorotyöläisistä, kun se muokkasi

aikatauluun työaikojen mukaan ja järjesti autoon kevyttä ruokatarjoilua sekä hierojan.

Ylipäättään monipalveluautojen toimintatavat vaihtelevat 2040-luvulla alueelta toiselle. Paikoin auto liikennöi yhden tai kaksi päivää viikossa tilausperusteisesti: alueen asukkaat saavat etukäteen ehdottaa pysähdyspaikkaa, joiden perusteella auto valitsee mahdollisimman optimaalisen reitin, vaihdellen sitä lisäksi viikoittain. Näin myös ne asukkaat, jotka käyttävät autoa epäsäännöllisesti tai tarvitsevat vain joitakin tiettyjä asioita – kuten autossa vierailevaa röntgenlääkäriä ja kuvauslaitetta – voivat hyödyntää palveluja.

Toinen malli, jota maassamme runsaasti käytetään, on monipalveluauton "kiinteä reitti – vapaa aikataulu" -malli. Siinä jokaiselle päivälle on määritetty auton ajama reitti, mutta halukkaat asiakkaat saavat etukäteen ilmoittaa tarpeensa pysähtymiselle ja pysäkin sijainnille, tietyn vaihteluvälin rajoissa. Järjestelmä laskee sitten saapuneiden tarvepohjaisten pysäkkien perusteella autolle aikataulun ja ilmoittaa reitin varren asukkaille alustavan tuloajan. Mobiililaitteesta tai tietokoneelta on päivän aikana helppo reaalitajassa seurata monipalveluauton liikkeitä ja sen saapumista kohti omaa pysäkkiä. Järjestelmä ilmoittaa asiakkaille myös etukäteen, kun auto on saapumassa sovitulle pysäkillä.

Monipalveluautot ovat 2040-luvulla vain vähän kehittyneet kolmen vuosikymmenen takaisista malleista. Käytössä on kuitenkin enemmän sekä nivel- että levitettävärunkoisia ajoneuvoja – niiden kyytiin mahtuu huomattavasti perusrunkoista ajoneuvoa enemmän tuotteita ja palveluja. Autoissa hyödynnetään paljon myös 2020-luvulla toteutetun valtakunnallisen rationalisointiprosessin tuloksia: kaikkialla käytetään suunnilleen samanlaisia välineitä samanlaisin liittimin ja kytkimin. Näin ollen monet monipalveluautoyrittäjät vaihtelevatkin keskenään autojensa sisustuksia, tarpeen mukaan. Esimerkiksi kylmälaitteiden, hyllyjen, valaistujen seinämien, sohvaryhmien ja kokonaisten ruokatarvakaappien siirtäminen autosta toiseen käy kätevästi auton takana olevien lastausluukkujen avulla.

Tämä skenaario on mahdollinen jos...

...valtio keventää kuntien palveluvelvoitetta ja siirtää vastuuta enemmän yksityiselle sektorille.

...kaupungistuminen voimistuu ja maaseudulla ei enää vaadita sisällöltään samanlaisia palveluja kuin kaupungeissa tarjotaan.

...verohelpotukset ja tuet antavat yrityksille mahdollisuuden palkata enemmän henkilökuntaa.

Tämän skenaarion todennäköisyys on...

...vähäinen, sillä näkisin suomalaiseseen yhteiskuntaan voimakkaasti kuuluvan julkisen palvelun käsitteen säilyvän 2040-luvulle asti. 2010-luvun alkupuolelta alkaen on ollut havaittavissa selviä merkkejä siitä, miten esimerkiksi yksityistettyjen terveystalujen edullisuus on asetettu kyseenalaiseksi, vaikka niitä samaan aikaan lainsäätäjän taholta myös edistetään. Lisäksi on mahdollista, että huolimatta edullisesta henkilökunnasta ja tuista, asiakkaita ei kuitenkaan olisi tarpeeksi paljon tuottamaan yrityksen tarvitsemää liikevaihtoa. Sen sijaan monipalveluauton palvelurakenteen, modulaarisen ja standardoidun sisustuksen ja soviteltavan aikataulutuksen ja reitityksen osalta toteutumisen todennäköisyys on huomattavasti korkeampi.

Skenaario on toivottava...

...mikäli halutaan tukea maaseudulla asumista monipuolisilla palveluratkaisuilla ja joustavalla sekä muuntelukykyisellä reitistöllä ja aikataululla. Samalla yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyö lisääntyy ja joustavat palveluntuotantomallit lisääntyvät.

Jokeri: Tyhjän maaseudun konttipalvelut

Tulevaisuustaulukon arvot: CEEAAE

Tekniikka ja palveluratkaisut monipuolistuvat vähitellen / hitaasti

Kaikki ratkaisut tehdään ympäristöä ajatellen, ihmisten kustannuksella

Maaseudulla ei ole tuotettuja palveluja, yksityiset ihmiset hoitavat

asiat keskenään

Individualismi kasvaa, yksilöllinen toiminta ja ratkaisut mahdollisia

Maaseutu tyhjenee kokonaan, ei palveluja

Kaikki kustannukset laskevat romahdusmaisesti, edullisuus

Skenaarion tausta ja suhde nykytilan analyysiin:

Skenaario linkittyy osittain Kasvun rajat -raportin näkökulmiin. Vaihdamme - ja omavaraistalous muotoutuu Suomen maaseudun historiallisista kehityskuluista. Rahalla maksaminen on jo vähentynyt eikä pelkästään fyysisellä rahalla vaan myös valuutalla laajemminkin ajateltuna. Tähän viit-

taavat Uber, Airbnb ja yleisesti jakamistalous. Vanhan suomalaisen talokotoiminnan juuret näkyvät maaseudun runsaassa kausityöläismäärässä. Erityisesti pankkiautot ovat saattaneet olla aikanaan paikallaan pitkiäkin aikoja eri tilaisuuksissa; tässä skenaariossa se on yhdistynyt myymäläautojen konttimalliseen toimintaan.

Suomi on 2040-luvulla havahtunut muun maailma ohella ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Lämmenneet kesät, lisääntynyt pilvisuus ja kasvaneet sademäärät ovat herättäneet ihmisten kiinnostuksen ympäristöasioita kohtaan. Tämä on ollut omiaan muuttamaan totuttua palvelurakennetta Suomessakin. Kaiken kulutuksen pienentämiseen tähtäävät yleismaailmalliset sopimukset saatiin viimein, pitkien ja vaikeiden neuvottelujen jälkeen, ratifioitua 2030-luvun loppupuolella. Tämä tarkoitti musertavan suuria lisäveroja saastuttamisesta tavarantoittajille, tehtaille ja tuotteita myyville yrityksille. Samaan aikaan esimerkiksi turhiksi katsottujen kulutushyödykkeiden, kuten ns. "markkinakrääsän" ja jopa useimpien kirjojen, valmistaminen kiellettiin raaka-aineiden säästämiseksi ihmisten kannalta oleellisempia tuotteita varten. Tästä kärsi kauppasektori mutta välillisesti myös kirjastolaitos sekä paketteja kuljettaneet postiyritykset. Ihmisten liikkuminen väheni luonnollista kautta, sillä ajoneuvojen hinnat nousivat veronkorotusten, maksujen ja raaka-ainepulan vuoksi pilviin. Tämä pakotti lähes kaikki ihmiset muuttamaan pois maaseudulta. Jäljelle jäi vain hajanainen joukko viljelijöitä omille tiloilleen, vaikka pääsääntöisesti viljelyalueetkin hoidettiin jatkossa taajamista käsin.

Maaseudun lähes tyhjennyttyä asukkaista ei siellä tarvita enää palvelujakaan. Muutamat satunnaiset, edelleen maaseudulla asuvat ihmiset hoitavat asiansa keskenään ja lähinnä vaihdantataloudessa. Samaa tapaa käytetään tosin myös kaupungeissa: kauppaliikkeiden korkeiden hintojen vuoksi ihmiset ovat alkaneet hoitaa asioita keskenään ja siirtyneet lähes kokonaan pois rahan käytöstä. Tämä trendi alkoi jo 2000-luvulla uusien virtuaalivaluuttojen kuten bitcoinin kehittämisestä ja jatkui voimistuen 2020- ja 2030-luvulla, kun jopa isojen monikansallisten yritysten oma valuutat alkoivat yleistyä. Rahatalous pirstaloitui ja vähitellen alkoi menettää merkitystään. Nyt 2040-luvulla maanviljelijät tuottavat viljaa ja muita ruokatarpeita, joiden lisäksi todellisen buumin saavuttanut kotitarveviljely kukoistaa niin maaseudulla kuin kaupungeissakin. Näitä itse kasvatettuja tuotteita voidaan vaihtaa erilaisiin palveluihin, kuten korjaus-, vaatetus- tai siivouspalveluihin eikä virtuaalisia valuuttoja juurikaan enää käytetä tavallisen kansan jokapäiväisessä

elämässä. Sen sijaan materiaalien ja palvelujen vaihdantatietokannat ovat ihmisten käytössä ahkerasti: niistä näkee helposti velat ja saatavat. Tietokannan avulla voi helposti maksaa esimerkiksi oman velkansa pois tekemällä velkojan velkojalle tämän haluaman palveluksen tai tuotteen.

Koska maaseudulla liikkuvia palveluja ei enää tarvita, niitä tarjotaan jonkin verran monipalveluautojen muodossa taajamissa. Nämä ajoneuvot välittävät ihmisten toisilleen tekemiä tuotteita sekä "virallisiakin" ruokatarvikkeita – kysyntää ja tarjontaa niille on edelleen. Kesällä, kun monet ihmiset siirtyvät vesien äärelle, monipalveluautot vaihtavat reittiä ja saattavat pysäköidä pitkäksikin aikaa esimerkiksi lomakeskuksen pihalle. Se saattaa olla ainoa paikka, jossa on ihmisiä kymmenien kilometrien säteellä. Myös maatalouden erityisesti elonkorjuuaikana paikasta toiseen siirtyvä työväki tarvitsee vielä palveluja ja näitä varten monipalveluautot käyvät edelleen myös syvällä maaseudulla.

Joka paikassa ei ole kuitenkaan käytössä ajoneuvoa. Tilanteen mukaan joillekin sopiville alueille toimitetaan kylmälaitteet sisältävä, kaupaksi sisustettu kontti. Myyjä käy erillisen aikataulun mukaisesti paikalla kaksi tai kolme kertaa viikossa ja pitää pikkukaupan auki muutamia tunteja kerrallaan. Myytävänä on lähinnä pakasteita ja kuivatavaraa ja niitä täydennetään konttiin vain harvoin myyntikauden aikana. Sesongin päätyttyä kontti kuljetetaan muualle tai varastoidaan odottamaan seuraavaa sesonkia. Eräällä alueella on kokeiltu myös yhteistoimintaa kunnallisten palveluiden, erityisesti kirjaston ja terveydenhoidon kanssa. Näissä tapauksissa iso ns. merikontti on jaettu kahteen osaan ja työntekijä hoitaa samalla myös päivittäistavaroiden myyntiä.

Koska valtion tarkoituksena on tukea paikallisasumista, monipalveluautojen käyttäjät saavat tuntuvia verohelpotuksia sitoutuessaan ostamaan kaikki tarvitsemansa tuotteet autosta. Tämä on vähentänyt yksittäisten tavaroiden kuljetuksia sekä ihmisten siirtymistä paikasta toiseen. Vähentyneellä liikkumisella on saavutettu myös yllättäviä etuja: jokatalvinen influenssa ei ole vaivannut Suomea laajamittaisesti enää 2030-luvun jälkeen.

Tämä skenaario on mahdollinen jos...

...kohdataan maailmanlaajuinen laaja ympäristökatastrofi tai halutaan muuten tuntuvasti vähentää ihmisten liikkuvuutta ja kulutusta.

...ihmisten muuttaminen taajamiin toteutuu niin nopeasti ja laajamittaisesti, että haja-asutusalueilla ei asu enää juuri yhtään ihmisiä.

...tavalliset ihmiset aktivoituvat osallistumaan täysimittaiseen vaihdantatalouteen, jonka toimintaa ovat kuitenkin edelleen tukemassa esimerkiksi kauppapalvelut.

Tämän skenaarion todennäköisyys on...

...vähäinen. Yksittäisinä teemoina liikkuvien palvelujen siirtyminen kausiluonteisesti paikasta toiseen voi hyvinkin olla tulossa oleva tapahtuma, samoin vaihdantatalouden kasvu. Sen sijaan skenaariossa läpäisevässä roolissa ollut lähes täydellinen maaseudun tyhjentyminen vaikuttaa varsin epätodennäköiseltä.

Skenaario on toivottava...

...paikallisasumisen ja vähemmän liikkuvuuden näkökulmasta. Tämä vähentää tuntuvasti ihmisten saastumista ja paikasta toiseen siirtymisen viemää aikaa sekä edelleen rahaa. Keskitetysti taajamissa asuminen tiivistäisi palvelurakennetta ja laskisi luultavasti myös palveluiden hintaa.

14. YHTEENVETOA SKENAARIOISTA: MEIDÄN YHTEINEN TULEVAISUUTEMME?

Kaikki kirjoittajat puhuvat huolettomasta ja harmittomasta elämästä, tynestä henkisestä laiskuudesta, ikuisesta nuoruudesta, onnellisista päivistä ulkosalla ja miellyttävistä rupattelu- ja peli-illoista suurenmoisessa palatsissa, jonka avoimista ikkunoista näkyivät suihkulähteet, metsä ja läntinen taivas.⁶³³

Ihmistä on aina kiinnostanut tulevaisuus ja sen tapahtumat. Yrityksenä on ollut tavoitella kunkin yksilön tai yhteisön parhaana pitämää tulevaisuutta ja se, millainen tavoiteltava tulevaisuus on kulloinkin ollut, on riippunut myös ajasta ja paikasta. Oheisessa lainauksessa Ranskan vallankumouksesta selvinneet muistelevat Ancien Regimen⁶³⁴ aikoja kuninkaan hovissa ja maalavat kuvan menneisyyden onnelasta. Vaikka hovi onkin koskenut vain rajattua joukkoa etuoikeutettua yläluokkaa, se on ollut kuitenkin joidenkin ihmisten arkea. Vallankumouksen jälkeen entisestä elämästään irti revityt aristokraatit ovat kenties halunneet tavoitella samaa myös tulevaisuudessa, maailman muuttuessa, ja pyrkineet kukin keinoillaan sitä kohti.

Lainauksen kuvailema maailma on sellainen, jota nykyaikana elävä 2010-luvun ihminenkin saattaisi toisinaan kaivata ja tavoitella mutta jota kuitenkin ei voida täysin enää ymmärtää omien muuttuneiden arvojemme ja kokemusmaailmamme pohjalta. Tulkintamme on aina vahvasti sidoksissa siihen aikaan, jota itse elämme ja jonka olemme itse kokeneet.⁶³⁵ Vastaavasti voimme ajatella, että vallankumoukseen tahtomattaan joutuneet ihmiset eivät välttämättä nähneet tulevaisuudessaan mitään positiivista. Ainakaan he eivät kyenneet kuvittelemaan elämää sähköistetyssä ja median kyllästävässä maailmassa runsaat 200 vuotta myöhemmin. Historiaa tuntevat tietävät, että Ranskassa tilanne palautui myöhemmin hetkellisesti vanhoihin kaavoihin, muuttuakseen sitten maailmanlaajuisestikin uudelleen.

⁶³³ Mitford 1969, 85.

⁶³⁴ Käsitteellä "vanha valta" tarkoitetaan Ranskassa keskiajalta aina 1700-luvun lopun vallankumoukseen asti käytössä ollutta monarkiaan perustuvaa yhteiskuntajärjestelmää.

⁶³⁵ Ehn 2014, 73–74.

Perusajatus onnellisista ja vapaista päivistä vailla huolia kuitenkin elää, vaikka ihmisten arvot, ajatukset monista asioista ja elämä kokonaisuutena ovatkin muuttuneet. Paluuta vanhaan voidaan joskus pitää taantumuksellisuutena, mutta taustalla vaikuttaa myös subjektiivinen näkemys ja kokemus asioihin.

Tämän tutkimuksen skenaarioista on löydettävissä piirteitä, joita voidaan edelleen jalostaa kohti yhteistä tulevaisuuttamme. Ensin pitää kuitenkin valita, mihin suuntaan haluamme edetä. Kuten edellä olen esittänyt, yhden toivottu tulevaisuus voi olla toiselle mahdoton tulevaisuus hyväksyä. Erilaisia näkökulmia yhdistelemällä ja skenaarioiden ideoita tutkimalla jokainen yksilö tai yhteisö voi maaseudun palvelujenkin osalta hahmotella jotakin tavoiteltavaa ja toisaalta jotakin vältettävää.

Tulevaisuudentutkija Yrjö Seppälä kirjoittaa, miten ongelmallista tulevaisuuskuvioiden jatkokäyttö usein on. Hänen mielestään eräs tulevaisuudentutkimuksen ongelmista on se, että kohderyhmät eivät sisäistä tai ymmärrä muodostettuja tulevaisuuskuvia tai skenaarioita. Tämä vaikuttaa puolestaan siihen, että niistä ei näin ollen kyetä mielekkäästi puhumaan, jolloin vaikutus strategiseen suunnitteluun jää vähäiseksi.⁶³⁶ Hyödynsin soveltavan kansatieteen näkökulmaa luodessani skenaariot sellaisiksi, että palveluiden toimintaa tuntevat voivat kokea ne helposti lähestyttäviksi ja tulkittaviksi. Tästä syystä sisällytin niihin yksityiskohtaisiakin, tietyn palvelun historiasta nousevia näkökulmia. Tutkimukseni käsittelee monia palveluja ja sektoreita, joten tein myös skenaarioista toisiaan täydentäviä.

Oheisen taulukon (Taulukko XIII) avulla voi vertailla skenaarioita keskenään.⁶³⁷ Vasemmalla ovat tulevaisuustaulukon perusteella muotoillut keskeisimmät muuttujat. Niiden vieressä tulkitaan skenaario kerrallaan tärkeimpiä ratkaisuja ja tapahtumia sekä pääasiallisia ilmenemismuotoja, jotka viittaavat kyseiseen muuttujaan. Taulukolla pystyy siis tarkastelemaan sekä yhden skenaarion sisältöä että vertaamaan niiden sisältöä toisiinsa.

⁶³⁶ Seppälä 1992, 56.

⁶³⁷ Skenaarioiden eroavaisuuksien taulukointi, ks. Työ- ja elinkeinoministeriö 2014, 36 ja seuraavat.

Taulukko XIII: Skenaarioiden vertailua

Skenaariot Muuttajat	Maaseudun kunnallinen kauppa ja valtionkirjasto	Hyvää palvelua yksinkertaisilla myymäläautilloilla	"Kultajäsen" käyttää kirjastoautoa halvemmalla	Osuuskuntien sähköiset pankki- ja postilähipalvelut	Monipalveluauto yksityisenä kevytpalveluna	Jokeri: Tyhjän maaseudun konttipalvelut
1. Tekninen kehitys	Ajoneuvot kalliita, yksityisellä sektorilla ei varaa niihin Kunnissa sektorirajat ylittävä, standardisoitu kylmäkuljetusjärjestelmä	Insinööri-koulutusta karsittu Aurinkosähkö käytössä kylmälaitteiden latauksessa Historiasta haetut ratkaisut Pelkistetyt ja yksinkertaiset ajoneuvot	Kehitys tekniikka ja asiakkaat edellä, ei ympäristönäkökulmaa Monenlaisia teknologisia palveluratkaisuja autoissa Kaksikerroksisia ajoneuvoja	Etäpalvelut korvanneet fyysisistä palvelutapahtumaa Virtuaalitoellisuus Ajoneuvojen valmistamisen halventuu	Vähän uusia innovaatioita Autojen sisustukset osin modulaarisia ja siirreltäviä Monimuotoisuus ja moniosaajuus korostuvat teknologisissa ratkaisuissa	Uusia versioita vanhoista malleista Vaihdantatietokanta pitää kirjaa ihmisten veloista ja saatavista toisilleen Rahan merkitys vähentynyt
2. Ympäristönäkökulma	Peruselintarvikkeiden laatu huonontunut Energiankulutuksen säätely tiukkaa Pieniä palvelupisteitä haja-asutusalueella Lähipalvelut	Lähipalvelu- ja korostetaan Etätöiden merkitys suurta Työn lepoistaminen trendinä Valtio kerää etätövero	Ympäristö ei juurikaan kiinnosta ihmisiä Materiaalipula rajoittaa toimintaa Ongelmia kierrätyksessä	Tiukat maailmanlaajuiset päästönormit Geeni-manipuloitujen kasvien ja tulokaslajien leviämisen vaikuttaa ihmisten liikkumiseen	Maaseudulla ei mietitä ympäristöä, kaupungeissa tiukkaa säätelyä Teknologia ja palvelut vähentävät liikkumisen tarvetta jonkin verran	Ympäristö määrittää palveluiden tuottamista Kotitarvelijely hyvin suosittua Vahva yhteiskunnallinen ohjaus ympäristöpolitiikan avulla

3. Palveluiden tuotantomalli	<p>Julkinen sektori järjestää palvelut</p> <p>Kiinteä palvelu tärkeimmässä roolissa</p> <p>Taajamapalvelu korostunut</p> <p>Monipuolinen ja monin eri tavoin toteutettu kotiinkuljetuspalvelu</p>	<p>Yksityinen sektori vastuussa</p> <p>Yksi työntekijä hoitaa kaiken</p> <p>Omasta osaamisesta lähtevä monipuolinen palvelutarjonta</p> <p>Pitkät reitit, yöpymisiä</p> <p>Kotipalvelua vertaistukena</p>	<p>Kunnallisen palvelun ulkoistus yksityiselle sektorille</p> <p>Isot yritykset usein hoitavat</p> <p>Itse omistettävien tavaroitten kaupallistaminen</p> <p>Eritasoisia maksullisia jäsenyyksiä ja niiden kautta etuja</p>	<p>Kehittyneitä verkkopalveluja tarjolla</p> <p>Ei liikkuvia tai kiinteitä palveluja</p> <p>Kolmas sektori tuottaa palvelut osuuskuntamuotoisena</p>	<p>Ainoastaan yksityinen sektori tuottaa</p> <p>Paljon erilaisia, mutta sisällöllisesti suppeita palveluja</p> <p>Lähellä asiakasta</p> <p>Teknologia apuna aika- ja tilatutuksessa ja ex tempore -pysäköintipaikoissa</p>	<p>Ihmisten kahdenkeskistä toimintaa pääasiassa</p> <p>"Palvelus palveluksesta"</p> <p>Eri sektorit tuottavat satunnaisesti palveluja maaseudullekin</p>
4. Arvomaailmat	<p>Subjektiviinen oikeus palveluihin laajentunut</p> <p>Kauppapalvelu-voucherit kunnilta joillekin ihmisryhmille</p> <p>Tiukentunut laadunvalvonta</p>	<p>Hygieni- ja työaikäsääntely vähentynyt</p> <p>Kunta siirtynyt palveluiden tuottajasta organisoijaksi</p> <p>Kaupat välittävät ihmisten itse valmistamia tuotteita</p> <p>Asiakastapahtumia ja -juhlia</p>	<p>Valtakunnallisia palveluja korostava</p> <p>Yksityisen sektorin rooli kasvanut</p> <p>Individualismi</p> <p>Yksilöön luottaminen</p> <p>Yksilöiden verkostoituminen suurta ja tärkeässä osassa</p>	<p>Puhtaus ja luonnollisuus</p> <p>Paikallisuus ja ihmiskeskeisyys</p> <p>Rentous ja läheisyys palveluissa</p> <p>Yhteistoinnallisuus tavaroiden hankinnassa</p> <p>Yksilöllisyys menettänyt merkitystään</p>	<p>Alueellinen eriytyminen palvelujen sisällöissä sallittua</p> <p>Maalla vähän palveluja, kaupungeissa enemmän</p> <p>Digitaalisuuden vastustus kasvamassa</p>	<p>Yksilöllisyys palveluiden käytössä ja tuottamisessa</p> <p>Kanssaihmiseen luottaminen</p> <p>Ympäristön etu menee yksilön edelle</p>
5. Asuminen	<p>Asutus hajautunutta</p> <p>Paljon pienempiä kuntakeskuksia kaupunkien rinnalla</p>	<p>Maallemuutto voimistunut kaikissa ikäryhmissä</p> <p>Autiotilat uudelleen käyttöön</p>	<p>Haja-asutusta sekä pieniä ja isoja taajamia ja keskuksia</p> <p>Kotona tehtävän (etä)työn merkitys kasvanut</p>	<p>Tiukentunut ympäristölainsäädäntö</p> <p>Ihmiset taajamissa ja kaupungeissa puolipakolla</p>	<p>Palveluiltaan halvat kunnat muuttovoittoisia</p> <p>Muuttoliike kaupunkien palveluun ääreen</p>	<p>Käytännössä vain kaupungissa voi asua</p> <p>Siirtotyöläisiä elonkorjuuajkana maaseudulla</p>

6. Talous	Kiristynyt lainsäädäntö nostanut kustannukset korkeiksi Yksityisen sektorin vaikeaa tuottaa kalliita palveluita, vain yhteiskunnalla varaa	Kunnat tukevat taloudellisesti yksityisiä palveluja Käytössä vuosimaksukatto tai ostoksista kertyvien bonusten käyttö auton palvelumaksuihin	Halu itse määrittellä maksamien verojen kohdentaminen Kalliit ylläpitokulut Ihmiset tottuneet maksamaan saadakseen palveluja Monenlaisia ansaintamalleja	Ympäristö määrittää taloutta Valtio tukee ja kannustaa virtuaalipalveluja sekä niiden koulutusta ja laitteistoja Ihmiset korvaavat tehtyä työtä suoraan toisilleen	Asiakas maksaa itse kaikki palveluista johtuvat kustannukset Maaseudulla asuvat suhteellisesti varakkaammat ihmiset, sillä palvelut maksavat siellä enemmän	Korkeita ympäristöveroja Ihmiset hoitavat asioita keskenään korkeiden hintojen vuoksi
------------------	---	---	---	--	--	--

Luvussa "Tutkimuksen käsitteitä ja termejä" käsittelin tulevaisuudentutkija Sohail Inayatullahin tulevaisuuksien perusmalleja. Hänen mainitsemansa romahdus, Gaia, takaisin tulevaisuuteen sekä kehitys -tulevaisuudet näkyvät selvästi omissakin skenaarioissani. Inayatullahin globalisaatio-tulevaisuuden sijaan ei aivan sellaisenaan pääse näkyville, mutta sen voi kuitenkin nähdä vaikuttavan useammankin skenaarion taustalla. En itse tietoisesti ohjannut skenaarioita rakentamaan tähän muottiin, vaan se tapahtui itsestään.

Monia teemoja, joita Elinkeinoelämän keskusliitto EK on nostanut esiin laajassa raportissaan vuonna 2006, on nähtävissä myös omissa skenaarioissani. Vuoteen 2020 tähtäävässä ja näin ollen tästä päivästä 2040-luvun tilanteeseenkin tukea antavassa raportissa todetaan, että tieto- ja viestintätekniikan merkitys tulee kasvamaan huomattavasti. Vuonna 2020 valtaosa yhteiskunnallisista palveluista tarjotaan tietoverkkojen välityksellä. Kokonaan uudenlaisia informaatiopalveluja kehitetään ja myös kodit digitalisoituvat.⁶³⁸ Kuten omassakin tutkimuksessani on käynyt selville, myös EK:n Delfoi-asiantuntijoiden mukaan vapaat aukioloajat sekä vapaasti myytävät alkoholi ja käsikauppaläkkeet voivat olla todellisuutta vuonna 2020.⁶³⁹ Asiakkaiden yksilölliset tarpeet lisääntyvät ja samalla tulee huomioida myös kustannuste-

⁶³⁸ Elinkeinoelämän keskusliitto EK 2006, 15, 17.

⁶³⁹ Kauppojen aukiolo vapautui Suomessa lainmuutoksella 1.1.2016 alkaen.

hokkuus toimintoja keskittämällä ja hyödyntämällä suurta volyyymiä.⁶⁴⁰ Pankkienkin osalta EK:n tutkimus etenee samaan suuntaan kuin omat skenaarioni. Pankkeja on entistä vähemmän ja teknologian yleistyminen tarjoaa toimijoille merkittäviä mahdollisuuksia keskittämiseen. Useimpia pankki- ja vakuutuspalveluja hoidetaan EK:n mukaan vuonna 2020 sähköisesti, jolloin verkko- ja puhelinpalvelujen räätälöinti tarpeita vastaavaksi tuo lisämahdollisuuksia palveluun ja myös myyntiin.⁶⁴¹

Myös Tuomas Kuhmosen, Liisa Luodon ja Jenny Turusen tulevaisuus-analyysi nuorten tulevaisuuskuvista ja maaseudusta on mielenkiintoinen omien skenaarioideni näkökulmasta. Tämän raportin mukaan maaseutu kiinnostaa nuoria asuinpaikkana jopa niin, että tutkijoiden tekemään laajaan kyselyyn vastanneista 3/4 oli sijoittanut oman unelmatulevaisuutensa maaseudulle. Lisäksi maaseutu on vahvasti nimenomaan asumis- ja elämäntaparatkaisu ja tähän sisältyen toimeentulonäkökulma on tutkijoiden mukaan sisällöllisesti hyvin laajakirjoinen.⁶⁴² Työelämään liittyvässä tutkimuksessaan tulevaisuudentutkijat Hanna-Kaisa Aalto, Ira Ahokas ja Tuomo Kuosa puolestaan toteavat, että tulevaisuudessa on tarvetta verkko-osaamisen lisäksi esimerkiksi luovuuteen sekä systeemien ymmärrykseen ja monipuoliseen kykyyn olla vuorovaikutuksessa.⁶⁴³

Tutkimukseni skenaarioissa luovuus on noussut vahvasti esille, samoin tietoverkot ja teknologinen kehitys. Se, miten ihminen elää omaa arkeaan tulevaisuudessa, rytmittyy paljon näiden asioiden ympärille. Skenaarioissa näyttäytyvä maailma pitää sisällään pirstaloitumista, vaikka keskusjohtoisuus olisikin samaan aikaan voimakasta. Individualismi lisää palvelujen tarvetta ja niistä saatavia henkilökohtaisten kokemusten moninaisuutta. Teknologinen kehitys ihmisen arjessa näyttäytyy palvelujen virtualisoitumisena, josta voi puolestaan seurata yhä enemmän muuten kuin kasvokkain tapahtuvaa kommunikointia ja sosiaalisuutta. Yhteisenä piirteenä kaikissa skenaarioissa on ihmisen tarve vaikuttaa palveluihin ja niiden sisältöihin. Asiakkaat haluavat eri syistä käyttää palveluja tulevaisuudessa, mutta ne eivät välttämättä ole kaikki tarveperusteisia vaan myös arvojen sanelemia ja liittyvät näin ollen yhteiskunnallisiin normeihin ja Pohjoismaisen hyvinvointivaltion

⁶⁴⁰ Elinkeinoelämän keskusliitto EK 2006, 21, 24.

⁶⁴¹ Elinkeinoelämän keskusliitto EK 2006, 42–43.

⁶⁴² Kuhmonen & Luoto & Turunen 2014, 107.

⁶⁴³ Aalto & Ahokas & Kuosa 2008, 31.

seuraavaan kehitysasteeseen, joka voikin olla verovaroin kustannettujen palvelujen pakotettu käyttäminen.

Tutkijat Tuomas Kuhmonen ja Irene Kuhmonen analysoivat maaseudun muutosvoimia,⁶⁴⁴ joista monet nousivat esiin aineistostani ja edelleen myös skenaarioista. Esimerkiksi omavaraistalous näkyy sekä nykytilan analyysistä että uudelleen skenaarioiden osana. Myös teknologinen kehitys ja verkostoituminen olivat teemoja, jotka ovat vaikuttamassa eri aikatasoilla. Tähän liittyen voi tarkastella jäsenystä maaseudun keskeisistä muutosvoimista 1950–2010.⁶⁴⁵ Ne lähtevät liikkeelle uuden teknologian käyttöönotosta sodan jälkeen ja päättyvät aluerakenteiden keskittymiseen lähempänä omaa aikaamme. Niiden välillä työn tuottavuus alkutuotannossa kasvaa, elinkeinoelämä monipuolistuu ja työvoimaa siirtyy uusille toimialoille, sen jälkeen elintaso nousee ja viimeistä edellisenä muutosvoimana palvelujen kysyntä kasvaa. Se puolestaan linkittyy viimeiseen muutosvoimaan eli mainittuun alueelliseen keskittymiseen. Nämä muutosvoimat ovat kiinnostavia, sillä ne näkyvät selvästi myös omasta aineistostani ja ovat siis olleet vaikuttamassa siihen, millaiseksi palvelut ovat kehittyneet.

Kuhmonen miettii tulossa olevia muutosvoimia ja esittää, että ne saattavat liittyä luonnonvaroihin ja biotalouteen.⁶⁴⁶ Itse voisin aineistoni perusteella tulkita näiden muutosvoimien voivan olla myös paluuta vanhaan. Esimerkiksi kauppayrittäjät ovat halukkaita kokeilemaan monenlaista uutta kyetäkseen jatkamaan toimintaansa. Nämä uudet teknologiat, kuten tiskipalveluiden virtualisoituminen ja sen mahdolliset sovellukset haja-asutusalueiden tuottajille, voisivat olla käynnistämässä muutosta kohti palveluvaltaistumista, luonnonvarojen ja biotalouden vahvistumisen sijaan.⁶⁴⁷ Vahvana tämä näkyy työtä tekevien mutta myös asiakkaiden keskuudessa – sen sijaan päätöksentekijät ovat tulkintani mukaan huomattavasti varovaisempia uutuuksiin kokeiluun. Olen nostanut tämän kiinnostuksen välillisesti näkymään useissa skenaarioissani. Samaan suuntaan edellä olevan kanssa Suomen tulevaisuutta suuntaavat myös tulevaisuudentutkijat Markku Wilenius ja Sofi Kurki, jotka näkevät digitalisoitumisen olevan tulevaisuudessa yhä enemmän kaiken läpäisevää ja jokaisen arkeen vaikuttavaa.⁶⁴⁸ Vaikka teknologinen muutos onkin vain osa maaseudun tulevaisuuskokonaisuutta, sen merki-

⁶⁴⁴ Ks. luku "Näkökulmia palveluiden ja yhteiskunnan muutokseen".

⁶⁴⁵ Kuhmonen & Niittykangas 2008, 97.

⁶⁴⁶ Kuhmonen 2014, 8.

⁶⁴⁷ Linturi & Kuusi & Ahlqvist 2013, 22–24.

⁶⁴⁸ Wilenius & Kurki 2012, 112.

tys taajamien ulkopuolisten alueiden hyvinvoinnin kannalta voi olla merkittävä, jos se on lisäämässä työllisyyttä ja uusia toimeentulomahdollisuuksia. Virtuaalitodellisuus kehittyy koko ajan ja on tulossa myös muualle kuin peli- ja viihdemaailmaan: esimerkiksi sotilaiden posttraumaattisten stressioireiden hoitoon ja liikuntaan voidaan hyödyntää virtuaalimaailmoja jo tälläkin hetkellä.⁶⁴⁹

Huolimatta siitä, että julkisen sektorin rooli näyttäytyy skenaarioissa vahvana, on yksityisyriyten ja kolmannen sektorin rooli merkittävä 2040-luvun palveluratkaisuissa. Tähän liittyy edellä mainittu luovuuden vaatimus mutta erityisesti se, miten joustavia eri organisaatiot ovat kokoluokasta, toimialasta ja esimerkiksi rahoituspohjasta johtuen. Skenaarioissani näkyvää ja nykytilan analyysistä lähtevää henkilökohtaista työn pirstaloitumista sekä monien erilaisten töiden samanaikaista suorittamista ja yritystoiminnan merkityksen vahvistumista pitävät mahdollisena myös muutamat muut tutkijat.⁶⁵⁰

Omat Delfoi-panelistini pitivät hyvin todennäköisenä, että maaseutu säilyy asuttuna myös tulevaisuudessa ja samankaltaista tulevaisuutta kuvaa useampikin skenaarioni. Vahvemmin kuin vuonna 2005 tehdyssä Delfoissa, näkisin maaseudun kasvavan väestömäärän voivan hyvinkin olla toteutumiskelpoinen tulevaisuus. Perustan tämän erityisesti siihen vähittäiseen muutokseen, jonka yleisesti voi huomata edelleen jatkuvan kaupungistumisen seurauksena. Yhä useammat ihmiset tuntuvat kiinnostuvan maaseudusta ja maaseutuasumisesta, erilaista paikallistoimintaa viritetään moninaisin rahoituksin ja järjestäjävoimin eri puolilla maata. Kolmenkymmenen vuoden kulluttua ne nuoret, jotka ovat nykyisten kaupungistuneiden vanhempiensa ja isovanhempiensa jälkeläisiä, saattavat haluta palata maaseudulle. Tähän viittaa myös edellä mainitsemani nuorten maaseutunäkemyksiä kartoittanut tutkimus.⁶⁵¹

Tärkeä asia on palvelujen merkitys ihmisille maaseudulla ja kaupungissa. Kaupunkilaiset ja maaseudun asukkaat suhtautuvat palveluihin usein eri tavoin. Kaupunkilaiset ovat tottuneet saamaan monipuolisia palveluja varsin läheltä ja helposti saavutettavina. Maaseudulla palvelut joudutaan usein hakemaan pitemmän matkan päästä eivätkä ne voi aina – esimerkiksi terveydenhuollossa – vastata suurien yliopistosairaaloiden tarjoamaa tasoa ja

⁶⁴⁹ Linturi 2016, 51–53; YLE: Virtuaalitodellisuus (www).

⁶⁵⁰ Aalto & Ahokas & Kuosa 2008, 32–33.

⁶⁵¹ Ks. Kuhmonen & Luoto & Turunen 2014.

laajuutta. Tämä piirre liittyy kuitenkin vahvasti nimenomaan maaseutuasumiseen. Vaikka Suomessa on pyrkimystä järjestää alueellisia palveluja tasa-arvoisesti, siihen ei aina ole mahdollisuuksia eikä ehkä kysyntääkään. Tämä trendi tulee jatkumaan tulevaisuudessa: esimerkiksi sekä skenaarioissani että niitä taustoittavissa Delfoi-vastauksissa pidetään mahdollisena, että maaseudun palvelut tulevat luultavasti vähenemään edelleen myös tulevaisuudessa. Aallon, Ahokkaan ja Kuosan edellä viitattuun sekä Tuomas Kuhmosen maaseudun tulevaisuutta käsittelevään tutkimukseen liittyen yrittäjyydellä lieneekin suuri merkitys tulevaisuuden maaseudun palvelujen muutoksessa ja kehittämisessä.⁶⁵²

Tämän tutkimuksen rajaavana tekijänä tai tapahtumakenttänä oli maaseutu. Näin ollen en suoraan käsitellyt taajama- tai kaupunkialueiden palveluja. Olen kuitenkin tarvittavassa laajuudessa tuonut esiin niitä eroja, joita maaseutu- ja kaupunkipalveluilla tämän tutkimuksen piiriin kuuluvissa palveluissa on. Jonkin verran tätä eroa on löydettävissä myös skenaariossa. Käsitellessäni maaseutua tutkimukseni osassa I totesin, että raja kaupunkiin ja maaseutuun ei ole oleellinen tässä tutkimuksessa. Esitetyt tulevaisuuskuvat ja skenaariot voivat olla sellaisia, että ne voi siirtää kaupunkimaiseen ympäristöön varsin vähäisillä muutoksilla.

Kuntien tulevaisuutta käsittelevässä tutkimuksessa vuodelta 1999 todetaan, että vuoteen 2008 mennessä tietotekniset ratkaisut tulevat yleisesti hyväksytyiksi sekä vanhusten että vammaisten avohoidossa. Tästä seuraa raportin mukaan se, että hoitohenkilökunnan ja muun asioista huolehtivien tahojen matkustustarve tulee vähenemään, mutta toisaalta vanhusten yksinäisyys saattaa lisääntyä.⁶⁵³ Kuten skenaarioistani voi lukea, liikkuvilla palveluilla on mahdollisuuksia tälläkin osa-alueella. Ne voivat sekä tarjota terveystalveta liikkuvissa yksiköissä että toimia kodinhoidollisten tehtävien jakelupisteenä ja tätä kautta lisätä sosiaalista vuorovaikutusta ja edelleen turvallisuudentunnetta. Näin palvelut voisivat olla jatkamassa Postin aikanaan kokeilemaa, tuolloin julkisen sektorin toteuttamaa kotipalvelun ideaa.

Liikkuvan palvelun kuljettaja/työntekijä voisi ottaa vastuulleen reitin varren tiettyjen vanhusten tai vammaisten kodinhoitopalveluja. Lyhyessä ajassa ei ehdi monia asioita suorittaa, mutta esimerkiksi mukana kulkevalla sähköskootterilla toinen työntekijä voisi käydä muutaman asiakkaan luona sillä aikaa, kun toinen työntekijä auttaa asiakkaita autossa. Tai, kuten ske-

⁶⁵² Kuhmonen 2014, 47.

⁶⁵³ Kivelä & Mannermaa 1999, 91–92.

naariossa esitin, auto voi toimia myös täydellisenä itsepalvelupisteenä niillä pysäkeillä, joilla kuljettajaa tarvitaan kotipalvelutehtävissä toisaalla. Lyhyellä kotipalveluvierailulla ehtii vaihtaa kuulumisia, katsoa kaiken olevan yleisesti kunnossa ja varmistaa esimerkiksi lääkkeiden otto, toimittaa puuttuvia ruokatarvikkeita ja valmistaa välipalaa valmiiksi jääkaappiin. Kuntien ja valtion sekä yritysmaailman kokeilunhalua ja ideointia rajoittavat näemykseni mukaan raha, toimeen tarttuminen sekä vanhat ja vakiintuneet käsitykset ja ennakkoluulot ammattikunnista ja siitä, miten palvelut pitää ja miten niitä ylipäättään voi järjestää. Myös ihmisten tottumus saada palveluja juuri tietyllä tavalla vaikuttaa. Kustannustehokkaita ratkaisuja olisi ehkä löydettävissä, mikäli siirretään vanhat vakiintuneet ja ehkä jo vanhentuneetkin käytänteet syrjään ja haetaan avarakatseisesti tilalle jotakin muuta.

Käsittelimieni palvelujen osalta trendi näyttäisi tällä hetkellä olevan laskeva, mutta vaihtoehtoisia tulevaisuuksia on paljon. Liikkuville palveluille ei nykyhetkessä ole voimakasta kysyntää mutta se ei tarkoita sitä, etteikö niin voisi olla tulevaisuudessa. Tulevaisuudentutkimuksen tarkoitus on tarjota vaihtoehtoisia malleja tulevaisuudesta ja tässä tutkimuksessani näytänkin niitä polkuja, joiden avulla tulevaisuuksia voitaisiin saavuttaa tai välttää. Niiden perusteella yhteiskunta, päättäjät, asiakkaat ja palveluja tarjoavat organisaatiot tekevät ratkaisunsa siitä, millainen niiden tulevaisuus voi olla. Tutkimani palvelut eivät ole itsenäisiä toimijoita, jotka ajasta ja paikasta riippumatta ovat olemassa tai häviävät lopullisesti. Jos liikkuvien palvelujen käyttäminen tulevaisuudessa katsotaan aiheelliseksi joko jo nyt nähtävissä olevista mahdollisista syistä tai jostakin myöhemmin tulevaisuudessa tapahtuvasta syystä johtuen, toiminnan uudelleen aktivointi on täysin mahdollista. Se, että tutkimuksestani käy ilmi kunkin palvelun laajempikin kehitys, antaa tukea nykyisestä poikkeavien palvelumuotojen kehittämiseksi. Näistä yksi vaihtoehto saattaisivat olla liikkuvat palvelut eri muodoissa. Henkilökohtaisesti pidän todennäköisenä myös virtuaalipalvelujen merkittävää kasvua nykyisestä.

Tutkimukseni osan III alkupuolella kerroin, miten Delfoi-asiantuntijani pitivät mahdollisena, että maaseutu säilyisi elinvoimaisena esimerkiksi aktiivisen kylätoiminnan vuoksi. Kylätoiminta voisi todellakin olla yksi vaihtoehto ja joissakin skenaarioissa tämä näkyy ajassa kiinni olevana maaseudun kehitystyönä. Samoin asiantuntijakyselyn vastaajat kokivat suuriin yksiköihin keskittymisen jatkuvan myös kohti vuotta 2020. Maaseudun ja yhteiskunnan yleinen kehitys onkin monilta osin seurannut sitä linjaa, jonka Delfoi-asiantuntijani muodostivat ja jonka perusteella olen suunnitellut ske-

naariot jatkumaan pitemmälle tulevaisuuteen. Joitakin panelistien arvioita olen kuitenkin joutunut suuntaamaan skenaarioissa toisaalle. Vastaajat mielsivät postin toiseksi tärkeimmäksi palveluksi vuonna 2020 – vuonna 2005 ei kuitenkaan ollut vielä tiedossa esimerkiksi kokeiluja postipakettien nelikopteri-lennätyksestä eikä virtuaaliodellisuuden mahdollisuuksista samassa määrin, kuin tänään. Sähköpostikaan ei ollut tuolloin yhtä laaja-alaisesti käytössä kuin nykyisin. Sama koskee pankkitoimintaa, joka on edelleen vuodesta 2005 vähentynyt merkittävästi ja myös käteisen rahan katoaminen on paljon vahvemmin mukana erilaisissa visioissa nyt kuin 2000-luvun alkupuolella. Näiltä osin en ole jatkanut asiantuntijoiden luomia trendejä sellaisenaan kohti tulevaisuutta.

Vaihtoehtona maaseudun tulevaisuuden palvelujen tarjoamiseen voisivat olla liikkuvat yksiköt, jotka samalla monipuolistaisivat palvelujen tarjontaa. Esimerkiksi sellaisten palvelujen kohdalla, joissa on kalliita laitteita (sairaanhoito), voitaisiin saavuttaa suurempi asiakaskunta liikkuvan yksikön avulla.⁶⁵⁴ Kalliiden laitteiden käyttö olisi näin toimien mahdollisimman tehokasta ja samalla tarjottaisiin riittävä palvelutaso kauempana haja-asutusalueilla asuville. Paikallaan pysyvän laitteiston tai palvelun käyttöaste saattaa olla matala. Liikuttamalla sitä paikasta toiseen voidaan paremmin varmistaa, että markkinat eivät kylläänny ja että tarjonnalle riittää kysyntää.

Tulevaisuudentutkimuksen ja pitkäkestoisen, teknologista näkökulmaa seuraavan tutkimuksen yhdistämisessä on omat ongelmansa. Uutta tietoa tulee koko ajan ja uusista ratkaisuista saadaan tutkimustietoa lähes päivittäin. Nykytilan analyysin ja skenaarioiden rakentamisen kannalta tilanne on haastava ja jossakin kohdassa aineiston täydentämiselle pitää laittaa piste. Äkkiä ajatellen voi tuntua uskomattomalta, että kolmenkymmenen vuoden kuluttua maamme julkiset kirjastot olisivat hävinneet ja tilalla olisi pääasiassa yksityisten palveluntuottajien maksullisia kirjastoautoja tai esimerkiksi, että kaupat olisivat kunnallinen palvelu. Asiaa voi kuitenkin katsoa myös toisesta näkökulmasta. Kirjoitan tätä 2010-luvun puolivälissä mutta kolmekymmentä vuotta aikaisemmin, vuonna 1985, juuri kukaan ei kuvitellut Neuvostoliiton joskus romahtavan. Berliinin muuri tuntui ikuiselta, samoin suomalainen hyvinvointivaltio, joka oli edelleen kehittymässä. Ihmiset olisivat ehkä pitäneet asiaa mahdottomana, mikäli heille olisi kerrottu tulevaisuuden EU:sta ja direktiiveistä, eurosta ja sen kriisistä tai vaikkapa Nokian puhelintoiminnan ilmiömaisestä noususta ja tuhosta. Hieman yleistäen voisi

⁶⁵⁴ Heinonen 2001, 27.

sanoa, että vuoden 1985 Suomessa homot olivat kaapissa, miespapit kirkossa eikä ympäristöongelmista juurikaan puhuttu. Useimmilla ihmisillä oli koko työelämän kestävä (tai sellaiseksi kuviteltu) vakituinen työpaikka ja toimeentulo. Yksilön ja yhteiskunnan arvot muuttuivat koko ajan.

Vuonna 1985 matkapuhelimet, tietokoneet ja internet olivat vasta aihioina harvojen ihmisten tietoisuudessa ja vielä harvempien käytössä. Videot olivat tulossa jokaisen kansalaisen tietoisuuteen; sittemmin dvd, blueray ja edelleen ajasta ja paikasta riippumattomat digitaaliset palvelut ovat korvanneet tämänkin aikanaan mullistavan keksinnön. Entäpä sitten nykyaikamme jättimäiset kauppakeskukset, suomalaisten tuloerojen kasvu, kaksikerrokset rautatievaunut, sähköinen ylioppilaskoe tai... myymäläautojen määrän väheneminen nolnaan? Jotakin enemmän tai vähemmän suurta saattaa hyvinkin tapahtua seuraavan kolmenkymmenen vuoden kuluessa, mutta mitä ja millaista se on – sen näyttää meille vain tulevaisuus, jonka me itse rakennamme.

*Mehän olemme oravanpyörässä pikamatkalla tulevaisuuteen.
Heti jos pysähdymme, tulevaisuus karkaa tavoittamattomiin.*⁶⁵⁵

⁶⁵⁵ Sartti 2013.

EPILOGI: KANSATIETEELLINEN TULEVAISUUDENTUTKIMUS

*On aikaa avaruus ja tuhat vuotta hetkinen.*⁶⁵⁶

Löytääkseen jonkin ehkä kätkössä olevan merkityksen, tutkijan tulee kyetä käyttämään mielikuvitustaan aineiston tulkinnan apuna.⁶⁵⁷ Haastattelu- ja kyselyaineistoista, joissa ei ole suoraan lähestytty tulevaisuutta tai kysyty siitä, voi tulkinnan avulla löytää viitteitä, miten ihminen tulevaisuuden kokee ja miten tutkimuskohde siirtyy kohti tulevaisuutta. Kansatieteellinen tulkinta aineistosta on hyödyllistä tulevaisuudentutkimuksellisessa lähestymistavassa. Se nostaa esiin – esimerkiksi teknisen tai organisatorisen näkökulman rinnalle – tavallisen ihmisen arjen ja ja kokemusmaailman sekä sen kulttuurin, jossa ihminen tulevaisuudessakin elää.

Tutkimukseni kysymyksenasettelussa nostin esiin palveluiden menneisyyden ja nykyisyyden sekä kiinteiden että erityisesti liikkuvien yksiköiden näkökulmasta. Kauppojen, kirjastojen, pankkien ja postien historia ja nykyisyys on monimuotoinen yhdistelmä asioita ja tapahtumia, joissa palvelut ovat linkittyneinä sekä toisiinsa että ympäröivään yhteiskuntaan. Lainsäätäjät ohjaili pitkään kauppapalveluja vahvasti ja postilaitoksenkin historia kytkeytyy valtakunnan hallintoon. Rahatalouden merkityksen kasvaminen pitkän 1900-lukua sekä kansansivistykselliset näkökulmat olivat puolestaan nostamassa pankkien ja kirjastojen merkitystä Suomessa. Liikkuvat palvelut kytkeytyvätkin tuon aikakauden yhteiskuntaan ja sen maaseutua korostavaan politiikkaan. Kaupungit olivat pääsääntöisesti pieniä, valtaosa ihmisistä asui maaseudulla ja palveluita piti tuottaa siellä, missä ihmisetkin olivat.

Halusin selvittää myös niitä mahdollisuuksia, joita palveluilla voisi olla tulevaisuudessa Suomen maaseudulla. Kiinnostukseni ei ollut pelkästään liikkuviin yksiköihin kohdistuvaa. Liikkuva toimipiste kuvasi kuitenkin hyvin koko alan muutosta ja vaihtoehtoja, kuten tutkimuksessani edellä olen esittänyt. Kun historiasta siirrytään nykyisyyden kautta tulevaisuuteen, näiden palveluiden merkitykset samalla muuttuvat. Lähipalvelu on nykyisin luksusta, mutta ei välttämättömyys toisin kuin ennen, jolloin kauempaa saa-

⁶⁵⁶ Avaruus (Walking in the air). Säv. ja san. H. Blake, suom. san. Tarleena Sammalkorpi. Sävelmä animaatioelokuvasta Lumiukko.

⁶⁵⁷ Lombardo 2014, 325.

tava palvelu oli erikoista ja lähipalvelu se, jota pääasiassa käytettiin – haluttiin tai ei. Tältä kannalta ajatellen liikkuvilla palveluilla voisi olla mahdollisuuksia tulevaisuudessa. Lähipalvelut korostavat esimerkiksi ympäristötietoisuutta ja ajankäytön maksimointia, mutta samalla ne saattavat pakottaa ihmiset käyttämään palveluntarjoajia tai palveluja, joita he eivät haluaisi käyttää. Eri skenaarioissa esiin nostamiani vaihtoehtoja yhdistelemällä ja suhteuttamalla ne yhteiskunnalliseen ja taloudelliseen tilanteeseen voitaisiin saada aikaan toimintamalleja, jotka tukisivat maaseudulla asumista tänäkin päivänä. Tämä vaatii kuitenkin arvokeskustelua muun muassa siitä, millaisia palveluja halutaan tarjota asuinpaikasta riippuen sekä millä perusteella niitä voitaisiin rahoittaa tai valtion taholta mahdollisesti subventoida.

Kolmatta tutkimuskysymystäni, kansatieteen ja tulevaisuudentutkimuksen yhdistämistä, olen käsitellyt jo jonkin verran työni aiemmissa osissa. Joitakin seikkoja on kuitenkin vielä tarpeen nostaa esiin. Ensinnäkin voisi olla kiinnostavaa toteuttaa Delfoin kaltainen kysely historia- tai nykyhetkisuuntautuneena jostakin kansatieteilijälle läheisestä aiheesta. Tulevaisuudentutkimuksellisen, voimakkaasti eteenpäin katsova painotuksen sijaan keskityttäisiin työstämään useamman kierroksen kysely, jossa vastaajat kierros kierrokselta syventäisivät kokonaiskuvaa kysytyn asian historiasta ja nykyisyydestä. Kohteen merkitykset vastaajille sekä materiaaliseen kulttuuriin liittyvät asiat täydentyisivät joka kierroksella, tarjoten koko ajan uusia näkökulmia ja lähestymistapoja pohtia asiaa sekä omaa suhdettaan siihen.

Delfoi-paneelia käytetään nykyhetkessä selvittämään tulevaisuuden vaihtoehtoja. Omassa tutkimuksessani Delfoi toteutettiin jo vuonna 2005 ja se kohdistui vuoteen 2020 eli vain muutamien vuosien päähän tutkimuksen lopullisesta valmistumisvuodesta. Itse tutkimuksen päämäärä oli kuitenkin 2040-luvulla asti. Tässä tapauksessa Delfoin tulokset toimivatkin nykytilan analyysin apuna. Sain kyselyn avulla muun aineiston rinnalle asiantuntijoiden mielipiteitä tulevaisuuksien suunnista ja muutosvoimista. Eli minulla oli käytössäni historiallista ja nykyhetken aineistoa, johon Delfoi liittyi sekä lähihistorian tasolla että ajassa nykyhetkestä eteenpäin. Tämän perusteella löysin vahvempia kehityspolkuja lähihistoriasta kohti tulevaisuutta kuin pelkän muun aineiston perusteella olisi ollut mahdollista. Tätä kehitystä ja sen muutosta tulkitsin edelleen kansatieteilijänä rakentaessani tulevaisuustaulukon muuttujille arvoja. Delfoi antoi siis vahvaa pohjaa tulevaisuuden suuntaamiselle tästä hetkestä 2040-luvulle: se ei määrittänyt lopputulosta vaan oli ohjaamassa kehityskulkuja.

Tämän jatkoksi on hyvä pohtia tutkimuksestani nousseita uusia avauksia. Itse näkisin kansatieteen ja tulevaisuudentutkimuksen yhdistämisen onnistuneen. Nykyhetken painottunutta kansatieteellistä tutkimusta voi laajentaa ajassa molempiin suuntiin. Huonona puolena voi olla tutkimukseen kuluvan ajan ja työmäärän mahdollinen lisääntyminen. Samalla kuitenkin vahvistuvat yhteiskunnallisesti merkityksellisiin tutkimusaiheisiin kiinnittyminen sekä osallistuminen yhteisen tulevaisuuden rakentamiseen ihmisen oman arjen näkökulmasta. Tavallisen ihmisen näkökulman nostaminen osaksi tulevaisuutta on merkityksellistä, sillä erilaisten prosessien ja teknologioiden keskellä arkielämä on tulevaisuudenkin ihmisen elintila. Kansatieteellisessä tulevaisuudentutkimuksessa esitettäviä ratkaisuja voivat olla kokemassa todeksi tulevien vuosikymmenien tavalliset ihmiset, osana omaa jokapäiväistä elämäänsä. Koska arki on hyvin monisäikeinen ja -tulkintainen asia, sen tulevaisuuden kuvaaminen ei ole helppoa. Teknisten laitteiden tai järjestelmien tulevaisuuskuvat ovat siinä mielessä helpompia, että niissä yksittäisen ihmisen kokemus osana tulevaisuutta on näennäisesti vähäisempi ja huomaamattomampi. Kansatieteellistä tulevaisuudentutkimusta tarvitaan nostamaan esiin yksilöiden vaikutusmahdollisuudet tuleviin tapahtumiin sen sijaan, että ihminen vain sopeutuisi esimerkiksi teknologiseen muutokseen ja ottaisi sen annettuna, vailla vaikutusmahdollisuuksia.

Käytin Grounded theory -menetelmää apuna analysoidessani historiaa ja nykyhetkeä. Nostin aineistostani esiin keskeisiä käsitteitä, jotka kuvasivat selkeästi mennyttä ja nykyisyyttä ja nämä tärkeimmiksi katsomani teemat otin osaksi FAR-tulevaisuustaulukkoa ja sitä kautta linkiksi nykyisen ja tulevaisuuden arjen välille. Olisin voinut käyttää myös tavanomaisempia PESTEC- tai SWOT-analyysijä tai tulevaisuuspyörää etsiessäni tulevaisuustaulukon muuttujia, mutta aineistoni aukeni mielestäni parhaiten Grounded theoryn avulla.⁶⁵⁸ Koin sen itselleni läheisemmäksi menetelmäksi sekä lisäksi aineistoon kansatieteellisesti syvällisemmin pureutuvaksi, kuin muut mainitut vaihtoehdot. Yhtä oikeaa aineiston avaamiseen tarkoitettua menetelmää ei kuitenkaan ole, vaan sen valinta riippuu tutkijan omista näkemyksistä, aineiston laajuudesta sekä siitä, mitä muita menetelmiä tutkimuksessa on käytetty.⁶⁵⁹ Grounded theoryn avulla aineistoon pääsi syvemmälle

⁶⁵⁸ PESTEC: Poliittiset, taloudelliset, sosiaaliset, teknologiset, ekologiset ja kulttuuriset muutosvoimat. SWOT: Vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet, uhat. Tulevaisuuspyörä on mallinnos johonkin toimijaan vaikuttavista tekijöistä ja niiden välisistä suhteista.

⁶⁵⁹ Tuomi & Sarajärvi 2009, 95 ja seuraavat.

ja lisäksi FAR-menetelmää varten löydetty muuttujat ja arvojen aihiot ovat vahvasti kiinnittyneitä aineistoon arkielämän tasolla. Tämä ei olisi sulkenut pois PESTECin käyttöä pääteemojen etsimisen apuna tai Grounded theoryn teemojen varmistamista sen avulla.

Tein yhden skenaarion jokaisesta tutkimukseni rajaukseen kuuluvasta palvelusta sekä kaksi yleisempää niistä ja niiden taustalla vaikuttavasta yhteiskunnasta. Niitä ei voida katsoa selkeästi eri kohteista tehdyiksi skenaarioksi siinä mielessä, että jokaisessa oli kuitenkin samaan rajaukseen sopiva kehys ja näkökulmana palvelu. Rakensin skenaariot siten, että ne ovat myös ristikkäin yhteen sovitettavissa. Toisin sanoen, koska tutkimuskohteissani on paljon samoja elementtejä, yhdelle palvelulle tehtyä skenaariota voi käyttää myös toisen palvelun yhteydessä soveltuvin osin. Näin vältin sekä toistamasta samoja asioita skenaariosta toiseen että pystyin myös sekoittamaan tehokkaammin erilaisia elementtejä keskenään. Monet ratkaisut saattavat soveltua kaikkiin mainittuihin palveluihin. Tämä toimintatapani vaatii skenaarioiden lukijalta enemmän omaa ajatustyötä, mutta samalla on mahdollista vapaammin lähestyä skenaarioita lukijan tai toimijan omista lähtökohdista ja mielenkiinnon kohteista käsin. Jotta skenaarioiden keskinäinen vertailu ja sisältöjen ymmärtäminen helpottuisivat, tein niistä lisäksi koosteen (Taulukko XIII). Siihen kirjasin merkittävimpiä näkökulmia jokaisesta tekemästani skenaariosta niiden keskeisten muuttujien varaan, jotka löytyvät tulevaisuustaulukosta (Taulukko X) ja nousevat Grounded theoryn tulkinnoista luvussa 10.

Skenaariot eivät ole toiminnassa samassa tulevaisuustilassa eli niitä ei ole tarkoitettu tulkittaviksi siten, että kaksi skenaariota olisi voimassa yhtä aikaa. Omassa tutkimuksessani tämä olisi voinut olla mahdollistakin, mikäli olisin pitänyt taustalla vaikuttavan maailman ja yleisiin tekijöihin liittyneet muuttujat samoina skenaariosta toiseen ja varioinut ainoastaan kohteena olevaa palvelua. Olisin voinut luoda jokaiselle palvelulle omat skenaarionsa, jotka olisivat toimineet yhdessä ja samassa ajassa. Tämä ratkaisu olisi kuitenkin kaventanut tulevaisuuksien määrää. Koska palvelut ovat monin tavoin samankaltaisia, erilaisten tulevaisuuksien valottaminen painottaen yhden tutkimuskohteen erityispiirteitä oli minusta perusteltu ratkaisu esittää skenaariot. Skenaarioiden toimintaympäristö ja vallitseva maailmantila muuttuivat jokaisessa skenaariossa samalla, kun kohdepalvelukin muuttui.

Toisinaan skenaarioissa on mukana myös lähdeviitteitä. Tässä tapauksessa esitin tutkimukseni osassa II ne lähteet, joihin analyysini perustin. Tarkempien viitteiden toistaminen uudelleen, skenaarioiden yhteydessä, tun-

tui turhalta ja olisi ollut myös teknisesti vaikeaa. Siinä tapauksessa minun olisi kannattanut jättää historian ja nykyhetken käsitteleminen vain pinta-puoliseksi ja rakentaa skenaariotarinat ilman tekemääni laajempaa aineiston analyysiä, viitoittamalla polut suoraan lähteisiin. Tämä olisi tehnyt historian ja nykyhetken esitystavasta mielestäni liian pinnallisen. Tekemällä nykytilan analyysin ja tulkitsemalla sen sisältöjä sain nostettua kansatieteellisen näkökulman vahvemmin osaksi skenaarioita. Koska monisäikeisestä aineistosta voi kuitenkin olla vaikea löytää yhdistäviä tekijöitä kaikille skenaarioissani esiintyville näkemyksille, päädyin kirjoittamaan skenaariotarinan alkuun lyhyet, aineistoa avaavat selitysosat. Niissä käyn läpi joitakin keskeisimpiä näkökulmia, jotka ovat olleet vaikuttamassa skenaarion sisältöön. Kaikkia yksityiskohtia en kykene niissä esittämään ja osa ratkaisuista perustuu aineistosta itse rakentamaani tulkintaan kansatieteilijänä. Näin sain paremmin yhdistettyä kansatieteen ja tulevaisuudentutkimuksen ja jälkimmäistä tieteenalaa vähemmän tuntevat kykenevät helpommin seuraamaan tutkimusprosessin kehittymistä.

Erilaisuusindeksi saattaa kansatieteilijästä tuntua tieteenalallemme vieraalta menetelmältä. Se liittyy kuitenkin vahvasti tulevaisuudentutkimukseen ja siihen, että kansatieteilijänä pystyn muotoilemaan toisistaan poikkeavia tulevaisuuksia. Tähän liittyy myös Jokeri-taulukko ja -skenaario, jotka kehitin erilaisuusindeksi pohjalta varmistamaan sen, että tulevaisuustilat tulevat mahdollisimman laajasti käyttöön. Pidän tätä menetelmää hyvänä varmistamaan, että kaikki merkittävät erilaiset skenaariot tulevat tehdyiksi. Tällä tavoin kaikki tulevaisuustaulukon muuttujat ja niiden arvot saadaan johonkin skenaarioon näkyviin jossain muodossa tai voidaan ainakin todeta, että tulevaisuus valituilla arvoilla on toimimaton. FAR-taulukon sisällöstä löytyvää laajaa tulevaisuuksien kirjoa ei siis tutkijana tarvitse tarkkailla ainoastaan silmämääräisesti ja skenaariotarinoita toisiinsa vertaillen, vaan käymällä systemaattisesti kaikki valitut tulevaisuuskuvat läpi jo ennen skenaarioiden avaamista.

Tulevaisuustaulukkomenetelmän sisällön voi perustaa vahvaan aineistolähtöisyyteen ja siinä voi käyttää avuksi kansatieteelle ominaista aineiston tulkintaa. FAR-menetelmä on kiinnostava myös yhteisöllisesti toteutettuna. Tähän liittyen viittasin jo aiemmin Marja-Liisa Viherään, jonka lisäksi tulevaisuudentutkijat Sirkka Heinonen ja Juho Ruotsalainenkin kirjoittavat artikkelissaan yhteisesti tuotetusta tulevaisuustaulukosta. Heidän prosessissaan osallistujat saivat äänestää arvojen (taulukon solujen) joukosta sekä

toivottavat että todennäköiset tulevaisuudet.⁶⁶⁰ Tapa, jossa tulevaisuustaulukko tuotetaan (jollain perusteella kootun) työryhmän yhteistyönä ja sitten sieltä nostetaan äänestyksellä esiin toivottavuuksia ja todennäköisyyksiä, voisi mielestäni olla sopiva kansatieteellisenkin tutkimuksen osana. Suoraan ihmisten omasta arkimaailmasta ja heidän kokemustensa perustalta rakennettava FAR-taulukko – ilman tutkijan tekemää tulkintaa – olisi kansatieteilijän ymmärrettävissä ja tulkittavissa. Lisäksi taulukon tulevaisuuksien toteutuvuuden eri tasot laittavat arkielämän, yhteisen tulevaisuuden, sitä kohti pyrkimisen sekä suhteen päätöksentekoon entistä vahvemmalle pohjalle.

Tulevaisuustaulukkoa käsitellessäni viittasin Osmo Kuusen laatimiin kriteereihin taulukkoa ja sen toimivuutta koskien.⁶⁶¹ Tein taulukkooni monta tulevaisuustilaa, joten jokainen muuttuja sai useita erilaisia arvoja. Tällä pyrin varmistamaan, että mahdollisimman monella tulevaisuudella olisi mahdollisuus tulla näkyväksi. Mahdottomien tilaparien taulukko oli mukana varmistamassa sitä, että nämä tulevaisuudet olivat myös toimivia eli toteutumiskelpoisia. Tärkeimmät mahdollisuudet sekä menneisyydestä nouseva tulevaisuustieto olivat taulukossa mukana erityisesti Grounded theoryn aineiston jäsennyksen ja analyysin kautta. Suppilomaisesti rakentuva tulevaisuus eli mahdollisimman paljon menneisyydestä saatua tietoa esitettynä harvojen tulevaisuuksien osana toteutui sekin. Sekä tulevaisuustaulukon muutujat ja arvot että skenaariotarinat olivat tiiviitä ja pitivät yhteensä sisällään koko sen aineiston, jonka olin tutkimustani varten kerännyt ja tulkinnut. Aineistosta oli analysoitu esiin jokin yhteinen nimittäjä, joka näkyi ensin muutujana ja sen arvoina, myöhemmin skenaariotarinan osana. Erilaisuusindeksi oli varmistamassa mahdollisimman monien erilaisten tulevaisuuksien päättymisen skenaarioiksi, joissa oli käytetty eri palveluista lähtöisin olevia elementtejä sekaisin eli tarkoitukseni oli maksimoida ihmisten ymmärrys vaihtoehtoisista tulevaisuuksista.

Huolimatta siitä, että aineisto ja sen tulkinta ovat sidoksissa ihmisten omiin kokemuksiin heidän arjestaan, tutkimukseni palvelujen hyödyt ja haitat tulevaisuudessa ovat riippuvaisia myös sen toimijan arvoista, joka tutkimuksen tuloksia lukee. Maaseudun kehittämisen ja asuttuna pitämisen näkö-

⁶⁶⁰ Heinonen & Ruotsalainen 2012, 70–71.

⁶⁶¹ Viherä 2015, 45; Kuusi & Cuhls & Steinmüller 2015. Ks. tutkimukseni Osa I, alaluku FAR: monet mahdolliset tulevaisuudet, tärkeimmät mahdollisuudet, katava menneisyyden tulevaisuustieto, paljon menneisyyden tietoa harvoissa tulevaisuuksissa, ihmisten ymmärrys vaihtoehtoisista tulevaisuuksista, päätöksentekijöiden ymmärrys mahdollisuuksista.

kulmasta palvelut ovat tärkeitä, mikäli kaupunkien ulkopuolisilla alueilla halutaan olevan asukkaita jatkossakin. Jos ajatellaan, että maaseutua kehitettäisiin nykyistä huomattavasti voimakkaammin ja ekologinen ajatusmalli yhteiskunnassa vahvistuisi, maaseudun kehittyminen saattaisi olla jopa pienentämässä kaupunkien merkitystä ja niiden palveluja. Tämä voi tuntua kaukaiselta ajatukselta, mutta on tapahtunut jo kerran aikaisemminkin, tosin toiseen suuntaan: voimakas maaseutu alkoi näivettyä kaupungistumisen seurauksena ja kaupungit alkoivat vahvistua. Näin ajatellen suunta voisi käänntyä toisinkin päin. Ihminen kuitenkin helposti ajattelee – kuten edellä Mika Mannermaahan tukeutuen totesin – että kehitys jatkuu samanlaisena kuin mihin se juuri tämän hetken tulevaisuuden perusteella näyttäisi olevan matkalla. Tästä harhasta irtipääseminen voi olla ratkaisevan tärkeää sille, että oikeasti kehitetään jotain uutta ja nähdään tutkittavat asiat uudessa valossa. Tämä onkin yksi piirre, jonka tulevaisuudentutkimus tieteenalana voi tarjota kansatieteilijälle: entistä vahvempi kyky nähdä asiat toisin sekä irtautua valitsevasta ajatusmaailmasta ja sen tulkinnasta. Se tukee tutkimuksen tekemistä myös historiassa ja nykyhetkessä.

Kansatiede on nykyaikana jotakin muuta, mihin aiemmat vuosikymmenet ovat sen lokeroineet. Tulevaisuudentutkimuksen ottaminen mukaan tieteenalamme tutkimukseen on uusi mutta ei mitenkään poikkeava tilanne. Tutkimukseni alussa pohdin tulevaisuudentutkimuksen yhdistämistä toisiin tieteenaloihin ja nostin esiin mahdollisuuden, että se voisi joutua jonkinlaisen välinepankin asemaan osana kansatieteellistä tutkimusta. Onnistuin kuitenkin mielestäni hyvin pitämään näkyvillä molemmat tieteenalat, johdannossa näitä tieteenaloja määrittävien teemojen mukaisesti.⁶⁶² Kansatieteellinen tutkimus ei tämän kokemukseni perusteella kärsi tulevaisuudentutkimuksen menetelmien käytöstä mutta sen sijaan voi hyötyä siitä (ks. myös alla). Tulevaisuudentutkimuksellisen analyysin tekeminen saattaa kaventaa tutkimuksen kansatieteellistä analyysiä ja tulkintaa esimerkiksi ihmisten tutkimuskohteelle antamien merkitysten muodossa, mutta vastapainoksi saadaan aikataason siirtymä nykyhetkestä eteenpäin eli vahvempi yhteiskunnallinen vaikuttavuus soveltavan kansatieteen muodossa.

Kansatieteilijät Tom O'Dell ja Robert Willim kirjoittavat soveltavasta kansatieteestä. He toteavat, että siinä missä vielä parikymmentä vuotta sitten opiskelijat menivät kentälle ja keräsivät aineistonsa kirjoittaakseen akateemisen tutkielman, on tilanne nykyisin täysin toisenlainen. Valtaosa opis-

⁶⁶² Ks. luku "Tieteenalojen ominaispiirteitä".

kelijoista haluaa ratkaista ihmisten jokapäiväiseen arkielämään tai työhön liittyviä konkreettisia ongelmia. Tätä varten Ruotsissa ja Tanskassa toimii soveltavan etnologian koulutusohjelmia.⁶⁶³ Nykyisin kulttuurintutkijat saavat myös yhä useammin perustella tutkimuksensa taloudellista, sosiaalista tai poliittista merkitystä. Yhdysvalloissa antropologit työskentelivät yhteistyössä valtionhallinnon kanssa jo pian toisen maailmansodan jälkeen sekä sittemmin 2000-luvulla erillisissä yksiköissä osana Afganistanin ja Irakin sotia. Nämä aiheuttivat keskustelua siitä, mihin itsenäisen ja puolueettoman tutkimuksen rajat tulisi vetää.⁶⁶⁴

O'Dell kirjoittaa erään tutkimuksen muuttumisesta enemmän käytännön palveluiden kehittämiseksi kuin niiden tutkimukseksi. Projektin toiminnasta johtuen oli tarpeen saada selkeitä mittareita (tuloksia) puolivuositain eikä tutkimuskohteella lisäksi ollut tarvetta akateemisille, teoriatasolla liikkuville abstrakteille tuloksille. Esimerkiksi teollisuuden toimijat haluavat mieluummin käytännönläheisiä tuloksia, jotka selvittävät jotakin tiettyä ongelmaa juuri tässä hetkessä tai lähitulevaisuudessa. O'Dellin mukaan näistä linkityksistä ja yhteyksistä yritys-elämään ja talouteen tulee tulevaisuudessa entistä tärkeämpiä, eikä tieteenalamme voi hävittää niitä olemalla puhumatta niistä. Yksi vaihtoehto on yrittää vaikuttaa markkinavoimiin tutkimuksen avulla – se, että tuloksemme voivat olla hyödyllisiä markkinavoimille ei tarkoita sitä, että tekisimme myötäilevää tutkimusta.⁶⁶⁵

Myös ruotsalaiset kansatieteilijät Billy Ehn ja Orvar Löfgren pohtivat soveltavan kansatieteen merkitystä nykymaailmassa. He viittaavat kahden kansatieteilijän, Jakob K. Woldumin ja Louise Work Havelundin, ajatuksiin ja toteavat, että ovat taipuvaisia uskomaan akateemisessa tutkimusmaailmassa elävien kansatieteilijöiden hyötyvän soveltavaa näkökulmaa käyttävien kulttuurintutkijoiden menettelytapojen tuntemisesta. Ehn ja Löfgren peräänkuuluttavat enemmän monitieteistä lähestymistapaa tutkimusongelmien ratkaisemisessa ja sitä, että tutkimuksen tulisi ymmärtää loppukäyttäjän näkökulma asiaan eikä katsoa asiaa vain "tieteen norsunluutornista".⁶⁶⁶ Yhdistämällä tässä tutkimuksessani asiakkailta saatua aineistoa palveluntarjoajaa käsittelevään aineistoon ja käyttämällä FAR-menetelmää, olen kyennyt

⁶⁶³ O'Dell & Willim 2011, 28.

⁶⁶⁴ O'Dell 2009, 17–19; Sota-antropologi (www).

⁶⁶⁵ O'Dell 2009, 23–26 passim.

⁶⁶⁶ Ehn & Löfgren 2009, 44, 47; Woldum & Havelund 2008, 35.

kokoamaan sirpaleisesta aineistosta kokonaisuuden. Olen rakentanut tulevaisuuksia, jotka ovat lähtöisin sekä käyttäjistä että palveluiden tarjoajista.

Soveltavan kansatieteen tutkijan voi olla merkityksellistä jakaa tietoaan myös tutkijakollegoille. Tulevaisuudentutkimuksen ja kansatieteen yhdistämisessä tällä on suuri merkitys kahdesta syystä. Ensinnäkin uutena tutkimusnäkökulmana kansatieteellinen tulevaisuudentutkimus vaatii kriittistä arviointia ja vaihtoehtoisia sekä uusiakin näkökulmia. Tätä käsittelyä auttaisi ja laajentaisi esimerkiksi tutkijoiden ryhmäytyminen. Tekemäni tutkimus on lähtökohta, josta näitä teemoja voi lähteä kehittämään. Toiseksi, tulevaisuudentutkimuksen lähtökohtaisesti monitieteinen ajattelutapa pakottaa sen menetelmiä käyttävän tutkijan pohtimaan sekä mononäkökulman että laajalajaisen tutkimuksen merkitystä. Sisällyttämällä tutkimukseen tiimityöskenteilyä, joka ei akateemisessa maailmassa aina ole itsestäänselvyys, sekä monitieteistä näkökulmaa ja käytännön toimijoita (esimerkiksi tulevaisuudentutkimuksen osallistavien menetelmien avulla) lähestytään niitä näkökulmia, joita Billy Ehn ja Orvar Löfgren artikkelissaan kaipaavat.⁶⁶⁷

Olen tämän tutkimuksen avulla näyttänyt esimerkin, jolla kansatiede voi vastata haasteeseen yhteiskunnan ja samalla opiskelijoidenkin tarpeiden muuttuessa, työelämän pirstaloituessa sekä tutkimuskohteiden tarpeiden muuttuessa. Suomessa, kuten Ruotsissakin, yliopistollinen akateeminen tutkimus ja opetus toimivat pitkälti kuten menneinä vuosikymmeninä, vaikka valtaosa opiskelijoista ei enää työllisty tutkijoiksi.⁶⁶⁸ Kansatieteellinen tulevaisuudentutkimus on soveltavaa kansatiedettä. Tämän tutkimuksen tekijänä koen olevani ensisijaisesti kansatieteilijä, joka tulkitsee aineistojaan kuten kansatieteilijä, mutta vahvan tulevaisuusnäkökulman kautta. Toisaalta olen samalla tulevaisuudentutkija, joka perustaa näkökantansa kansatieteellisesti tulkitun aineiston ja siitä vedettyjen johtopäätösten varaan. Tutkimuksen kysymysten ja näkökulmien ei tarvitse olla tutkimukseen liittyvien toimijoiden sanelemia, mutta ne voivat siitä huolimatta vastata kysymyksiin, joihin toimija pyrkii löytämään ratkaisuja ja joista yhteiskunnan eri osa-alueilla sillä hetkellä keskustellaan. Soveltava kansatiede sekä tulevaisuudentutkimuksen menetelmien käyttö osana kansatieteellistä tutkimusta ei vähennä tieteenalamme teorioiden ja historiallisen perustan merkitystä. Ne ovat se

⁶⁶⁷ Ehn & Löfgren 2009, 39, 44.

⁶⁶⁸ Ehn & Löfgren 2009, 32.

vankka kivijalka, jonka päällä soveltava kansatiedekin lepää ja jonka avulla se rakentuu ja muotoutuu vastaamaan kulloisenkin aikakauden haasteita.⁶⁶⁹

Edellä olleeseen viitaten, tutkimuskysymykseni olisi voinut olla vielä enemmän käytännönläheinen ja tutkimuksen tuloksien ja aineistojen tuottaminen ja käyttäminen enemmän riippuvainen siihen linkittyvistä toimijoista. Tällöin kysymys olisi noussut suuremmin esimerkiksi jonkin maaseututoimijan tai yrityksen näkökulmasta ja olisi keskittynyt vastaamaan täysin toimijan näkökulmasta tällä hetkellä tärkeimpiin kysymyksiin. Tällainen ratkaisu olisi lukinnut joitakin vaihtoehtoja etukäteen (esim. palvelun malli ja toteuttamistavat tai mahdollisesti rahoituspohja), jolloin laaja-alainen asiaan perehtyminen ei olisi ollut samanlaista kuin se nyt oli. Soveltavan kansatieteen perusteella tehty tutkimus tästä aiheesta olisi tarkastellut enemmän tämän hetken tilannetta sekä siihen johtaneita syitä. Tulevaisuudentutkimus antaa lisäarvona erilaisia vaihtoehtoisia tulevaisuuksia.

Tutkimukseni osoittaa myös sen, että tulevaisuudentutkimus on mahdollista liittää osaksi historiaan ja nykyhetken painottuvaa tutkimusta tutkimusprosessin jo käynnistettyä. Tilanne ei näin ole toivottava eikä lainkaan paras mahdollinen, mutta se on kuitenkin toteutettavissa. Tutkija, joka on kerännyt pohjatietoa aiheestaan ja aloittanut kirjoittamaan tutkimustaan, saattaa havahtua tulevaisuudentutkimuksen osallistavuuteen ja tulosten monikäyttöisyyteen vasta myöhemmässä vaiheessa tutkimusprosessiaan. Toivon esimerkkinä osoittavan, että näin on kuitenkin mahdollista toimia. Omalla kohdallani tämä aiheutti myös ongelmia, sillä erityisesti vuonna 2005 toteuttamani Delfoi olisi ajan kuluessa vaatinut lisämateriaalia. Lopulta tämä ei kuitenkaan ollut enää ajankäytöllisesti mahdollista, joten Delfoin merkitys jäi tutkimuksessani vähäisempään osaan mitä olin alunperin suunnitellut.

Voidaan myös miettiä, miten palvelut tulevat vielä seuraavina vuosikymmeninä muuttumaan. Olisikin mielenkiintoista tarttua tähän tutkimukseen uudelleen noin kolmenkymmenen vuoden kuluttua ja tehdä seurantatutkimus. Mitä muutoksia koettiin ajanjaksolla 2016–40? Millaisia tulevaisuuskuvia silloin voitaisiin tuon kehityksen perusteella rakentaa tulevaisuuteen, esimerkiksi 2060-luvulle? Entä millaisia muotoja tässä tutkimuksessa hahmotellut tulevaisuudet ovat saaneet kolmenkymmenen vuoden kuluttua – millaisina ja millaisin painotuksin niistä on jokin saattanut toteutua? Tai onko jokin skenaarioista vaikuttanut siihen, miten yhteiskunta, jokin palveluntarjoaja tai itse palvelu on lähtenyt kehittymään?

⁶⁶⁹ O'Dell 2009, 26.

Maaseudun palveluja koskeva kansatieteellinen tulevaisuustutkimus olisi voitu toteuttaa myös esimerkiksi pehmeää systeemimetodologiaa (Soft System Methodology eli SSM) käyttäen. Mietin tätä vaihtoehtoa tutkimukseni alkuvaiheessa Delfoi-menetelmän tilalla. SSM on tarkoitettu erityisesti ihmisen rakentamien erilaisten järjestelmien (jollaiseen sisältyy samanaikaisesti sekä ihmisyhteisö että tekninen järjestelmä) tulevaisuuden selvittämiseen. Tällainen organisaatio käsitetään kokonaisuutena, joka pitää sisällään sekä toimintaa että vuorovaikutusta. Sen muutos vaikuttaa edelleen kyseisen järjestelmän omiin toimintoihin, erilaisiin teknisiin apuvälineisiin, sen parissa työskenteleviin ihmisiin sekä lisäksi ympäröivään yhteiskuntaan, jossa järjestelmä toimii. SSM perustuu siihen, että järjestelmän nykytilan kartoittamisen jälkeen selvitetään samat asiat (eri osa-alueiden toiminnot ja niiden väliset riippuvuudet) myös toivotusta tulevaisuusmallista. Kun näitä kahta eri tulosta sitten verrataan, voidaan luoda strategia siitä, miten nykytilanteesta kyettäisiin siirtymään kohti tavoiteltua tulevaisuutta.⁶⁷⁰

Päädyin kuitenkin tällä kertaa käyttämään tulevaisuustaulukon ja skenaarioiden apuna Delfoi-kyselyä. Pehmeä systeemimetodologia olisi avannut palvelujen rakennetta ja toimijuuksia perusteellisesti, mutta en kokenut menetelmää käyttökelpoiseksi. Tämä johtui siitä, että tutkimani ilmiö jakautuu useisiin eri osailmiöihin ja kunkin eri palvelun tutkiminen SSM:n menetelmän ei olisi tehtyyn työmäärään nähden tuonut juurikaan lisäarvoa tulevaisuudentutkimukselliseen osioon tässä nimenomaisessa tutkimuksessa. Verrattuna Delfoi-menetelmään, SSM olisi antanut selkeämmän rakenteellisen kokonaiskuvan liikkuvien palvelujen kentästä ja tuottanut tätä kautta lisäaineistoa nykytilan analyysiä tukemaan. Näkökulma tutkimuskenttään olisi ollut ehkä selkeämpi ja jäsentyneempi sen eri osasten ja niiden liitoskohtien suhteen. Delfoi tarjosi useamman asiantuntijan voimin kehitellyt kvalitatiiviset ja kansatieteilijän helpommin omaksuttavat näkökulmat ilman, että tulokset olisivat liiaksi sidoksissa vain yhden tutkijan (minun itseni) tekemään tulkintaan tutkimuskohteesta.

Minua kiinnostaisi selvittää jonkin palvelun toimintaa tarkemmin. Tässäkin voisi käyttää apuna SSM-menetelmää ja lisäksi tulevaisuusverstasta osallistavana menetelmänä, jolloin päästään yhteisöllisesti rakentamaan omaa tulevaisuutta. Näin yhdestä ja samasta palvelusta luotaisiin skenaarioita, jotka käsittelevät pelkästään tuota palvelua. Esimerkiksi verstaustyöskentely yhdistettynä yhteisölliseen tulevaisuustaulukkoon tai SSM-proses-

⁶⁷⁰ Rubin 2003b, 171–172, 180–181.

siin olisi nähdäkseni toteuttamiskelpoinen yhdistelmä kansatieteilijällekin. Teemallisesti minua on jäänyt mietityttämään myös maaseudun ja kaupungin välinen vuoropuhelu ja sen tulevat muutokset. Pyrkimyksenähän on nykyisin vähentää näiden kahden toisiaan täydentävän kokonaisuuden vastakkainasettelua. Tällaisen rajapinnan tulevaisuus voisi olla mielenkiintoinen aihe kansatieteilijälle.

Toisinaan tätä tutkimusta tehdessäni minusta tuntui, että olisin päässyt huomattavasti helpommalla rajaamalla tutkimukseni koskemaan vain yhtä valituista palveluista. Nyt jouduin koko ajan pitämään neljän eri liikkuvan palvelun ja neljän eri palvelusektorin kaikki langat käsissäni, selkeinä kokonaisuuksina, kolmessa eri aikatasossa. Niiden lisäksi minun piti hallita kaikkiin kohteisiin vaikuttaneet muut tekijät suomalaisessa yhteiskunnassa. Kun esimerkiksi mietin tietotekniikan tuloa mukaan pankkiautoon, minun piti huomioida sama asia myös myymälä- ja kirjastoauton sekä liikkuvien postien osalta – unohtamatta myöskään kyseisten palvelujen kiinteiden toimipisteiden tilannetta tai näiden palveluiden ulkopuolelta löytyviä toimintamalleja. Kiinteä ja liikkuva yksikkö ovat monissa asioissa samanlaisia ja toisessa sovelletut uudet järjestelmät tai menetelmät näyttäytyvät usein jollakin tavalla myös toisessa.

Olisin päässyt huomattavasti helpommalla myös jättämällä tulevaisuudentutkimuksen kokonaan pois tutkimuksestani. Alkuperäinen ajatukseni myymälä-, kirjasto- ja pankkiautojen sekä autopostitoimistojen historiasta ja nykyisyydestä olisi tuottanut aivan kelvollisen kansatieteellisen tutkimuksen. Osassa I esittämieni syiden lisäksi koin kuitenkin henkilökohtaista halua tuottaa jotakin uutta ja kokeilla jotakin sellaista, mitä ei ole aiemmin tehty. Halusin osaltani rikkoa rajoja ja viedä tieteenalaamme eteenpäin näyttämällä uuden, vaihtoehtoisen tavan tehdä kansatieteellistä tutkimusta. Minulla on edelleen se ymmärrys, että kansatieteilijä tekemässä tulevaisuudentutkimusta herättää vähemmän ihmetystä tulevaisuudentutkijoiden parissa kuin mitä se saa aikaan kansatieteilijöiden keskuudessa. Toivon kuitenkin osoittaneeni tutkimuksellani, että tulevaisuudentutkimuksen menetelmien käyttöön kansatieteellisen tutkimuksen osana tarvitaan vain asiaan perehtymistä ja kiinnostusta sekä halua tehdä soveltavaa kansatiedettä.

Tätä tutkimusprojektia voi tarkastella myös ajallisena jatkumona. Aloitin tutkimustekstin kirjoittamisen vuonna 2003 ja vuonna 2016 on aika lopettaa se. Kun kymmenen vuotta alkoi tulla täyteen, katsoin parhaaksi saattaa aloittamani työ loppuun ja lisäksi uusi tutkimusaihe – avustajaeläimet, vanhuksukset ja tulevaisuus – vaati jo huomiotani. Matkan varrella monet ajatuk-

seni ovat vaihtuneet ja monet taitoni lisääntyneet. Ymmärrykseni yhteiskunnasta kokonaisuutena sekä tulevaisuudentutkimuksesta osana sitä ja tutkimusentekoa on kasvanut, samoin on kehittynyt menetelmäosaamiseni. Työni valmistuminen nopeammin olisi ollut rahoittajien ja ehkä myös tutkimuskohteideni kannalta suotavampaa. Tutkimuksen tekeminen ei kuitenkaan ole kiireistä pisteiden laskemista ja kellon tuijottamista, vaan se on jonkin uuden asian kehittelyä ja syvällistä ymmärtämistä. Sitä varten tarvitaan aikaa ajatella, oppia uutta, tehdä virheellisiä päätelmiä sekä saada mahdollisuuksia yhdistellä asioita toisenlaisiksi. Nykyisessä tehokkuuden ja talousajattelun maailmassa tämä ei suinkaan aina ole mahdollista. Olen siis kiitollinen, että saatoin nämä yli 10 vuotta enemmän tai vähemmän aktiivisesti tutkimukseeni käyttää ja samalla hankkia perusteellisen tietämyksen sekä syvemmän näkökulman aiheeseeni. Uudenlaisen tutkimuksen luominen ja totutusta poikkeavien näkökulmien avaaminen ei ole aina helppoa, mutta palkitsevaa se on. Jos ihminen kyseenalaistamatta kuvittelee, että asiat pysyvät aina samanlaisina ja jos hän samaan aikaan tekee kaikki asiat kuten aina ennenkin, ei koskaan voi syntyä mitään uutta.

Minä näen kun se tapahtuu, minä näen liikkuvan nykyhetken lukkiutuvan tähän paikallaan pysyvään tulevaisuuteen ja vetävän sen mukaansa kuten liikkuvien pikajunien koukut ennen muinoin nappasivat postisäkkejä radanvarren pylväistä uni-sissa pikkukaupungeissa etelässä ja lännessä. Minä näen ajan avautuvan kuin ruusu kesäaamuna.⁶⁷¹

⁶⁷¹ King 1992, 290.

LÄHTEET

Arkistolähteet

Turun yliopisto, Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitoksen arkisto, Kansatieteen TYKL-kokoelma.

B-kyselyt:

- TYKL/b/33. Suomalainen myymäläautokulttuuri. 1999. Tekijä: Jussi Lehtonen.

Haastattelut:

- APT 1–5. Autopostitoimistohaastattelut. 2004, 2005. Haastattelija: Jussi Lehtonen.
- KI 1, 2, 4, 5, 6, 7. Kirjastoautohaastattelut. 2002, 2004, 2005. Haastattelija: Jussi Lehtonen.
- MA 1–12, 15, 18. Myymäläautohaastattelut. 1999, 2000, 2005. Haastattelija: Jussi Lehtonen.
- MPA1–2. Monipalveluautohaastattelut. 2004. Haastattelija: Jussi Lehtonen.
- PA 1–12. Pankkiautohaastattelut. 2003, 2004, 2005. Haastattelija: Jussi Lehtonen.

Käsikirjoituskokoelma:

- Lehtonen, Jussi 2000: "Viettelyksen vaunu". Kulttuurianalyttinen tutkimus suomalaisista myymäläautoista. Pro gradu -tutkielma. TYKL/kk/2068. Kansatiede, Turun yliopisto.
- Mäki, Matti 2015: Ei pelkkää kaupantekoa. Kaupankäynnin kohtaamiset ja vuorovaikutussuhteet Karkkilan kauppalassa 1940–1960 -luvuilla. Pro gradu -tutkielma. TYKL/kk/2761. Kansatiede, Turun yliopisto.
- Nieminen, Anne 2013: Turun Kakolanmäki 2025. Kakolanmäen historiallisen vankila-alueen jatkokäyttö ja sen erilaiset tulevaisuuskuvat ja -toiveet. TYKL/kk-/2735. Pro gradu -tutkielma. Kansatiede, Turun yliopisto.

- Savolainen, Hanneleena 2005: Museo pustalla. Tapaus-tutkimus kansatieteellisestä museotoiminnasta Unkarissa. Lisensiaatintutkimus. TYKL/kk/2489. Kansatiede, Turun yliopisto.
- Taponen, Piia 2015: Työtä tunteella. Tunteet kirjasto-työntekijöiden muistoissa. Pro gradu -tutkielma. TYKL/kk/2759. Kansatiede, Turun yliopisto.

Sitomaton aineisto:

- TYKL/spa/333/Delfoi I ja Delfoi II. Liikkuvat palvelut 2020 -Delfoi. 2005. Tekijä: Jussi Lehtonen.
- TYKL/spa/333/Kysely. Liikkuvat palvelut Suomessa. 2003. Tekijä: Jussi Lehtonen.
- TYKL/spa/333/Suulliset tiedonannot. Kerääjä: Jussi Lehtonen.

Valokuvat:

- Kuva 2: Pellavanlihtaustalkoot 1922. TYKL/vk/10454. Kuvaaja: tuntematon.
- Kuva 3: Jääkaappi ja sähköliesi korkeakoskelaisessa tuvassa 1960-luvun loppupuolella. TYKL/vk/4177. Kuvaaja: E. Karppinen.
- Kuva 5: Palvelumallinen kauppa 1925. TYKL/dg/297. Kuvaaja: tuntematon.
- Kuva 6: Kanamäen laukkukauppias-veljekset 1920-luvulla. TYKL/vk/15967. Kuvaaja: tuntematon.
- Kuva 7: Wiklundin kaupan ensimmäinen kuorma-auto 1910-luvulla. TYKL/vk/15784. Kuvaaja: tuntematon.
- Kuva 8: Lehmiä lypsettiin käsin 1960-luvun alussa. TYKL/vk/534. Kuvaaja: Toivo Tikkanen.
- Kuva 10: Myymäläautoa rakennetaan kauppaliikkeen pihalla 1959. TYKL/vk/34166. Kuvaaja: tuntematon.
- Kuva 13: Palvelumallisen myymäläauton kuljettaja-myyjä lastaamassa hyllyjä noin 1960. TYKL/vk/34181. Kuvaaja: tuntematon.

- Kuva 14: Myymäläauton myyjätär syömässä eväitä 1950-luvun lopulla. TYKL/vk/34161. Kuvaaja: tuntematon.
- Kuva 15: Myymäläauton kuljettaja ja asiakkaita 1965. TYKL/vk/34169. Kuvaaja: tuntematon.
- Kuva 17: 1970-luvun alkupuolella rakennettu kirjastoauto oli edelleen liikenteessä vuonna 1987. TYKL/dg/470. Kuvaaja: tuntematon.
- Kuva 18: Kirjastoauton pysäkkimerkki Konnunsuolta 2010. TYKL/dg/5298. Kuvaaja: Jussi Lehtonen.
- Kuva 20: Tapio Rautavaara pankkiauton käyttöönottojuhlassa 1970-luvulla. TYKL/dg/352. Kuvaaja: Timo Sutinen.
- Kuva 21: Kelirikkoinen tie myymäläauton etuikkunasta kuvattuna 1950-luvun lopulla. TYKL/vk/34159. Kuvaaja: tuntematon.
- Kuva 22: Postinjakajia potkukelkkoineen Nokialla 1920–30-luvuilla. TYKL/vk/35124. Kuvaaja: tuntematon.
- Kuva 23: Autopostitoimisto I 1970-luvun lopulla. TYKL/dg/389. Kuvaaja: tuntematon.
- Kuva 24: Hämeenkyröläinen postiasema luultavasti 1930-luvun loppupuolella. TYKL/vk/35121. Kuvaaja: tuntematon.
- Kuva 25: Asiakas, kuljettaja ja virkailija autopostitoimiston sisätiloissa 1980-luvun alkupuolella. TYKL/dg/462. Kuvaaja: Jaakko Savolainen.
- Kuva 26: Autopostitoimiston virkailija ja asiakkaita 1972. TYKL/dg/463. Kuvaaja: Jaakko Savolainen.

Jyväskylän yliopisto, yrityksen taloustiede

Pajulahti, Pekka 1978: Myymäläautokaupan kannattavuus ja tukitoimien kehitys 1972–1977. Pro gradu -tutkielma.

Kirjoittajan oma arkisto

Perttilä, Eino 1981: Kauppa-autotoiminnan historiaa. Julkaisematon käsikirjoitus. Kesko.

Valokuvat:

- Kuva 1: Kiitokori oy:n ensimmäinen myymäläautomalli 1954. Kuva: Kiitokori oy.
- Kuva 4: Monipalveluauto Kulkurin sisätilat 2004. Kuvaaja: Jussi Lehtonen.
- Kuva 9: Satakuntalaisen myymäläauton sisätiloja 1990-luvun lopulla. Kuvaaja: Jussi Lehtonen.
- Kuva 11: Kiitokori oy:n ns. Halpis-myymläauto 1970-luvulta. Kuva: Kiitokori oy.
- Kuva 12: Myymäläauton pysäkkimerkki 1990-luvulta. Kuvaaja: Jussi Lehtonen.
- Kuva 16: Kirjastoauton henkilökunnan taukonurkkauksen välineistöä. Kuvaaja: Jussi Lehtonen.
- Kuva 19: Pankkiauto sisältä 2000-luvun alkupuolella. Kuvaaja: Jussi Lehtonen.

Tampereen yliopisto

Palenius, Pertti 1986: Selvitys postipalveluautotoiminnasta eräänä haja-asutusalueiden postipalvelumuotona. Julkisyhteisöjen laskentatoimen tutkielma hallintovirkamiestutkintoa varten. Tampereen yliopisto.

Internet- ja muut sähköiset lähteet sekä televisio-ohjelmat

- *Android* (www). Hot Robot At SXSW Says She Wants To Destroy Humans | The Pulse | CNBC.
https://www.youtube.com/watch?v=W0_DPi0PmF0. Luettu 25.6.2016.
- *Arviointiraportti 2004* (www). Lapin läänin peruspalvelujen arviointiraportti 2004.
[http://www.laaninhallitus.fi/lh/biblio.nsf/D2AD0F6DE60BADBEC2256FC70031C7BD/\\$file/Sis%E4asiainhallinto.pdf](http://www.laaninhallitus.fi/lh/biblio.nsf/D2AD0F6DE60BADBEC2256FC70031C7BD/$file/Sis%E4asiainhallinto.pdf). Luettu 22.6.2010.

- *Ateriakuljetukset (www)*. Kotihoidon tukipalvelut yhä tärkeämpiä kunnille.
https://www.posti.fi/tiedotteet/2015/20150129_kotihoidon_tukipalvelut_kunnille.html. Luettu 4.1.2016.
- *Caritas (www)*. Palveluvene Caritas.
<http://www.redcross.fi/aktiivit/piirit/sivut/varsinais-suomi/caritas/>. Luettu 22.6.2010.
- *Danske (www)*. Asuntolaina ja helppoa pankkiasiointia!
http://www.danskebank.fi/fi-fi/Henkiloasiakkaat/Asuminen/Pages/Asuminen.aspx?sc_cid=Asuntolaina0315|Internal|HA_Campaign_Area|0001. Luettu 20.10.2015.
- *Eduskunnan tulevaisuusvaliokunta (www)*.
http://web.eduskunta.fi/Resource.phx/valiokunnat/valiokunta-tuv01/index.htm?url=/plaza/toimielimet/muut/zvkseuraavakokous_tuv01_su.html&te=tuv01&img=fi. Luettu 18.6.2010.
- *Elisa (www)*. E-kirjat.
<https://kirja.elisa.fi/ekirja?gclid=CMfqmN6a08gCFesMewodgxl4g>. Luettu 21.10.2015.
- *Eläinten toimijuus (www)*. Eläinten toimijuus yhteiskunnassa. Näkökulmia Suomesta 1890–2040.
<http://animalagency.utu.fi/>. Luettu 8.2.2016.
- *Etätyö (www)*. Tule tekemään fiksumpaa työtä!
<Http://www.etatyopaiva.fi/>. Luettu 6.10.2015.
- *Etätyö: työnantaja (www)*. Ekologisen etätyön kymmenen vinkkiä työnantajalle.
<http://www.etatyopaiva.fi/fi/tyonantajalle>. Luettu 20.10.2015.
- *Etätyö: työntekijä (www)*. Faktaa ja visioita.
<http://www.etatyopaiva.fi/fi/faktaa>. Luettu 20.10.2015.
- *Finanssivalvonta (www)*. Henkilöasiakaskonttoreiden määrä on edelleen vähentynyt mutta peruspankkipalveluja on pääsääntöisesti hyvin saatavissa.
http://www.finanssivalvonta.fi/fi/Finanssiasiakas/Finanssialan_palveluita/Pankkipalvelut/Peruspankkipalvelut/Pages/2013.aspx. Luettu 29.10.2015.
- *Foodie (www)*. Prisma. <https://www.foodie.fi/>. Luettu 27.8.2016.
- *Jakamistalous (www)*. Jakamistalous – mitä se on?
<http://jakamistalous.fi/mita-on-jakamistalous/>. Luettu 10.4.2015.

- *Jätskiauto (www)*. Suomen Jätskiauto Oy – Jäätelöauto.
<http://www.jatskiauto.com/>. Luettu 23.2.2015.
- *K-instituutti (www)*. K-instituutin tarina.
<http://www.k-instituutti.fi/Etusivu/Kinstituutti/Kinstituutintarina/tabid/204/Default.aspx>. Luettu 1.2.2013.
- *Kauppalehti 8.5.2014 (www)*. Jatkajien puute uhkaa yrityksiä.
<http://www.kauppalehti.fi/uutiset/jatkajien-puute-uhkaa-yrityksia/Dex-kUGFs>. Luettu 29.10.2015.
- *Kirjastokalenteri (www)*. Ammattikalenteri.
<http://www.kirjastot.fi/fi-FI/ammattikalenteri/>. Luettu 27.6.2012.
- *Kirjastot.fi (www)*. Kirjastoautopäivät.
<http://www.kirjastot.fi/fi-FI/kirjastoautot/kirjastoautopaivat/>. Luettu 12.6.2009.
- *Kirjastotilastot (www)*. Suomen yleisten kirjastojen tilastot.
<http://tilastot.kirjastot.fi/>. Luettu 27.8.2016.
- *Kotijäätelö (www)*. Kotijäätelö.
<http://www.kotijaatelo.fi/>. Luettu 5.1.2010.
- *Kotitalouden tulot (www)*. Tilastokeskuksen PX-Web-tietokannat. Kotitalouden tulot viitehenkilön koulutusasteen mukaan.
http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/tul/tjt/tjt_fi.asp. Luettu 12.2.2013.
- *Kyläkauppa (www)*. Kyläkaupoista kuntien kumppani.
<http://kehittyvakauppa.fi/kylakaupoista-kuntien-kumppani/>. Luettu 27.6.2016.
- *Linnapood (www)*. Täna avatakse Tallinna linnapood Lipo.
<http://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/tana-avatakse-tallinna-linnapood-lipo?id=68718357>. Luettu 27.6.2016.
- *Maallemuutto (www)*. Maallemuuton ja maaseutuasumisen asiantuntija.
<http://www.maallemuutto.info/>. Luettu 10.4.2015.
- *MTV3 (www)*. Teksti-tv 12.5.2002, s. 118.
- *Museovirasto (www)*. Kyselyaiheet.
<http://www.nba.fi/fi/tietopalvelut/arkistot/kansatiede/kyselyaiheet>. Luettu 24.6.2016.
- *Myymälöiden määrä (www)*. Myymälöiden määrä myymälätyypin mukaan 2013. Päivittäistavarakauppa ry.
http://www.ptv.fi/fileadmin/user_upload/tiedostot/Tilastot/Tilastot_2014/Myymalamaara_myymalatyyppin_mukaan_2013.pdf. Luettu 23.1.2015.

- *Opetus- ja kulttuuriministeriö (www)*. UNESCO.
http://www.minedu.fi/OPM/Kansainvaliset_asiat/kansainvaliset_jaerjestoet/unesco/?lang=fi. Luettu 10.11.2012.
- *Perustilastot (www)*. Suomen yleisten kirjastojen tilastot.
<http://tilastot.kirjastot.fi/fi-fi/perustilastot.aspx?AreaKey=Y2011T1N1>. Luettu 4.2.2013.
- *Posti (www)*. Myyntiverkosto.
<http://posti.fi/postipalvelu/myyntiverkosto/>. Luettu 22.6.2011.
- *Päivittäistavarakauppa 2012–2013 (www)*.
http://www.pti.fi/fileadmin/pty_tiedostot/Julkaisut/PTY_Vuosijulkaisu_2012_web.pdf. Luettu 16.1.2013.
- *Pörssitiedote (www)*. Kesko investoi Suomeen ostamalla Suomen Lähikaupan – Siwat ja Valintatalot siirtyvät takaisin suomalaisomistukseen.
<http://www.kesko.fi/media/uutiset-ja-tiedotteet/porssitiedotteet/2015/kesko-investoi-suomeen-ostamalla-suomen-lahikaupan---siwat-ja-valintatalot-siirtyvat-takaisin-suomalaisomistukseen/>. Luettu 16.12.2015.
- *Raisio kirjasto (www)*. Asiakaskoneet ja digitointi.
http://www.raisio.fi/kirjasto/asiakaskoneet-ja-digitointi/fi_FI/asiakaskoneet-ja-digitointi/. Luettu 3.1.2015.
- *Reuters (www)*. Japanese scientists create touchable holograms.
<http://www.reuters.com/article/us-japan-touchable-hologram-idUSKBN0TJ19B20151130#2rFP1SIBrFzOiWix.97>. Luettu 8.12.2015.
- *Ruoka.net*. Ruoka.net. Kauppa-auton paluu.
<https://www.ruoka.net/>. Luettu 27.8.2016.
- *Seniorihoiva (www)*. Home Instead seniorihoiva.
<http://www.homeinstead.fi/>. Luettu 29.10.2015.
- *Sota-antropologi (www)*. The Army Needs Anthropologists.
<http://foreignpolicy.com/2015/07/28/the-army-needs-anthropologists-iraq-afghanistan-human-terrain/>. Luettu 30.6.2016.
- *Suomen kirjastoautot (www)*. Suomen kirjastoautot.
<http://koti.mbnet.fi/b10m/kirjastoautot/>. Luettu 20.2.2013.
- *Suomen Lähikauppa oy (www)*. Historia.
<http://www.lahikauppa.fi/fi/yritys/historia/>. Luettu 23.1.2015.
- *Tallinna (www)*. Maito 40 senttiä, keittoliha 10 senttiä – Tallinnan kaupunki tukee köyhiä tappiollisella ruokakaupalla.
<http://www.hs.fi/ulkomaat/a1447299773529>. Luettu 27.6.2016.

- *TE-keskus (www)*. Kyläkauppatuki.
<http://www.te-keskus.fi/Public/?nodeid=16059&area=7652>. Luettu 4.2.2013.
- *Tilastokeskus (www)*.
[Www.stat.fi/til/klt/2007/klt_2007_2008-04-17_tau_003.xls](http://www.stat.fi/til/klt/2007/klt_2007_2008-04-17_tau_003.xls). Luettu 15.6.2009.
- *Tilastot (www)*. Työlliset toimialoittain. Tilastokeskuksen PX-Web-tietokanta.
http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__tym__tyti/?rxid=b079e190-08cb-4a56-b5e5-17734523767e. Luettu 27.8.2016.
- *Toimialatilasto (www)*. Tilastokeskuksen PX-Web-tietokannat. Työlliset toimialan mukaan alueittain.
http://pxweb2.stat.fi/database/StatFin/vrm/tyokay/tyokay_fi.asp. Luettu 12.2.2013.
- *TS: Kirjastovene (www)*. Suomen ainoa kirjastovene uhattuna.
<http://www.ts.fi/teemat/extra/492275/Suomen+ainoa+kirjastovene+uhattuna>. Luettu 29.9.2014.
- *Tuko Logistics Osuuskunta (www)*. Tuko Logistics Osuuskunta lyhyesti.
http://www.tuko.fi/tukotietoa/fi_FI/tukotietoa/. Luettu 23.1.2015.
- *Tulevaisuudentutkimuksen VerkostoAkademia (www)*. Mikä on TVA?
<http://www.tvanet.fi/esittely/>. Luettu 18.6.2010.
- *Tulevaisuuden tutkimuksen seura (www)*.
<http://www.futurasociety.fi/>. Luettu 18.6.2010.
- *Tulevaisuuden tutkimuskeskus (www)*.
<http://www.tse.fi/FI/YKSIKOT/ERILLISLAITOKSET/TUTU/TIETOA/Pages/default.aspx>. Luettu 18.6.2010.
- *Tv-tuotanto Downton Abbey*. Kausi 6, osa 10/10 (2015). NBC Universal Television Distribution, Iso-Britannia.
- *TYKL-kyselyt (www)*. TYKL-kokoelman painetut postikyselyt.
<https://www.utu.fi/fi/yksikot/hum/yksikot/hkti/palvelut/arkistot/kulttuurarkisto/Sivut/kyselyt.aspx>. Luettu 2.11.2015.
- *Työ- ja elinkeinoministeriö (www)*. Tiedotteet 2009.
http://www.tem.fi/index.phtml?98603_m=97803&s=3804. Luettu 4.2.2013.
- *Veikkaus (www)*. Historia. Veikkaus.
<https://www.veikkaus.fi/fi/yritys#!/yritystietoa/historia>. Luettu 31.8.2016.

- *Väestöennuste (www)*. Tilastokeskuksen PX-Web-tietokannat. Väestöennuste 2012 iän ja sukupuolen mukaan alueittain 2012–2040.
http://pxweb2.stat.fi/Database/StatFin/vrm/vaenn/vaenn_fi.asp. Luettu 12.2.2013.
- *Väitöskirjat (www)*. Kansatieteen väitöskirjat. Koostanut Maija Mäki yhdessä Niina Koskihaaran ja Kirsi Sonck-Raution kanssa.
<http://www.tiki-toki.com/timeline/entry/306948/Kansatieteen-vitskirjat>. Luettu 8.12.2015.
- *Yhdistysrekisteri (www)*. Patentti- ja rekisterihallitus.
<https://www.prh.fi/fi/yhdistysrekisteri.html>. Luettu 29.10.2015.
- *Yhteiskuntavastuu (www)*. Työ- ja elinkeinoministeriö.
<http://tem.fi/yhteiskuntavastuu>. Luettu 27.8.2016.
- *Yhteispalvelu (www)*. Valtiovarainministeriö.
<http://www.yhteispalvelu.fi/intermin%5Chankkeet%5Cyp%5Cchome.nsf/pages/B6FCBF462A6FFA2FC22571F00030D36E?opendocument>. Luettu 3.2.2013.
- *YLE: Kyläasuminen (www)*. "Kyllä kylillä asua saa, kunhan sitä ei makseta muiden pussista".
http://yle.fi/uutiset/kylla_kylilla_asua_saa_kunhan_sita_ei_makseta_muiden_pussista/6505895. Luettu 22.2.2013.
- *YLE: Laajakaista (www)*. Laajakaista muuttaa bussin toimistoksi.
http://yle.fi/uutiset/kotimaa/2009/11/laajakaista_muuttaa_bussin_toimistoksi_1132454.html. Luettu 22.6.2010.
- *YLE: Myymäläauto (www)*. Vielä tilataan uusia myymäläautoja.
http://yle.fi/uutiset/viela_tilataan_uusia_myymalaautoja/5628665. Luettu 12.2.2013.
- *YLE: Syrjäkylät (www)*. Pitääkö syrjäkylilläkin saada asua?
http://yle.fi/uutiset/pitaako_syrjakylläkin_saada_asua/6502532. Luettu 26.9.2014.
- *YLE: Tarvasjoen kirjasto (www)*. Tarvasjoen kirjaston kohtalo huolettaa asukkaita.
http://yle.fi/uutiset/tarvasjoen_kirjaston_kohtalo_huolettaa_asukkaita/7661123. Luettu 3.1.2015.
- *YLE: Toimistobussi (www)*. Toimistobussi tekee matkoista työaikaa.
http://www.yle.fi/alueet/oulu/2009/10/toimistobussi_tekee_matkoista_tyoaikaa_1062204.html. Luettu 22.6.2010.
- *YLE: Tv1*. Laki ja oikeus 24.9.2002.

- *YLE: Virtuaalitodellisuus (www)*. Terveydenhoitoa, sisustamista, pelejä ja pornoa – virtuaalitodellisuus sivuaa yhä useampia elämänalueita. http://yle.fi/uutiset/terveydenhoitoa_sisustamista_peleja_ja_pornoa__virtuaalitodellisuus_sivuaa_yha_useampia_elamanalueita/8445783. Luettu 11.11.2015.
- *Yrittäjät (www)*. Kysely: Paikallisen sopimisen lisääminen ei johtaisi palkka-aleen. <http://www.yrittajat.fi/fi-FI/uutisarkisto/a/etusivun-uutiset/kysely-paikal-lisen-sopimisen-lisaaminen-ei-johtaisi-palkka-aleen-2>. Luettu 22.10.2015.

Lehtiaineisto

- Elanto – Osuuskaupallinen lehti 10/1932, 11/1932, 12/1932, 14/1932, 23/1932, 17/1933, 19/1933.
- Helsingin Sanomat 28.10.2000.
- Kauppias 21/1932, 7–8/1933, 1/1961.
- Liiketalous 5/1955.
- Osuuskauppalehti 5/1933.
- Raittiussanomat 2/1976.
- Säästöpankki 1912, 4/1958, 3/1960, 12/1960, 6/1962, 11/1969.
- Turun Sanomat 9.6.2004.

Kirjallisuus ja muu aineisto

Aalto, Hanna-Kaisa & Ahokas, Ira & Kuosa, Tuomo 2008: Yleissivistys ja osaaminen työelämässä 2030. Menestyksen eväät tulevaisuudessa. Tutujulkaisuja 1/2008. Turun yliopisto, Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turku.

Aalto, Maija 2014: Lasten kirjastoauto alkaa pysähtyä uusilla asuinalueilla Helsingissä. Helsingin Sanomat 10.12.2014 / Kaupunki.

Alanen, Aulis J. 1957: Suomen maakaupan historia. Kauppiaitten kustannus, Helsinki.

Alestalo, Matti 1990: Luokkarakenteen muutokset. Teoksessa Olavi Riihinen (toim.): Suomi 2017. Keskinäinen henkivakuutusyhtiö Suomi, Helsinki.

Amodei, Dario & Olah, Chris & Steinhard, Jacob & Christiano, Paul & Schulman, Johan & Mané, Dan 2016: Concrete Problems in AI Safety. arXiv:1606.06565v1 [cs.AI] 21 Jun 2016.

<https://arxiv.org/pdf/1606.06565v1>.

Bell, Wendell 2003: Foundations of futures studies. History, purposes, and knowledge. Volume 1: Human science for a new era. Transaction Publishers, New Brunswick.

Bell, Wendell 2004: Foundations of futures studies. Human science for a new era. Vol. 2: Values, objectivity, and the good society. Transaction Publishers, New Brunswick.

Bishop, Peter & Hines, Andy & Collins, Terry 2007: The current state of scenario development. An overview of techniques. Foresight, The Journal of Future Studies, Strategic Thinking and Policy. Emerald Group Publishing Limited, Bingley. Vol. 9 (1). Ss. 5–25.

Blomstedt, Yrjö 1978: Kyläkassasta osuuspankkiin. Osuuspankkihistoriaa 75 vuoden ajalta 1902–1977. Kirjayhtymä, Helsinki.

Borg, Olavi 2013: Tulevaisuudentutkimuksen tiedeidentiteetti ja suhde muihin tieteesiin. Teoksessa Osmo Kuusi & Timo Bergman & Hazel Salminen (toim.): Miten tutkimme tulevaisuuksia? Tulevaisuuden tutkimuksen seura, Helsinki.

Chomsky, Noam 1972: Language and mind. Harcourt Brace, New York.

Christie, Agatha 1990: Vanha hyvä aikani. WSOY, Helsinki.

Christie, Agatha 1995: Mykkä todistaja. WSOY, Helsinki.

Coyle, R. Geoffrey 2009: Field anomaly relaxation (FAR). Teoksessa Jerome C. Glenn & Theodore J. Gordon (eds): Futures research methodology. Version 3.0. The Millennium Project, Washington DC.

Dickson, Paul 1972: *Think Thanks*. Atheneum, New York.

Durance, Philippe & Godet, Michel 2010: Scenario building: Uses and abuses. *Technological Forecasting & Social Change* 77 (2010). Elsevier, Amsterdam. Ss. 1488–1492.

Ehn, Billy 1983: *Ska vi leka tiger? Daghemsliv ur kulturell synvinkel*. Liberförl., Lund.

Ehn, Billy 1996: *Närhet och avstånd*. Teoksessa Billy Ehn & Orvar Löfgren: *Vardagslivets etnologi. Reflektioner kring en kulturvetenskap*. Natur och kultur, Stockholm.

Ehn, Billy 2014: *Arjen yllätyksiä. Huomaamattoman etnografia ja kulttuurianalyysi*. Teoksessa Pilvi Hämeenaho & Eerika Koskinen-Koivisto (toim.): *Moniulotteinen etnografia*. Ethnos ry, Helsinki.

Ehn, Billy & Klein, Barbro 1994: *Från erfarenhet till text. Om kulturvetenskapliga reflektivitet*. Carlssons, Stockholm.

Ehn, Billy & Löfgren, Orvar 2009: *Ethnography in the marketplace*. *Culture Unbound. Journal of current cultural research* 1/2009. Linköping University, Linköping. Ss. 31–49.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK 2006: *Palvelut 2020. Osaaminen kansainvälisessä palveluyhteiskunnassa*. Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Helsinki.

Eskola, Eija 2001: *Finnish Public Libraries between the World Wars*. Teoksessa Ilkka Mäkinen (toim.): *Finnish public libraries in the 20th century*. Tampere University Press, Tampere.

Eskola, Eija 2009: *Yleisten kirjastojen toiminta maailmansotien välisenä aikana*. Teoksessa Ilkka Mäkinen (toim.): *Suomen yleisten kirjastojen historia*. BTJ Kustannus, Helsinki.

von Essen, Charlotta 2003: *Yksi hevosvoima. Ratsupoliisi Suomessa*. *Poliisiammattikorkeakoulun tiedotteita* 27. Poliisiammattikorkeakoulu, Espoo.

Fingerroos, Outi & Jouhki, Jukka 2014: Etnologinen kenttätö ja tutkimus. Metodien monimuotoisuuden pohdintaa ja esimerkkitapauksia. Teoksessa Pilvi Hämeenaho & Eerika Koskinen-Koivisto (toim.): Moniulotteinen etnografia. Ethnos ry, Helsinki.

Geertz, Clifford 1983: Local knowledge. Further essays in interpretive anthropology. Basic books, New York.

Glenn, Jerome C. & Florescu, Elisabeth 2015: State of the future 2015–16. The Millennium Project, Washington D.C.

Gordon, Theodore J. 2009: The Delphi Method. Teoksessa Jerome C. Glenn & Theodore J. Gordon (eds): Futures research methodology. Version 3.0. The Millennium Project, Washington DC.

Gosciny, Rene & Uderzo, Albert 1993: Asterix ja ennustaja. Sanomaprint, Helsinki.

Grisham, Thomas 2009: The Delphi technique. A method for testing complex and multifaceted topics. International Journal of Managing Projects in Business. Vol 2 (1). Emerald Group Publishing Limited, Bingley. Ss. 112–130.

Haanpää, Minni & Hakkarainen, Maria & García-Rosell, José-Carlos 2014: Etnografia kehittämisen välineenä. Teoksessa Pilvi Hämeenaho & Eerika Koskinen-Koivisto (toim.): Moniulotteinen etnografia. Ethnos-toimite 17. Ethnos ry, Helsinki.

Harrison, Kenneth Cecil 1969: Libraries in Scandinavia. Deutsch, London.

Heikinheimo, Kati 2006: Promoting corporate social responsibility. Views on the Finnish public sector's role and influence. Teoksessa Tomi J. Kallio & Piia Nurmi: Vastuullinen liiketoiminta. Peruskysymyksiä ja esimerkkejä. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja, Sarja Keskustelua ja raportteja; 10:2005. Turun kauppakorkeakoulu, Turku.

Heikkilä, Katariina 2003: Maaseutu kansatieteellisenä tutkimuskohteena. Teoksessa Helena Ruotsala (toim.): Meiltä ja maailmalta. Scripta Aboensia 2, Ethnologica. Kansatiede, Turun yliopisto, Turku.

Heikkilä, Katariina & Kirveennummi, Anna 2009: Vanhusten hoiva ja huolenpito tulevaisuudessa. Näkökulmia Loimaan seudulla järjestetyn tulevaisuusverstaan pohjalta. Tutu-eJulkaisu 4/2009. Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turku.

Heikkinen, Kaija 2007: Naiset, miehet ja sukupuoli etnologiatieteissä. Teoksessa Pia Olsson & Terhi Willman (toim.): Sukupuolen kohtaaminen etnologiassa. Ethnos-toimite 13. Ethnos ry, Helsinki.

Heikkinen, Minna 2010: Kiertokirjeistä kotisivuihin, postikorteista pikaviestimiin. Turun yliopisto, Turku.

Heinimäki, Heikki 1983: Kaupan palvelut maaseudulla. Teoksessa Pertti Vuorela & Mauno Kosonen & Pekka Virtanen (toim.): Suomalainen maaseutu. Kirjayhtymä, Helsinki.

Heinonen, Sirkka 2001: Uudet suunnat maaseudun tulevaisuudelle. Tulevaisuusarja 7. Tulevaisuuden tutkimuksen seura, Helsinki.

Heinonen, Sirkka 2003: Maaseudun tulevaisuus. Teoksessa Matti Kamppinen & Osmo Kuusi & Sari Söderlund (toim.): Tulevaisuudentutkimus. Perusteet ja sovellukset. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 896. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Heinonen, Sirkka & Ruotsalainen, Juho 2012: Ubiikkiyhteiskunta 2030 – Yhteisöllisesti tuotettu tulevaisuustaulukko. Futura 3/2012. Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki. Ss. 70–71.

Heinonen, Visa 2008: Muutoksia suomalaisten vapaa-ajan vietossa – kotisohvalla, yhteisöissä ja matkailuelämyksissä. Kulutustutkimus.Nyt 1/2008. Kulutustutkimuksen seura ry, Helsinki.

Helander, Niina & Kirveennummi, Anna & Merikanto, Maria & Rubin, Anita & Siivonen, Katriina 2005: Kulttuurin kulmakivet. Varsinaissuoma-

laisia kulttuuristrategioita. Tutu-julkaisuja 3/2005. Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turku.

Helenius, Kristiina 2015: Amerikasta freelancereiden luvattu maa. Ykkösaamun kolumni. [Http://areena.kokeile.yle.fi/1-2655712](http://areena.kokeile.yle.fi/1-2655712). Luettu 10.4.2015.

Hentilä, Marjaliisa 1999: Keikkavaaka ja kousikka. Kaupan työ ja tekijät 1800-luvulta itsepalveluaikaan. Liikealan ammattiliitto ry, Edita, Helsinki.

Herranen, Timo 2004: Yhdessä eteenpäin. SOK 100 vuotta 1904–2004. Edita, Helsinki.

Hieta, Hanneleena 2010: Mukautuva museo. Kolmen eurooppalaisen kansanelämämuseon muutostarina 1970-luvulta 2000-luvun alkuun. Kansatiede, Turun yliopisto, Turku.

Hieta, Hanneleena 2016: Kyselyt arkistohoidollisesta näkökulmasta. Teoksessa Pirjo Korkiakangas & Pia Olsson & Helena Ruotsala & Anna-Maria Åström: Kirjoittamalla kerrotut. Kansatieteelliset kyselyt tiedon lähteinä. Ethnos-toimite 19. Suomen kansatieteilijöiden yhdistys Ethnos ry, Helsinki.

Hietala, Marjatta 2001: Foundation of Libraries in the Historical Context. Teoksessa Ilkka Mäkinen (toim.): Finnish public libraries in the 20th century. Tampere University Press, Tampere.

Hirvonen, Hannu 2010: Harvapäinen hirvi. Keltanokka. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki.

Hoffman, Kai 1990: Kesko 1940–1990. Kauppiaitten kustannus oy, Jyväskylä.

Home, Niilo 1977: Kyläkaupasta supermarketiin. Vähittäiskaupan sopeutuminen yhteiskunnan rakennemuutokseen vuosina 1952–1972. Oy Gaudeamus Ab, Helsinki.

Home, Niilo 1989: Kyläkaupan kuolema ja eloonjääminen. Valikoituminen lopetettavaksi tai jatkavaksi myymäläksi maaseudun päivittäistavarakaupas-

sa. Acta Academiae Oeconomicae Helsingiensis Series A:63. The Helsinki School of Economics and Business Administration, Helsinki.

Hämeenaho, Pilvi 2014: Hyvinvoinnin verkostot maaseudulla asuvien äitien arjessa. Etnologinen tutkimus palvelujen käytöstä ja hyvän arjen rakentumisesta. Tutkimus 129. Terveystieteiden tutkimuskeskus, Helsinki.

Inayatullah, Sohail 2008: Six pillars. Futures thinking for transforming. Foresight, The Journal of Future Studies, Strategic Thinking and Policy. Vol. 10 (1). Emerald Group Publishing Limited, Bingley. Ss. 4–21.

Jokinen, Leena & Kirveennummi, Anna 2009: Ruokakauppa kaukana tulevaisuudessa – ruoan ostamisen tulevaisuuskuvia. Teoksessa Katri Koistinen & Minna Lammi & Anu Raijas (toim.): Kaupasta kaikille. Kuluttajatutkimuskeskuksen kirjoja 5. Kuluttajatutkimuskeskus, Helsinki.

Juntumaa, Jouni 2016: Kuntaliitokset ja kirjastokimpat kirjastotilastoissa. Asiantuntijapuheenvuoroja kirjastoalan keskeisistä aiheista.

<http://blogit.kirjastot.fi/kuntaliitokset-ja-kirjastokimpat-kirjastotilastoissa/#.V8bZTXrs2Zw>. Luettu 31.8.2016.

Kamppinen, Matti & Malaska, Pentti 2003: Mahdolliset maailmat ja niistä tietäminen. Teoksessa Matti Kamppinen & Osmo Kuusi & Sari Söderlund (toim.): Tulevaisuudentutkimus. Perusteet ja sovellukset. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 896. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Kamppinen, Matti & Malaska, Pentti & Kuusi, Osmo 2003: Tulevaisuudentutkimuksen peruskäsitteet. Teoksessa Matti Kamppinen & Osmo Kuusi & Sari Söderlund (toim.): Tulevaisuudentutkimus. Perusteet ja sovellukset. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 896. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Kertomus Turun kaupungin kunnallishallinnosta 64, 8:61. Turun kaupunki, Turku.

Kervinen, Elina 2015: Abba-Ulvaeus haluaa poistaa Ruotsista käteisen. Ruotsissa yhä useampi "swishaa" rahat. Helsingin Sanomat 4.1.2015. Ss. B1–B2.

King, Stephen 1992: Sydänyö. Langolieerit. WSOY, Juva.

Kiuru, Pertti 1999: Päivittäistavarakauppapalvelujen saavutettavuus haja-asutusalueilla. Julkaisuja B 155. LTT-Tutkimus, Helsinki.

Kivelä, Susanna & Mannermaa, Mika 1999: Kuntien tulevaisuus. Kuntalan tulevaisuusbarometri. Acta nro 102. Suomen kuntaliitto, Helsinki.

Knapton, Sarah 2015: Meet Nadine, the world's most human-like robot. The Telegraph 29.12.2015.

Knuuttila, Seppo 1989: Paluu nykyisyyteen. Teoksessa Teppo Korhonen ja Matti Räsänen (toim.): Kansa kuvastimessa. Etnisyys ja identiteetti. Tietoliipas 114. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Koistinen, Katri: Kyläkaupoista suuryksiköihin ja kohti uusia lähikaupan muotoja. Päivittäistavarakaupan kehitys Suomessa toisen maailmansodan jälkeen. Teoksessa Katri Koistinen & Minna Lammi & Anu Raijas (toim.): Kaupasta kaikille. Kuluttajatutkimuskeskuksen kirjoja 5. Kuluttajatutkimuskeskus, Helsinki.

Korhonen, Teppo 1999: Maaseudun elämäntavan muutos. Teoksessa Markku Löytönen & Laura Kolbe (toim.): Suomi. Maa, kansa, kulttuuri. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 753. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Korhonen-Yrjänheikki, Kati 2005: Delfoi-paneelin valintaprosessi. Esimerkkinä teknillisen korkeakoulutuksen vaikuttajasidosryhmien argumentoiva Delfoi-paneeli. Futura 1/2005. Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki. Ss. 115–130.

Korkiakangas, Pirjo 1996: Muistoista rakentuva lapsuus. Agraarinen perintö lapsuuden työnteon ja leikkien muistelussa. Kansatieteellinen arkisto 42. Suomen muinaismuistoyhdistys, Helsinki.

Korkiakangas, Pirjo 2006: Etnologisia näkökulmia muistiin ja muisteluun. Teoksessa Outi Fingerroos & Riina Haanpää & Anne Heimo & Ulla-Maija Peltonen (toim.): Muistitietotutkimus. Metodologisia kysymyksiä. Tietolipas 214. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Korkiakangas, Pirjo & Olsson, Pia & Ruotsala, Helena & Åström, Anna-Maria 2016 (toim.): Kirjoittamalla kerrottua. Teoksessa Pirjo Korkiakangas & Pia Olsson & Helena Ruotsala & Anna-Maria Åström: Kirjoittamalla kerrotut. Kansatieteelliset kyselyt tiedon lähteinä. Ethnos-toimite 19. Suomen kansatieteilijöiden yhdistys Ethnos ry, Helsinki.

Kortti, Jukka & Salmi, Hannu 2007: Televisio eilen, tänään, huomenna. Teoksessa Juhani Wiio (toim.): Television viisi vuosikymmentä. Suomalainen televisio ja sen ohjelmat 1950-luvulta digiaikaan. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1145. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Koski, Kimmo 2001: Kaupan suuryksiköiden vaikutusten selvittäminen ja arviointi. Oy Edita Ab Kustannustoimitus, Helsinki.

Koskiaho, Briitta 2003: Aika, kompleksisuus ja sen hallinta ajassa. Metodologisia perusongelmia tulevaisuudentutkimuksessa. Teoksessa Matti Vapaa- vuori & Santtu von Bruun (toim.): Miten tutkimme tulevaisuutta? Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki.

Koskihaara, Niina & Mäki, Maija & Sonck Kirsi 2014: Osumia. Kansatieteellisiä avauksia muutoksesta, sen hallinnasta ja sopeutumisesta. Kansatiede, Turun yliopisto, Turku.

Kuhmonen, Tuomas 2014: Maaseudun liiketoiminnan uudistuminen. Evoluutiinäärinen viitekehys. Tutu e-julkaisu 17/2014. Turun yliopisto, Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turku.

Kuhmonen, Tuomas & Kuhmonen, Irene 2014: Maaseudun alueidenkäytön tulevaisuuskuvat. Tutu-julkaisu 1/2014. Turun yliopisto, Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turku.

Kuhmonen, Tuomas & Luoto, Liisa & Turunen, Jenny 2014: Nuorten tulevaisuuskuvat maaseudun kehittämistyön lähtökohtana. Tutu-julkaisuja 2/2014. Turun yliopisto, Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turku.

Kuhmonen, Tuomas & Niittykangas, Hannu 2008: Maaseudun tulevaisuus. Ajattelun käsikirja. Maahenki, Helsinki.

Kultalahti, Olli 1990: Yhteiskunta ja alue. Johdatus alueelliseen ajattelutapaan. Finnpublishers, Tampere.

Kurkinen, Jari 2001: Suomen autokoriteollisuuden historia. Gummerus, Jyväskylä.

Kuula, Arja 2006: Tutkimusetiikka. Aineistojen hankinta, käyttö ja säilytys. Osuuskunta Vastapaino, Tampere.

Kuusi, Osmo 1999: Expertise in the future use of generic technologies. Epistemic and methodological considerations concerning Delphi studies. Government Institute for Economic Research, VATT-tutkimuksia 59. J-Paino oy, Helsinki.

Kuusi, Osmo 2003: Delfoi-menetelmä. Teoksessa Matti Kamppinen & Osmo Kuusi & Sari Söderlund (toim.): Tulevaisuudentutkimus. Perusteet ja sovellukset. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 896. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Kuusi, Osmo & Cuhls, Kerstin & Steinmüller, Karlheinz 2015: Quality criteria for scientific futures research. Futura 1/2015. Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki. Ss. 60–77.

Kuusi, Osmo & Kamppinen, Matti 2003: Tulevaisuustaulu – tulevaisuudentutkijan perustyökalu. Teoksessa Matti Kamppinen & Osmo Kuusi & Sari Söderlund (toim.): Tulevaisuudentutkimus. Perusteet ja sovellukset. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 896. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Kuusterä, Antti 1995: Aate ja raha. Säästöpankit suomalaisessa yhteiskunnassa 1822–1994. Otava, Helsinki.

Kuusterä, Antti 2002: Lähellä ihmistä. Osuuspankkitoiminta 100 vuotta. Otava, Helsinki.

Kyöstiö, Antero 2004: Suomen kirjastoautotoiminnan historia. <http://www.kirjastot.fi/fi-FI/kirjastoautot/kirjastoautohistoria/>. Luettu 20.2.2013.

Kyöstiö, Antero 2006: Ruutanan tienhaarasta Kotkansiivenkadulle. Muisteloita kirjastoautoista 40 vuoden ajalta. Tampereen kaupunginkirjasto, Tampere. <http://www.tampere.fi/kirjasto/autot/historiaa.pdf>. Luettu 13.3.2013.

Kyöstiö, Antero 2011: Kirjastoautotoiminnan 50 vuotta. Turun ykkösestä Konstaan. BTJ Finland Oy, Helsinki.

Lappi, Tiina-Riitta 2007: Neuvottelu tilan tulkinnoista. Etnologinen tutkimus sosiaalisen ja materiaalisen ympäristön vuorovaikutuksesta jyvaskyläläisissä kaupunkipuhunnoissa. *Jyväskylä studies in humanities* 80. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä.

Lehtonen, Juhani U.E. 2005: Kansatieteen tutkimushistoria. Teoksessa Pirjo Korkiakangas & Pia Olsson & Helena Ruostala (toim.): *Polkuja etnologian menetelmiin*. Ethnos ry, Helsinki.

Lehtonen, Jussi 2005: Kahdeksan päivää kentällä. Raportti kenttätömatkasta syksyllä 2005. *Ethnos-tiedote* 4/2005. Suomen kansatieteilijöiden yhdistys Ethnos ry, Helsinki. Ss. 7–14.

Lehtonen, Jussi 2010a: Tutkimuskohteena Konnunsuon vankila. Teoksessa Jussi Lehtonen (toim.): "Siitä ei tarvitse puhua, kun se on joka hetki mukana". Loppuraportti konnunsuon vankilan kenttätöistä 2010. *Kansatiede*, Turku.

Lehtonen, Jussi 2010b: "Viettelyksen vaunu". *Suomalainen myymäläauto 1930-luvulta 2000-luvulle*. *Kansatiede*, Turun yliopisto, Turku.

Lehtonen, Jussi & Tenkanen, Salla 2010: *Ethnology in the 21st Century. Transnational reflections of past, present and future*. *Kansatiede*, Turun yliopisto, Turku.

Lehtonen, Sirkku 2014: Martin lähikirjaston lakkauttamisen vaikutukset asukkaiden kirjastonkäyttöön. Opinnäytetyö (AMK). Turun ammattikorkeakoulu, Turku. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2014120518774>.

Leimu, Pekka 1992: The achievements and challenges of Finnish ethnology on the brink of the 1990s. Teoksessa Matti Räsänen (toim.): *Pioneers. The History of Finnish Ethnology*. *Studia Fennica Ethnologica* 1. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Leimu, Pekka 2005: Kyselyt. Teoksessa Pirjo Korhokangas & Pia Olsson & Helena Ruostala (toim.): *Polkuja etnologian menetelmiin*. Ethnos ry, Helsinki.

Leppäkoski, Kati 2014: Kuntayhteistyön ja kuntaliitosten vaikutus kirjastoautotoimintaan. Pro gradu -tutkielma. Informaatiotutkimus ja interaktiivinen media, Tampereen yliopisto, Tampere.

Linnake, Tuomas 2015: Postin robokopteri valmiina lähtöön: Yleisö pääsee ihmettelemään. *Taloussanomien*, Digitoday, 25.8.2015.

Linstone, Harold A. & Turoff, Murray 2010: Delphi. A brief look backward and forward. *Technological Forecasting & Social Change* 78 (2011). Elsevier, Amsterdam. Ss. 1712–1719.

Linturi, Hannu 2007: Delfoin metamorfooseja. *Futura* 1/2007. Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki. Ss. 102–114.

Linturi, Hannu & Rubin, Anita 2011: Toinen koulu, toinen maailma. Oppimisen tulevaisuus 2030. *Tutu-julkaisuja* 1/2011. Tulevaisuuden tutkimuskeskus, Turun yliopisto, Turku.

Linturi, Risto 2016: Teknologiamurros 2013–2016. Esiselvitys radikaalien teknologioiden kehityksestä 2013 katsauksen jälkeen (Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan julkaisu 6/2013). Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan julkaisu 1/2016. Eduskunta, Helsinki.

Linturi, Risto & Kuusi, Osmo & Ahlqvist, Toni 2013: Suomen sata uutta mahdollisuutta. Radikaalit teknologiset ratkaisut. Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan julkaisu 6/2013. Eduskunta, Helsinki.

Lipponen, Päivi 2013: Tulevaisuusvaliokunta 20 vuotta. Futura 3/2013. Tulevaisuuden tutkimuksen Seura ry, Helsinki. Ss. 6–8.

Lombardo, Thomas 2014: The future evolution of consciousness. World Future Review 2014, Vol. 6(3). Sage, Thousand Oaks. Ss. 322–335.

Lähtenmäki, Maria 1994: Ansioäidit arvossaan. Naimisissa olevat naiset ja palkkatyö 1940-luvun puolivälissä. Teoksessa Raimo Parikka (toim.): Työ ja työttömyys. Väki voimakas 7. Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura, Helsinki.

Löfgren, Orvar 1996: Ett ämne väljer väg. Teoksessa Billy Ehn & Orvar Löfgren: Vardagslivets etnologi. Reflektioner kring en kulturvetenskap. Natur och kultur, Stockholm.

Malaska, Pentti 2003: Tulevaisuustietoisuus ja tulevaisuuteen tunkeutuminen. Teoksessa Matti Vapaavuori & Santtu von Bruun (toim.): Miten tutkimme tulevaisuutta? Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki.

Malaska, Pentti 2013: Tulevaisuustietoisuudesta ja tulevaisuudesta tietämisestä: Tulevaisuus mielenkiinnon kohteena. Teoksessa Osmo Kuusi & Timo Bergman & Hazel Salminen (toim.): Miten tutkimme tulevaisuuksia? Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki.

Malmsten, Jarmo 2004: Maaseutu mediassa. Maaseudun Uusi Aika. Maaseutututkimuksen ja -politiikan aikakauslehti 1/2004. Maaseudun Uusi Aika -yhdistys. Ss. 5–19.

Mannermaa, Mika 1986: Arviointia tulevaisuuden tutkimuksen perusteista ja menetelmistä. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja Sarja D, 1986, 1. Turun kauppakorkeakoulu, Turku.

Mannermaa, Mika 1991: Evolutionaarinen tulevaisuudentutkimus. Tulevaisuudentutkimuksen paradigmojen ja niiden metodologisten ominaisuuksien tarkastelua. Acta Futura Fennica 2. Vapokustannus, Helsinki.

Mannermaa, Mika 1993: Tulevaisuus – Murroksesta mosaiikkiin. Otava, Helsinki.

Mannermaa, Mika 1999: Tulevaisuuden hallinta – skenaariot strategiatyökentelyssä. WSOY, Helsinki.

Mannermaa, Mika 2003: Tulevaisuudentutkimus tieteellisenä tutkimusalana. Teoksessa Matti Vapaavuori & Santtu von Bruun (toim.): Miten tutkimme tulevaisuutta? Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki.

Mannermaa, Mika 2004: Heikoista signaaleista vahva tulevaisuus. WSOY, Helsinki.

Martikainen, Marja & Haverinen, Liisa 2004: Grounded theory -menetelmä kasvatustieteellisessä tutkimuksessa. Teoksessa Pertti Kansanen & Kari Uusikylä (toim.): Opetuksen tutkimuksen monet menetelmät. PS-kustannus, Jyväskylä.

Masini, Eleonora 1993: Why futures studies? Grey Seal, London.

McColvin, Lionel 1956: A Chance to read. Phoenix House, London.

Meadows, Donella & Randers, Jorgen & Meadows, Dennis 2005: Kasvun rajat. 30 vuotta myöhemmin. Gaudeamus, Helsinki.

Miettinen, Virve 2014: Kirjastosauna – Helsingin lämmin sydän.
<http://keskustakirjasto.fi/2014/03/14/kirjastosauna-helsingin-lammin-sydän/>. Luettu 6.5.2015.

Mikkola, Kati 2009: Tulevaisuutta vastaan. Uutuuksien vastustus, kansantiedon keruu ja kansakunnan rakentaminen. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1251, Tiede. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Mitford, Nancy 1969: *Madame de Pompadour*. Weilin + Göös, Helsinki.

Mäki, Maija 2014: "Muuttuuko ihminen – ja mihin suuntaan?" Muutosvoimia ja niiden vaikutuksia suomalaisen arkeologisen kulttuuriperinnön tulevaisuuteen suhteessa matkailualaan. Teoksessa Niina Koskihaara & Maija Mäki & Kirsi Sonck 2014 (toim.): *Osumia. Kansatieteellisiä avauksia muutoksesta, sen hallinnasta ja sopeutumisesta*. Kansatiede, Turun yliopisto, Turku.

Mäkinen, Ilkka 2001: *The Golden Age of Finnish Public Libraries. Institutional, structural and ideological background since the 1960's*. Teoksessa Ilkka Mäkinen (toim.): *Finnish public libraries in the 20th century*. Tampere University Press, Tampere.

Mäkinen, Ilkka 2009: Yleinen kirjasto hyvinvointiyhteiskunnassa 1960-luvun alusta vuosituhannen vaihteeseen. Teoksessa Ilkka Mäkinen (toim.) *Suomen yleisten kirjastojen historia*. BTJ Kustannus, Helsinki.

Mäntylä, Miia 2001: *Monesta yhdeksi. Maaseudun palvelujen uudet mahdollisuudet*. Levón-instituutti, Julkaisuja No. 98. Vaasan yliopisto, Vaasa.

Möttönen, Sakari & Niemelä, Jorma 2005: *Kunta ja kolmas sektori. Yhteistyön uudet muodot*. PS-kustannus, Jyväskylä.

Naakka-Korhonen, Mervi 1988: *Halpa hinta, pitkä mitta. Vienankarjalainen laukkukauppa*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 491. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki.

Niemelä, Jari 2008: *Talonpoika toimessaan. Suomen maatalouden historia*. Tietolipas 225. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki.

Niemelä, Kyösti 2013: *Pimeä 1980-luku*. Helsingin Sanomat 20.6.2013. S. D1.

Niiniluoto, Ilkka 2003: *Alkusanat*. Teoksessa Matti Kamppinen & Osmo Kuusi & Sari Söderlund (toim.): *Tulevaisuudentutkimus. Perusteet ja sovellukset*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 896. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Niiniluoto, Ilkka 2013: Tulevaisuudentutkimus – tiedettä vai taidetta? Teoksessa Osmo Kuusi & Timo Bergman & Hazel Salminen (toim.): Miten tutkimme tulevaisuuksia? Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki.

Nummi, Ville-Pekka 2013: "On jo korkea aika ajantasaistaa kirjastoauto-konseptia!". Kirjastoautotoiminnan kehittämisen tarpeet ja mahdollisuudet. Pro gradu -tutkielma. Informaatiotutkimus ja interaktiivinen media, Tampereen yliopisto, Tampere.

Nurmela, Juha & Sirkiä, Timo 2005: Kotitalouksien tieto- ja viestintäteknii-kan yleistymisen ja tulevan muutoksen arviointia logistisella kasvumallilla. Futura 2–3/2005. Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki. Ss. 104–116.

O'Dell, Tom 2009: What's the use of culture? Culture Unbound. Journal of current cultural research 1/2009. Linköping University, Linköping. Ss. 15–29.

O'Dell, Tom & Willim, Robert 2011: Composing ethnography. Ethnologia Europaea – Journal of European Ethnology. Volume 41:1. Museum Tusulanum Press, Copenhagen. Ss. 27–39.

Oksa, Jukka 1998: Syrjäkylä muutoksessa. Joensuun yliopiston yhteiskunta-tieteellisiä julkaisuja n:o 30. Joensuun yliopisto, Joensuu.

Opetusministeriö 1989: Muutos, valinnat, tulevaisuus. Tulevaisuudentutki-muksen edistäminen Suomessa. Komiteamietintö 1989:3. Opetusministeriö, Helsinki.

Pantzar, Mika 1997: Uutuuden viehätys – Modernin kulutuksen kehitys-suunnat. Teoksessa Johanna Peltola (toim.): Kulutuskulttuuria – sosiologi-sia näkökulmia kulutukseen. Oppikirjoja No. 1. Helsingin yliopisto, talous-tieteen laitos, kuluttajaekonomia, Helsinki.

Pantzar, Mika 2000: Tulevaisuuden koti. Arjen tarpeita keksimässä. Otava, Helsinki.

Pekkola, Juhani 2002: Etätö Suomessa. Fyysiset, virtuaaliset, sosiaaliset ja henkiset työtilat etätöympäristöinä. *Ekonomi och samhäll* Nr 104. Svenska handelshögskolan, Helsinki.

Pietiäinen, Jukka-Pekka 1988a: Suomen postin historia 1. Posti- ja telelaitos, Helsinki.

Pietiäinen, Jukka-Pekka 1988b: Suomen postin historia 2. Posti- ja telelaitos, Helsinki.

Pietiäinen, Jukka-Pekka 1998: Postia kaikille. Suomen postin tarina 1638–1998. Edita, Helsinki.

Pietiäinen, Jukka-Pekka 2003: Suomen Postin tarina 1638–2003. [Http://www.posti.fi/postimuseo/postinhistoria/](http://www.posti.fi/postimuseo/postinhistoria/). Luettu 7.12.2005.

Pipping, Hugo E. 1962: Sata vuotta pankkitoimintaa. Suomen yhdyspankki 1862–1919. Pohjoismaiden osakepankki kauppaa ja teollisuutta varten 1872–1919. Pohjoismaiden yhdyspankki 1919–1962. Pohjoismaiden yhdyspankki, Helsinki.

Popper, Rafael 2008: How are foresight methods selected? *Foresight, The Journal of Future Studies, Strategic Thinking and Policy*. Vol. 10(6). Emerald Group Publishing Limited, Bingley. Ss. 62–89.

Päivittäistavarakaupan rakennemuutos 1994. Suomen Päivittäistavarakauppayhdistys, Helsinki.

Päivittäistavarakauppa 2016: Päivittäistavarakaupan vuosijulkaisu 2016. Päivittäistavarakauppa ry, Helsinki.

Raijas, Anu & Järvelä, Katja 2015: Päivittäistavaroiden ostaminen ja kuluttajien näkemykset kaupan kanta-asiakasjärjestelmistä. Kilpailu- ja kuluttajaviraston selvityksiä 1/2015. Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Helsinki.

Rautiainen, Tarja 2003: Valistus ja kansalliset arvot. Teoksessa Matti Peltonen & Vesa Kurkela & Visa Heinonen (toim.): *Arkinen kumous*. Suoma-

laisen 60-luvun toinen kuva. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 849. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Remahl, Jarkko 2013: Kauppojen paistopisteet imuroivat tehokkaasti leivänostajat. http://yle.fi/uutiset/kauppojen_paistopisteet_imuroivat_tehokkaasti_leivanostajat/6844420. Luettu 31.8.2016.

Rhyne, Russell 1974: Technological forecasting within alternative whole futures projections. *Technological forecasting and social change*, vol. 6(1974). American Elsevier Publishing Company. Ss. 133–162.

Rhyne, Russell 1995: Field Anomaly Relaxation. *The arts of usage. Futures – The journal of policy, planning and futures studies*, vol. 27, No. 6. Elsevier Science, Great Britain. Ss. 657–674.

Ritchey, Tom 2009: Morphological analysis. Teoksessa Jerome C. Glenn & Theodore J. Gordon (eds): *Futures research methodology. Version 3.0. The Millennium Project*, Washington DC.

Rossi, Leena & Oinonen, Paavo & Terho, Henri & Ahti, Tomi 2001: *Sata vuotta yhteistä matkaa 1901–2001*. Turun Osuuskauppa, Turku.

Rosvall, Minna & Ristola, Petra 2013: Itsepalvelukassa siirtää vastuuta asiakkaalle. YLE uutiset, kotimaa. http://yle.fi/uutiset/itsepalvelukassa_siirtaa_vastuuta_asiakkaalle/6666519. Luettu 3.7.2016.

Rubin, Anita 2003a: Tulevaisuudentutkimuksen käsitteitä. Teoksessa Matti Kamppinen & Osmo Kuusi & Sari Söderlund (toim.): *Tulevaisuudentutkimus. Perusteet ja sovellukset*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 896. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Rubin, Anita 2003b: Pehmeä systeemimetodologia tulevaisuudentutkimuksessa. Teoksessa Matti Kamppinen & Osmo Kuusi & Sari Söderlund (toim.): *Tulevaisuudentutkimus. Perusteet ja sovellukset*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 896. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Ruotsala, Helena 1992: Oulujoen vesistön rakentamisen ja säännöstelyn sosiokulttuuriset vaikutukset. Kansatieteen tutkimusraportteja 2. Kansatiede, Turun yliopisto, Turku.

Ruotsala, Helena 2005: Matkoja, muistoja, mielikuvia. Kansatieteilijä kentällä. Teoksessa Pirjo Korkiakangas & Pia Olsson & Helena Ruostala (toim.): Polkuja etnologian menetelmiin. Ethnos ry, Helsinki.

Ruotsala, Helena 2009: Kovan leivän alue vai viinitie? Kulttuurialueita konstruoivasta kansatieteestä eurooppalaiseksi etnologiaksi. Teoksessa Maria Lähteenmäki (toim.): Maa, seutu, kulmakunta. Näkökulmia aluehistorialliseen tutkimukseen. Historiallinen Arkisto 129. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Ruusuvuori, Johanna & Tiittula, Liisa 2009: Tutkimushaastattelu ja vuorovaikutus. Teoksessa Johanna Ruusuvuori ja Liisa Tiittula (toim.): Haastattelu. Tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus. Osuuskunta vastapaino, Tampere.

Rylko-Bauer, Barbara & Singer, Merril & Willigen, John van 2006: Reclaiming applied anthropology. Its past, present, and future. *American Anthropologist* 108(1). American Anthropological Association, Washington, DC.

Räikkä, Juha 2003: Arvojen kehittymisen ongelma. Teoksessa Matti Vapaa-vuori & Santtu von Bruun (toim.): Miten tutkimme tulevaisuutta? Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki.

Räsänen, Matti 1989: Kansankulttuuri kansakunnan identiteetin rakennuspuuna. Teoksessa Teppo Korhonen ja Matti Räsänen (toim.): Kansa kuvas-timessa. Etnisyys ja identiteetti. Tietolipas 114. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Saari, Juho & Taipale, Sakari & Kainulainen, Sakari 2013 (toim): Hyvinvointivaltion moderneja klassikoita. A Tutkimuksia 38. Diakonia-ammattikorkeakoulu, Helsinki.

Sackman, Harold 1975: Delphi critique. Expert opinion, forecasting, and group process. The Rand Corporation. Lexington, Massachusetts.

Sappinen, Eero 2000: Arkielämän murros 1960- ja 1970-luvuilla. Tutkimus suomalaisen työväestön elämäntavoista ja niiden paikallisista raumalaisista piirteistä. Kansatieteellinen arkisto 46. Suomen muinaismuistoyhdistys, Helsinki.

Sarkola, Sirkka 1969: Kirjastoautotoiminta Suomessa. Suomen kirjastoseura, Helsinki.

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

Sartti, Seija 2013: Aika hukkuu hoppuun. Helsingin Sanomat, Kuukausiliite 8/2013.

Savolainen, Anne 2016: Postin ruohonleikkaus kiinnosti harvoja. Turun Sanomat 17.9.2016.

Seppä, Evan 2009: Kotkan kirjastoauton suunnittelu ja hankinta 2006–2008. www.kirjastot.fi/linkkeja-kirjastoautotoimintaan/. Luettu 29.8.2016.

Seppälä, Yrjö 1984: 84 tuhatta tulevaisuutta. Gaudeamus, Helsinki.

Seppälä, Yrjö 1992: Esteettisestä todellisuudesta tulevaisuuskuvioiden retoriikkaan. Futura 4/1992. Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki.

Seppälä, Yrjö 2013: Tulevaisuustaulukkomenetelmä. Sovelluksena vanhustenhuolto. Teoksessa Osmo Kuusi & Timo Bergman & Hazel Salminen (toim.): Miten tutkimme tulevaisuuksia? Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki.

Siivonen, Katriina 2008: Saaristoidentiteetit merkkien virtoina. Varsinais-suomalainen arki ja aluekehitystyö globalisaation murroksessa. Kansatieteellinen arkisto 51. Suomen Muinaismuistoyhdistys, Helsinki.

Siltala, Lauri & Luukko, Unto 2001: Suomalainen pankkielämäkerta. Helsingin suomalainen säästöpankki 1901–1992. Kluuvin säätiö, Helsinki.

Sneck, Timo 2002: Hypoteeseista ja skenaarioista kohti yhteiskäyttäjien ennakoivia ohjantajärjestelmiä. Ennakointityön toiminnallinen hyödyntäminen. VTT Publications 468. VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka, Helsinki.

Steel, Tytti 2013: Risteäviä eroja sataman arjessa. Kansatieteellisiä tutkimuksia Helsingin yliopistossa 17. Filosofia, historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos. Helsingin yliopisto, Helsinki.

Strauss, Anselmin & Corbin, Juliet 1998: Basics of qualitative research. Techniques and procedures for developing grounded theory. Sage, Thousand Oaks.

Sääskilahti, Nina 1997: Kansa ja tiede. Suomalainen kansatiede ja sen kohde 1800-luvulta 1980-luvulle. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä.

Söderlund, Sari 2003: Tulevaisuudentutkimuksen keskeisiä vaikuttajia. Teoksessa Matti Kamppinen & Osmo Kuusi & Sari Söderlund (toim.): Tulevaisuudentutkimus. Perusteet ja sovellukset. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 896. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Söderlund, Sari & Kuusi, Osmo 2003: Tulevaisuudentutkimuksen historia, nykytila ja tulevaisuus. Teoksessa Matti Kamppinen & Osmo Kuusi & Sari Söderlund (toim.): Tulevaisuudentutkimus. Perusteet ja sovellukset. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 896. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Talve, Ilmar 1990: Suomen kansankulttuuri. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 514. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki.

Tapio, Petri 2002: The limits to traffic volume growth. The content and procedure of administrative futures studies on Finnish transport CO₂ policy. Acta Futura Fennica 8. Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki.

Tauriainen, J. 1983: Maaseudun väestökehityksen pääpiirteet 1950–1980. Teoksessa Pertti Vuorela & Mauno Kosonen & Pekka Virtanen (toim.): Suomalainen maaseutu. Kirjayhtymä, Helsinki.

Tenkanen, Salla 2010: Image or text? Aspects on the methodologies of visual ethnology. Teoksessa Jussi Lehtonen & Salla Tenkanen (toim.): Ethnology in the 21st century. Transnational reflections of past, present and future. Kansatiede, Turun yliopisto, Turku.

Terho, Jari 2003: Kirjastokameli kuljettaa tarinoita. Turun Sanomat 5.1.2003.

Tiittula, Liisa & Ruusuvuori, Johanna 2009: Johdanto. Tutkimushaastattelun lajit. Teoksessa Johanna Ruusuvuori ja Liisa Tiittula (toim.): Haastattelu. Tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus. Osuuskunta vastapaino, Tampere.

Tilastokeskus 2001. Liikenne ja matkailu. Moottoriajoneuvot. 2001:5.

Tuko 1964: Tukkukauppojen Oy 1924–1964. 40 vuotta itsenäisen tukkukaupan taloudellista yhteistyötä. Tuko, Helsinki.

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli 2009: Laadullinen tutkimus ja sisällyönanalyysi. Tammi, Helsinki.

Tuominen, Juha 2006: Kolumni: Tuleeko itsepalvelu terveydenhuoltoon? Verkko-Husari 2/2006. Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri.

Tuorila, Helena 2007: Itsepalvelu rapauttaa palvelukulttuuria. Futura 4/2007. Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki. Ss. 100–110.

Työ- ja elinkeinoministeriö 2014: Suomen matkailun tulevaisuuden näkymät. Katse vuoteen 2030. TEM raportteja 4/2014. Elinkeino- ja innovaatio-osasto. Työ- ja elinkeinoministeriö, Helsinki.

Uusitalo, Eero 1994: Maaseutupolitiikan keinot. Elinkeinojen edistäminen maaseudun kehittäjäyhteisöissä. Kunnallisan alan kehittämissäätö, Helsinki.

Uusitalo, Eero 1998: Elinvoimaa maaseudulle: miksi, kenelle ja miten? Maaseutupolitiikan perusteet. Otava, Helsinki.

Uusitalo, Hannu 1990: Hyvinvointivaltion kehitys ja tulevat haasteet. Teoksessa Olavi Riihinen (toim.): Suomi 2017. Keskinäinen henkivakuutusyhtiö Suomi, Helsinki.

Vakimo, Sinikka 2010: Periaatteista eettiseen toimijuuteen. Tutkimusetiikka kulttuurintutkimuksessa. Teoksessa Jyrki Pöysä & Helmi Järviluoma & Sinikka Vakimo (toim.): Vaeltavat metodit. Kultaneito VIII. Suomen Kansantietouden Tutkijain Seura, Joensuu.

Vatanen, Pirjo 2001: From the society of estates to a society of citizens: Finnish public libraries become American. Teoksessa Ilkka Mäkinen (toim.): Finnish public libraries in the 20th century. Tampere University Press, Tampere.

Vihanto, Martti 2006: Vastuullinen liiketoiminta taloustieteessä. Teoksessa Tomi J. Kallio & Piia Nurmi: Vastuullinen liiketoiminta. Peruskysymyksiä ja esimerkkejä. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja, Sarja Keskustelua ja raportteja; 10:2005. Turun kauppakorkeakoulu, Turku.

Viherä, Marja-Liisa 2015: Tulevaisuustaulukko ajatusten jäsentäjänä ja tulevaisuusajattelun herättäjänä. Kokemuksia kesäseminaarista, osallistavan sosiaaliturvan pilotista ja tieteiden yöstä. Futura 1/2015. Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry, Helsinki. Ss. 45–50.

Voldum, Jakob K. & Havelund, Louise Work 2008: People-centric innovation: On ethnological competencies in business development consulting. ETN, 2008:5, JOB.

Voros, Joseph 2009: Morphological prospection. Profiling the shapes of things to come. Foresight, The Journal of Future Studies, Strategic Thinking and Policy. Vol. 11(6). Emerald Group Publishing Limited, Bingley. Ss. 4–20.

Wilenius, Markku & Kurki, Sofi 2012: Surfing the Sixth Wave. Exploring the next 40 years of global change. FFRC ebook 10/2012. Finland Futures Research Centre, Turku.

Willamo, Risto 2012: Miten ympäristömuutos aiheutetaan ja koetaan ongelmaksi? Teoksessa Karoliina Lummaa & Mia Rönkä & Timo Vuorisalo (toim.): Monitieteinen ympäristötutkimus. Gaudeamus, Helsinki. Ss. 131–140.

Woolf, Virginia 1984: Orlando. Kirjayhtymä, Helsinki.

Woudenberg, Fred 1991: An evaluation of Delphi. Technological forecasting and social change 40 (2). Elsevier Science, Great Britain. Ss. 131–150.

von Wright, Georg Henrik 1985: Determinismi ja tulevaisuuden tietäminen. Teoksessa Pentti Malaska & Mika Mannermaa (toim.): Tulevaisuuden tutkimus Suomessa. HYY:n julkaisusarja. Gaudeamus, Helsinki.

Yleisten kirjastojen laatusuositus 2010. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisu 2010:20. Kulttuuri-, liikunta- ja nuorisopolitiikan osasto, Opetus- ja kulttuuriministeriö, Helsinki.

Yli-Viikari, Anja & Lilja, Taina & Heikkilä, Katariina & Kirveenummi, Anna & Kivinen, Tapani & Partanen, Ulla & Rantamäki-Lahtinen, Leena & Soini, Katariina 2009: Green Care – terveyttä ja hyvinvointia maatilalta. Maa- ja elintarviketalous 141. Maa- ja elintarviketalouden tutkimuskeskus, Jokioinen.

Åström, Anna-Maria 2005: Den etnologiska forskningsprocessen. En djupdykning i mentala och materiella sfärer. Teoksessa Pirjo Korkiakangas & Pia Olsson & Helena Ruostala (toim.): Polkuja etnologian menetelmiin. Ethnos ry, Helsinki.

Äimänen Timo 1960: Autopostitoimisto. Ratkaisu maaseudun postipulmiin. Pellervo 3/1960.

LIITE I: Delfoi-kysely

Maaseudun ja liikkuvien palvelujen tulevaisuus vuonna 2020 -Delfoin kysymykset ja mahdolliset vastausvaihtoehdot.

KIERROS 1

1. Tunnistetiedot: mies nainen
2. Syntymävuosi:
3. Panelistin rooli: hallinnollinen asiantuntija
 käytännön työssä alalla
 tutkija
 asiakas
 muu, mikä:

4. Millaisena pidät Suomen maaseudun yleistä tulevaisuutta? Rastita yksi vaihtoehto.

Maaseutu autioituu, sillä muuttoliike jatkuu ja kiihtyy
 ei muutu nykyisestä, sillä paluumuutto korvaa poismuuttajat
 saa lisää asukkaita vilkastuvan paluumuuton vuoksi
 kuolee syrjäseuduilta ja säilyy elinvoimaisena kasvukeskusten
 lähellä
 säilyy paikallisen toiminnan vuoksi elinvoimaisena siellä täällä
 jokin muu, mikä:

Perustele vastauksesi lyhyesti:

5. Millaisena näkisit maaseudun palvelutilanteen vuonna 2020? Rastita yksi vaihtoehto.

Palvelujen määrä tulee kasvamaan nykyisestä
 kasvamaan rajusti nykyisestä
 säilymään nykyisellä tasolla
 vähenemään nykyisestä
 vähenemään rajusti nykyisestä

Perustele vastauksesi lyhyesti:

6. Miten todennäköisinä pidät seuraavia väittämiä? (Omasta näkökulmastasi)

Numeroi väittämät seuraavasti:

5 = Tulee varmasti tapahtumaan

- 4 = Tulee luultavasti tapahtumaan
- 3 = Mahdollisuudet kyllä/ei ovat noin 50 %
- 2 = Ei tule luultavasti tapahtumaan
- 1 = Ei tule missään olosuhteissa tapahtumaan

Myymäläautojen määrä tulee vähenemään lähelle nollaa
 Autopostitoimistot perustetaan uudestaan
 Monipalveluautojen määrä tulee kasvamaan paljon tai hyvin paljon
 Maaseudulle muuttaa paljon uusia asukkaita
 Maaseudun palvelurakenne tulee monipuolistumaan nykyisestä
 Kirjastoautot ryhtyvät välittämään asiakkaiden ruokatavaratilauksia
 Myymäläautoihin tulee lisää postin, pankin ja apteekin palveluita
 Palvelut maaseutualueilla tulevat vähenemään rajusti nykyisestä
 Monipalveluautojen määrä lisääntyy ja tämän seurauksena myymälä-
 ja kirjastoautojen määrät vähenevät rajusti
 Valtio ja kunnat alkavat tukea erilaisia liikkuvia palveluita
 Kaupan keskusliikkeet ryhtyvät panostamaan myymäläautokauppaan
 Maaltamuutto kiihtyy ja maaseudun palvelut vähenevät nykyisestä
 Valtio tukee kirjastoauto toimintaa tulevaisuudessakin
 Jokin muu, mikä:
 Perustelut:

7. Kerro lyhyesti, miten parantaisit maaseudun houkuttelevuutta tulevaisuuden asuinpaikkana.

8. Kerro lyhyesti, miten parantaisit maaseudun houkuttelevuutta palveluyritysten perustamista ajatellen.

9. Kerro lyhyesti, miten parantaisit liikkuvien palvelujen toimintaedellytyksiä tulevaisuudessa.

10. Miten hyvänä vaihtoehtona pidät monipalveluautoa (yhteen autoon on koottu useita erilaisia palveluja)? Perustele vastauksesi lyhyesti.

11. Millaisia palveluja monipalveluautossa tulisi olla ja miten mahdollisena pidät kyseisen palvelun toteutumista tulevaisuudessa?

Millaisia palveluja monipalveluautossa tarvitaan?

- | | |
|--|--------------------------|
| 5 = Ehdottomasti tarvittava palvelu | 5 Tulee toteutumaan |
| 4 = Toisinaan tarvittava palvelu | 4 Tulee ehkä toteutumaan |
| 3 = Palvelulle käyttöä joissakin tapauksissa | 3 Mahdollisuudet 50 % |
| 2 = Ei tarvita kovinkaan usein | 2 Luultavasti ei toteudu |
| 1 = Ei tarvita missään tapauksessa | 1 Ei tule toteutumaan |

Miten mahdollisena pidät toteutumista?
Kirjastopalvelut (kuten kirjastoautossa)
Kauppapalvelut (kuten myymäläautossa)
Postipalvelut (kuten postikonttorissa)
Pankkipalvelut (kuten pankkikonttorissa)
Terveystieteiden vastaanotto
Kuljettajan tarjoamat terveyspalvelut (kuten verenpaineen ja verensokerin mittaukset)
Internetyhteistyksen tarjoaminen (esim. sähköposti, eri virastojen verkkopalvelut, verkkopankit)
Veikkauspalvelut
Alkon toimituspalvelut
Parturikampaajan vastaanotto
Lääkärin vastaanotto
Apteekkipalveluja (esim. käsikauppalääkkeet)
Jokin muu, mikä:
Perustelut:

Mitkä edellä (kysymys 11) luetelluista palveluista pitäisi mielestäsi olla saatavana autosta koko ajan? Numerot:

Mitkä edellä (kysymys 11) luetelluista palveluista ovat sellaisia, että niiden ei tarvitse olla saatavana autosta koko ajan, vaan esimerkiksi kerran viikossa tai kuukaudessa? Numerot:

12. Mitä muita ajatuksia liikkuvien palvelujen ja maaseudun tulevaisuus herättää?

KIERROS II

1. Mitä erilaisia ongelmia näkisit monipalveluautoon liittyen?

5 = erittäin paljon samaa mieltä 4 = samaa mieltä
3 = osittain samaa ja osittain eri mieltä 2 = vähän eri mieltä
1 = täysin eri mieltä

aikataulut eivät ole toimivia (esim. ajaa vain kerran viikossa)
henkilökunnan pitäisi osata useita eri asioita (ns. moniosaaja)
ajoneuvojen varustelu jäisi tilanpuutteen vuoksi epätäydelliseksi
yksityisen, julkisen ja kolmannen sektorin on vaikeaa tehdä yhteistyötä
ajoneuvosta ja henkilökunnasta tulevat kustannukset on hankala jakaa eri palveluntarjoajien kesken
yhteiskunta ei tue riittävästi taloudellisesti / anna verohelpotuksia tms.

asiakaskunnan palveluille asettamat korkeat laatuvaatimukset
ihmiset eivät kaipaa lähipalveluja, sillä ne voidaan hakea kauempaa
jokin muu, mikä?

Kommentteja:

2. Autoista tarjottavat palvelut (kirjasto, kauppa, pankki, posti) ovat mielestäni

5 = erittäin paljon samaa mieltä 4 = samaa mieltä

3 = osittain samaa ja osittain eri mieltä 2 = vähän eri mieltä

1 = täysin eri mieltä

vanhanaikaisia, joiden ohitse aika on jo mennyt

yhteiskunnalle kallis palvelumuoto

hyvä asia, sillä se tuo palvelut lähelle ihmistä

maaseutua elävöittävä ja asuttuna pitävä ilmiö

edullinen ja toimiva vaihtoehto toteuttaa haja-asutusalueiden palvelut

jokin muu, mikä?

Kommentteja:

3. Monipalveluauton käyttöön vaikuttavat erityisesti seuraavat asiat

Numeroi tärkeysjärjestyksessä 6 = tärkein asia ... 1 = vähiten tärkeä asia.

(7 numeroa mikäli täytät myös kohdan "Jokin muu")

asiakkaan ikä

asiakkaan asuinpaikka (esim. syrjässä tai kyläkeskuksessa)

autosta saatava palveluvalikoima

henkilökunnan asiantuntemus eri palveluja kohtaan

henkilökunnan palveluhenkisyys / työhön sopiva asenne

kesäasukkaiden määrä palvelun toimialueella

jokin muu, mikä?

Kommentteja:

4. Maaseutu autioituu koska

Numeroi tärkeysjärjestyksessä

6 = tärkein asia ... 1 = vähiten tärkeä asia.

(7 numeroa mikäli täytät myös kohdan "Jokin muu")

ihmisillä ei ole työtä

palveluja ei ole saatavana

koulut ovat lopettaneet toimintansa

kunnallistekniikka on puutteellista

tieverkosto on huonossa kunnossa

kaavoitus on kankeaa ja rajoittaa uudisrakentamista

jokin muu, mikä?

Kommentteja:

5. Yrittäisin hidastaa maaseudun autioitumista tai pysäyttää sen

Numeroi tärkeysjärjestyksessä

6 = tärkein asia ... 1 = vähiten tärkeä asia.

(7 numeroa mikäli täytät myös kohdan "Jokin muu")

siirtämällä työpaikkoja maaseudulle (esim. virastojen hajasijoitus)

järjestämällä joka talouteen internetyhteyden

säilyttämällä kyläkoulut

päällystämällä hiekkatiet / parantamalla teiden yleistä kuntoa

lisäämällä maalla asuvien ihmisten yhteistyötä keskenään

antamalla maaseudun palvelu yrityksille verohelpotuksia

jokin muu, mikä?

Kommentteja:

6. Mikä palvelumuoto toimisi parhaiten?

Numeroi tärkeysjärjestyksessä 6 = paras vaihtoehto ... 1 = vähiten paras

vaihtoehto. (7 numeroa mikäli täytät myös kohdan "Jokin muu")

yksi palvelu / yksi auto eli kuten valtaosa palveluista nykyisin

autossa voi olla kahdesta kolmeen eri palvelua tarpeen mukaan

autossa on yksi pääpalvelu ja muut ovat mukana merkittävästi vähäisemmässä

roolissa oheispalveluina

monipalveluauto eli laaja-alaista palvelua alueen tarpeiden mukaan

asiointiliikenne eli ihmiset kuljetetaan asioille keskustoihin

kotona tehtävät palvelut (esim. kyläkauppias vie ruokakassin ja kirjastokirjat

asiakkaalle kotiin, myy tarvittaessa postimerkkejä tms.)

jokin muu, mikä?

Kommentteja:

7. Liikkuvien palvelujen toimintaedellytyksiä parannettaisiin parhaiten

Numeroi tärkeysjärjestyksessä 5 = tärkein asia ... 1 = vähiten tärkeä asia.

(6 numeroa mikäli täytät myös kohdan "Jokin muu")

kyläkauppojen investointituella

kunnan tai valtion antamalla tuella yhdistelmäpalveluille

auto- ja polttoaineverohelpotuksin

monipuolistamalla palveluja (esim. yhteistyötä eri sektorien välillä)

kohdistamalla ajoneuvojen hankintaan ja varusteluun investointitukea

jokin muu, mikä?

Kommentteja:

8. Jos liikkuvat palvelut saisivat tukea, mistä tuen pitäisi mielestäsi tulla?
Numeroi tärkeysjärjestyksessä 5 = tärkein asia ... 1 = vähiten tärkeä asia.
(6 numeroa mikäli täytät myös kohdan "Jokin muu")

kunnan maksama tuki

valtion tukijärjestelmä

yksityisen sektorin tuki (esim. kaupan keskusliikkeet, apteekit, pankit)

kansalaiskeräykset

palvelusta perittäisiin asiakkaalta korvaus (ns. sisäänpääsymaksu)

jokin muu, mikä?

Kommentteja:

9. Vaikuttaako väestön ikärakenne mielestäsi jotenkin liikkuviin palveluihin?

10. Pohdi lyhyesti henkilökunnan koulutusta ja osaamisvaatimuksia
monipalveluautosta puhuttaessa. Esim. miten realistista on saada samasta autosta
kauppa- ja terveystalveluja?

11. Mitä ajatuksia sinulle tuli maaseudusta ja liikkuvista palveluista kyselyyn
vastattuasi? Jäikö jokin asia vaivaamaan sinua? Voit myös esimerkiksi
kommentoida kyselylomakkeita ja kyselyn mallia (Delfoi) tms. Sana on vapaa!

LIITE II: Delfoi-kyselyn vastaajakooste ja matriisi

Vastaajakoosteesta näkyy Delfoin asiantuntijoiden virkanimikkeet tai muut mahdolliset tittelit sekä organisaatio tai ala, jota vastaaja edustaa. Intimiteettisuojan vuoksi olen muokannut joitakin nimikkeitä ja organisaatioita laaja-alaisemmiksi poistamalla niistä tarkemmat määritteet.

VASTAAJAKOOSTE – KIERROS I

Miehiä 17 kpl (65,4 %)

Naisia 9 kpl (34,6 %)

Ilmoittamatta 0 (0,0 %)

Yhteensä 26 vastaajaa

Nimike tai tunniste

apulaisosastopäällikkö
neuvos
neuvos
neuvos
osastopäällikkö
projektipäällikkö
koriaasiantuntija
johtaja
tutkija
kirjastotoimenjohtaja
kirjastonjohtaja
kuljettajavirkailija
asiakas
tutkija
autopostitoimistovirkailija
tutkija
pankinjohtaja, eläkkeellä
toimitusjohtaja
kamreeri
kauppias
asiakas
toimitusjohtaja
toimitusjohtaja
markkinointipäällikkö
asiakas
asiakas

Organisaatio tai ala

liikenne- ja viestintäministeriö
kauppa- ja teollisuusministeriö
opetusministeriö
maa- ja metsätalousministeriö
lääkelaitos
kylätoiminta
koritehdas
maaseudun tutkimus
alueellinen kehittäminen (yliopisto)
kunnankirjasto
kunnankirjasto (monipalvelu)
kirjasto
kirjastoauto
kirjasto
posti
posti
pankki
pankki
pankki
kauppa
myymäläauto
kaupan ala
kaupan ala
k-kaupat
MA/KI/PA
MA/KI/PA

VASTAAJAKOOSTE – KIERROS II

Miehiä 15 kpl (57,7 %)

Naisia 10 kpl (38,5 %)

Ilmoittamatta 1 kpl (3,8 %)

Yhteensä 26 vastaajaa

Nimike tai tunniste

apulaisosastopäällikkö
neuvos
neuvos
osastopäällikkö
rehtori
projektipäällikkö
koriaasantuntija
johtaja
tutkija
kirjastotoimenjohtaja
kirjastotoimenjohtaja
kirjastotoimenjohtaja
kuljettajavirkailija
asiakas
tutkija
autopostitöimistovirkailija
tutkija
pankinjohtaja, eläkkeellä
toimitusjohtaja
kamreeri
asiakas
toimitusjohtaja
toimitusjohtaja
markkinointipäällikkö
asiakas
asiakas

Organisaatio tai ala

liikenne- ja viestintäministeriö
opetusministeriö
maa- ja metsätalousministeriö
lääkelaitos
kansalaisopisto (paikallinen kehittäminen)
kylätoiminta
koritehdas
maaseudun tutkimus
alueellinen kehittäminen (yliopisto)
kirjasto
kirjasto (monipalvelu)
kirjasto
kirjasto
kirjastoauto
kirjasto
posti
posti
pankki
pankki
pankki
myymäläauto
kaupan ala
kaupan ala
k-kaupat
MA/KI/PA
MA/KI/PA

MATRIISI	Vastaja numero																											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Myymlääutot					X	X		X	X		X		X	X		X												
Kirjastoautot		X	X					X			X	X	X			X	X						X		X			
Pankkiautot								X			X	X						X	X	X								
Autopostitoimistot									X													X						
Monipalveluautot			X				X	X								X							X					
Maaseutu	X			X		X	X								X													X
Teknologia			X					X																	X			
Palvelut yleensä				X	X		X	X		X					X			X								X	X	
Politiikka/päätöksent.	X	X		X			X	X							X					X	X		X			X	X	
Kauppa					X	X		X								X												
Kirjasto		X	X														X	X					X		X			
Pankki																			X	X	X							
Posti									X													X						
Yhdistelmäpalvelut		X		X				X							X			X					X				X	
Apteekki, lääkkeet																								X		X		
Ajoneuvot			X			X			X																			X
Kehitystyö, maaseutu	X			X			X								X												X	X
Maaseutututkimus	X			X			X								X													
Kehitystyö, palvelut		X	X		X			X								X	X	X						X		X	X	
Asiakasnäkökulma										X	X	X	X															
Palveluiden tarve	X	X			X	X		X							X	X		X		X			X	X				
Ympäristö				X																								X
Työntekijänäkökulma			X			X										X	X		X			X						
Terveydenhuolto																									X			

Vastajat 16 ja 27 osallistuivat vain kyselyn kierrokselle I.

Vastajat 18 ja 24 osallistuivat vain kyselyn kierrokselle II.

Kyselyyn osallistumattomien asiantuntijoiden erityisaloja olivat erityisesti seuraavat

teemat: monipalvelut ja teknologia, ajoneuvot ja teknologia, pankkitoiminta ja pankkiautot, kaupat ja myymäläautot, autopostitoimistot, liikenne ja liikenteen kehitys, kirjastot, ympäristö ja luonnonsuojelu sekä terveydenhuolto ja sosiaalipalvelut.

LIITE III: Tulevaisuuskuvat ja erilaisuusindeksi

Seuraavassa taulukossa on esitetty kaikki arpomani tulevaisuuskuvat sekä niistä lasketut erilaisuusindeksit. Skenaarion pohjaksi valittu tulevaisuuskuva on merkitty harmaalla palkilla.

Jokaisen tulevaisuuskuva-ryhmään (esimerkiksi "Maaseutu 2040-luvulla") on sarakkeittain järjestetty tulevaisuustaulukon muuttujat 1–6 sekä niille arvotut arvot. Vaakarivistä muodostuu siis tulevaisuuskuva (Tu-kuva), joita arvottiin jokaiselle tulevaisuuskuva-ryhmälle viisi kappaletta. Muuttuja-sarakkeiden jälkeen on Indeks-sarake, josta näkyy tulevaisuuskuvan erilaisuusindeksin arvo. Viimeisestä sarakkeesta (Tilaparit) näkyy tulevaisuuskuvan toimivuus/toimimattomuus mahdollisten tilaparien taulukosta.

Tämän taulukoinnin alapuolella ovat A–E otsikoidut rivit eli kunkin muuttujan arvon esiintymien määrä viidessä tulevaisuuskuvasahteissa. Esimerkiksi "Maaseutu 2040-luvulla" -tulevaisuusryhmän tulevaisuuskuvasahteissa (Tu-kuva 1–5) esiintyy tulevaisuustaulukon muuttujan 1 arvo A ("Palvelut siirtyvät valtaosaltaan verkkoon...") yhden kerran, muuttujan 2 arvo A kaksi kertaa jne. Indeks-sarakkeessa oleva erilaisuusindeksi-luku on saatu laskemalla yhteen muuttuja (1–6) kerrallaan jokaisen tulevaisuuskuvan jokaisen arvon esiintymien yhteismäärä. "Maaseutu 2040-luvulla" -tulevaisuusryhmässä arvotun tulevaisuuskuvan 1 (Tu-kuva 1) erilaisuusindeksi 9 on siis saatu laskemalla yhteen $1+1+2+1+1+3 = 9$. Olen esimerkin vuoksi merkinnyt nämä numerot näkyviin harmaalla pohjalla (A = 1, B = 2 ja 1, C = 1, 1 ja 3) alla olevaan Maaseutu 2040-luvulla -taulukkoon.

Maaseutu 2040-luvulla

	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>	<u>6</u>	INDEKSI	Tilaparit
<i>Tu-kuva 1</i>	A	C	B	B	C	C	9	OK
<i>Tu-kuva 2</i>	D	A	C	E	A	A	9	5A>1D=EI 5A>3C=EI
<i>Tu-kuva 3</i>	E	E	B	A	B	C	11	OK
<i>Tu-kuva 4</i>	D	E	D	D	B	B	9	OK
<i>Tu-kuva 5</i>	C	A	E	E	D	C	10	OK

A	1	2		1	1	1
B			2	1	2	1
C	1	1	1		1	3
D	2		1	1	1	
E	1	2	1	2		

Myymäläautot

	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>	<u>6</u>	<u>INDEKSI</u>	<u>Tilaparit</u>
<i>Tu-kuva 1</i>	A	B	C	E	B	C	10	OK
<i>Tu-kuva 2</i>	D	A	B	C	D	A	10	OK
<i>Tu-kuva 3</i>	D	A	C	D	B	A	12	OK
<i>Tu-kuva 4</i>	A	D	B	A	A	D	9	5A>3B=EI
<i>Tu-kuva 5</i>	E	C	C	B	E	D	9	OK

<u>A</u>	2	2		1	1	2		
<u>B</u>		1	2	1	2			
<u>C</u>		1	3	1		1		
<u>D</u>	2	1		1	1	2		
<u>E</u>	1			1	1			

Kirjastoautot

	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>	<u>6</u>	<u>INDEKSI</u>	<u>Tilaparit</u>
<i>Tu-kuva 1</i>	C	B	E	C	A	E	11	2B>1C=EI
<i>Tu-kuva 2</i>	A	C	B	B	E	C	9	OK
<i>Tu-kuva 3</i>	C	C	B	D	B	E	11	OK
<i>Tu-kuva 4</i>	C	B	C	A	E	A	12	2B>1C=EI
<i>Tu-kuva 5</i>	D	A	C	C	C	A	9	OK

<u>A</u>	1	1		1	1	2		
<u>B</u>		2	2	1	1			
<u>C</u>	3	2	2	2	1	1		
<u>D</u>	1			1				
<u>E</u>			1		2	2		

Pankki/Autoposti

	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>	<u>6</u>	<u>INDEKSI</u>	<u>Tilaparit</u>
<i>Tu-kuva 1</i>	D	E	E	A	E	C	8	1D>3E=EI
<i>Tu-kuva 2</i>	A	B	D	C	B	B	8	OK
<i>Tu-kuva 3</i>	B	C	E	A	A	D	12	2C>5A=EI 5A>3D=EI
<i>Tu-kuva 4</i>	A	C	D	E	D	D	11	OK
<i>Tu-kuva 5</i>	C	D	C	D	A	D	9	5A>3C=EI

<u>A</u>	2			2	2			
<u>B</u>	1	1			1	1		
<u>C</u>	1	2	1	1		1		
<u>D</u>	1	1	2	1	1	3		
<u>E</u>		1	2	1	1			

Monipalveluauto

	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>	<u>6</u>	<u>INDEKSI</u>	<u>Tilaparit</u>
Tu-kuva 1	A	C	A	E	A	E	9	2C>5A=EI 5A>3A=EI
Tu-kuva 2	C	E	D	B	E	D	7	OK
Tu-kuva 3	D	D	E	E	D	B	9	1D>3E=EI
Tu-kuva 4	C	B	B	E	C	C	10	2B>1C=EI
Tu-kuva 5	B	D	C	D	B	C	8	OK

<u>A</u>	1		1		1			
<u>B</u>	1	1	1	1	1	1		
<u>C</u>	2	1	1		1	2		
<u>D</u>	1	2	1	1	1	1		
<u>E</u>		1	1	3	1	1		

Maaseudun palvelut *Yhdistetty: Maaseutu 2040-luvulla*

	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>	<u>6</u>	<u>INDEKSI</u>	<u>Tilaparit</u>
Tu-kuva 1	B	C	C	B	E	E	10	OK
Tu-kuva 2	E	D	D	B	B	B	10	OK
Tu-kuva 3	A	D	B	E	C	D	8	OK
Tu-kuva 4	D	E	C	C	B	B	11	OK
Tu-kuva 5	D	E	B	E	E	E	11	OK

<u>A</u>	1							
<u>B</u>	1		2	2	2	2		
<u>C</u>		1	2	1	1			
<u>D</u>	2	2	1			1		
<u>E</u>	1	2		1	2	2		

Jokeri

Tehdyissä skenaarioissa käyttämättä jääneet tulevaisuustilat.

Jokerista ei ole laskettu erilaisuusindeksiä.

Tu-kuva	Tilaparit
CBAAAB	2B>1C=EI, 5A>3>=EI
CEEAAE	Toimiva, valittu

Maaseutu 2040-luvulla -tulevaisuusryhmän muuttuja 4 sai alun perin arvottuihin viiteen tulevaisuuskuvaan arvoiksi C, C, C, D ja D. Myös Monipalveluautot-tulevaisuusryhmän muuttujan 4 arvot toistuivat kaikissa viidessä arvotussa tulevaisuuskuvasa liian samanlaisina: BBBBC. Nämä molemmat mainitut muuttujat arvottiin kokonaan uudelleen. Lisäksi Monipalveluautot-tulevaisuusryhmän tulevaisuuskuva 2 arvottiin uudelleen muuttujan 5 osalta, sillä tulevaisuuskuva oli tältä osin toimimaton. Alkuperäinen arvo muuttujalle 5 oli A (>3d=EI) ja erilaisuusindeksi 8.