

OPINNÄYTETYÖ

Alumnitoiminnan askelmerkit

Suuntaviivojen kehittäminen Hämeen ammatti-instituutin liikenne-
opettajakoulutuksen alumnitoimintaan

Tomi Sirkä

Yhteisöpedagogi YAMK

(90 op)

Arvioitavaksi jättämisaika

12/2023

TIIVISTELMÄ

Humanistinen ammattikorkeakoulu
Yhteisöpedagogi YAMK

Tekijä: Tomi Sirkiä

Opinnäytetyön nimi: Alumnitoiminnan askelmerkit – Suuntaviivojen kehittäminen Hämeen ammatti-instituutin liikenneopettajakoulutuksen alumnitoimintaan

Sivumäärä: 52 sivua ja 3 liitesivua

Työn ohjaaja(t): Anu Suoranta

Työn tilaaja(t): Hämeen ammatti-instituutti

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää toimivan alumnitoiminnan mallia liikenneopettajien koulutukseen. Alumnitoiminnasta tavoitellaan yhteisöä, joka tukisi liikenneopettajien ammatillista kasvua, ja joka hyödyttäisi alumneja, liikenneopettajaopiskelijoita ja Hämeen ammatti-instituutin liikenneopetusalan lehtoreita.

Opinnäytetyön toimeksiantaja on Hämeen ammatti-instituutti, joka on ollut käynnistämässä koko oppilaitosta kattavaa alumnitoimintaa. Rajasin opinnäytetyön käsittelemään liikenneopetusalan koulutusta, mutta sen tulokset on hyödynnettävissä myös muiden koulutettavien alojen alumnitoiminnan käynnistämiseksi ja kehittämiseksi. Oppilaitoksen näkökulmasta alumnitoiminta osoittautui luontevaksi osaksi kouluttavan instituutin ja työelämän välistä yhteistyötä ja kommunikaatiota.

Opinnäytetyön tulosten perusteella alumnitoiminnalla on suuri potentiaali sosiaalisen pääoman kasvattamisen työkaluna. Liikenneopettajien teoreettinen osaaminen kaipaa kehittämistä. Käytännön praktisen osaamisen jakamiselle on myös tarvetta, jotta alan toimijat voisivat kehittyä alati muuttuvassa toimintaympäristössä. Erityisen oleellinen havainto on, että alumnitoiminnan tarpeen on noustava alumniensa tarpeista. Oppilaitoksen rooli on olla fasilitaattorina, ei sisällöntuottajana.

Tulosten perusteella muotoilin alumnitoiminnan suuntaviivat, jotka on tärkeä ottaa huomioon kun alumnitoimintaa käynnistetään ja kehitetään. Suuntaviivat asettavat toiminnalle raamit, joiden mukaan toimintaa voi lähteä suunnittelemaan yhdessä alumniensa kanssa. Suuntaviivat on suunniteltu liikenneopetusalan erityispiirteitä huomioiden siten, että toiminta hyödyttää tavoitteiden mukaisesti alumneja, opiskelijoita ja liikenneopetusalan lehtoreita. Suuntaviivat on kuitenkin hyödynnettävissä ja sovellettavissa muillekin koulutusaloille.

Asiasanat: alumnitoiminta, asiantuntijuus, ammatillinen koulutus, liikenneopetus, sosiaalinen pääoma

ABSTRACT

Humak University of Applied Sciences
Community educator, Master level community education

Author: Tomi Sirkiä

Title: Markers for alumni activities – Guidelines of developing for alumni activities at Häme Vocational Institute for education of driving instructors

Number of Pages: 52 pages and 3 attachment pages

Supervisor(s): Anu Suoranta

Commissioned by: Hämeen ammatti-instituutti (Häme Vocational Institute)

The purpose of this master's thesis was to establish guidelines for an alumni activities model for driving instructor education. The model's aim is to create an alumni community, which will help driving instructors improve their professional competence. This in turn, will benefit driving instructor students and alumni, as well as the lecturers at Häme Vocational Institute.

The thesis was commissioned by Häme Vocational Institute, which is, at the moment, comprehensively initiating alumni activities across the institution. While the thesis focused on traffic instructor education, its findings can also be valuable in initiating and developing alumni activities across other educational fields. From the institution's perspective, alumni activities were considered a natural part of co-operation and communication between the educational institution and the workforce.

Based on the findings, alumni activities demonstrate significant potential as a tool for enhancing social capital. There is a need to improve methods for increasing theoretical understanding among driving instructors. Additionally, there is a demand for sharing practical expertise to assist professionals in adapting to the constantly changing work environments. A crucial observation was that the need for alumni activities should be driven by the alumni's needs, with the educational institution only serving as a facilitator rather than a content producer.

As a result of these findings, guidelines for initiating and developing alumni activities were established. These guidelines provide a framework for planning activities in co-operation with alumni, tailored to accommodate the specific characteristics of driving instructor education. This ensures that the activities benefit alumni, students, and lecturers in the field. Importantly, these guidelines can also be applied and adapted to other educational domains.

Keywords: alumni activities, professionalism, vocational education, driving instructor

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO.....	6
2	AMMATILLINEN KASVU	8
	2.1 Asiantuntijaksi kasvu.....	8
	2.2 Sosiaalisen pääoman merkitys	12
	2.3 Liikenneopettajakoulutus.....	13
3	ALUMNITOIMINNAN KEHITYSHANKKEEN LÄHTÖKOHDAT.....	16
	3.1 Liikenneopettajakoulutuksen alumnitoiminnan lähtökohdat.....	16
	3.2 Alumnitoiminnan kehityshankkeen käynnistys	16
	3.3 Alumnitoiminta.....	18
4	TUTKIMUSMENETELMÄT.....	20
	4.1 Tutkimuksen eettiset näkökulmat	20
	4.2 Tutkimuskysymys ja hankkeen tavoitteet.....	22
	4.3 Konstruktiivinen tutkimus	23
	4.4 Lomakehaastattelu	24
	4.5 Ryhmäkeskustelu	25
5	TUTKIMUSTULOKSET.....	27
	5.1 Opiskelijoiden työpajan tulokset	27
	5.2 Alumnikyselyn tulokset	30
	5.3 Lehtoreiden työpajan tulokset.....	32
	5.4 Yhteenvedo tuloksista.....	43

6	ALUMNITOIMINNAN SUUNTAVIIVAT	45
6.1	Alumnitoiminta, uusi tapa, vai vanhan kehittäminen	45
6.2	Transformatiivisuuden alusta.....	45
6.3	Ajan hermoilla	46
6.4	Työkalu työelämän laajempaan ymmärtämiseen.....	46
6.5	Sosiaalisen pääoman kasvun tukeminen.....	46
6.6	Resurssit kuntoon.....	47
7	KEHITYSHANKKEEN EVALUOINTI	48
	LÄHTEET	50

1 JOHDANTO

Olin toiminut opinnäytetyöprosessin alkaessa 11 vuotta liikenneopettajana Autokoulu Aulis OY:ssä. Autokoulu Aulis on isoisäni vuonna 1967 perustama, nykyään vanhempieni omistama kuljettajakoulutusta tarjoava yritys. Olin kiinnostunut liikenneopetusalan kehittämistä ja huomasin Hämeen ammatti-instituutin kutsun osallistua liikenneopettajakoulutuksen alumnitoimintaan.

Alumniksi ilmoittauduttuani havaitsin, että alumnitoiminta oli hyvin alkutekijöissään, joten otin yhteyttä alumnitoiminnasta vastaavaan, liikenneopetusalan pedagogiseen koordinaattoriin. Tiedustelin häneltä tarkemmin alumnitoiminnan tilannetta, ja esittelin aloittaneeni vastikään yhteisöpedagi YAMK -opinnot. Puhelun yhteydessä päädyimme yksissä tuumin siihen, että alumnitoiminnan kehittäminen voisi olla sopiva aihe opinnäytetyöksi. Koordinaattori esittelisi idean Hämeen ammatti-instituutissa, ja minä esittelisin idean Humanistisessa ammattikorkeakoulussa.

Johtuen hyvin voimakkaasta sidonnaisuudestani autokoulualaan, pyrin häivyttämään omaa näkemystä pois alumnitoiminnan kehityshankkeesta, jotta omat ennakkokäsitykseni eivät olisi liian suuressa roolissa. Valitsin osallistamisen opinnäytetyön kantavaksi teemaksi, jossa minun roolini olisi havainnoija, tiedon kerääjä ja analysoija. Osallistaminen oli mukana koko prosessin ajan, ja hankkeen päämetodina oli konstruktiivinen tutkimus. Alkuperäinen ajatus oli luoda valmis malli, jonka mukaan alumnitoimintaa voisi toteuttaa sellaisenaan. Nopeasti tuli kuitenkin selväksi, että alumnitoiminnan on oltava käyttäjiensä tarpeista kumpuavaa, jolloin valmista mallia oli mahdoton luoda. Sen sijaan päädyimme lopulta tilaajan kanssa siihen, että hankkeessa kartoitetaan periaatteet, joiden pohjalta alumnitoimintaa voisi järjestää.

Opinnäytetyöprosessi eteni seuraavasti:

1. Hämeen ammatti-instituutin edustajien odotuksien kartoitus

Kokoonnuimme yhdessä keskustelemaan liikenneopetusalan lehtorin pedagogisen koordinaattorin ja toimialapäällikön kanssa ja hahmottelemaan tilaajaorganisaation tavoitteita alumnitoiminnalle. Ideoin keskustelua ja kirjallista alumnitoiminnan suunnitelmaa hyödyntäen periaatteen kehityshankkeelle. Lähtökohta oli, että alumnitoiminnan on oltava hyödyllistä paitsi alumneille, myös opiskelijoille ja tilaajana toimivalle oppilaitokselle.

2. Yhteisöllinen tutkimuskysymyksen ideointi

Hämeen ammatti-instituutti järjesti tilaisuuden, johon oli kutsuttu opiskelijaryhmä, liikenneopetusalan alumneita ja liikenneopetusalan lehtoreita. Esittelin tilaisuudessa hankkeen

ideapaperin, ja keräsin kommentteja kaikilta kolmelta taholta. Tutkimusongelmaksi muotoutui, millainen alumnitoiminta tukisi paitsi alumneita, myös liikenneopetusalan opiskelijoita ja liikenneopettajia kouluttavaa oppilaitosta?

3. Tietoperustan keruu, tutkimussuunnitelma ja tutkimuslupa

Keräsin kommenttien pohjalta tietoperustan. Tietopohjan kantavia teemoja olivat liikenneopettajien ammatillinen kasvu, sosiaalinen pääoma ja yhteisöllisyys.

4. Aineiston keruu opiskelijoilta

Keräsin opiskelijaryhmältä kokemuksia työpaikalla järjestettävän koulutuksen kokemuksista. Millaisena liikenneopettajuus näyttäytyi opiskelijoille.

5. Aineiston keruu alumneilta

Opiskelijoilta saadun aineiston analyysin perusteella suunnittelin aineistonkeruuta alumneilta. Erityisesti olin kiinnostunut alumnien käsityksistä liittyen heidän omiin vahvuuksiin ja kehityskohteisiin.

6. Kerätyn aineiston analyysi

Analysoin alumneilta ja opiskelijoilta kerätyn aineiston, jonka toimitin lehtoreille ennakkoon tutustuttavaksi, ennen heille järjestettyä työpajaa. Aineiston analyysin perusteella tutkimuskysymys tarkentui, millaisten suuntaviivojen avulla on mahdollista toteuttaa opiskelijoita, alumneita ja oppilaitosta hyödyntävää alumnitoimintaa.

7. Lehtorien työpaja

Työpajan tavoitteena oli kartoittaa lehtorien näkemyksiä toimivasta alumnityöstä, ja mihin sen tulisi heidän mielestään keskittyä.

8. Suuntaviivat alumnitoiminnalle

Kerätyn aineiston ja yhteiskehittämisen perusteella suunnittelin alumnitoiminnan suuntaviivat, joiden avulla voisi kehittää liikenneopettajien sosiaalista pääomaa ja yhteisöllisyyttä kasvattavaa alumnitoimintaa.

Tämä alumnitoiminnan kehityshankkeen opinnäytetyöraportti tuo lukijalleen käsityksen liikenneopettajien ammatin nykytilasta, ja oleellisista kehityskohteista. Onnistunut alumnitoiminta voi itsessään parantaa liikenneopettajien työssäviihtyvyyttä ja sitä kautta pidentää liikenneopettajien työuria. Tämä opinnäytetyö tuo esille sosiaaliseen pääomaan panostamisen merkityksen ja toivottavasti herättää lukijalleen ajatuksia siitä, miten alaa voisi entisestään kehittää paremmaksi ja tukea liikenneopettajien ammatillista kasvua.

2 AMMATILLINEN KASVU

Liikenneopettajan työnkuva on monitahoinen, sisältäen vaatimuksen paitsi pedagogisista taidoista, myös kyvystä työskennellä erilaisten ihmisten kanssa. Kuten kaikissa ammateissa, myös liikenneopettajan työssä vaaditaan pitkää kokemusta, jotta siinä voi kehittyä erinomaiseksi. Kokemuksen lisäksi liikenneopettajan on osattava reflektoida osaamistaan, ja kehitettävä omaa tietotaitoaan käytännön taitojen osalta. Lisäksi erinomaiselle tasolle päästäkseen liikenneopettajan on osattava suhteuttaa osaamistaan ympäristöön. Hänen on kyettävä soveltamaan osaamistaan paitsi erilaisten oppijoiden huomioimiseksi, mutta myös peilatakseen omaa osaamista kollegojen osaamiseen. Liikenneopettajan työtä voi kuvailla monelta osin asiantuntijatyöksi, jossa opettajan on hallittava paitsi opetettavan aiheen asiasisältö, myös kyettävä soveltamaan osaamistaan erilaisten ihmisten ja oppijoiden kanssa.

2.1 Asiantuntijaksi kasvu

Paloniemi, Rasku-Puttonen ja Tynjälä, (2010) esittävät artikkelissaan asiantuntijaksi kasvun viisiportaisen mallin:

- **ALOITTELIJA:** toimii ohjeiden ja sääntöjen varassa. Ei vielä omaa riittävää kokemusta osatakseen soveltaa tietoaan. Saattaa ajoittain tehdä kuitenkin asiantuntijamaisia ratkaisuja, mutta ei osaa toistaa niitä.
- **EDISTYNYT ALOITTELIJA:** Osaa jo yhdistää sääntöjä ja teoriaa käytännön kanssa, ja alkaa etsimään omaa toimintamallia
- **PÄTEVÄ ONGELMANRATKAISIJA:** ei toimi enää sääntelyn ja muilta saatujen ohjeiden varassa, vaan toimintaa ohjaa tavoitteellisuus. Kykenee ottamaan vastuuta itsenäisestä toiminnasta.
- **TAITAVA SUORITTAJA:** hoitaa perushommat rutiinilla ja kykenee ratkomaan monimutkaisia haasteita oman intuition, kokemuksen ja tiedon varassa
- **ASiantuntija:** toimii pääsääntöisesti virheettä ja osaa ennakoida myös tulevaa.

Asiantuntijaksi kasvaminen edellyttää paitsi kokemusvuosia liikenneopettajan työn tekemisestä, myös kykyä arvioida omia heikkouksia ja vahvuuksia työn hoidossa. Paloniemen ym.

(2010, 14-15) mukaan asiantuntija pystyy arvioimaan oman osaamisen rajoja ja suunnittelemaan oman osaamisen kehittämistä näitä rajoja rikkoen. Heidän mukaansa asiantuntija kykenee ottamaan erilaisia tekijöitä työssään huomioon, ja osaa tarvittaessa muuttaa omaa toimintamalliaan saavuttaakseen työn tavoitteet. Aloittelevalle työntekijälle taasen on ominaista, että voi selvittää monimutkaisistakin tehtävistä, kunhan vain on saanut siihen riittävän ohjeistuksen. Hän ei kuitenkaan ole kykenevä soveltamaan tai poikkeamaan tarvittaessa työyhteisön normeista saavuttaakseen tavoitteen. Asiantuntija myös osaa fokusoida oman keskittymisen olennaiseen, kun aloittava työntekijä saattaa kuluttaa paljon voimavaroja epäoleellisiin asioihin. (Paloniemi, ym 2010, 14-15.) Asiantuntija kykenee tekemään työtä pääsääntöisesti virheettömästi ja löytää keinot ratkoa uusia eteen tulevia ongelmia. Aloitteleva työntekijäkin saattaa ajoittain tehdä asiantuntijamaisia ratkaisuja, mutta enemmän yrityksen ja erehdyksen kautta, tai jopa tahattomasti. (Palonen & Gruber 2010, 43.)

Liikenneopettajan työ on vaihtuvien määräysten ja erilaisten oppijoiden vuoksi alati muuttuvaa. Ajokorttilaki on muuttunut opetuksen sisältöjen osalta neljästi 2010-luvulla. Asiakaskunta on hyvin monipuolista ja ammatissa on hallittava monipuolisesti oppimiseen liittyvät teemat. Siksi on tärkeää, että työntekijöillä on mahdollisuus myös oman osaamisen ja työnkuvan päivittämiseen. (Kira, van Eijnatten & Balkin, 2010.) Omassa työssä kehittyminen erinomaiseksi, asiantuntijaa vastaavalle tasolle edellyttää erityisesti joustavuutta työnantajalta. Työskentelykulttuurin tulisi olla ongelmaratkaisutyypistä, jolloin työnantaja ei anna yhtä selvää mallia, vaan työntekijällä olisi mahdollisuus itse etsiä tehokkain keino kunkin ongelman ratkaisemiseksi. Itseohjautuvuutta ei tulisi kuitenkaan pitää työntekijöillä itsestänselvyytenä, vaan se vaatii tukea johdolta. (Lemmetty & Collin 2019, 265.) Johdon olisi tärkeää tukea alaistensa kehittymistä hyvällä jatkokouluttamissuunnitelmalla, työtiimin yhteisen työnäyn kirkastamisella, sekä käymällä säännöllisiä kehityskeskusteluja alaistensa kanssa. (Viitala 2019, 172–173.) Itseohjautuvuuden ja hierarkisen johtamisen välille on etsittävä tasapaino, jotta työ on paitsi tehokasta, myös mielekästä ja työntekijää kehittävä. (Eteläpelto, Hökkä, Paloniemi & Vähäsantanen 2014.)

Pitkä työura ei takaa asiantuntijaksi kasvua, vaan työntekijä voi jäädä pitkästä urasta huolimatta keskinkertaisuuden tasolle (Paloniemi, ym 2010). Tynjälän (2010) mukaan asiantuntijuuden elementit voidaan jaotella seuraavasti kahteen kategoriaan ja neljään elementtiin:

Persoonallisen tiedon elementit

1. Teoreettinen tieto
2. Käytännöllinen, tai kokemuksellinen (praktinen) tieto
3. Reflektiivinen tieto

Sosiaalisen tiedon elementti

4. Sosiokulttuurinen tieto

Asiantuntijuus on kaikki neljän elementtiä kattava, tiedon yhteen nivoutuma. Persoonallisen tiedon elementit tukevat toisiaan, ja niiden avulla oma osaaminen suhteutetaan sosiokulttuuriin ympäristöön. Sosiokulttuurinen tieto toimii siis viitekehyksenä, jossa omaa persoonallista tietoa hyödynnetään. (Tynjälä 2010, 81.) Samaa työtä samassa yhteisössä tekevät kehittyvät työssään eri tahtiin, vaikka ympäristö olisi kaikille sama. Tärkeä osa asiantuntijuutta on tiedon ja osaamisen jalkauttaminen koko yhteisön edun hyväksi. Monimutkaisetkin ongelmat näyttävät olevan ratkaistavissa mallilla, jossa pohditaan toimintamallia kollektiivisesti, sitten suunnitellaan toimintaan muutoksia ja kokeillaan niiden toimivuus. Tämän jälkeen pohditaan tuloksia ja mietitään seuraavaa toimintamallia. (Palonen & Gruber 2010, 45.)

Pitkä työura samassa ammatissa voi myös johtaa niin sanottuun rutiiniasiantuntijuuteen, joka on eräänlainen vastakohta tässä aiemmin esitellylle asiantuntijan kuvalle. Rutiiniasiantuntijuudessa erilaiset uskomukset ja käytännöt muuttuvat helposti totuuksiksi, joita ei tule helposti kyseenalaistaneeksi. Työssä omaksuttuja tapoja toistetaan vuodesta toiseen miettimättä, voisiko asia ratkaista toisella tavalla. (Lonka 2015, 41.) Rutiiniasiantuntijuudessa teorian, käytännön ja reflektion suhde ei ole tasapainossa, vaan teoreettiseen tietoon on sekoittunut uskomuksia ja vanhoja käytäntöjä.

Työntekijästä ei tulisi tukahduttaa intoa kehittää itseään ja kyseenalaistaa rutinoituneita käytäntöjä ja malleja, vaan hänelle tulisi antaa tilaa luovuudelle, jotta työntekijä pääsee kehittymään työurallaan aitoon asiantuntijuuteen. (Kira ym. 2010.) Haitallisen rutinoitumisen välttäminen edellyttää transformatiivisuutta. Transformatiivisuudella tarkoitetaan oppijan itsekriittistä reflektointia omia ennakkokäsityksiä ja asenteita kohtaan, ja sen kautta oman ajattelun kehittämistä toimivammaksi ympäröivän maailman suhteen. Transformatiivinen oppiminen on eräänlaista poisoppimista totutuista tavoista. (Laininen 2019). Liikenneopettajan tulee siis osata kehittää omaa ajattelua kriittisesti, mutta myös tukea oppijan taitoja lähestyä asioita kriittisellä tarkastelulla. Esimerkiksi kun oppilaalla on mahdollisuus hankkia tietoa itse valitsemistaan lähteistä, on liikenneopettajan osattava tunnistaa, millaista tietoa oppilas on löytänyt. Sosiaalinen media ja vaihtoehtomediat tarjoavat paljon erilaista tietoa, jonka uskottavuutta ja todenperäisyyttä voi kuitenkin olla vaikea todentaa ja varsinkin kyseenalaistaa oppilaan toimesta. (Jakonen 2017.)

Työpaikalla järjestettävä koulutus on merkittävässä roolissa ammatillisen opiskelijan ammatillista kasvua. Virtasen, Tynjälän ja Stenströmin (2010) mukaan ammatillisessa koulutuksessa on huomattu, että työnantajien suhtautuminen opiskelijoihin on hyvin kirjavaa. Osassa työpaikoja ohjaus on syvällistä ja harjoittelun ja ammattitaitoa mittaavien näyttötutkintojen järjestäminen sujuu kitkatta. Virtasen ym (2010) osassa työpaikoista on kuitenkin huomattu, että näyttötutkintotilaisuudet ja harjoittelun ohjaus koetaan pakollisena pahana, joiden toivotaan häiritsevän itse työn suorittamista mahdollisimman vähän.

Opiskelijalta saatetaan odottaa jo harjoittelussa kykyä hoitaa työtehtäviä laadukkaasti, vaikka opiskelija vasta tutustuu alaan. Työnantajat suhtautuvat harjoitteluun tärkeänä osana ammattiin kehittymistä, mutta eivät välttämättä ole valmiita sopeuttamaan työn käytäntöjä tukemaan opiskelijoiden kehittymistä paremmin. (Virtanen, Tynjälä & Stenström 2010.) Illeris (2014,133) esittää, että työnantajan näkökulmasta työharjoittelussa oppimista saatetaan pitää toisarvoisena ja tuottavuuden saatetaan nähdä menevän ammatillisen kehittymisen edelle. Collin ja Lemmetty (2019, 335–336) esittävät havainnon, että mikäli työjohtamiskulttuuri perustuu ainoastaan niin kutsutuille koville arvoille, jossa työntekijät ovat vain resursseja, vahingoitetaan siinä merkittävästi tuottavuutta. Ihmislähtöinen, oppimista tukeva organisaatio, joka antaa tilaa työntekijöiden osallistamiselle ja itseohjautuvuudelle, luo puitteet tuottavammalle ja innostuneemmalle henkilöstölle.

Nykyajan työtehtävissä eteen tulevat haasteet edellyttävät joka tapauksessa työntekijöiltä yhä enemmän monipuolista osaamista ja mahdollisuutta reagoida uusiin tilanteisiin luovasti. Tämä ei näyttäisi olevan tilapäinen ilmiö, vaan jatkuvasti enemmän työelämää läpileikkaavaa. Siitä syystä on tärkeää, että työntekijöiden mahdollisuuksia kehittyä työssään parannetaan jatkuvasti. Vaikka työssä kehittyminen on lähtökohtaisesti yksilöllistä, edellyttää se koko yhteisön välistä dialogia ja työntekijän mahdollisuutta aidosti vaikuttaa omaan työnkuvaan. (Eteläpelto ym 2014.) Työnantajien olisi tärkeä kiinnittää huomiota työtehtäviin myös oppimiskokemuksena, sillä oppimista tapahtuu työtä tehdessä kuitenkin joka tapauksessa, toisinaan jopa vahingossa. (Illeris 2014, 133-134.)

Työntekijällä kyky transformatiiviseen ajatteluun paranee merkittävästi, mikäli hän kokee työn mielekkääksi, tärkeäksi ja työ on sitouttavaa. Hänen tulee voida kokea asioiden ja ajattelun muuttaminen mahdolliseksi. Tällöin itse työn sisältö saattaa olla tekijälleen yhtä merkittävä tekijä, kuin siitä saatava palkkatulo. (Illeris 2014, 135.) Työn sisällön vaihtelu ruokkii transformatiivista ajattelua, mutta toisaalta liian nopea muutosten tahti ja jatkuva uuteen sopeutumisen tarve voivat aiheuttaa myös vastareaktion, jolloin työntekijän kyky transformatiiviseen ajatteluun heikkenee. (Illeris 2014, 93-94.)

2.2 Sosiaalisen pääoman merkitys

Sosiokulttuurisen tiedon ympäristöä voidaan kuvata sosiaalisella pääomalla. Adlerin & Kwonin (2002) mukaan sosiaalinen pääoma edellyttää muodostuakseen tekijöiden mahdollisuuden laadukkaaseen vuorovaikutukseen, motivaation toimia yhteisön edun nimissä ja kyvyn edistää työyhteisön tavoitteita. Lemmetty, Keronen, Jaakkola, Collin, Paloniemi & Riivari (2019) kuvaavat artikkelissaan ideaaliksi työyhteisöä, jossa luova ja innovatiivinen työyhteisö tarvitsee tukseen hyvää lähijohtamista ja kannustavaa ilmapiiriä. He korostavat, että luovuus ei muodostu palkkaamalla työtehtäviin luovia yksilöitä, vaan mahdollistamalla tiimityötä ja laadukasta vuorovaikutusta työyhteisön jäsenien kesken.

Aaltio (2005, 183) kuvaa yhdeksi merkittäväksi sosiaalisen pääoman kehittäjäksi työntekijöiden yrittäjähenkisyyden. Heille on tavanomaista ennakkoluuloton työote, jossa ollaan valmiita kohtaamaan haasteita, tarttumaan mahdollisuuksiin, olemaan luovia haasteiden ratkaisuisissa ja omaamaan hyvää johtamis- ja henkilöohjaamiskykyä. Kaikki nämä ovat ominaisuuksia, joita

liikenneopettaja tarvitsee kehittyessään asiantuntijuudessa erinomaiselle tasolle. Seppänen (2005) luonnehtii sosiaalista pääomaa arvoltaan vaikeasti mitattavaksi työyhteisön pääomaksi, joka koostuu työntekijöiden luottamuksesta työnantajaan, työntekijän sitoutumisesta työyhteisön tavoitteisiin ja työntekijöiden välisestä laadukkaasta kommunikaatiosta. Adler ja Kwon (2002) kuvaavat useasti asiaa motivaation kautta; työntekijä toimii muiden edun hyväksi, koska voi luottaa saavansa myös jossain vaiheessa hyötyä itselleen.

Liikenneopetuslalla epä säännölliset työajat ja työtulot ovat yleistyneet voimakkaasti. Seppänen (2005, 180) mukaan työsuhteet ovat olleet jo 2000-luvun alussa yhä enenevässä määrin tilapäisiä tai määräaikaista, ja työntekijän osaaminen ajatellaan työnantajan puolelta resurssina, joka pyritään hyödyntämään mahdollisimman tehokkaasti. Työsuhteisiin ei enää suhtauduta yksinomaan koko työuran mittaisina, pitkään luottamukseen perustuvina sitoutumisina. Yksittäisen työntekijän näkökulmasta työajan ja työtulon epä säännöllisyyden voisi ajatella heikentävän sosiaalisen pääoman kehittymistä työyhteisössä. Aaltio (2005) huomauttaa, että liiketulos edellä tehty lyhytnäköinen henkilöstöpolitiikka nollatuntisopimuksineen voi helposti estää pitkän tähtäimen voitonkeruun, kun työntekijöillä ei ole aitoa motivaatiota toimia yhteisön edun nimissä. Työn laatu ja yrityksen arvostus saattavat kärsiä.

Liikenneopettajilla on ollut työn kausivaihteluiden vuoksi epä säännöllinen työaika, ja viime vuosina nollatuntisopimukset yleistyivät voimakkaasti. Jokinen (2018) kuvaa tällaista työntekijän ja työnantajan välistä asetelmaa prekaariksi. Prekaarius työelämässä tarkoittaa sitä, että työntekijä kokee jatkuvaa epävarmuutta töiden ja ansiotulojen riittävyydestä. Työntekijästä saattaa myös tuntua, että hän on työnantajan armoilla. Onkin perusteltua kysyä, miksi työntekijä sitoutuisi koko osaamisellaan organisaatioon, joka ei kuitenkaan pysty takaamaan hänelle pysyvyyttä, vaan pikemminkin suurta epätietoutta toimeentulosta ja työtehtävien laadusta.

2.3 Liikenneopettajakoulutus

Liikenneopettajan koulutus on näyttötutkintomuotoinen erikoisammattitutkinto. Tutkinnon osia on neljä, joista jokaisessa on oma tutkintotilaisuus. Näistä kaksi ensimmäistä on kaikille pakollisia, ja kaksi jälkimmäistä vapaavalinnaista erikoistumisosaa. Näyttötutkinnoissa ei edellytetä määrättyä koulutusta, joten teoriassa tutkinnon voi suorittaa ilman koulutusta. (Opetushallitus 2014.) Käytännössä tutkinnonosien näytöissä kuitenkin edellytetään osaamista, jonka

voi saavuttaa vain työharjoittelun kautta. Liikenneopetustyötä ei voi harjoitella ilman liikenneopettajalupaa, tai liikenneopettajaopiskelijoille tarkoitettua opetusharjoittelulupaa. Opetusharjoitteluluvan voi myöntää ainoastaan oppilaitos, jolle on annettu liikenneopettajien kouluttamiseen liittyvä erityistehtävä (Liikenne- ja viestintäministeriön asetus liikenneopettajaoppilaiden opetusharjoittelusta 1175/2010, 4§). Liikenneopettajaluvan voi saada jo kaksi ensimmäistä tutkinnonosaa suoritettuaan, ja tällöin lupa kattaa B-luokan ajokorttiin tähtäävän opettamisen luvan (Ajokorttilaki 386/2011, 88§). Muiden ajokorttiluokkien opettamiseen oikeuttavan luvan voi saada suorittamalla kyseisen luokan opettamiseen liittyvän vapaavalintaisen tutkinnonosan (Ajokorttilaki 386/2011, 84§). Liikenneopettajana toimiminen varsinaisella liikenneopettajaluvalla ei siis edellytä liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon päätökseen saattamista.

Liikenneopettajat työllistyvät pääsääntöisesti autokouluihin ja ammatillisiin oppilaitoksiin opettajiksi, ja kuljettajantutkinnon vastaanottajiksi. Näiden lisäksi Puolustusvoimissa on ajokorttiin tähtäävää koulutusta, jossa liikenneopettajat vastaavat opetuksesta. Varsinkin autokouluissa liikenneopettajat työskentelevät usein tuntiperusteisella työsopimuksella. Tuntiperusteisuuden lisäksi työehtosopimus mahdollistaa epävarmuutta ja epäsäännöllisyyttä työntekijöille muillakin tavoin. Esimerkiksi työviikon tuntimäärän ja työaikojen tulee olla työntekijän tiedossa vasta edellisen viikon viimeisenä työpäivänä. (Liikenneopetusalan työehtosopimus 2017.) Tällä hetkellä valtaosa autokouluista on paikallisesti toimivia pienyrityksiä. Toisaalta Suomessa toimii myös kaksi valtakunnallisesti toimivaa autokoulukonsernia, jotka hallitsevat suurta osaa markkinasta. (Laaksonen 2020.) Liikenneopettajia koulutetaan alalle jatkuvasti, vaikka opettajien tarve ei kasva. Tästä voi tehdä johtopäätöksen, että alalla on työntekijöissä vaihtuvuutta, ja usealla työura jää hyvin lyhyeksi. (Saartenkorpi 2022.)

Liikenneopetustyötä sääntelevä ajokorttilaki ja opetusta ohjaavat lakiin nojaavat asetukset ja määräykset ovat muuttuneet useasti ajokorttilain voimaantulon vuonna 2011 jälkeen. Erityisesti lakisääteiset opetusmäärät ja opetuksen sisältöä määrittelevät säädökset ovat muuttuneet 2–4 vuoden välein. (Ajokorttilaki 386/2011.) Myös erilaiset muutostrendit liittyen liikenneympäristöön, ajoneuvojen kehitykseen ja ihmisten motiiveihin suorittaa ajokortti vaikuttavat suoraan liikenneopettajan työn sisältöön. (Paajanen 2018.) Viimeisimmässä merkittävässä ajokorttilain muutoksessa ajokortin suorittamista muutettiin opetuspainotteisuudesta tutkintopainotteisuuteen. Tutkintopainotteisuuden myötä ajoharjoittelun määrä on yksilöllisempää, kun lakisääteinen minimiopetus on entistä opetuspainotteista mallia huomattavasti pienempi. Muutoksessa myös poistettiin merkittävä osa säännelystä autokoulujen toteuttamasta teoriaopetuksesta ja

ajokortin suorittajalle annettiin merkittävä vapaus päättää itse, mistä ja miten tietopuoleisen osaamisen hankkii. Muutoksella pyrittiin myös mahdollistamaan autokouluille uusien opetus-
tapojen innovointi ja käyttöönotto, kun sääntelyä opetustavoista purettiin. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014.)

3 ALUMNITOIMINNAN KEHITYSHANKKEEN LÄHTÖKOHDAT

3.1 Liikenneopettajakoulutuksen alumnitoiminnan lähtökohdat

Hämeen ammatti-instituutti (HAMI) on toinen Suomessa sijaitsevista liikenneopettajia kouluttavista oppilaitoksista. Hämeen ammatti-instituutissa on päätetty 2021 käynnistää alumnitoiminta. Sen tavoitteena on toisaalta luoda toimiva linkki oppilaitoksen ja työelämän välille, mutta toisaalta tarjota entisille opiskelijoille maksuton keino kehittää omaa osaamistaan ja liittyä entisten opiskelijoiden yhteisöön. (HAMI 2022.)

Liikenneopettajan erikoisammattitutkinto on näyttötutkinto, jossa on neljä erillistä tutkinnon osaa. Kaksi ensimmäistä pakollista tutkinnonosaa suoritettuaan opiskelija voi hakea varsinaista liikenneopettajalupaa, joka oikeuttaa henkilöauto-opetukseen. Kaksi jälkimmäistä tutkinnonosaa suoritettuaan on opiskelija suorittanut liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon, ja saa oikeuden opettaa niitä ajokorttiluokkia, joihin on jälkimmäisissä osioissa hankkinut pätevyyden. Suoritettuaan tutkinnon, liikenneopettajan jatkokouluttautuminen on usein oman harrastuneisuuden varassa.

Liikenneopetusosalalla on havaittu yleistävä trendi, jossa alallapysymisaika on lyhentynyt ja työntekijöiden vaihtuvuus on suurta. Lisäksi työ on pääsääntöisesti itsenäistä työskentelyä, jossa tavanomainen työpäivä koostuu yksityisopetuksena annettavista ajotunneista. HAMI:n alumnitoiminta pyrkii vahvistamaan opiskelijoiden ammatillista kasvua ja alalle kiinnittymistä kokeneiden alumnien tuella. Alumnitoiminnan kehityshankkeen tavoitteena on luoda suuntaaviivat alumnitoiminnalle, joka vastaisi mahdollisimman hyvin opiskelijoiden, alumnien ja HAMI:n tarpeisiin.

3.2 Alumnitoiminnan kehityshankkeen käynnistys

HAMI:n tavoite on, että alumnitoiminta olisi alumnilähtöistä ja alumnien näköistä. Tästä syystä liikenneopettajakoulutuksen vastuuhenkilöt kutsuivat minut esittelemään hanketta tilaisuuteen, jossa oli paikalla liikenneopettajaopiskelijoita, alumneja ja lehtoreita. Tämä yhteisöllinen tilai-

suus pidettiin melko aikaisessa vaiheessa opinnäytetyöprosessia, kun prosessi oli vasta ideapaperivaiheessa. Koimme liikenneopettajakoulutuksen vastuuhenkilöiden kanssa tärkeäksi ottaa jo kehityshankkeen suunnitteluvaiheessa kaikki kolme osapuolta huomioon, jotta tutkimuskysymysten asettelu olisi mietitty hankkeeseen osallistuvien tarpeita kuullen. Kehityshankkeen onnistuminen määrittää pitkälle sitä, ovatko tämän hetken opiskelijat innokkaita tulevaisuuden alumneja. Siksi heidän ajatuksilleen oli tärkeää antaa tilaa hankkeen suunnittelussa, vaikka opinnäytetyölle ei ollut vielä haettu varsinaista tutkimuslupaa.

Yhteisessä tilaisuudessa nousi joitain huomioita, jotka määrittivät hankkeen sisältöä. Oleellisia havaintoja opiskelijoilla liittyi jo alumnitoiminnan nimeen. Termi alumni koettiin vieraana ja vaikeasti ymmärrettävänä terminä. Opiskelijat myös sanoivat, että on vaikea hahmottaa mitä eroa on tutorilla ja alumnilla. Yhdessä opiskelijoiden kanssa pohdittiin, että alumnien rooli olisi olla eräänlaisia ammatillisia isoveljiä ja sisaria, työelämän mentoreita. Tutorien rooli määritettiin enemmän tueksi opiskelun käytännön ongelmiin liittyvissä kysymyksissä. Opiskelijaryhmästä nousi vahvasti esiin myös se, että ammattitaidon kasvua tukevan yhteisön tulee olla sellainen, johon jokaisella on annettavaa, ja josta jokainen voi myös vastavuoroisesti kokea hyötyvänsä.

Alumnien edustajat nostivat esiin alan kilpailutilanteen, jonka myötä eri toimijat pyrkivät pitämään hyviä käytäntöjä omana tietonaan. Alumnit toivat esiin sen, että ala on kuitenkin verrattain pieni. Tästä syystä olisi koko alan asiantuntijuuden kehittymisen kannalta tärkeää, että liikenneopettajat kehittäisivät alaa yhdessä ja jakaisivat tietoa ja osaamista yritysrajojen yli yhteisen edun nimissä. Alumnien näkemys oli, että pedagogista osaamista tulisi jakaa kuljettajaopetusta tarjoavien toimijoiden välillä nykyistä enemmän, jotta kaikki voisivat kehittyä työssään paremmin. Alumnit myös kokivat liikenneopettajien yhteisöllisyyden heikentyneen viime vuosina. Liikenneopetus koetaan yksinäiseksi puurtamiseksi jo opinnoista lähtien, sillä kukin opiskelija etenee tutkinnonosien näyttötutkintotilaisuuksiin omassa tahdissaan. Alumneilta nousi esiin myös näkemyksiä, joiden perusteella liikenneopettajille on ajoittain huonosti tarjolla ammattitaitoa kehittävää koulutusta.

Lehtorit kokivat, että alumnitoiminta voisi olla hyvä ammatillisen kasvun ja laadukkaan ammatillisen yhteisöllisyyden alusta. Kun liikenneopettajat oppivat tuntemaan toistensa vahvuuksia laajemmin, se mahdollistaa ammattilaisten tiedon jakoa ja keskinäistä alan kehittämistä. Samoin, kun alan ammattilaiset tulevat opiskelijoille tutummiksi, niin opiskelijalla on useampia kontakteja, joita voi hyödyntää työssä kohdattavien haasteiden ratkaisemisessa. Lehtoreilta

nousi esiin myös näkökulma, että alumnitoiminta saattaisi avata yhteistyömahdollisuuksia myös toisesta liikenneopettajia valmistavasta koulutuksesta valmistuneiden kanssa.

3.3 Alumnitoiminta

Alumni terminä tarkoittaa oppilaitoksesta valmistunutta entistä opiskelijaa (Helsingin yliopiston alumniyhdistys). Hämeen ammatti-instituutin alumnitoiminta on maksutonta vapaaehtoistoimintaa, jossa entinen opiskelija voi pitää yhteyttä entiseen oppilaitokseen, tukea nykyisten opiskelijoiden oppimista, osallistua erilaisiin tapahtumiin ja tuoda työkentän kuulumisia ammatti-instituutin opiskelijoiden ja henkilökunnan tietoon (Hami 2022).

Alumnitoiminnasta tavoitellaan yritysraajat ylittävää liikenneopettajien ammatillista yhteisöä. Adlerin ja Kwonin (2002) mukaan toimiva yhteisö edellyttää jäseniltään sitoutumista yhteisen edun eteen, kyvyn laadukkaaseen vuorovaikutukseen ja kyvyn edistää yhteisön tavoitteita. He täsmentävät, että yhteisön jäsenet toimivat yhteisön eteen vastavuoroisuuden periaatteella. Jokainen on valmis kantamaan kortensa kekoon, kun kokevat myös itse hyötyvänsä osallistumisesta. Alumnitoiminnassa onkin korostuneen tärkeää, että oppilaitos, opiskelijat ja alumnit voivat jokainen aidosti kokea toiminnan hyödylliseksi.

Alumnitoiminnasta tavoitellaan eräänlaista mentorointia, jossa kokeneet liikenneopettajat voivat jalkauttaa osaamistaan muiden opettajien ja liikenneopettajaopiskelijoiden hyväksi. Mentoroinnissa on kyse kehittymishaluisen kokeneen ammattilaisen antamasta tuesta työssään aloittavalle työntekijälle. Alun perin mentorointia on pidetty eräänlaisena mestari – kisälli asetelmana, jossa kokenut ikään kuin siirtää osaamistaan aloittelijalle. Nykypäivänä mentorointi nähdään enemmän vertaisasetelmana, jossa kukaan ei ole toiseen verrattuna ylivertainen, vaan mentorointi tukee kaikkien osaamisen kehittymistä. Kokeneempi tarjoaa esimerkiksi tietotaitoaan aloittelijan hyväksi, mutta aloittelija taasen saattaa nähdä työn uudesta raikkaasta näkökulmasta, jota työhön rutinoitunut kokenut ei ole itse huomannut. (Kupias & Salo 2014.)

Alumnien ammatillisen kehityksen taso vaihtelee. Asiantuntijatasoa voi ajatella tavoitteellisena ammatillisen kehittymisen päämääränä, mutta alumnin osaamisen taso vaihtelee hänen taustansa mukaan. Alumni saattaa olla itsekin vastavalmistunut ja vielä aloittelijan tasolla, tai pitkän työuran tehnyt, mutta kuitenkin edistyneen tasolle jämähtänyt, tai sitten hän saattaa olla hyvin lähellä asiantuntijatasoa. Aloittelija on pääsääntöisesti kuvaavin termi opiskelijoiden kohdalla,

jotka harjoittelevat ammatin harjoittamista. (Paloniemi ym 2010, 14.) Alumnitoiminnan tavoite on, että se jouduttaisi opiskelijan kehittymistä joutuisammin edistyneen tasolle, ja tarjoaisi alumneille mahdollisuuden kasvattaa omaa osaamisen tasoa.

Liikenneopettajakoulutuksen yksi tärkeimmistä tavoitteista alumnitoiminnalle on, että sen sisältö olisi mahdollisimman paljon alumniensa tarpeista kumpuavaa. Liikenneopettajakoulutuksen alumneiksi on ilmoittautunut kehityshankkeen käynnistyessä 15 henkilöä. Ilmoittautumisvaiheessa he ovat pääasiassa ilmoittaneet olevansa kiinnostuneita kertomaan nykyisille opiskelijoille liikenneopettajan työstä. Tämän hankkeen avulla pyrin syventämään ymmärrystä, millaisten periaatteiden varaan alumnitoimintaa kannattaa lähteä kehittämään.

4 TUTKIMUSMENETELMÄT

Liikenneopetusala on verrattain pieni erikoisala, jonka edustajat tunnistavat toisiaan helposti. Tämän takia pyrin mahdollisimman hyvään anonymiteettiin tutkimusaineiston keräämisessä. Pyrin maksimoimaan anonymiteetin aineiston analysoinnissa ja tulosten kirjaamisessa niin hyvin kuin mahdollista. Kaikki viestintä opiskelijoihin ja alumneihin liittyen tapahtui HAMI:n kautta, jolloin en tarvinnut tutkimukseen osallistuvien yhteystietoja tai muita tunnistetietoja. Tutkimuseettisesti oli tärkeää varmistaa jokaiselle tutkimukseen osallistuvalla, että tutkimusraportissa anonymisoidaan kaikki tutkimusaineisto, ja että osallistuminen kaikkiin aineistonkeruuhetkiin oli täysin vapaaehtoista. Myös kaikille osallistujille oli oleellista korostaa, että kaikki ryhmätilanteet edellyttävät ehdotonta luottamuksellisuutta, eikä muiden näkemyksiä tule kertoa eteenpäin. Hankkeen tutkimusmenetelmät edustavat laadullista tutkimusta.

4.1 Tutkimuksen eettiset näkökulmat

Anonymiteetti ja osallistaminen ovat opinnäytetyöni kantavat eettiset teemat. Tutkimuskysymys muodostui osallistavin keinoin, kun HAMI kutsui minut esittelemään opinnäytetyön ideaa joukolle opiskelijoita, alumneja ja lehtoreita. HUMAK:n ohjeiden näkökulmasta tämä tuotti ristiriitaisen asetelman, sillä tutkimuskysymyksen pohtiminen osallistavalla tavalla voitaisiin ajatella olevan aineiston keräämistä, jota taas ei tulisi tehdä ennen tutkimusluvan hakemista. Toisaalta tutkimusluvan hakeminen edellyttäisi opinnäytetyösuunnitelmaa, jonka tekeminen taas on hankalaa ilman kirkastunutta tutkimuskysymystä. Tässä päädyin tilaajaorganisaation kanssa siihen, että tutkimuskysymystä voisi pohtia yhdessä opiskelijoiden, alumni- ja liikenneopetusalan lehtorien kanssa ilman tutkimuslupaa, sillä se olisi kuitenkin tutkimuksen toteutumisen kannalta perusteltua. Lisäksi osallistamisen myötä myös eri osapuolien ääni olisi vahvemmin esillä jo ihan hankkeen alusta asti. Säännöistä siis poikettiin yhteisen edun vuoksi.

Tutkimusetiikassa on viimekädessä kysymys siitä, että tutkimuksesta ei aiheudu tutkittaville. Yksi oleellisimpia eettisiä kysymyksiä on mielestäni se, ketä tutkimus palvelee eniten. Liikenneopettajaopiskelijat suorittavat merkittävän osan opinnoistaan liikenneopettajan työtä harjoitellen, oppilaitoksen myöntämän opetusharjoitteluluvan avulla. Opiskelijat tekevät harjoittelua usein palkkatyönä, joten tutkimus ei saa vaarantaa tutkimukseen osallistuvien opiskelijoiden asemaa työmarkkinoilla. Siksi päädyimme tilaajaorganisaationa toimivan oppilaitoksen kanssa

ratkaisuun, että minulle ei kerrota opiskelijoista mitään yksilötietoja, jolloin tutkimusaineisto on mahdollisimman anonyymiä.

Olen pyrkinyt maksimoimaan tutkimukseen osallistuneiden liikenneopettajaopiskelijoiden anonymiteetin tavalla, jossa kaikki viestintä opiskelijoille ja alumneille kulkee kouluttavan oppilaitoksen kautta. En tiedä tutkimukseen osallistuvien ihmisten nimiä, en paikkakuntia missä he toimivat, enkä työnantajia, joiden alaisuudessa harjoittelua suorittavat, jotta tutkimusmateriaalista ei ole tunnistettavissa yksittäisiä henkilöitä. Pidän tätä erityisen tärkeänä siksi, että liikenneopetusala on verrattain pieni erikoisala, jossa suuri osa ammattilaisista tuntee toisensa. Liikenneopettajat työskentelevät pääsääntöisesti niin sanotulla nollatuntisopimuksella. Nollatuntisopimuksien lainsäädännöllinen lähtökohta kuitenkin on, että niitä tehdään yksinomaan työntekijän toiveesta, eikä järjestelmällisesti työnantajien toimesta. (Laki työsopimuslain muuttamisesta 2018/377.) Nollatuntisopimusten myötä osa liikenneopettajaopiskelijoista, kuten myös osa alumneista saattavat olla tai saattavat kokea olevansa epävarmassa prekaarissa asemassa johtuen nollatuntisopimuksien ja epäsäännöllisten työsopimusten yleisyydestä liikenneopetusosalalla.

Toteutin liikenneopettajaopiskelijaryhmälle työpajan, ja sovelsin tässä HUMAK:n opinnäyte-työohjeen jalkautuvan haastattelun ohjetta, jonka mukaan tutkittavien suullinen suostumus ja huolellinen ennakkoinformointi on riittävä. (Humanistinen ammattikorkeakoulu 2023.) Teetin alumnitoimintaan ilmoittautuneille laadullisen lomakekyselyn liittyen alumnitoiminnan kehittämiseen. Kysely toteutettiin HUMAK:n ohjeistuksen mukaisesti, tutkittavan informoinnin ja kyselyssä pakollisen suostumuksen varmistamisessa. (Humanistinen ammattikorkeakoulu 2023.)

Liikenneopettajia kouluttaa Suomessa kaksi oppilaitosta, joista toinen on hankkeen tilaaja, Hämeen ammatti-instituutti (HAMI). HAMI:ssa työskentelevät liikenneopetusalan lehtorit ovat yleisesti tunnettuja alan toimijoiden keskuudessa, joten täydellistä anonymisointia saattoi olla mahdotonta toteuttaa. Tallensin työpajan ja keräsin jokaiselta lehtorilta suostumuksen työpajaan osallistumisesta kirjallisena ja tein työpajasta rekisteriselosteen. (Humanistinen ammattikorkeakoulu 2023.)

Vaikka tutkimukseen osallistuvien lehtorit on helppo päätellä alalla toimivien osalta, on anonymisointi silti tärkeää. Työpajan tuloksien analysoinnissa on tärkeää korostaa näkökulmaa, että lehtoreilta kerätty aineisto edustaa kouluttavaa laitosta, eikä yksittäisiä lehtoreita. Työpajan

tallenne säilytettiin asianmukaisesti tietoturvalisessä ympäristössä ja tallenteen ja haastattelulitteroinnin tuhoaminen heti kun mahdollista ovat merkittävässä osassa tutkittavien anonymiteetin vaalimisessa. Tutkittavien lehtoreiden täytyi lisäksi voida luottaa siihen, että heillä on tutkittavana ollessa mahdollisimman hyvä käsitys siitä, mihin tutkimuksella pyritään. (Kuula 2011.) Lehtoreiden keskustelun litteroinnissa tuli huomioida sen, että tarkka litterointi puhe-manereineen voi helposti johtaa yksittäisen lehtorin tunnistamiseen aineistosta. Siksi litteroin lehtoreiden kommentit yleiskielisiksi, murteet ja maneerit häivyttäen, ja tässä raportissa esiintyvät lainaukset haastattelulitteroinnista ovat asiakeskeisessä muodossa. Tämä siitä huolimatta, että aineiston monitahoisuuden ja rikkauden kannalta olisi tärkeää litteroida myös nonverbaaleja ilmaisuja mahdollisimman tarkasti, jotta tulosten lukijalle välittyisi parempi kuva. Keskustelutyypisessä tutkimusmenetelmässä tätä mahdollisimman tarkkaa litterointia pidetään tärkeänä. (Alasuutari 2011, 85.) Päädyin asettamaan anonymisoinnin etusijalle ja tarkkaa litterointia tärkeämmäksi.

Lehtorien työpaja järjestettiin tilaajan etätyöskentely-ympäristössä, jolloin haastattelutallenne pystyttiin tallentamaan ainoastaan tilaajan palvelimelle. Tästä syystä päädyin tuhoamaan tallenteen heti litteroinnin valmistuttua, vaikka HUMAK:n ohje on, että tallenne säästetään koko opinnäytetyöprosessin ajan. Tällöin voin varmistua, ettei lehtoreiden anonymiteetti vaarannu.

4.2 Tutkimuskysymys ja hankkeen tavoitteet

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli alun perin selvittää, miten alumniopiskelijoita voisi hyödyntää liikenneopettajaopiskelijoiden koulutuksessa. Kiinnostuksen kohteena oli, minkälaisia kysymyksiä liikenneopettajan ammatista opiskelijoilla tavanomaisesti herää opintojen aikana, ja minkälaisiin asioihin tai ongelmiin esimerkiksi harjoittelussa ei saanut selkeää vastausta. Entä voisivatko alumnit tuoda opiskelijoille myös jotain sellaisia näkökulmia esille, joita ei noussut opetusharjoittelussa tai tutkintoon valmistavassa koulutuksessa esiin. Tutkimuskysymys jalostui prosessin aikana, ja opinnäytetyön lopulliseksi tutkimuskysymykseksi täsmentyni, millaisilla suuntaviivoilla alumnitoiminta voisi toteutua sellaisena, joka syventäisi ja parantaisi jo olemassa olevaa yhteistyötä liikenneopettajia kouluttavan oppilaitoksen ja työelämän toimijoiden välillä.

Opinnäytetyön tavoitteena on luoda alumnitoiminnalle puitteet rakentaa liikenneopettajien ammatillinen yhteisö, joka olisi omiaan parantamaan opettajien työssä viihtymistä ja tarjoamaan kasvualustan ammatillisille kehittymiselle ja asiantuntijuudelle. Tavoitteena on luoda alumnitoiminnan malli, jossa alumnitoiminnasta olisi hyötyä paitsi liikenneopettajaopiskelijoille, myös alumneille ja liikenneopettajia kouluttavalla oppilaitokselle. Liikenneopettajaopiskelija saisi työkentältä laajempaa tukea ammatilliseen kasvuun, kuin ainoastaan harjoittelupaikasta saatua ohjausta. On myös huomionarvoista, että tämän hetken opiskelijat ovat tulevia alumneja, jolloin heidän tuomat näkökulmat ovat kehittämisen kannalta tärkeitä. Alumniopiskelijat voisivat toimia eräänlaisina ryhmämentoreina opiskelijoille, ja tarjota tukea tiedon ja käytännön yhdistämisessä opintojen aikana. Liikenneopetuskeskukselle taasen tarjoutuisi mahdollisuus syventää yhteistyötä ja parantaa vuoropuhelua työkentän kanssa.

4.3 Konstruktiivinen tutkimus

Hankkeessa sovelletaan konstruktiivisen tutkimuksen periaatteita. Konstruktiivinen tutkimus on hyvä lähestymistapa, kun halutaan kehittää jotain uutta yhteisöön. Siinä yhdistetään tieteellinen tutkimustieto ja empiirisesti kerätty tieto yhteen, joiden pohjalta uutta lähdetään kehittämään. Onnistuakseen konstruktiivinen tutkimus edellyttää, että kehittäminen koetaan koko yhteisössä tärkeäksi. Se harvoin onnistuu, jos tutkimus ja hanke on vain yhden henkilön varassa. (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti 2014, 65-66.)

Ojasalon ym (2014) mukaan konstruktiivisessa tutkimuksessa on oleellista dokumentoida eri vaiheet huolella. Tiedonkeruumenetelmät voivat olla monipuolisia, ja ne on hyvä mitoittaa kehittämistavoitteiden mukaisiksi. He korostavat, että hanketta on vietävä eteenpäin jatkuvassa dialogissa tilaajan ja tutkijan välillä. Samoin lopullisen tuotteen käyttäjiä on tärkeää osallistaa hankkeessa jo mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Osallistamissyistä Hämeenlinnassa pidettiin hankkeen ideointitapahtuma, johon kutsuttiin opiskelijoita, alumneja ja Liikenneopettajakoulutuksen lehtoreita. Näin opiskelijat, alumnit ja lehtorit pääsivät suoraan vaikuttamaan tämän tutkimuksen tavoitteisiin ja tutkimuskysymysten asetteluun. Raportoin hankkeen edistymistä säännöllisesti liikenneopettajakoulutuksen pedagogiselle koordinaattorille, ja lisäksi yksi liikenneopetusalan lehtoreista toimi eräänlaisena sparraajana, jonka kanssa vaihdoimme näkemyksiä hankkeen edistymisen osalta.

Konstruktiiivisessa tutkimuksessa tavoitellaan tuotettavaksi valmis tuote, joka voidaan ottaa käyttöön sellaisenaan (Ojasalo ym. 2014). Liikenneopettajakoulutuksen alumnitoiminnasta tavoitellaan ammatillista kasvua tukevaa yhteisöä, joka olisi jäsentensä näköinen. Tästä syystä on tärkeää, että kehityshankkeesta syntyvä tuote on malli, joka antaa toiminnalle tilaa kehittyä edelleen myös tämän hankkeen päätyttyä. Hankkeen tavoitteena onkin luoda suuntaviivat siihen, mihin periaatteisiin nojaten alumnitoimintaa lähdetään entisestään kehittämään liikenneopettajakoulutuksessa.

4.4 Lomakehaastattelu

Lomakekysely on nähty perinteisesti määrällisen tutkimuksen tutkimusmetodinä, jossa voidaan kerätä suuren kohderyhmän kokemuksia tutkittavasta aiheesta. Laadullisessa kyselyssä tai lomakehaastattelussa on oleellista ymmärtää, että vastaukset eivät edusta itsessään faktista totuutta tutkittavasta aiheesta. Ne ovat haastateltujen subjektiivisia kokemuksia tutkittavasta aiheesta, ja lomakehaastattelulla voikin kartoittaa tiettyyn kohderyhmään kuuluvien kokemuksia tutkittavasta aiheesta. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 84.) Laadullisessa lomakekyselyssä on myös pohdittava kysymyksenasettelu tarkasti, sillä se määrittelee ja rajaa merkittävästi aineiston sisältöä. Laadullisessa kyselyssä tutkija määrittelee ennalta kysymykset oman kiinnostuksen kohteen mukaan ja saattaa siten rajata tutkittavan mahdollisuuksia vastata asiaan oman mielenkiintonsa mukaisesti. (Alasuutari 2011, 50.)

Kysely toimitettiin alumneiksi ilmoittautuneille 14 henkilölle HAMI:n välityksellä. Verkkolomakkeella toteutetussa alumnikyselyssä selvitettiin alumniksi ilmoittautuneiden liikenneopettajien motiiveja ja toiveita alumnitoimintaa kohtaan, subjektiivista käsitystä omasta osaamisen tasosta, henkilökohtaisia ammattitaidon kehittämiskohteita, omia vahvuuksia, joita voi hyödyntää opiskelijoiden ja muiden alumnien hyväksi, ja näkemystä siitä, onko alumnitermi hyvä ja käyttökelpoinen, vai olisiko termiä syytä muuttaa helpommin ymmärrettäväksi. Lomakkeen kysymykset pyrittiin miettimään mahdollisimman sellaisiksi, että tukisivat hankkeen edistymistä. Tuomi & Sarajärvi (2018, 87) huomauttavat, että lomakehaastattelussa on mietittävä kysymykset tarkasti sen perusteella, että niille löytyvät vankka perustelu tutkimuksen teoreettisesta viitekehuksesta. He myös huomauttavat, että lomakehaastattelu ei yksin itsessään ole laadullista tutkimusta, mutta se voi olla osa sitä.

Lomakkeella teetetyin kyselyn pohjalta oli tarkoitus pitää työpaja, jonne oli kutsuttu kaikki alumniksi ilmoittautuneet. Valitettavasti kukaan alumneista ei ilmaissut halukkuutta työpajaan osallistumiselle, joten alumnien osalta aineiston keruu rajautui ainoastaan kyselyyn. Työpajan tavoite oli tarjota mahdollisuus käydä syvällisempää keskustelua kyselyn teemoista.

4.5 Ryhmäkeskustelu

Opiskelijoiden työpaja ja lehtorien työpaja toteutettiin periaatteessa samanlaisella rungolla. Molemmissa työpajoissa teemakysymykset toimitettiin etukäteen tutustuttavaksi, ja tutkittavat kirjasiivat teemakysymysten vastaukset anonymisti Padlet -alustalle luodulle vastausalueelle. Tämä mahdollisti sen, että keskustelusta saisi mahdollisimman paljon tietoa. Kun kysymykset on annettu tutkittaville etukäteen, he osaavat valmistella vastauksensa huolellisesti. Lisäksi heillä on miellyttävämpi olo tutkittavina, kun ovat saaneet etukäteen mahdollisimman hyvän käsityksen siitä, mitä ollaan tutkimassa. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 85.) Opiskelijoiden työpajan pääpaino oli kuitenkin anonymisoiduissa padlet -vastauksissa, ja niitä saatettiin tarkentaa yhteisöllisesti koko opiskelijaryhmän voimin. Opiskelijoiden työpajaa ei tallennettu eikä litteroitu. Opiskelijoiden työpaja oli eräänlainen sovellus kirjallisesta kyselystä ryhmähaastattelulla syventäen.

Jo opetusharjoittelua suorittaneilta opiskelijoilta kerättiin kokemuksia harjoittelusta; millaisena opiskelijat ovat kokeneet liikenneopettajan työn, ja millaista transformatiivista ajattelua alalla tarvittaisiin. Pidin ryhmälle alumniliikenneopettajan kyselytunti -tuokion, jossa opiskelijat saivat jakaa harjoittelussa kokemia asioita. Näitä kokemuksia hyödynnettiin tutkimuksessa, millaisiin kysymyksiin alumnit voisivat antaa tukea liikenneopettajaopiskelijoille. Osallistujille lähetettiin teemakysymyksiä etukäteen, jotta pystyivät valmistautumaan tuokioon ja miettimään huolella vastauksia teemakysymyksiin. Anonymiteetin vuoksi oli oleellista, että opiskelijoiden kokemukset kerättiin kasvokkain suullisesti tilaisuudessa, jota ei tallennettu. Tällöin pystyin anonymisoimaan heidän kommenttinsa suoraan, kun kirjasin ne itse ilman tunnistetietoja. Oli tärkeää korostaa myös opiskelijaryhmälle, että tilaisuudessa kuultuja asioita ei tulisi kertoa eteenpäin, ja että tiedonkeruutilaisuudessa on oltava luottamuksellinen ilmapiiri. Kyselytunnin sisältö ideoitiin yhdessä ryhmän vastuulehtorin kanssa.

Lehtoreiden työpajan pääpaino oli nimen omaisesti keskustelussa, jossa ennakkokysymykset ja padlet -vastaukset toimivat keskusteluun orientoivana välineenä. Keskustelu tallennettiin ja litteroitiin. Litteroin keskustelun sisältötasoisesti, eli litterointi oli ylimalkaisempi yleiskielellä kirjattu. Litterointi voidaan toteuttaa tällä tavoin, mikäli haastatteluaineistossa on merkityksellistä nimenomaan vastausten sisältö, eikä haastateltavien tarkoilla sanavalinnoilla tai tunnetiloilla ole tutkimuksen kannalta suurta merkitystä (Ojasalo ym. 2014, 107). Selvitin lehtorien näkemyksiä alumnitoiminnasta puolistrukturoidulla kyselyllä, jossa teemakysymykset ja niiden esitysjärjestys on mietitty etukäteen, mutta niitä saattoi tarvittaessa myös vaihtaa. Alasuutari (2011, 152) huomauttaa että kun koossa on lehtorien ryhmän tapaan luonnollinen ryhmä, niin tällöin ryhmän puheenvuoroihin vaikuttaa myös kyseisen ryhmän dynamiikka. Tämän vuoksi vastauksia analysoidessa on pohdittava myös sitä, miten ryhmäläisten vastaukset jakautuvat. Ryhmähaastattelun aineistoa analysoidessa on myös muistettava, ettei se edusta sinänsä yksiselitteistä faktaa tutkittavaa ilmiötä kohtaan, vaan kuvastaa ainoastaan kyseisen, paikallisen ryhmän jäsenten kokemusta tutkittavasta asiasta.

Lehtorien työpajasta tavoiteltiin yhteisöllistä ideointia, jossa on tärkeä huolehtia keskustelun positiivisuuteen kannustamisesta. Pyrin asettelemaan kysymykset siten, että ne houkuttelevat miettimään, miten tavoitteisiin päästään. Tällä pyrin minimoimaan ideointia lannistavia kommentteja, kuten ei onnistu -tyyppiset kommentit. (Ojasalo ym. 2014, 158.)

5 TUTKIMUSTULOKSET

Keräsin tutkimusaineistoa aluksi liikenneopettajaopiskelijoilta. Opiskelijoiden työpajan kysymystenasettelu perustui opinnäytetyön tietopohjaan, ja yhteisöllisen kehityshankkeen aloitustilaisuudessa nousseihin näkökulmiin. Toteutin alumneille osoitetun kyselyn opiskelijoilta kerätyn aineiston ja tietopohjan perusteella. Analysoin opiskelijoilta ja alumneilta kerätyn aineiston, jonka toimitin lehtoreille ennakkomateriaaliksi lehtorien työpajaa varten. Kehityshanke ja sen sisältö muotoutui hankkeen edetessä ja tutkittavat pääsivät aidosti vaikuttamaan kehityshankkeen sisältöön.

5.1 Opiskelijoiden työpajan tulokset

Keräsin tutkimusaineistoa vieraillemalla liikenneopettajaopiskelijaryhmän luona, joilla oli jo kokemusta liikenneopettajien työstä harjoittelun, eli työpaikalla järjestetyn koulutuksen myötä. Liikenneopetusharjoittelulle ei ole määritelty mitään tarkkaa ajallista määrettä, vaan harjoittelua tehdään niin kauan, kuin se on tarpeen kullakin opiskelijalla. Harjoittelun voi aloittaa saatuaan opetusharjoitteluluvan, joka myönnetään oppilaitoksen toimesta ensimmäisen tutkinnon osan suoritettua. Harjoittelussa opitaan taitoja, joiden osaaminen mitataan 2. tutkinnon osan näytössä.

Työpajan tavoitteena oli kerätä liikenneopettajaopiskelijoiden harjoittelunaikaisia kokemuksia liikenneopettajan työstä. Suunnittelin opiskelijoiden kokemuksiin peilaten alumni kyselyn. Lähetin ryhmän vastuuopettajalle edelleen lähetettäväksi tutkittavien informointi -kaavakkeen (LIITE I), johon oli kirjattu myös avoimia kysymyksiä liikenneopettajuudesta. Kysymyksiin ei tarvinnut vastata kirjallisesti, mutta opiskelijoille esitettiin toive, että miettivät ennen vierailuani kysymyksiä, kommentteja ja vastauksia niihin liittyen.

Ennakkokysymysten asettelu oli seuraava:

- Mikä oli erityisen antoisaa opetusharjoittelussa, mikä yllätti positiivisesti?
- Mikä yllätti negatiivisesti tai neutraalisti?
- Millaisena koet liikenneopettajien yhteisöllisyyden? Miten eri yrityksissä toimivat opettajat käyttäytyivät toisiaan kohtaan?
- Millaisissa asioissa olisit kaivannut enemmän tukea kokeneelta liikenneopettajalta?
- Entä tuliko mieleen jotain, mistä ajattelit: voi kun tästä asiasta olisi puhuttu jo valmistavassa koulutuksessa?

- Millaisissa aiheissa kokeneet liikenneopettajat tarvitsisivat mielestäsi lisää koulutusta tai osaamista?

Keräsin opiskelijoiden kommentit anonymisti Padlet-alustaa hyödyntäen, sillä osa ryhmästä oli paikalla etäyhteyksien avulla. Padlet-alustalla oli neljä kategoriaa, joihin opiskelijat saivat esittää oman kommentin tai kysymyksen. Kommenttien keräyksen jälkeen kommentit käytiin ryhmän kanssa läpi, ja esitin niihin liittyen tarkentavia kysymyksiä. Kategoriat olivat:

1. liikenneopettajan ammatti
2. liikenneopettajien ammattitaito,
3. liikenneopettajien yhteisöllisyys
4. muuta.

Liikenneopettajien ammatti koettiin kaikissa kommenteissa mielenkiintoiseksi, haastavaksi ja monipuoliseksi. Opiskelijat olivat olleet yllättyneitä siitä, kuinka laajaa osaamista liikenneopettajan ammatti edellyttää, ja kuinka työ ei ole pelkkää mekaanista opettamista, vaan siinä on paljon muitakin osa-alueita, kuten psykologiaa. Myös vastuun määrä oli yllättänyt.

Liikenneopettajien ammattitaidossa oli kahtalaisia kommentteja. Toisaalta oltiin tyytyväisiä siihen, kuinka hyviä moniosaajia harjoittelussa oli tavattu. Toisaalta kommenteissa nousi myös näkemyksiä liikenneopettajien tarpeelle kehittää osaamistaan. Esimerkiksi:

”Ennakkoluulo (liikenneopettajan työtä kohtaan) oli suurin piirtein sitä että, tämä ammatti opitaan lukemalla. Ennakkoluulo oli täysin väärä. Kuulin liikenneopettajan suusta lauseen: ”Tässä oppii virheiden kautta”.

”Kokeneet liikenneopettajat kaipaivat tietoa uudesta ajoneuvotekniikasta ja eri ominaisuuksien käyttämisestä. Parantamisen varaa olisi myös vuorovaikutustaidoissa, esim. suuri vaikutus oppilaalle millaisella äänenpainolla asioita ’töksäytellään.’”

Liikenneopettajien ammattitaidon kehitykseen nähtiin osassa työpaikkoja hyviä mahdollisuuksia työntekijöille tarjotun koulutuksen ja muun toiminnan myötä. Opiskelijat totesivat koulutusmahdollisuuksien olevan kuitenkin työpaikkakohtaisia.

Liikenneopettajien yhteisöllisyyttä käsittelevän otsikon alle nousi kommentteja liikenneopettajien ja liikenneopettajaopiskelijoiden välisestä hierarkia-asetuksesta. Useassa kommentissa nousi esille, että opiskelijoille ei ole annettu riittävästi tilaa omalle ajattelulle:

”Ohjaavan opettajan tulisi keskittyä ohjaamaan harjoittelijan omaa ajattelua, esim. kiinnittä näihin asioihin huomiota, arvioi miten tilanteet ovat menneet, pohdi miten olisi pitänyt mennä jne.”

”Työkaverin mikromanageeraus estää oman ajattelun kehittämistä”

Tarkentavan keskustelun perusteella osa opiskelijoista koki harjoittelussa vähempiarvoisuuden tunnetta. Harjoittelijan ajatuksille ei koettu aina löytyvän arvostusta kokeneiden liikenneopettajien keskuudesta. Toisaalta opiskelijoilla oli myös positiivisia kokemuksia yhteisöllisyydestä. Toisissa paikoissa opiskelijat kokivat tulleen ahdetuksi tiukkaan muottiin, kun taas toisissa paikoissa opiskelijat tunsivat olonsa arvostetuiksi kokeneiden liikenneopettajien toimesta.

”Otettiin erittäin hyvin porukkaan mukaan, vaikka aluksi ennakkoluulot olivat toisin. Ajovarman toimipisteillä oli erittäin helppo tutustua toisiin liikenneopettajiin ja paljon tultiin kyselemään asioita ihan ihan opiskeluun liittyen.”

”Liikenneopettajien keskinäinen yhteisöllisyys yllättänyt positiivisesti, yhteistä toimintaa on hyvin paljon, ”toimistossa” hyvä yhteishenki.”

”Pienet piirit on yleensä tiiviit, niin hyvässä kuin pahassakin.”

Muuta -otsikon alle kertyi kommentteja oppilaan ja liikenneopettajan välisestä asetelmasta:

”Koulutuksessa voisi olla enemmän pohdintaa kurinpitämiseen ja auktoriteetin saavuttamiseen liittyen.”

Tarkentavan keskustelun perusteella opettajien ja oppilaiden välinen ikäero ja sukupuolitekiäjät mietityttivät opiskelijoita. Osa opiskelijoista koki harjoittelun perusteella, että opettajan voi olla haastavaa luoda auktoriteettiasemaa ajoharjoittelussa, johtuen opettajan ja oppilaan välisestä ikä- sukupuoli- tai kulttuurierosta.

Muuta -otsikon alle tuli huomioita myös liikenneopettajakoulutuksen toteutukseen liittyen.

”Työskentely autokoulussa ja ammatillisessa opetuksessa eroaa isosti toisistaan, vaikka itse liikenneopetus onkin samaa. Tämä näkyy jo opiskeluvaiheessa.”

Opiskelijat esittivät tarvetta sille, että koulutuksessa tuotaisiin paremmin esiin myös liikenneopettajan työtä ammatillisissa oppilaitoksissa ja puolustusvoimissa. Opiskelijat toivoivat liikenneopettajan työhön valmistavaan koulutukseen enemmän aiheita, joista olisi hyötyä kaikissa liikenneopettajien toimintaympäristöissä. Opiskelijat kokivat, että valmistavassa koulutuksessa keskitytään liikaa työskentelyyn kaupallisissa autokouluissa.

Työpajan perusteella alumnitoiminnassa olisi hyvä pyrkiä hyödyntämään alumnien osaamista mahdollisimman laaja-alaisesti. Erityisesti opiskelijat kokivat tärkeäksi hyödyntää ammatillisissa oppilaitoksissa, puolustusvoimissa ja kuljettajantutkinnon vastaanottajana työskenteleviä alumneja, jotta alumnien tuki opiskelijoille ei keskittyisi pelkästään perinteisessä autokoulussa työskentelyyn.

5.2 Alumnikyselyn tulokset

Kysely toteutettiin anonyymina kyselynä, jossa oli seitsemän kysymystä (LIITE II). Alumnitoimintaan oli kyselyn toteuttamishetkellä ilmoittautunut itseni mukaan lukien 15, joista neljä vastasi kyselyyn. Jääväsin itseni kyselystä, joten lopullinen otos oli 4 vastausta 14 alumnilta. Kysely selvitti alumneiksi ilmoittautuneiden motivaatiota alumnitoimintaan osallistumiseen, alumnien omia vahvuuksia ja osaamistasoa, ammatillisen kehittymisen kohteita ja ajatuksia liikenneopettajien yhteisöllisyyden tilasta.

Ensimmäinen kysymys tiedusteli alumnien kiinnostusta erilaisia toimintamalleja kohtaan. Kysymys oli monivalintakysymys, jossa pystyi valitsemaan useamman, kuin yhden vastauksen. Vastaukset jakautuivat kaikkiin vaihtoehtoihin tasaisesti, jonka perusteella alumneilla on motivaatiota paitsi tukea liikenneopettajaopiskelijoiden ammatillista kasvua, mutta myös kehittää omaa osaamistaan jatkokoulutuksen avulla ja osallistua liikenneopettajien yhteisöllisiin tapahtumiin, kuten esimerkiksi alumnien yhteisiin illanviettoihin.

Seuraava kysymys käsitteli alumnien käsitystä omasta asiantuntijuuden tasosta. Vastausvaihtoehdot oli mukailtu Paloniemi ym. (2010) esittelemän viisiportaisen mallin mukaan:

- ALOITTELIJA: toimii ohjeiden ja sääntöjen varassa. Ei vielä omaa riittävää kokemusta osataksaan soveltaa. Saattaa ajoittain tehdä kuitenkin asiantuntijamaisia ratkaisuja, mutta ei osaa toistaa niitä.
- EDISTYNYT ALOITTELIJA: Osaa jo yhdistää sääntöjä ja teoriaa käytännön kanssa, ja alkaa etsimään omaa toimintamallia
- PÄTEVÄ ONGELMANRATKAISIJA: ei toimi enää sääntelyn ja muilta saatujen ohjeiden varassa, vaan toimintaa ohjaa tavoitteellisuus. Kykenee ottamaan vastuuta itsestä toiminnasta.
- TAITAVA SUORITTAJA: hoitaa perushommat rutiinilla ja kykenee ratkomaan monimutkaisia haasteita oman intuition, kokemuksen ja tiedon varassa
- ASiantuntija: toimii pääsääntöisesti virheettää ja osaa ennakoida myös tulevaa.

Valtaosa alumneista ilmaisi olevansa taitavia suorittajia, yksi vastaajista totesi olevansa pätevä ongelmanratkaisija. Huomionarvoista on se, että yksikään vastaajista ei kokenut saavuttaneensa vielä asiantuntijatasoa.

Henkilökohtaisina kehityskohteinaan alumnit mainitsivat erilaisten oppijoiden, varsinkin erityistä tukea vaativien oppijoiden kohtaamisen, muunkielisten oppilaiden kanssa toimimisen, terveysperusteisten ajonarvioiden toteuttamisen, ja tarpeen vertaiskeskusteluille tieliikennelain tulkinnasta ja case-tapauksista.

Liikenneopettajien yhteisöllisyyteen liittyvissä vastauksissa nousee esille positiivista näkökulmaa liittyen liikenneopettajien työpaikkarajojen ylittävään yhteiseen kehittämiseen. Toisaalta kommentteissa nousee esiin myös, kuinka opettajien keskuudessa ilmenee haluttomuutta yhteisen edun hyväksi toimimiselle. Myös opettajien yhteistoiminta koetaan vähäiseksi.

Osa porukasta tuntuu puhaltavan yhteen hiileen yli yritysrajojen, sitten ovat nämä, jotka yrittävät ali sieltä, missä aita on matalin ja viisveisaavat yhteisistä toimintatavoista.

Tulevien opettajien monimuotoisen koulutuksen takia lähipäiviä on vähän, jolloin ei synny sellaisia verkostoja ja ystävyysuhteita jotka olisivat tukena siirtäessä työelämään. Opettajien järjestäytymisaste on myös käsittääkseni heikko.

Tosi vähän pidetään yhteyttä toisiin opettajiin

Kysyttäessä omia vahvuuksia, joista voisi olla hyötyä paitsi toisille alumneille (kysymys 5), myös liikenneopettajaopiskelijoille (kysymys 6), ovat vastaukset alumneilla lähes identtiset. Omiksi vahvuuksikseen alumnit ilmoittavat pitkän uran ja monipuolisen työhistorian, jonka myötä käytännön osaaminen ja praktinen tieto on kehittynyt korkealle tasolle.

Pian 29 vuotta alalla, josta yli 20 vuotta yrittäjänä, eli nähnyt alan molemmat puolet. Vuosien varrella tapahtunut kaikenlaista, erikoisiakin juttuja, Omat opiskeluajan kokemukset voisivat auttaa opiskelijoita motivoitumaan opiskeluun. Mukana järjestötoiminnassa.

Kansainvälisyys. Olen opettanut noin 30 eri kansalaisuutta.

Omaa kokemusta erilaisista työympäristöistä

Olen ollut opettajana kaikissa ajokorttiluokissa

Kysyttäessä alumni-termin ymmärrettävyydestä, kaksi vastaajista toteaa termin olevan hyvä ja kuvaava. Yksi ehdottaa termin vaihtamista mentor -termiin. Yksi vastaa vaihtoehtoiseksi termiksi ”Vanhempi tieteen harjoittaja”.

5.3 Lehtoreiden työpajan tulokset

Hämeen ammatti-instituutissa on kahdeksan liikenneopetusalan lehtoria, joista kuusi oli työpajassa paikalla. Työpajan tavoitteena oli kerätä lehtorien näkemyksiä toimivasta alumnityöstä ja osallistaa heitä luomaan suuntaviivat, joiden varaan alumnitoimintaa kannattaa perustaa. Työpaja toteutettiin etäyhteydellä. Lehtoreille oli lähetetty ennakoon tutustuttavaksi liikenneopettajan kyselytunnin ja alumnikyselyn analyysit. Lisäksi lehtoreille lähetettiin ennakoon tutustuttavaksi viisi teemakysymystä, joiden pohjalta työpajassa käytiin keskustelua. Lehtorit on nimetty tässä numerotunnisteella, ja numero määrittyi sen mukaan, kuinka monentena esittivät työpajassa puheenvuoron.

Työpajassa kerättiin lehtoreiden kommentteja anonymisti Padlet -alustan avulla, jossa kullekin teemakysymykselle oli varattu oma vastaustila. Padlet -kommentteja ei pysty tähän analyysiin erottelamaan lehtoreittain, sillä lehtorit kirjasivat vastauksensa anonymisti. Lehtoreiden suulliset puheenvuorot jakautuivat hyvin epätasaisesti.

Lehtori 1	Lehtori 2	Lehtori 3	Lehtori 4	Lehtori 5	Lehtori 6
10	12	27	9	3	1

Lehtorien puheenvuorojen määrä työpajan keskustelussa

Työpaja oli kestoaltaan kaksi tuntia, ja toteutettiin siten, että teemakysymys kerrallaan lehtorit kirjassivat kommentit Padlet -alustalle anonymisti. Padlettiin kirjattujen kommenttien pohjalta käytiin tarkentavaa keskustelua teemakysymyksittäin. Seuraavat viisi kysymystä lähetettiin lehtoreille etukäteen tutustuttaviksi:

- Alumnitoiminnan kehityshankkeen lähtökohta on se, että kaikilla osapuolilla (opiskelijat, alumnit, oppilaitos) olisi toisilleen annettavaa ja toisistaan hyödynnettävää. Mitä annettavaa ja toisaalta mitä oppilaitos voisi hyötyä alumnitoiminnasta?
- Millaisia panostuksia tai ponnisteluja toimiva alumnityö mielestäsi vaatisi itseltäsi ja/tai oppilaitokselta?
- Millaisia ajatuksia liitteenä oleva analyysi opiskelijoiden ja alumnien tutkimusaineistosta herättää? Nousiko niistä uusia oivalluksia?
- Mikä on mielestäsi alumnitoiminnan tärkein tavoite?
- Voisiko alumnitoiminnasta tulla liikenneopettajakoulutukseen uusi normaali.

Lisäksi työpajassa oli kuudes teemakysymys, joka muotoutui työpajan keskustelun edetessä:

- Tärkeitä ja huomioitavia pointteja alumnitoiminnan suuntaviivojen kehittämissä.

Seuraavassa analyysissä työpajan tulokset raportoidaan siten, että jokaisen teemakysymyksen jälkeen on esitetty taulukossa lehtoreiden anonymit kommentit Padlet-alustalle. Suulliset kommentit on sijoitettu pääpiirteissään niiden teemakysymysten alle, joita käsitellessä suullinen kommentti on esitetty.

Lehtoreiden anonymit Padlet-vastaukset ensimmäiseen teemakysymykseen: ”**Alumnitoiminnan kehityshankkeen lähtökohta on se, että kaikilla osapuolilla (opiskelijat, alumnit, oppilaitos) olisi toisilleen annettavaa ja toisistaan hyödynnettävää. Mitä annettavaa ja toisaalta mitä oppilaitos voisi hyötyä alumnitoiminnasta?**”

Alumnit tuovat työelämän näkökulmaa ja päivittävät ammattinkuvaa	Annettavaa: Otollinen kasvuympäristö ammattitaidon kehittämiseen alumneille	Työelämäyhteydet sekä työelämän tietoisuus koulutuksen sisällöistä ja toteu-	Alumni pysyy kärryillä koulutuksen nykytilanteesta ja sen antamista raameista
--	---	--	---

		tuksesta. Myös opiskelijoiden osaamistaso selväksi työelämälle	
Hami pysyy ajantasalla työelämän tilanteissa	Koulutuksen ajantasaisuus työelämän kanssa käytävän avoimen keskustelun kautta	Annettavaa: jatkuva, ajantasainen tiedottaminen molempiin suuntiin.	Hyödyt: luottohenkilöiden rinki, lehtoriksi kasvuprosessit. olla mukana uravaihtoehtona

Lehtorit kokivat positiivisena sen, että alumnityö antaa mahdollisuuden syventää työelämän ja oppilaitoksen välistä vuorovaikutusta. Tärkeänä koettiin erityisesti se, että työpaikalla järjestettävän koulutuksen ja oppilaitoksessa järjestettävän koulutuksen työnjako olisi mahdollisimman selkeä. Lehtorit ovat havainneet, että työpaikalla järjestettävässä koulutuksessa on nähtävissä eroja laadullisesti, kuinka huolella koulutusta käytännössä toteutetaan. Lisäksi lehtorit ovat havainneet, että työpaikalla järjestettävän koulutuksen laatu on paikoin kiinni ohjaavan liikenneopettajan harrastuneisuudesta. Ainakin osassa työpaikkoja näyttäisi siltä, että ohjaaville opettajille ei kenties tarjota riittävästi palkallista aikaa harjoittelijan ohjaamiseen, jolloin työpaikalla järjestettävän koulutuksen laatu voi vaihdella suuresti:

”Johtuen ehkä sit molemmat omista näkökulmistaan ja se et löydetäs sellanen yhteinen sävel siihen, et jos sopimuksessa sanotaan et työpaikalla tapahtuu seuraavaa koulutusta mitä siinä sanotaan, ni et siel sit tapahtuu sitä koulutusta, eikä mejän tääl oppilaitoksessa tulis edistää lisää (työpaikalla opittavia asioita). Ehkä mä nään et siinä ollaa ajatuksen tasolla hiukan eri päissä. -- No ehkä yleisellä tasolla mä nään et se ohjaavalle opettajalle annettu aika sit edesauttaa sitä opiskelijaa työelämään mukaan ja niissä asioissa. Toiset on sit tietty innokkaampia ja antaa sit omasta ajastaan ja tykkää siitä hommasta. Mut toiset sit jotka näkee sen homman et tunti tunnista, ni siin voi jäädä aika paljon asioita läpikäymättä sen opiskelijan näkökanalta.” LEHTORI 1

”Eli jos vertaa paria muuta ammattia, kioskin myyjää tai jätskikiskan myyjää, nii mä epäilen et harva niistä suostuu sellaseen palkkaukseen, että palkkaa saa vaan silloin kun on asiakkaita. Et liikenneopettajat on jo pitkään tehty niin, et opetustunnista maksetaan. En tarkota että työpaikalla oleskelusta pitäis maksaa, mut pitäiskö sitä työtä johtaa sillei et palkkaa voisi saada jostain muustakin kuin vain oppilaan kanssa vietetystä ajasta.” LEHTORI 2

Lehtoreilla on myös kokemus siitä, että oppilaitoksen ja työelämän edustajien tavoitteet liikenneopetusalan toimintaperiaatteista ja tavoitteista ei välttämättä kohtaa. Varsinkin suurten auto-kouluketjujen yleistyttyä markkinoilla lehtoreilla on kokemus, että liikenneopetusalan toimijat ovat liian keskittyneitä liiketaloudellisiin kysymyksiin, kun taas oppilaitoksen tavoitteena olisi keskittyä liikenneopettajuuden kehittämiseen:

”Mut ehkä mitä mä ajattelen ajantasasuutta työelämän kanssa, ni ainaki tässä yhteen aikaan ketjut yritti aika voimakkaasti viedä tätä alaa tiettyyn suuntaan, mikä ei välttämättä meidän koulutuksen kannalta ole oikea suunta. Et he näkee sen bisneksenä, ja me oppilaitoksessa näämme liikenneopettajuuden vähän laajempänä kokonaisuutena ku se heidän bisneksensä. Et me ollaan oltu vähä ehkä eri linjoilla jossain asioissa.” LEHTORI 3

Teemakysymyksen aihe kirvoitti suullisia kommentteja myös myöhemmin, muiden teemakysymysten käsittelyn ohessa. Toista teemakysymystä käsitellessä alumnitoiminnan hyödyistä puhuttiin syvällisemmin. Lehtorien havaintojen mukaan monella liikenneopettajakoulutukseen tulevalle opiskelijalla voi olla ainoa kontakti liikenneopettajaan esimerkiksi ammatillisesta opistosta, jossa työskentelevillä liikenneopettajilla on erilaiset työehdot verrattuna kaupalliseen autokouluun. Lehtorit ovat havainneet, opiskelijoilla ei ole koulutukseen hakeutumisvaiheessa kovinkaan tarkkaa käsitystä liikenneopettajien työehdoista:

-- No ehkä noi työsuhdeasiat ja palkkausasiat on yksi. Mihin ne aika yllättyneinä sanoo, et ajaa, näin vähäks tästä saa. Ja sit tää minkä LEHTORI 2 nosti esille et vaan tehdystä tunnista maksetaan, et ne ei ymmärrä mihin ovat työntämässä itseänsä. Mitä tossa aamulla puhuttii. Siellä ehkä luullaan että se on se kuukausipalkkaisuus, millä siellä eletään. Versus sitte tää kaupallinen puoli missä maksetaan vaa tehdystä tunnista. Et se on vähän erilainen maailma mitä ne luulee mihkä ne on tulossa.” LEHTORI 3

Lehtorien anonyymit Padlet-vastaukset seuraavaan teemakysymykseen: ”**Millaisia panostuksia tai ponnisteluja toimiva alumnityö mielestäsi vaatisi itseltäsi ja/tai oppilaitokselta?**”

Aktiivista yhteydenpitoa, molemminpuolista kiinnostusta liikenneopettajuuden ja työnkuvan kehittämiseen	Aikaa ja resurssia järjestää	Vähemmän ”byrokratiaa, enemmän käytännön toimia ja helpostilähestyttävää toimintaa
---	------------------------------	--

Vähemmän johtotason ohjausta, enemmän ruohonjuuritason toimintaa.	Johdonmukaista aikaresursseja ja selkeää työnjakoa.	Ajankäyttöä, avoimuutta.
---	---	--------------------------

Kommenteissa näkyy huolta resursseista ja niiden riittävyyden turvaamisesta. Aiheesta keskustellessa huomiota herätti myös se, että lehtoreille näyttää olevan epäselvää nouseeko alumnitoiminnan tarve oppilaitoksen johdon toimesta vai toimintakentältä. Lehtoreiden mukaan alumnitoiminnassa ei ole vielä mitään linjauksia tai vakiintuneita käytänteitä, vaan alumnitoiminta on vasta jotain sellaista, jonka sisältö tuntuu epäselvältä. Alumnitoiminnan tarve tuli keskustelussa esiin useassa kohtaa. Keskustelussa nousi esiin huolta siitä, että alumnitoimintaa haluttaisiin ajaa sisään ammatilliseen koulutukseen päällekkäin jo olemassa olevan työelämäyhteistyön päälle. Erityisesti lehtori 3 nosti monesti keskustelun edetessä kysymystä siitä, että onko tarkoitus vain nyt ajaa uutta termiä sisään, vaikka yhteistyö työelämän kanssa on jo nyt monipuolista:

”Mä näkisin sen alumnin paikan siinä, et sitte täällä opintojen aikana, niin sitä on joskus mietitty et ku meil on perinteisesti se vahva työpaikkaohjaaja ja ohjaava opettajakulttuuri olemassa. Ni mitä tää tuo niiku uutta siihen vanhaan ku nimen. Ni mä en niiku saa siitä oikee kiinni. LEHTORI 3

Lehtoreiden mukaan alumnitoiminnan tarpeen tulisi nousta työelämän puolelta ja ruohonjuuritason mielummin, kuin ylhäältä päin. Näiden osalta lehtorit toivovat, että nämä asiat otetaan huomioon tarkasti ennen toiminnan käynnistämistä. Kysyttäessä, onko olemassa jo selkeää linjausta siitä, miten alumnityön toteutus tulisi lehtoreiden työssä näkymään, muotoutui vastaus seuraavalla tavalla:

”Ei ole. Että aihe on selkeästi vielä puheen tasolla. Et viimesen vuoden aikana tästä on puhuttu paljon tästä alumnitoiminnasta. Mutta että se meillä onnistuis ni mä nään sen asian niin et siinä täytyy olla joku tai jotkut meistä selkeesti, jotka sitten ottais sen tämän kyseisen asian vastuullensa. Tarkoittaa myös sitä että näillä henkilöillä pitää olla selkeesti aikaresursseja. Ja sille pitää olla selkee tavote. Et se on toistaseks sellasta et ollaan jutellu asioista ja tiedetään et mikään asia ei mee sillä tavalla eteenpäin vaan pitää olla selkeä tavoite ja resurssit.” LEHTORI 5

Lehtorit olivat miettineet yhdessä vastauksia kysymyksiin omatoimisesti jo ennen työpajaa, mistä saattaa johtua kommenttien epätasainen jakautuminen. Erityisesti lehtori 3 esitti huomattavasti enemmän puheenvuoroja kuin muut lehtorit. Lehtorit itse ajattelevat alumnin olevan

nimenomaisesti ammattialansa lähettiläs, joka pystyisi jakamaan ammattitaitoaan opiskelijoille nimenomaan ammatin näkökulmasta, eikä edustamansa yrityksen tuotteen näkökulmasta:

Sitä aamulla pohdittiin et alumnit ei saisi olla mihkään työpaikkaan sidonnaisia vaan sitä liikenneopettajuutta pitäisi pystyä pohtimaan työpaikasta irrallisena asiana, et mitä liikenneopettajuus voi olla ja mitä kaikkea se eteen tuo. Et toi on ihan totta et noissa työpaikoissa se helposti vain siihen yrityksen toimintakulttuuriin keskittyy ja mitenkä se toimii. Et sitte tää tämmönen muu liikenneopettajuus sieltä harjoittelusta hukkuu. Et se voisi olla yks alumnin rooli et jos ne jossain käy, ni silloin työpaikkasitomattomuus ois se että se puhuu siitä ammatista eikä siitä yhestä organisaatiosta tai työpaikasta.” LEHTORI 3

Alumnityön kehityshankkeen edetessä oli jo tehty oppilaitoksen puolelta havaintoja siitä, että alumnitoiminnan tavoitteet ovat sinänsä hyviä, mutta sen jalkauttaminen ammatilliseen koulutukseen on ollut odotettua hankalampaa. Alumnitoiminnan tarve onkin kommenttien perusteella erityisen tärkeää selvittää, jotta se palvelee omaa kohderyhmäänsä:

”Joo kyl se ehkä tän päivän vaatimukset siitä että koulutuksen järjestäjä ja työelämän välillä tehtävä yhteistyö et sitä pitää koko ajan tiivistää ja työssäoppimisen osuutta ammatillisen koulutuksen osaamisen hankkimisen prosessista kasvatetaan koko ajan ja se on luonnollista että työelämään ollaan yhteydessä ihan jo byrokraatian vuoksi. Et tarvii tehdä sopimuksia, hokseja ja aikataulutuksia opiskelijakohtaisesti ja yhdessä miettiä työpaikan kanssa. Ni sille luonnollisena jatkumona olisi että mikä status niillä työpaikan toimijoilla tässä toiminnassa voisi olla. Ni varmaan tää alumni on yks niistä. Mut ei se niin helppoa ole kuitenkaan tähän istuttaa, niinku on tämänkin prosessin kohdalla huomattu. Et kyl se jollain tavalla se sana alumni, niiku LEHTORI 3 mainitsi, ni tarvitseeko sitä vanhaa hyvää yhteistyötä tunkea johonki muottiin, jonka kyljessä lukee alumni. Et miksei se voisi olla vaan sitä arkee.” LEHTORI 4

Lehtorien anonyymit Padlet-vastaukset kolmanteen teemakysymykseen: **”Millaisia ajatuksia liitteenä oleva analyysi opiskelijoiden ja alumnien tutkimusaineistosta herättää? Nousiko niistä uusia oivalluksia?”**

Alumnit voivat laajentaa näkökulmaa joka tuntuu supistuvan TJK (työpaikalla järjestettävä koulutus) jaksolla ohjaavan opettajan omiin tapoihin opettaa	Koulutuksen järjestäjältä toivottiin laajempaa perehdyttämistä alaan, ei ainoastaan autokouluun työpaikkana. Tämä versus käytettävissä oleva aika? Myös toivomus auktoriteetin opettamisesta	Onko opiskelija ja esim ohjaava opettaja tasavertaisia oppijoita vai auktoriteettiasteelmassa
--	--	---

	jäi mieleen ja pohdin, miten tällaista ylipäätään voisi opettaa	
Opiskelijan näkemys hänen työpanoksensa arvostuksesta – mahdollinen vähempiarvoisuuden tunne	Liikenneopettajan työn erilaisuus ja samanlaisuus auto-kouluissa, armeijassa ja oppilaitoksissa. HAMI:ssa painotus varsinkin pakollisissa ak-ympäristöön.	Alumni-aktiivisuus?

Alumni-aktiivisuus pohditutti lehtoreita. Liikenneopetusala on oikeastaan ainoa Hämeen ammatti-instituutin koulutusala, jossa on ylipäänsä ilmoittautuneita alumnitoimintaan. Vaikka tämä alumnitoiminnan kehityshanke on rajattu liikenneopetusalaan, on alumnitoiminta käynnistetty HAMI:ssa kattamalla kaikki koulutusalat, ja tämän hankkeen on tarkoitus tukea myös niiden kehittämistä. Alumneja on ilmoittautunut toimintaan mukaan jo viisitoista (kevät 2023 tilanne), mutta heitä on ollut vaikea aktivoida kuitenkaan toteuttamaan toimintaa:

”Joo tää on vähän sama juttu ku mietittiin työpaikkaohjaajan koulutusta, ni sellanen järjestettii viimeks HAMI:n yhteisenä ni sinne ei ilmoittautunu ku liikenneopettajia. Eli muilla aloilla ei ollut minkäänlaista kiinnostusta. Samoin alumnihommassa niin siihen ilmoittautui ryntäys liikenneopettajia, mutta muiden alojen toimijoita alumnitoiminta ei tunnu juurikaan kiinnostavan.” LEHTORI 4

Opiskelijoilta tuli tutkimusaineistossa myös suoraa palautetta liikenneopettajakoulutuksen sisällöstä. Osa opiskelijoista toivoi, että liikenneopettajan pakollisissa tutkinnonosissa käsiteltäisiin liikenneopettajuutta laajemmin, kuin ainoastaan kaupallisessa autokoulussa toimimisen näkökulmasta. Opiskelijat toivoivat erityisesti ammatillisessa koulutuksessa työskenteleviä liikenneopettajia ja kuljettajantutkintojen vastaanottajien edustajia vierailemaan ja esittelemään työtään. Lehtorit ottivat palautteen myönteisesti vastaan, mutta kokevat myös, että liikenneopettajuus on periaatteessa samaa toimintaympäristöstä huolimatta, ja myös ammatillisissa oppilaitoksissa on organisaation sisällä autokoulu, jossa liikenneopettajat työskentelevät:

”No mä oon vähän sitä mieltä et ku erotetaan näis pakollisissa tutkinnonosissa autokoulua ja ammatillista oppilaitosta ni se on vaan näkemysero ja silloin ei nähdä sitä että siellä ammatillisen oppilaitoksenkin sisällä on se heidän autokoulu missä toimitaan. Ja sit ku liikenneopettajan ammattiin opiskellaan ni silloin pitäis kuitenkin

näiden pakollisten osien osalta miettiä aika kapeeta sektoria siitä ammatillisen opettajan työstä, eikä sitä kokonaisuutta, johon se sitten laajenee kun valitaan valinnaisia tutkinnonosia. Et se vaan herkästi ehkä tulee siinä et meillä on aika paljon esimerkkejä et lauseen muodossa autokoulussa tehdään näin ja näin, mut sit se kuulija näkee sen autokoulusanan kuvaamassa yksityistä toimijaa, eikä tämmöstä oppilaitosta. Mut toi varmaan pohjautuu siihen että ei ymmärretä sitä ajatusta et nyt opiskellaan liikenneopettajan työtä joka on sama kaikissa ympäristöissä vaikka se lauserakenne alkaa et autokoulussa.” LEHTORI 1

Aineistosta nousi lehtoreiden näkökulmasta voimakkaasti esiin harjoittelijan suhde ohjaavaan opettajaan ja harjoittelijan suhde asiakkaisiin. Osa opiskelijoista näyttää kokevan harjoittelun mieluisana kokemuksena, jossa harjoittelija ja ohjaava opettaja molemmat oppivat toisiltaan. Osa opiskelijoista taas näyttää kokevan, että heitä pidetään alempiarvoisina työpaikalla. Opettajan ja oppilaan väliseen auktoriteettiin liittyvä teema herätti myös keskustelua. Lehtorit pohtivat näitä asioita, ja miettivät myös opiskelijan oman asennoitumisen merkitystä:

”Just puhuttiin aiheesta aamulla että ohjaava opettaja ja työelämään meneminen harjoittelijastatuksella. Ni sil on tosi iso merkitys miten otetaan vastaan, et miten äärisfääreissä voi olla se, et arvostetaaks sitä sun työpanosta vähemmän ku olet harjoittelija ja miten joku kokee sen niin että sil ei ollu merkityst ja ehkä se viel kulminoituu siihen et ku ei ole aikaa siihen kunnolliselle palautteen annolle ja työn läpikäynnille. Ni siin voi jäädä semmonen fiilis et se oli ihan sama miten äsken teit mut lets go eteenpäin, seuraava asiakas tulee.” LEHTORI 1

”No se menee paljon persoonakysymyksiin. Et tämmöset aktiiviset ja ulospäinsuuntauneet opiskelijat saavat varmaa ihan hyvää ohjausta. Sit taas tällaset passiiviset, vähän anteeks että ovat olemassa tyyppiset ja jotka ei hirveesti panosta tähän oppilaitoksessa oppimiseenkaan, niin he jäävät vähän huonommalle tolalle. Ja tässä on aiemmin tullu nää aikaresurssit et paljonko sillä yrityksellä on aikaa panostaa siihen, vai odottaako ne siellä (harjoitteluun) sitä (osaamiseltaan) valmista opettajaa, joka tulee hoitamaan kesälomat niin niin se niiku ratkasee aika paljon näitä asioita. Vaihtelee tosi paljon. Näkisin et positiivisella puolella.” LEHTORI 3

Alumnikyselyn vastauksissa nousi joitakin teemoja esille, joista alumnit toivoivat lisää osaamista itselleen. Kehityskohteissa nousee esille erilaisten ihmisten ja oppijoiden kohtaaminen, ja lisäksi alumnien omia vahvuuksia ilmoitettiin esimerkiksi monikulttuuriseen työhön liittyvissä teemoissa. Opiskelijoiden työpajassa tuli ilmi opiskelijoiden huolta auktoriteettiaseman luomisesta opetustyössä. Lehtorit kokevat aiheen tärkeäksi, mutta toisaalta he kokevat auktoriteetin myös vaikeaksi aiheeksi opettaa liikenneopettajan työhön valmistavassa koulutuksessa:

”Ja siihen voi jatkaa siit auktoriteetistä ku kirjoitin sen sinne, ni vähän samaa asiaa, et miten muodostuu se ohjaava-oppilas suhde. Et tuleeko siitä sellanen et ollaan valmiita oppii puolin ja toisin ja ollaan avoimii keskustelulle. Vai onko se niin et se koetaan semmosen auktoriteettinä ja helpommin napautetaan sieltä omalla osaamisella takasin.” LEHTORI 1

Se oli musta mielenkiintoinen, et joku näkee sen tilanteen sellasena et on vaikee olla siinä opetustilanteessa auktoriteettinä. Sit siinä tuli tietysti kulttuuriasiat ja sukupuoliasetelmat, et millasia asetelmia siinä voi olla. Mut aattelen sillee et mä en ainakaa osaa kellekkää opettaa et miten sä voit olla sopivalla tavalla autoriteettina opetustilanteessa. Mä ite aattelen et auktoriteettia joko on tai ei, et kuinka paljon sitä voi oppia ni en tiä. LEHTORI 5

Mut sellanen tuli mieleen, jos auktoriteetista kommentoi, ni eipä sitä oo peruskou-lussakaan opettajilla oo sellasta perinteisesti miellettyä auktoriteettia. Oma oletus tosta kommentista on, että sen on esittäny joku, joka on käyny jokin aika sitten koulua, ja sellaiselle voi tulla yllätyksenä, ettei opettajilla oo enää sellasta perin-teistä auktoriteettiasetelmaa näihin 17-18 vuotiaisiin. LEHTORI 6

Auktoriteettiin ja muiden kohtaamiseen liittyvien teemojen pohdiskelussa siirryttiin lehtorien kanssa miettimään, olisiko yksi alumnitoiminnan ulottuvuus erilaisten jatkokoulutusten järjes-täminen liikenneopettajille. Ajatusta pidetään hyvänä, mutta alan toimijoiden sitoutuneisuus osallistua koulutuksiin mietitytti. Lehtoreiden kokemuksen mukaan liikenneopettajille suunnat-tut jatkokoulutukset eivät ole herättäneet riittävästi kiinnostusta. Isojen autokouluketjujen yleis-tyminen näyttävät johtaneen tilanteeseen, että koulutuksiin saapuu suurista yksiköistä vain yksi henkilö koulutukseen, jonka tehtävä on jalkauttaa koulutuksen sisältö edelleen omiin työyksi-köihin:

”Kyllähän se ideana kuulostaa hyvältä ja jossain siellä tausta-aineistossa oli siitä yhteisöllisyydestä et mä koen ainaki tärkeenä et järjestävänä tahona on joku (auto-koulu)ketjujen ulkopuolelta puolelta et jos koulutus voisi olla sellasta alan yhteistä. Mut se et millä siihen saadaan työnantajat ja varsinki jos se maksaa jotain, ni sitou-tumaan. -- Mut kuvastaa just sitä työnantajien sitoutumista et koulutettas henkilö-kuntaa tällasten ulkopuolisten toimijoiden kautta. Et jos siel tapahtumassa on vaikka kymmenen paikalla ni ne voi edustaa isoja organisaatioita, joiden myötä sa-noma saattaa levitä organisaatioissa laajemminkin. Mutta että siihen webinaariin saatais koottua paljon yksilöitä liikenneopetuslta ni vaatis paljon.” LEHTORI 1

”Toi on hyvä näkökulma mitä LEHTORI 1 sano et jos on olemassa joku isompi organisaatio ni ne lähettää sinne koulutuksiin vaan yhden, joka sitte jakaa sen tiedon eteenpäin siellä organisaatiossa. Et nyt kun tää ala on keskittyny ni kysymys on se et miten saadaan jatkokoulutukset niin kiinnostavaks et työnantajat irrottaa puolet työntekijöistä jopa päiväks, ellei se sitte oo semmonen webinaarityyppinen. Et ajat on muuttunu siitä vanhasta missä kokoonnutaan sankoin joukoin johonki auditori-oon.” LEHTORI 3

Terveysperusteinen ajokyvyn arviointi on yksi liikenneopettajan työn osa-alueita ja ajoittain se herättää liikenneopettajissa keskustelua. Ajokyvyn arviointi toteutetaan siten, että asiakas tulee lääkärin lähettämänä autokouluun antamaan ajonäytteen, josta liikenneopettaja kirjoittaa rapor-tin, ja toimittaa sen lääkärille. Lääkäri hyödyntää lausuntoa arvioidessaan potilaan kykyä kul-

jettaa autoa. Tämä on yleinen toimintamalli, kun lääkärit arvioivat iäkkäiden ja pitkäaikaissairaiden ajokykyä. Myös alumnikyselyssä teema nousi esiin aiheena, josta kaivataan lisää osaamista. Lehtorien mukaan koulutuksia on kuitenkin järjestetty, mutta liikenneopettajat eivät osallistu koulutuksiin, vaikka tämänkaltaiselle koulutukselle ilmaistaan tarvetta:

Ja nyt ku on tähän ajoterveysaiheeseen liittyen järjestetty tilaisuuksia kolme, laajalla joukolla toimijoita, ni kuvastaa tilannetta hyvin että niissä tilaisuuksissa on yli kolmesataa lääkäriä kuuntelemassa asiaa, mutta ku lasketaan liikenneopettajia, ni niitä on siellä yhden käden sormilla mitattava määrä. LEHTORI 4

Neljännän teemakysymyksen Padlet-vastaukset: **”Mikä on mielestäsi alumnitoiminnan tärkein tavoite?”**

Uusien kontaktien luominen	Kokemuksellisen tiedon jakaminen opiskelijoille	Yhteistyö ja avunanto
Ammattiympäristön palauttaminen	Alumnit itsenäinen ryhmä, jossa vähän oppilaitoksen ohjausta. Oppilaitos on mahdollistaja ja tarjoaa puitteet toiminnalle.	

Padlet-vastauksissa tavoitteet ovat hyvin toistensa kaltaisia. Lehtorit näkevät kommenttien perusteella alumnitoiminnalla olevan potentiaalia toimia sosiaalisen pääoman kasvattajana. Alumnitoiminnan tärkeimpänä tavoitteena nähdään yhteistyön ja kontaktien syventäminen. Alumnitoiminta haluttaisiin nähdä myös itsenäisenä toimintamuotona, jossa oppilaitos olisi fasilitaattori, mutta toiminta itsessään olisi autonomista.

Lehtorit näyttävät kokevan, että liikenneopettajien työn tavoitteet eivät aina kohtaa oppilaitoksen tavoitteiden kanssa:

Nii onko palvelun tuottaja vai liikenneopettaja? Ja liikenneturvallisuuden näkökulmat huomioiden. LEHTORI 3

Viidettä ja kuudetta teemakysymystä pohdittiin työpajassa lopuksi samanaikaisesti. Viidennen otsikon alle kerätyt padlet-vastaukset: **”Voisiko alumnitoiminnasta tulla liikenneopettajakoulutukseen uusi normaali?”**

Alumnitoiminta on tervetullut lisää toimintakentälle	Voi, mutta kaipaa aktiivista otetta alkuun ja hyvien tekijöiden löytämistä. ”jono houkuttaa lisää jonoa”	Ehkä. Vaatii kuitenkin paljon kehitystyötä ja suunnittelua. Lisäksi opiskelijoille ja työpaikoille pitäisi voida osoittaa toiminnasta koituva selkeä hyöty	Toivottavasti tai oikeastaanhan se on ”paluu entiseen”, ohjaavat opettajat jne.
--	--	--	---

Alumnitoiminnan onnistumisen lähtökohdaksi lehtorit nimeävät aidon kiinnostuksen liikenneopettajien keskuudessa alumnitoimintaan nähden:

Jos on tulijoita, ni se houkuttaa lisää tulijoita, mut jos ei ole muutamaa halukasta, ei muutkaan innostu. Imagojono. LEHTORI 1

Tässä kohtaa työpajaa mietittiin erityisesti sitä, antaako alumnitoiminta jotain uutta verrattuna nykyiseen yhteistyöhön työelämän edustajien kanssa. Liikenneopettajakoulutuksessa on perinteisesti ollut kattava yhteistyö työpaikkaohjaajien ja oppilaitoksen välillä. Alumnien eroa työpaikkaohjaajaan verrattuna luonnosteltiin siten, että alumni edustaa liikenneopettajuutta laajemmin, kun työpaikkaohjaaja on taas enemmän paikallinen, harjoittelupaikan ohjaava asiantuntija. Erityisesti alumneja toivottaisiin jo opiskelijaksi hakeutumisvaiheeseen kertomaan alasta laajemmin:

Nii vai ovatko he edelleen niitä työpaikalla niitä ohjaavia opettajia. Et onks toi sana (alumni) mitä halutaan ajaa. Et miksei se, et tehtävähän ei muutu mikskään. Et se on sama henkilö joka on työpaikkaohjaaja ja sit samalla alumni jos sitä sanaa halutaan käyttää. Et se ihminen ei muutu vaan se titteli muuttuu. LEHTORI 3

No sen verran tähän et eihän sen alumnin tarvii olla ohjaava opettaja. -- Et se tuli itelle mieleen, niiku toi imagojono heitetii, et se alumnien työ jo siinä markkinointivaiheessa. Et tälle alalle koulutusta on tarjolla täällä. Et silloin se vois olla sitä aitoa työelämän, ja silloin ehkä mikä hetki sitten oli esillä et on ko pakko alottaa koulutus ja sit huomata et ei tää ookkaa oikea ala. Et alumnit vois olla siinä hyödynnettävissä, et kannattaako hakeutua. LEHTORI 2

Joo tätä samaa alussa puhuttiin, et se voi olla sama henkilö, mut et se rupee puhumaan tuleville liikenneopettajille ni se puhuu liikenneopettajuudesta, eikä siitä työpaikasta missä se toimii. Ja hakijoille sit aukeis käsitys, mitä se liikenneopettaja todellisuudessa työkseen tekee ja kohtaa. Ja sitä kautta ehkä haastaa pohtimaan hakijoita. Ni se opiskelijoiden sitoutuminen tuntuu joskus lähtevän karkailemaan, ni saatasko me sitte sitoutuneempia opiskelijoita. LEHTORI 3

Alumnien hyödyntäminen oppilaitoksessa tapahtuvassa koulutuksessa nähdään haastavaksi ajankäytön vuoksi. Opiskelu on hyvin omatahtista, ja lehtorivetoisia opetustapahtumia on koulutuksen aikana vain hyvin rajallinen määrä. Lisäksi oppilasryhmiä on vuoden aikana useita, ja sen lisäksi opiskelijat etenevät hyvin yksilöllisellä tahdilla. Tämä asettaa useanlaisia haasteita:

Nii tai noi pitää miettiä sillee et ku opiskelijat on eri tasosia ja etenee eri tahtia, et jos on joku tollanen alumniluento on sit kaikille tarjolla. Ne opiskelijaryhmät on aika pieniä, sellasta kymmentä henkeä, et jos tällasia järjestetään, ni eiks niitä kannata järjestää sillee et siellä on kymmeniä paikalla, kuin että olisi kymmenen paikalla. LEHTORI 3

Kuudennen teemakysymyksen padlet-vastaukset: ”**Tärkeitä ja huomioitavia pointteja alumnitoiminnan suuntaviivojen kehittämisessä**”

Alumnitoiminta vapaa-ajan toimintaa	Johdonmukaisuus, jatkuvuus, resurssit, hyötyjen selkeä kuvaaminen	Aktiivisten vapaaehtoisten ”löytäminen”
-------------------------------------	---	---

Työpajan keskustelu oli intensiivistä, ja onnistuneen alumnitoiminnan edellytyksiä käsiteltiin läpileikkaavasti koko keskustelun ajan. Padlet -kommentit keskittyivät aiheessa alumnien motivaatioon toimintaan osallistumiseen, sen kehittämiseen, ja resursseihin. Alumnitoiminnan onnistumiseksi nähtiin edellytyksenä, että sen jatkuvuus tulisi turvata ja sen hyödyt ovat selkeästi tunnistettavissa. Alumnitoiminnan onnistumisen haasteena nähtiin se, riittääkö alumnien sisäiset motivaatiotekijät ylläpitämään kiinnostusta toimintaan:

Nii se olis varmaa vähä rakkaudesta lajiin. LEHTORI 3

5.4 Yhteenveto tuloksista

Aineistossa on havaittavissa huomattavia yhteneväisyyksiä. Kaikilta kolmelta taholta kerätystä aineistosta on havaittavissa, että liikenneopetuslalla on tarvetta ammattitaidon kehittämiseen tähtääville toimintamalleille. Erityisesti teoreettisen osaamisen vahvistamiselle näyttäisi olevan tarvetta. Samoin yhteisöllistä, ammatillista osaamista kehittävää toimintaa näytetään kaipaavan kaikkien kolmen osapuolen taholta. Sosiaalisen pääoman kehittämiseksi näyttäisi olevan tarvetta.

Tuloksissa näkyy myös, että ne on vahvasti tähän hetkeen sidottua. Ne edustavat lehtoreiden, alumnien ja opiskelijoiden tämänhetkistä näkemystä asioista. Lehtorien aineistosta nousee näkökulmaa sille, kuinka alalle kouluttautuminen on muuttunut viime vuosina, ja aineistossa näkyy myös eräänlaista vanhojen, hyväksikoettujen toimintamallien uudelleenherättämisen tarvetta. Alumnien kyselyssä on huomattava, että vastaukset ovat hyvin sidonnaisia vastaajiin ja heidän tällä hetkellä kokemiin tarpeisiinsa. Alumnien tarpeet saattavat myös muuttua, riippuen ajankohdasta ja vastaajasta. Opiskelijoiden aineisto perustuu kokemukseen, joka on kertynyt melko rajatulta ajanjaksolta. Suhtautuminen alumnitoimintaan on yleisellä tasolla hyvin myönteistä kaikilla kolmella ryhmällä. Erityisesti lehtorien osalta on havaittavissa kuitenkin kyseenalaistamista sen suhteen, mistä alumnitoiminnan käynnistämisen tarve kumpuaa. Käynnistääkö alumnitoimintaa oppilaitoksen vai työkentän tarpeista.

Yhteisessä hankkeen ideointitilaisuudessa nousi esiin, että liikenneopettajien olisi kyettävä jakamaan paremmin osaamistaan ja tietoaan yritysrajojen yli. Lehtoreiden työpajassa nousi myös esille huolta bisneksen ja pedagogisen tavoitteiden yhteensovittamisesta, että lyhytnäköinen bisnesajattelu vie tilaa liikenneturvallisuuden kehittämiseltä. Aineiston perusteella on peruttua todeta, että alan kehittymisen kannalta on syytä välttää tarpeetonta protektionismia, ja mahdollistaa osaamisen jakamista laajemmin.

6 ALUMNITOIMINNAN SUUNTAVIIVAT

Jätin alumnitoiminnan suuntaviivat tarkoituksella väljiksi. Aineiston perusteella alumnitoiminnan on oltava ajan hermoilla, ja sen tarpeen olisi noustava erityisesti alumnien tarpeista käsin. Valmis, tarkkarajainen alumnitoiminnan käsikirjoitus toisi tarpeetonta jäykkyyttä toimintaan. Siksi pidän tärkeänä, että toimintaa ohjaavat tietyt periaatteet, mutta toiminnalle annetaan riittävästi tilaa muotoutua käyttäjiensä näköiseksi, kuten HAMI:n alumnitoimintasuunnitelmassa-kin edellytetään. Seuraavat suuntaviivat perustuvat alumnitoiminnan kehityshankkeen tietopohjaan ja tutkimusaineistoon,

6.1 Alumnitoiminta, uusi tapa, vai vanhan kehittäminen

Alumneja ovat käytännössä kaikki oppilaitoksessa opiskelleet entiset opiskelijat. Hankkeen aikana kerätyssä aineistossa on havaittu kuitenkin sekä opiskelijoiden, että lehtoreiden osalta varauksellisuutta alumnitermiä kohtaan. Alumnitoiminnan tavoitteena on työelämän ja oppilaitoksen välisen yhteistyön syventäminen. Yksi mahdollisuus olisi keskittää työelämän ja oppilaitoksen väliseen yhteistyöhön liittyvät aiheet HAMI:n sisäisesti esimerkiksi alumnitermin alle, mutta ulkoisessa viestinnässä HAMI voisi pitäytyä totutuissa termeissä, jotta työelämän edustajat kokisivat syventyvän yhteistyön mahdollisimman tutuksi.

6.2 Transformatiivisuuden alusta

Sekä alumnit että opiskelijat toteavat aineiston perusteella, että kokeneilla liikenneopettajilla on vahva käytännön kokemus, josta opiskelijat voivat ammentaa käytännön praktista tietoa. Toisaalta molemmilta ryhmiltä kerätyn aineiston mukaan kokeneet liikenneopettajat tarvitsisivat lisää teoreettista tietoa opettamisesta ja erilaisten ihmisten kohtaamisesta. Alumnitoimintaa kehittäessä on varmasti hyvä miettiä, miten alumnien praktinen tieto voitaisiin hyödyntää paremmin, ja miten taas alumnien teoreettista tietoa voisi kehittää siten, että niin sanottu rutiiniasiantuntijuus vähenisi. Rutiiniasiantuntijuus terminä kuvaa sitä, kuinka asiantuntijuus nojaa lähinnä pitkään työkokemukseen. Asiantuntijaksi kasvu edellyttää vahvan praktisen tiedon lisäksi myös teoreettista, reflektiivistä ja sosiokulttuurista tietoa.

6.3 Ajan hermoilla

Tässä hankkeessa kerätty aineisto on tärkeä peilata siihen hetkeen, kun se on kerätty. Alumnitoiminnan lähtökohta on aineiston perusteella siinä, että se on niin sanotun kentän tarpeiden mukaista. Alumnitoiminta ja sen kehittäminen on tärkeä sitoa ruohonjuuritason tarpeiden mukaan. Ne toiveet, joita alumniksi ilmoittautuneet ovat tätä hanketta toteuttaessa esittäneet, kuvaavat vain heidän näkemyksiään ja tulevilla alumneilla voi olla niistä eroavia toiveita toiminnan sisällöstä. Onkin perusteltua esittää, että alumnitoiminnan tueksi on mietittävä toimiva kanava, jolla voi kartoittaa alumniensa tarpeita ja ajatuksia jatkossa, ja kehittää alumnitoimintaa edelleen siten, että se palvelee opiskelijoita, alumneja ja oppilaitosta, ja että kaikki osapuolet kokevat sen hyödylliseksi.

6.4 Työkalu työelämän laajempaan ymmärtämiseen

Ammatillisessa koulutuksessa on tyypillistä, että opiskelija saa harjoittelussa toisinaan liian yksipuolisen kuvan alan toiminnasta, ja harjoittelun ohjaukseen panostamisessa on suuria eroja työpaikasta riippuen (Virtanen, Tynjälä & Stenström 2010). Aineiston perusteella liikenneopetusala ei tee tähän poikkeusta. Monimuotoisen työelämäyhteistyön ja alumnitoiminnan avulla liikenneopettajaopiskelijoille voitaisiin tarjota monipuolisempaa kokemusta toimialasta, jottei kosketuspinta jäisi ainoastaan sen varaan, kuinka monipuolisen kuvan työpaikalla järjestettävä koulutus opiskelijalle antaa.

6.5 Sosiaalisen pääoman kasvun tukeminen

Alumnitoiminta tähtää parantamaan liikenneopettajien sosiaalista pääomaa ja tarjoamaan heille mahdollisuuksia jakaa omaa osaamistaan muiden hyväksi. Sosiaalinen pääoma tukeutuu ihmisten sisäisiin motivaatiotekijöihin, sillä työntekijät haluavat työskennellä viihtyisässä ympäristössä, ja kokea työnsä merkitykselliseksi. On tärkeä muistaa kuitenkin myös ulkoisten motivaatiotekijöiden osuus liikenneopettajien motivoinnissa alumnitoimintaan mukaan. Miten alalla toimivien ulkoisia motivaatiotekijöitä voisi kehittää, jotta liikenneopettajat pysyisivät alalla pitkempään ja kasvaneen työkokemuksen myötä sosiaalinen pääoma kasvaisi. Olisiko alumnitoimintaan mahdollista kehittää jokin palkkio toimintaan osallistumisesta, esimerkiksi edullisempia jatkokoulutusmalleja. Voisiko työnantajien kanssa pohtia työntekijöiden jatkokoulutusmal-

leja siten, että alumniopiskelijat saisivat ammattitaitoa kehittävästä jatkokoulutuksesta HAMI:n toteuttamana muita edullisemmin. Tällöin alumnitoimintaan tulisi sisäisten motivaatiotekijöiden lisäksi myös ulkoisia motivaatiotekijöitä.

6.6 Resurssit kuntoon

Pelkkä rakkaus lajiin ei välttämättä riitä ylläpitämään alumnien kiinnostusta toimintaan, vaan sen täytyy tuottaa myös jotain hyötyä alumnille. Samoin on huomioitava, että oppilaitoksen henkilökunta kokee, että heille tarjotaan riittävät resurssit toiminnan ylläpitämiseksi. Alumnitoimintaan osallistuvat olisivat myös hyvä kohderyhmä jatkokoulutuksien järjestämisessä.

7 KEHITYSHANKKEEN EVALUOINTI

Opinnäytetyön prosessi oli itse itseään ruokkiva. Olen monessa yhteydessä todennut, että opinnäytetyö valmistui kuin itsestään, alumnitoiminnan hankkeen toteuttamisen ohella. Aiheen rajaus onnistui mielestäni hyvin ja yhteistyö tilaajan kanssa sujui ongelmitta. Opinnäytetyöni kehityshanke vastasi todelliseen tarpeeseen ja avasi myös paljon näkökulmia paitsi alumnitoiminnan kehittämiseen, myös ja erityisesti liikenneopettajien ammatin kehittämiseen Koen valinneeni hankkeeseen sopivat tutkimusmenetelmät. Laadulliset tutkimusmenetelmät mahdollistavat tutkittavien laadukkaamman osallistamisen, ja osallistaminen oli tärkein lähtökohta prosessissa.

Jälkikäteen jäin miettimään, olisiko ollut oleellista selvittää vielä määrällisin menetelmin liikenneopettajien kiinnostusta alumnitoimintaan yleisellä tasolla. Nyt kokeneiden liikenneopettajien näkökulma jäi melko pieneen rooliin suhteessa liikenneopettajien määrään. Toisaalta alumnikyselyn aineistosta nousi tärkeitä huomioita liittyen esimerkiksi sosiaaliseen pääomaan, ja epäsäännöllisen työn vaikutuksista työssä viihtyvyyteen. Nämä ovat oleellisia asiasisältöjä liittyen yhteisöpedagogi YAMK-tutkintoon ja erityisesti suorittamiini työelämän kehittäjän osaamiskärkiopintoihin.

Vaikka omaan verrattain pitkän työkokemuksen liikenneopettajana, tarjosi prosessi itselleni uusia näkökulmia liikenneopettajan ammattiin. Katsantokantani autokoulutoimintaan on kuitenkin rajautunut 12 vuoden kokemukseen vanhempieni omistamassa perheyrityksessä. Erityisesti yllätyin liikenneopettajien vallitseviin työehtoihin, joita aineiston perusteella tuli ilmi. Sosiaaliseen pääomaan panostaminen vaatii taloudellisia ponnisteluja työnantajilta, mutta on vaikea kuvitella yrityksen kykenevän vakavaraiseen toimintaan palvelualalla, mikäli työntekijöiden työoloihin ja työssä viihtyvyyteen ei panosteta riittävästi.

Kokonaisuudessaan koen, että opinnäytetyöprosessi tuotti ammatillisen koulutuksen alalle lisää tietoa alumnitoiminnan toteuttamiseen liittyen. Kuitenkin koen, että tämä prosessi toi tärkeää tietoa myös liikenneopettajien ammattitaidon kehittämiseen liittyen. Toivottavasti opinnäytetyöstäni on hyötyä myös liikenneopettajien ammattitaidon kehittämisessä.

Liikenneopetusalan pedagoginen koordinaattori koki opinnäytetyöprosessin hyödylliseksi ja tärkeäksi hankkeeksi, paitsi liikenneopettajia kouluttavan laitoksen, myös koko liikenneopetusalan näkökulmasta:

”Mut näillä sun kirjauksilla ja tuloksilla ja keskustelulla on mun mielestä laajempi merkitys ku alumnitoiminta. Täs on paljon sellasia alaa kuvaavia asioita, mitkä vaatii kehittämistä ja mihin voi nyt pureutua eri toimijoiden kanssa, kun toi yhteistyö on tiivistyny koko ajan ja nähtävästi tiivistyy edelleen.”

PEDAGOGINEN KOORDINAATTORI

Alumnitoiminnan käynnistäminen on ollut useassa ammatillisessa oppilaitoksessa ajankoh- taista viime vuosina ja pedagoginen koordinaattori totesikin, että tulokset ja havainnot ovat hämmästyttävän samankaltaisia muissakin oppilaitoksissa, missä alumnitoimintaa on käynnis- tely. Tärkeimpiä havaintoja alumnitoiminnan käynnistämässä on ollut se, ettei toimintaa voida käynnistää oppilaitoksen päätöksellä, vaan se edellyttää kentän halua ja tarvetta toimintaa kohtaan.

”Et kyl mä näkisin et täst prosessista on ollu hyötyä paitsi sulle opinnäytetyön te- kemiseksi mut kyl meille tulee tästä paljon sellasta asiaa mitä meidän täytyy sit poh- tia ja jatkojalostaa, omassa toiminnassa hyödyntää sitä tietoa. Et kiitos siitä.”

PEDAGOGINEN KOORDINAATTORI

LÄHTEET

- Aaltio, Iris. 2005. Sosiaalinen pääoma ja innovaatiot – organisaatioiden kulttuurissa rakenteissa. (181–186). Työelämän tutkimus. Viitattu 15.10.2023 <https://journal.fi/tyoelamantutkimus/article/view/87658/46848>
- Adler, Paul, S. Kwon, Seok, W. 2002. Social Capital: Prospects for a New Concept. The Academy of Management Review. Viitattu 09.01.2023 https://www.researchgate.net/publication/51992897_Social_Capital_Prospects_for_A_New_Concept
- Ajokorttilaki 386/2011
- Alasuutari, Pertti 2011. Laadullinen tutkimus 2.0. Tampere: Vastapaino
- Collin, Kaija & Lemmetty, Soila 2019. Lopuksi: miksi siedätystä johtamisallergiaan tarvitaan? Teoksessa Collin, Kaija & Lemmetty Soila (toim.) Siedätystä johtamisallergiaan! –Vastuullinen johtajuus itseohjautuvuuden ja luovuuden tukena työelämässä. Helsinki: Edita 332–339
- Eteläpelto, Anneli; Hökkä, Päivi; Paloniemi, Susanna & Vähäsantanen, Katja. 2014. Ammatillisen toimijuuden ja työsaippimisen vahvistamien: Hankkeen taustaa ja lähtökohtia. Teoksessa Hökkä, Päivi; Paloniemi, Susanna; Vähäsantanen, Katja; Herranen, Sanna; Manninen, Mari & Eteläpelto Anneli (toim.) Ammatillisen toimijuuden ja työssä oppimiseen vahvistaminen – Luovia voimavaroja työhön! Jyväskylän yliopisto. 17-31 Viitattu 18.01.2023. <https://jyx.jyu.fi/bitstream/handle/123456789/44975/978-951-39-6020-9.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- HAMI 2022. Alumnitoiminnan suunnitelma vuosille 2022 – 2023. Hämeen ammatti-instituutti. Ei julkaistu.
- Helsingin yliopiston alumnijyhdistys. Kuka on alumni? Viitattu 19.01.2023. <https://www.alumnijyhdistys.fi/kuka-on-alumni/>
- Humanistinen ammattikorkeakoulu 2023. Opinnäytetyöopas YAMK. Humanistinen ammattikorkeakoulu. Viitattu 18.5. 2023. <https://humak.libguides.com/c.php?g=688355&p=5036538>
- Illeris, Knud. 2014. Transformative learning and identity. Abingdon: Routledge
- Jakonen, Mikko. 2017. Vastatieto: Tulevaisuuden asiantuntijuutta etsimässä. Eduskunta. Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan julkaisu, 1/2017. Viitattu 13.01.2023. https://www.eduskunta.fi/FI/tietoeduskunnasta/julkaisut/Documents/tuvj_1+2017
- Jokinen, Eeva. 2018. Elämä 2000-luvulla: Elämän prekaari käyttöliittymä. Teoksessa Suoranta, Anu & Leinikki, Sikke (toim.) Rapautuvan palkkatyön yhteiskunta. Tampere: Vastapaino
- Kira, Mari; van Eijnatten, Frans, M & Balkin, David, B. 2010. Crafting sustainable work: Development of personal resources. Journal of Organizational Change Management 23 (5), 616–632. Viitattu 26.9.2022 [https://moodle.jyu.fi/pluginfile.php/918038/mod_label/intro/Kira_ym.%20\(1\).pdf?time=1637243563809](https://moodle.jyu.fi/pluginfile.php/918038/mod_label/intro/Kira_ym.%20(1).pdf?time=1637243563809)
- Kupias, Päivi; Salo, Matti. 2014. Mentorointi 4.0. Helsinki: Talentum

- Kuula, Arja 2011. Tutkimusetiikka. Aineistojen hankinta, käyttö ja säilytys. Tampere: Vastapaino
- Laaksonen, Olli-Valtteri. 2020. Autokoulujen tulevaisuus yrittäjän näkökulmasta. ammattikorkeakoulu Liiketalouden koulutusohjelma. Opinnäytetyö Viitattu 12.1.2023 https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/344127/Laaksonen_Olli-Valtteri.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Laininen, Erkkä. 2019. Transformatiivinen oppiminen ekososiaalisen sivistymisen mahdollistajana. Ammattikasvatuksen aikakauskirja. OKKA-säätiö. 16–38 Viitattu 19.01.2023. <https://journal.fi/akakk/article/view/84515/43559>
- Laki työsopimuslain muuttamisesta 2018/377
- Lemmetty, Soila; Keronen, Sara; Jaakkola, Marianne; Collin, Kaija; Paloniemi, Susanna; Riivari, Elina 2019. Lähijohtamisen, työilmapiirin ja organisaation hierarkiatason yhteys luovuuteen kasvuyrityksissä. Teoksessa Collin, Kaija & Lemmetty, Soila (toim.) Siedätystä johtamisallergiaan! Vastuullinen johtajuus itseohjautuvuuden ja luovuuden tukena työelämässä. Helsinki: Edita, 192–201
- Lemmetty, Soila & Collin, Kaija. 2019. Itseohjautuvuus työssä ja oppimisessa. Teoksessa Collin, Kaija & Lemmetty Soila (toim.) Siedätystä johtamisallergiaan! –Vastuullinen johtajuus itseohjautuvuuden ja luovuuden tukena työelämässä. Helsinki: Edita 264-284
- Liikenne- ja viestintäministeriö 2014. Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen. Työryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 10/2014. Viitattu 13.1.2023. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/77904/Julkaisu_10_2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Liikenne- ja viestintäministeriön asetus liikenneopettajaoppilaiden opetusharjoittelusta 2010/1175
- Lonka, Kirsi. 2015. Oivaltava oppiminen. Helsinki: Otava.
- Numminen, Eveliina. 2020. Liikenneopetuksen kehityskohteet – Vantaan ammattiopisto Varia. Turun ammattikorkeakoulu. Ajoneuvo ja kuljetustekniikan insinöörin koulutusohjelma. Opinnäytetyö. Viitattu 12.01.2023. https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/336340/Numminen_Eveliina.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Ojasalo, Katri; Moilanen, Teemu & Ritalahti, Jarmo. 2014. Kehittämistyön menetelmät: uudenlaista osaamista liiketoimintaan. Helsinki: SanomaPro
- Opetushallitus 2014. Liikenneopettajan erikoisammattitutkinto. Opetushallitus; Määräykset ja ohjeet 2014:5.
- Paajanen, Mikko. 2018. Skenaarioita liikenneopetuksen kehityksestä. Hämeen ammattikorkeakoulu. Teknologiaosaamisen johtamisen koulutusohjelma. Opinnäytetyö. Viitattu 13.01.2023.
- Paloniemi, Susanna; Rasku-Puttonen, Helena & Tynjälä, Päivi 2010. Asiantuntijuudesta identiteettiin – Anneli Eteläpellon tutkimuspolkuja. Teoksessa Collin, Kaija; Paloniemi, Susanna; Rasku-Puttonen, Helena & Tynjälä, Päivi (toim.) Luovuus, oppiminen ja asiantuntijuus. Helsinki: WSOYpro. 13-38

- Palonen, Tuire & Gruber, Hans. 2010. Satunnainen, rutiininomainen ja tietoinen osaaminen. Teoksessa Collin, Kaija; Paloniemi, Susanna; Rasku-Puttonen, Helena & Tynjälä, Päivi (toim.) Luovuus, oppiminen ja asiantuntijuus. Helsinki: WSOYpro. 41–56
- Saartenkorpi, Harri. 2022. Suullinen tiedonanto. 25.11.2022. Pedagoginen koordinaattori, liikenneopettajakoulutus. Hämeen ammatti-instituutti
- Seppänen, Risto. 2005. Osaaminen, Johtaminen ja sosiaalinen pääoma- Teoksessa Poikela, Esa (toim.) Oppiminen ja sosiaalinen pääoma. Tampereen yliopisto. 179–198
- Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli 2018. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki: Tammi
- Tynjälä, Päivi 2010. Asiantuntijuuden kehittämisen pedagogiikkaa. Teoksessa Collin, Kaija; Paloniemi, Susanna; Rasku-Puttonen, Helena & Tynjälä, Päivi (toim.) Luovuus, oppiminen ja asiantuntijuus. Helsinki: WSOYpro. 79–96
- Viitala, Riitta. 2019. Valmentava esimiestyö – vastuullinen keino itseohjautuvuuden ja luovuuden vahvistamiseen? Teoksessa Collin, Kaija & Lemmetty, Soila (toim.) Siedätystä johtamisallergiaan! – Vastuullinen johtajuus itseohjautuvuuden ja luovuuden tukena työelämässä. Helsinki: Edita 169–185
- Virtanen, Anne; Tynjälä, Päivi & Stenström, Marja-Leena. 2010. Koulutusalojen työelämäpedagogiset käytännöt opiskelijoiden ammatillisen identiteetin rakentumisen perustana. Teoksessa Collin, Kaija; Paloniemi, Susanna; Rasku-Puttonen, Helena & Tynjälä, Päivi (toim.) Luovuus, oppiminen ja asiantuntijuus. Helsinki: WSOYpro. 97–118

Hei,

Olen Tomi Sirkiä, liikenneopettaja, Hamin liikenneopettajakoulutuksen alumni ja yhteisöpedagogi YAMK-opiskelija Humanistisesta ammattikorkeakoulutuksesta. Olen tulossa opiskelijaryhmänne vieraaksi XX.XX. klo 9-10.30 pitämään Kysy liikenneopettajalta -tuokion liittyen opinnäytetyöhöni. Opinnäytetyöni on tutkimuksellinen kehityshanke, jonka tavoitteena on kehittää liikenneopettajakoulutuksen alumniopiskelijoiden ja liikenneopetusopiskelijoiden välille ammatillista kasvua kehittävä toimintamalli. Tarvitsisin hankkeen tutkimusaineistoksi juuri teidän kokemuksianne opetusharjoittelusta ja liikenneopettajan työstä.

Alla on listattu apukysymyksiä, joiden pohjalta pyytäisin teitä miettimään etukäteen kysymyksiä, kommentteja ja ajatuksia. Kerään kokemuksianne tuolloin aineistoksi hanketta varten. Kaikki vastauksenne kerätään tuolloin anonymisti siten, ettei kukaan henkilö ole aineistosta tunnistettavissa. Voitte myös esittää omia kysymyksiä ja kommentteja liittyen liikenneopettajuuteen ja ammatilliseen kehitykseen.

Huomaathan myös, että osallistuminen tuokioon on vapaaehtoista, ja voitte keskeyttää osallistumisenne missä kohtaa vain. Aineistoon kirjataan kokemuksia yleisellä tasolla, eli kommenttinne ja kysymyksenne muotoiltaan sillä tavalla, ettei niistä ole tunnistettavissa ketään henkilöitä tai työyhteisöä.

Koska tuokiossa on tarkoituksena, että te opiskelijat jaatte kokemuksia harjoittelusta, niin on ensiarvoisen tärkeää, että tuokiossa on ehdoton luottamuksen ilmapiiri. Muilta tulleita kokemuksia ei siis tule jakaa edelleen, vaan esille nousevat asiat jäävät vain paikalla olevien henkilöiden tietoon. Pyrkikää myös miettimään kysymysten asettelu siten, ettei niistä nousisi yksittäisiä henkilöitä tai tilanteita esille.

Kerään ensin tuokiossa kokemuksianne, ja tämän jälkeen vastaan kysymyksiinne ja kommentteihinne parhaan tietoni mukaan.

Teemakysymyksiä, joiden pohjalta käydään keskustelua:

- Mikä oli erityisen antoisaa opetusharjoittelussa, mikä yllätti positiivisesti?
- Mikä yllätti negatiivisesti tai neutraalisti?
- Millaisena koet liikenneopettajien yhteisöllisyyden? Miten eri yrityksissä toimivat opettajat käyttäytyivät toisiaan kohtaan?
- Millaisissa asioissa olisit kaivannut enemmän tukea kokeneelta liikenneopettajalta?
- Entä tuliko mieleen jotain, mistä ajattelit: voi kun tästä asiasta olisi puhuttu jo valmistavassa koulutuksessa?
- Millaisissa aiheissa kokeneet liikenneopettajat tarvitsisi mielestäsi lisää koulutusta tai osaamista?

Teemakysymykseen ei tarvitse vastata kirjallisesti, riittää että mietit ainakin osaan niistä vastauksen. Kysy liikenneopettajalta -tuokiossa on tilaa myös spontaaneille kysymyksille.

Ottakaa rohkeasti yhteyttä, jos kaipaatte lisätietoa tutkimushankkeesta.

Ystävällisin terveisin

Tomi Sirkiä

Yhteisöpedagogi YAMK, opiskelija

Humanistinen ammattikorkeakoulu

tomi.sirkia@humak.fi

Kysely alumneille

Liikenneopettajien alumnitoiminta etsii suuntaviivoja ja tämän kyselyn tarkoitus on kartoittaa alumneiksi ilmoittautuneiden ideoita, ajatuksia ja toiveita liittyen alumnitoimintaan. Alumnitoiminnasta tavoitellaan liikenneopettajien yhteisöä, joka olisi omiaan lisäämään ammattitaitoa ja asiantuntijuutta liikenneopettajien keskuudessa. Toivon että voisit vastata tähän kyselyyn. Kyselyn aiheita käsitellään alumnitapaamisessa maaliskuussa.

Kysely ei tallenna yhteystietojasi.

* Pakollinen kysymys

Suostumus tutkimukseen osallistumiselle*

Olen lukenut ylläolevan kuvauksen tutkimuksesta ja suostun vastausteni hyödyntämiseen alumnitoiminnan kehittämiseksi.

Kun ilmoittauduit alumnitoimintaan mukaan, mitä odotuksia sinulla oli toiminnasta? Mitä haluaisit toiminnalta saada? Voit valita useamman vaihtoehdon.*

Alumnien yhteisiä illanviettoja, tai muuta yhdessäoloa

Mahdollisuutta osallistua opiskelijoiden tukemiseen vieraillevana luennoitsijana

Mahdollisuutta esitellä liikenneopettajien työtä opiskelijoille valintakokeiden yhteydessä

Vaikutusmahdollisuuksia liikenneopettajien koulutuksen sisältöön

Jatkokoulutusta

Muu: _____

Kehittyminen aloittelijasta asiantuntijaksi voidaan kuvata allaluetelluilla vaiheilla. Millä tasolla koet olevasi liikenneopettajana?*

ALOITTELIJA: toimii ohjeiden ja sääntöjen varassa. Ei vielä omaa riittävää kokemusta osatakseen soveltaa. Saattaa ajoittain tehdä kuitenkin asiantuntijamaisia ratkaisuja, mutta ei osaa toistaa niitä.

EDISTYNYT ALOITTELIJA: Osaa jo yhdistää sääntöjä ja teoriaa käytännön kanssa, ja alkaa etsimään omaa toimintamallia

PÄTEVÄ ONGELMANRATKAISIJA: ei toimi enää sääntelyn ja muilta saatujen ohjeiden varassa, vaan toimintaa ohjaa tavoitteellisuus. Kykenee ottamaan vastuuta itsenäisestä toiminnasta.

TAITAVA SUORITTAJA: hoitaa perushommat rutiinilla ja kykenee ratkomaan monimutkaisia haasteita oman intuition, kokemuksen ja tiedon varassa

ASiantuntija: toimii pääsääntöisesti virheettä ja osaa ennakoida myös tulevaa.

Mitä tietoa tai taitoja tarvitsisit kehittyäksesi opettajana edelleen? *

Avoin vastauskenttä

Alumnitoiminnan yksi tärkeä näkökulma on liikenneopettajien yhteisöllisyyden vahvistaminen. Millaisia positiivisia ilmiöitä mielestäsi opettajien yhteisöllisyydessä on tällä hetkellä? Entä millaisia negatiivisia?*

Avoin vastauskenttä

LIITE II

Alumnitoiminnasta tavoitellaan yhteisöä, josta olisi hyötyä kaikille sen jäsenille, ja jossa jäsenet voisivat kehittyä toistensa osaamista hyödyntäen. Millaista tietoa tai osaamista sinulla on, mikä voisi hyödyntää muita alumneja?*

Avoin vastauskenttä

Entä millaista tietoa tai osaamista sinulla on, mikä voisi hyödyntää liikenneopettajaopiskelijoita?*

Avoin vastauskenttä

Liikenneopettajaopiskelijoiden taholta on jo tullut havaintoja, että alumni on terminä vaikeasti ymmärrettävä. Olisiko sinulla ehdotus paremmaksi nimeksi toiminnalle?

Avoin vastauskenttä