

Rositsa Röntynen • Minna Tunkkari-Eskelinen  
Anne Törn-Laapio (toim.)



Euroopan unioni  
Euroopan sosiaalirahasto

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2014–2020



# Vastuullisen matkailun portaat

Oppeja ja havaintoja matkasta osaamiseen

## **Vastuullisen matkailun portaat**

JYVÄSKYLÄN AMMATTIKORKEAKOULUN JULKAISUJA 300

ROSITSA RÖNTYENEN  
MINNA TUNKKARI-ESKELINEN  
ANNE TÖRN-LAAPIO  
(TOIM.)

## Vastuullisen matkailun portaat

OPPEJA JA HAVAINTOJA MATKASTA OSAAMISEEN



LAPIN YLIOPISTO  
UNIVERSITY OF LAPLAND



OULUN YLIOPISTO



Kaakkois-Suomen  
ammattikorkeakoulu



HAAGA-HELIA  
ammattikorkeakoulu

**jamk**



Jyväskylän  
ammattikorkeakoulu

**JYVÄSKYLÄN AMMATTIKORKEAKOULUN  
JULKAISUJA -SARJA**

©2021

Tekijät & Jyväskylän ammattikorkeakoulu

Rositsa Röntynen, Minna Tunkkari-Eskelinen & Anne Törn-Laapio (toim.)

**VASTUULLISEN MATKAILUN PORTAAT**

Oppeja ja havaintoja matkasta osaamiseen

Kannen kuva • Linda Saukko-Rauta & Jani Pyykkönen

Sisäsivujen kuvituskuvat • Linda Saukko-Rauta

Ulkoasu • JAMK / Pekka Salminen

Taitto ja paino • Punamusta Oy • 2021

ISBN 978-951-830-611-8 (Painettu)

ISBN 978-951-830-612-5 (PDF)

ISSN-L 1456-2332

**JAKELU**

Jyväskylän ammattikorkeakoulun kirjasto

PL 207, 40101 Jyväskylä

Rajakatu 35, 40200 Jyväskylä

Puh. 040 552 6541

Sähköposti: [julkaisut@jamk.fi](mailto:julkaisut@jamk.fi)

[www.jamk.fi/julkaisut](http://www.jamk.fi/julkaisut)

# SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ.....	7
ABSTRACT.....	8

Heli Gynther

## ESIPUHE:

MATKAILLAAN JA KEHITETÄÄN MATKAILUA VASTUULLISESTI .....	9
--	---

## TULE OPPIMAAN!

Petra Blinnikka & Leena Grönroos

1 MINKÄ VUOKSI VASTUULLISTA MATKAILUA KANNATTA OPIKELLA? .....	12
---	----

Rositsa Röntynen

2 OPI VASTUULLISTA MATKAILUA UUDELLA TAVALLA .....	15
--	----

## KEHITÄ JA OPETA!

Rositsa Röntynen

3 TYÖKALUJA KOULUTUSMALLIN RAKENTAMISEEN.....	36
---	----

Minni Haanpää, Maria Hakkarainen, Eeva Koivula, Outi Kulusjärvi,  
Jouko Nuottila & Kaarina Tervo-Kankare

4 KOMPETENSSIPERUSTAINEN KOULUTUSSUUNNITTELU.....	58
---	----

Päivi Aarreniemi-Jokipelto & Hanna Hauvala

5 DIGITAALISTA KOULUTUSMALLIA RAKENTAMASSA.....	69
---	----

Meri Vehkaperä, Päivi Aarreniemi-Jokipelto & Rositsa Röntynen

6 KOKEMUKSIA VASTUULLISEN MATKAILUN KOULUTUKSEN PILOTOINNISTA .....	77
--	----

## TUTKI JA POHDI!

Meri Vehkaperä & Mia Tarhanen

<b>7</b>	<b>KOULUTUSMALLIN YHTEISKEHITTÄMISEN HAASTEET JA HYVÄT KÄYTÄNTEET .....</b>	<b>90</b>
----------	---	-----------

Minna Tunkkari-Eskelinen

<b>8</b>	<b>KOULUTUSMALLIN YHTEISKEHITTÄMISEN ELEMENTTEJÄ MATKAILUYRITYSTEN VASTUULLISEN YHTEISTYÖN MALLIKSI .....</b>	<b>98</b>
----------	---	-----------

Minna Tunkkari-Eskelinen, Rositsa Röntynen & Anne Törn-Laapio

<b>9</b>	<b>EKOSYSTEEMIAJATELUN JA OSAAMISEN KOHTAAMINEN VASTUULLISEN MATKAILUN PORTAILLA.....</b>	<b>105</b>
----------	---	------------

<b>KIRJOITTAJAT .....</b>	<b>111</b>
---------------------------	------------

# TIIVISTELMÄ

**Rositsa Röntynen, Minna Tunkkari-Eskelinen & Anne Törn-Laapio (toim.)**  
**Vastuullisen matkailun portaat**  
**Oppeja ja havaintoja matkasta osaamiseen**  
**Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja, 300**

Matkailun vastuullisuus on noussut arvoon arvaamattomaan globaalin terveyturvallisuuskriisin saattamana. Massaturismin aikakaudesta ollaan siirtymässä yksilöityihin ratkaisuihin ja paikallisuuden kokemiseen. Tämä ei ollut vielä tiedossa, kun julkaisussa käsiteltävää Vastuullisen matkailun portaat -hanketta suunniteltiin. Verkkokoulutuksen kysynnän kasvu tunnistettiin, mutta globaalina poikkeusaikana sen arvo nousi mittaamattoman korkealle.

Suomessa ei ole ollut saatavana yksilötasoista vastuullisen matkailun koulutusta yhdestä luukusta. Vastuullisen matkailun portaat oli viiden korkeakoulun asiantuntijoiden ponnistus tarjota matkailutoimijoille ja vaikuttajille täydennyskoulutusta, joka on saatavilla paikasta, ajasta ja laitteesta riippumattomasti. Lisäksi siitä syntyi uudenlainen koulutusmalli, porrasmalli, joka ylittää vastuullisen matkailun aiheen rajoja ja on kaikille vapaasti käytettävissä ja sovellettavissa.

Julkaisu on jaettu kolmeen osaan sen mukaan, miten sisältö kohdistuu eri lukijaryhmille. Ensimmäisessä osassa oppija saa perustelut vastuullisen matkailun opiskeluun ja tutustuu Vastuullisen matkailun portaat koulutuksen periaatteisiin ja sisältöihin. Toisen luvun yhteiskehittämisen tuotokset on esitetty niille, jotka toimivat koulutussuunnittelun parissa tai kehittämistehtävissä. Tuotoksina esitellään koulutuskokonaisuuden kehittämisen prosessit ja porrasmalli työkaluineen. Kolmas osio on tarkoitettu lukijoille, jotka ovat kiinnostuneita koulutuksen isommasta kokonaiskuvasta kehittämisen mielessä. Yhteiskehittäminen ja ekosysteemit ovat termeinä suhteellisen vieraita, mutta ne ovat olleet olemassa pitkään ja toimivat myös tämän hankkeen taustana. Näiden osalta julkaisu antaa eväitä jatkotutkimuksiin.

Avainsanat: vastuullinen matkailu, verkkopedagogiikka, digitaalinen koulutus, koulutusmalli, täydennyskoulutus, yhteiskehittäminen, ekosysteemit

# ABSTRACT

**Rositsa Röntynen, Minna Tunkkari-Eskelinen & Anne Törn-Laapio (Eds.)**  
**Vastuullisen matkailun portaat**  
**Oppeja ja havaintoja matkasta osaamiseen**  
**Publications of JAMK University of Applied Sciences, 300**

The responsibility of tourism has risen in value due to the unpredictable global health security crisis. From the era of mass tourism, there is a shift towards individualized solutions and the experience of locality. This was not yet known when "The Steps towards Responsible Tourism" project, the subject of this publication, was planned. The growth in demand for e-learning was identified, but during the global crisis period, its value rose immeasurably high.

There has been no one-stop shop for responsible tourism education in Finland. "The Steps towards Responsible Tourism" was an effort by the experts of five universities to provide work-integrated training for tourism actors and influencers that is available regardless of location, time and device. In addition, it gave rise to an innovative educational model, the stair model, that transcends the boundaries of the topic of responsible tourism, and is freely available and applicable to all.

The publication is divided into three parts according to how the content is targeting different reader groups. In the first part, the learner receives a rationale for studying responsible tourism and becomes acquainted with the principles and contents of "The Steps towards Responsible Tourism" education programme. In the second chapter the outputs of co-creation are presented to those working in educational planning and development. Both the processes of developing the education programme and the stair model with its tools are being reviewed. The third section is intended for readers who are interested in the bigger picture of education in terms of development. Co-creation and ecosystems are relatively unfamiliar terms, but they have been around for a long time, also as a background to this project. When it comes to them, the publication provides ideas for further research.

Keywords: responsible tourism, online pedagogy, digital education, education model, work-integrated education, co-creation, ecosystems



# ESIPUHE: MATKAILLAAN JA KEHITETÄÄN MATKAILUA VASTUULLISESTI

Heli Gynther

Aluekehityksen parissa toimiville on hyvin tuttua, että aluekehittäminen on monitasoista ja laaja-alaista. Matkailun kehittäminen on myös aluekehittämistä ja aivan vastaavasti hyvin monitasoista ja laaja-alaista. Valtakunnallisesti, EU-tasolla ja maailmanlaajuisesti pyritään esim. torjumaan ilmastonmuutosta, edistämään vähähiilistä taloutta sekä tukemaan sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Nämä ovat näkökulmia ja tavoitteita, kun laaja-alaisesti eri tasoilla ja mittakaavassa myös matkailua kehitetään. Kestävyys ja vastuullisuus ovat vahvistaneet merkitystään matkailun kehittämisen keskiössä viime vuosina ja syystä.

Ainakaan minä en myönnä olevani vastuuton matkailija. Ja olen varmaan aika keskivertomatkailija. Olen suhteellisen hyvin koulutettu ja hyvätuloinen. Minulla on jonkun verran matkakokemuksia, mutta en ole kuitenkaan mikään maabongari. Harkitsen milloin, miten ja minne matkustan. Toki esim. koronapandemia tai taloudellinen tilanne ”helpottaa” harkintaa rajaamalla jo useita vaihtoehtoja ulos. Matkakohteessa mietin mitä palveluja käytän, miten liikun alueella, syönkö paikallista ruokaa, kuka minusta asiakkaana saa hyödyn ja elannon.

VisitSaimaa, kuten monet muutkin alueet, on laatinut vastuullisen matkailun oppaan eli koonnut yhteen vinkkejä vastuulliselle matkailijalle. Saimaalla opas on kehotusten ja käskyjen sijasta käännetty myönteiseksi eli luviksi toimia vastuullisella tavalla. Oppaseen on kirjattu 10 lupaa eli lupa katsella, lupa liikkua, lupa tunnelmoida, lupa suosia, lupa herkutella, lupa säästää, lupa pihtailla, lupa varoa, lupa kyläillä ja lupa kommentoida. Vastuullisuus syntyy pienistä teoista ja valinnoista. Oppaan ajatus onkin, että Saimaan herkkä järviluonto, eläimet, kasvit, asukkaat ja kaikki luonnossa liikkujat palkitsevat ajattelevan ja välittävän vieraan runsain nautinnoin.

Monet matkailijat jo osaavat ja haluavat toimia vastuullisesti kunnioittaen matkakohteen kulttuuri- ja luonnonperintöä. Samaa halua vastuullisuuteen löytyy myös monista matkailuyrityksistä, josta kiitos ja kunnia heille. Vastuullisen matkailun osaamista matkailuyritysten on jatkossa helpompi kartuttaa. Jyväskylän ammattikorkeakoulun ja lukuisten kehittäjäkumppaneiden yhteis-

työssä toteuttama Vastuullisen matkailun portaat -hanke on kehittänyt ajasta ja paikasta riippumatonta täydennyskoulutusmallia vastuullisen matkailun osaamisen kehittämiseksi. Pitkällä aikavälillä koko matkailuekosysteemin osaaminen kehittyy vastuullisuuden kaikkien ulottuvuuksien näkökulmasta niin kehittäjä-, yrittäjä- kuin työntekijätasollakin. Korkeakoulu yhteistyönä tuotetun ketterän, digitaalisuutta hyödyntävän koulutuksen keskeisimpiä kohderyhmiä ovat matkailualan yrittäjät, esimiehet, työntekijät ja yrittäjäksi aikovat. Lisäksi kaikki muutkin matkailuvaikuttajat pääsevät opiskelemaan. Koulutus edistää matkailun vastuullisuutta ja vastaa ennakoivasti matkailun kasvuun liittyviin haasteisiin kuten liikamatkailuun, ilmastonmuutokseen ja sosiokulttuurisiin ongelmiin.

Vastuullinen matkailu ja matkailuelinkeino ovat ehdottomasti kehittämissen arvoisia asioita. Matkaillaan siis jatkossakin vastuullisesti niin koti- kuin ulkomailla ja tuetaan vastuullisesti toimivia ja osaamistaan kehittäviä matkailuyrityksiä! Muistetaan, että meillä on lupa nauttia ja oppia uutta.



**TULE OPPIMAAN!**

# 1 MINKÄ VUOKSI VASTUULLISTA MATKAILUA KANNATTAÄ OPISELLÄ?

Petra Blinnikka & Leena Grönroos

**Tämän artikkelin sisältö sopii parhaiten:**

koulutuksesta kiinnostuneille ja oppijoille

kouluttajille ja koulutuksia suunnitteleville

kehittäjille ja projektiammattilaisille

tutkijoille

Nyt vastuullista matkailua voi opiskella kotisohvalla! Vastuullisen matkailun portaat -verkkokoulutus tarjoaa kursseja niin aloittelijoille kuin konkareille, sekä peruskursseja että strategisen tason haasteita.

Vastuullinen matkailu on noussut viime vuosina keskusteluun kaikkialla, matkailublogeissa ja matkailuammattilaisten tapahtumissa. Mutta mitä vastuullinen matkailu on?

Virallisesti vastuullisen matkailun periaatteet on kirjattu vuonna 2002 Kapkaupungissa ensimmäisessä kansainvälisessä vastuullisen matkailun konferenssissa. Periaatteissa korostuu vastuunottaminen niin paikallisella kuin kansainväliselläkin tasolla. Ajatuksena on kehittää matkailua siten, että sekä paikalliset että matkailijat viihtyisivät paremmin kohteessa, nimenomaan tässä järjestyksessä (Responsible Tourism Partnership 2020). Matkailua ei siis tulisi kehittää paikallisyhteisön kustannuksella vaan yhteistyössä paikallisten kanssa yhteisesti sovittuun suuntaan.

Vastuullisuus on moniulotteinen aihe. Sitä voi tarkastella luonnonympäristöön keskittyen tai sosiaalisesta ja kulttuurisesta, poliittisesta ja taloudellisesta näkökulmasta. Tarkoitus on yhdistää eri näkökulmat. Vastuullisessa matkailussa siis tasapainoillaan erilaisten tavoitteiden välillä. Yhdessä vaakakupissa on taloudellinen kannattavuus, mikä on elinvoimaisen yritystoiminnan edellytys. Toisessa vaakakupissa voi olla paikallisen luonnon säilyminen ja työntekijöiden hyvinvointi. Kolmantena tulee huomioida paikallisen kulttuu-

rin elinvoimaisuus ja asukkaiden tyytyväisyys. (Kestävän matkailun nykytila, haasteet ja kehittämistarpeet 2018)

Vastuullisuutta voi siis kehittää sekä asiakkaan, paikallisyhteisön, yrityksen että matkailukohteen näkökulmista. Mutta kuka on sitten vastuussa siitä, että matkailu on vastuullista? Miten sinä itse toimit matkailllessasi? Matkailijan valinnoilla on vaikutusta. Matkailijan kannattaa valita paikallisväestön tuottamia palveluita, jotta matkailu hyödyttäisi paikallistaloutta. Matkailija voi mahdollisuuksien mukaan valita ympäristöystävällisimmän kuljetuksen – ja ylipäätään valita esimerkiksi junalla saavutettavan kohteen.

Miten vastuullisuus on huomioitu matkailualan yrityksissä ja mikä vastuu yrityksillä on? On tärkeää, että kukin yritys määrittelee omaan toimintaansa liittyvät vastuullisuustavoitteet ja että ne ovat osa yrityksen strategiaa. Täydellisesti vastuullista yritystä ei välttämättä olekaan, mutta tärkeää on edistää toimintaa eri vastuullisuuden ulottuvuuksien näkökulmista ja tuoda tehty työ esille myös sidosryhmille.

Vaatimukset yrityksen vastuullisuudelle tulevat monesta suunnasta. Kuluttajakäyttäytymisen muutos, vihreät arvot ja aktiivinen keskustelu ilmastomuutoksesta ovat vaikuttaneet myös matkailijoihin. Alkuvuodesta 2020 tehty Booking.comin vuosittainen tutkimus vahvisti trendin jatkuvan (Results of Booking.com Sustainable Travel Report: Core Statement and Soundbites 2020). Sen mukaan lähes 70 % USA:ssa vastanneista kertoi matkailun kestävyuden olevan heille tärkeää ja reilu 50 % vastasi etsivänsä kestäviä vaihtoehtoja tulevaisuudessa. Toki vastaus kyselyssä ja toiminta käytännössä ovat eri asioita, mutta kehityksen suunta lienee selvä. Myös muut tutkimukset ja trendit osoittavat matkailuyrityksen vastuullisen toimintatavan olevan asiakkaille yhä tärkeämpi tekijä (The Case for Responsible Travel: Trends & Statistics 2018. 2018).

Vastuullisuus on hyvä motivaattori henkilökunnalle. Erityisesti nuori Z-sukupolvi arvostaa vastuullisuuden korkealle, haluaa olla työssä vastuullisesti toimivassa yrityksessä ja vahvistaa yrityksen myönteistä vaikutusta. Vastuullisuus voi hyvinkin olla jo lähitulevaisuudessa edellytys erinomaisen henkilöstön pysyvyydelle yrityksessä!

Matkailijalle vastuullisuus voikin olla jopa valinnan kriteeri, mutta ainakin tieto yrityksen vastuullisuudesta antaa asiakkaalle hyvän mielen ja luottamuksen – positiivisen asiakaskokemuksen. Matkanjärjestäjät edellyttävät palveluntuottajilta ja matkailukohteilta vastuullisuutta, koska ne pyrkivät palvelemaan asiakkaitaan mahdollisimman hyvin (Online survey and interviews with select UK & German Tour Operators and Travel Agents Interviews with Global Tourism Thought Leaders 2018). Matkailupalvelut tuotetaan verkos-

toissa, joten yhteistyökumppaneiden sitoutuminen vastuullisuuteen vaikuttaa myös.

On siis monia syitä opiskella vastuullisuutta! Matkailuala muuttuu jatkuvasti, joten alalla työssä olevien kannattaa säännöllisesti päivittää asiantuntemustaan. Vastuullisen matkailun portaissa on myös kursseja, jotka sopivat esimerkiksi ensimmäistä kertaa alalle kesätöihin tuleville nuorille. Yrittäjälle portaissa löytyy työkaluja oman yrityksen kehittämiseen. Vastuullisen matkailun portaat sisältää kaikkiaan kymmenen teemaa ja niissä kussakin on useampia kursseja. Uskomme, että sieltä tosiaan löytyy jokaiselle jotain!

## LÄHTEET

The Case for Responsible Travel: Trends & Statistics 2018. 2018. Center for Responsible Travel. Viitattu 3.3.2021. [https://www.responsibletravel.org/docs/The\\_Case\\_for\\_Responsible\\_Travel\\_2018\\_FINAL\\_FOR\\_WEB.pdf](https://www.responsibletravel.org/docs/The_Case_for_Responsible_Travel_2018_FINAL_FOR_WEB.pdf).

Kestävän matkailun nykytila, haasteet ja kehittämistarpeet. 2018. FCG, Visit Finland. Viitattu 3.3.2021. [https://www.businessfinland.fi/48e79a/globalassets/finnish-customers/02-build-your-network/visit-finland/julkaisut/loppuraportti\\_selvitys\\_kestavan\\_matkailun\\_nykytila\\_ja\\_kehittamistarpeet-...pdf](https://www.businessfinland.fi/48e79a/globalassets/finnish-customers/02-build-your-network/visit-finland/julkaisut/loppuraportti_selvitys_kestavan_matkailun_nykytila_ja_kehittamistarpeet-...pdf).

Online survey and interviews with select UK & German Tour Operators and Travel Agents Interviews with Global Tourism Thought Leaders. 2018. Visit Finland. Viitattu 3.3.2021. <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/matkailun-julkaisut/#vastuullisuus>.

The Responsible Tourism Partnership. 2020. Artikkelit [responsibletourismpartnership.org-sivustolla](https://responsibletourismpartnership.org-sivustolla). Viitattu 3.3.2021. <https://responsibletourismpartnership.org/>.

Results of Booking.com Sustainable Travel Report: Core Statement and Soundbites. 2020. Artikkelit [greenlodgingnews-sivustolla](https://www.greenlodgingnews.com). Viitattu 3.3.2021. <https://www.greenlodgingnews.com/booking-com-sustainable-travel-report-2020-core-statement-and-soundbites/>.

## 2 OPI VASTUULLISTA MATKAILUA UUDELLA TAVALLA

Rositsa Röntynen

### Tämän artikkelin sisältö sopii parhaiten:

koulutuksesta kiinnostuneille ja oppijoille

kouluttajille ja koulutuksia suunnitteleville

kehittäjille ja projektiammattilaisille

tutkijoille

Matkailuelinkeinon osaaminen ei usein kehity tai uudistu riittävän nopeasti, koska tarjolla olevat koulutuskokonaisuudet ja -muodot eivät ole tarpeeksi joustavia. Monesti matkailutoimija ei voi joustaa omasta työarjestaan osallistukseen koulutukseen – aika tarkoittaa rahaa; apukäsiä tai sijaisia ei yksinkertaisesti löydy. Koulutus täytyykin toteuttaa toisinpäin ja viedä matkailukoulutus lähemmäksi työarkea. Tällä ajatuksella Vastuullisen matkailun portaat -täydennyskoulutus on kehitetty.

Vastuullisuus on matkailun näkökulmasta tärkeä ja ajankohtainen aihe, jota vuonna 2020 alkanut koronapandemiakriisi on vahvistanut entisestään. Koulutuksen runkona olevaa koulutusmallia voidaan soveltaa tämän koulutuskokonaisuuden konkreettisista sisällöistä riippumattomasti myös moniin muihin matkailuun liittyviin koulutuksiin ja viedä esimerkkinä jopa muille toimialoille. Oppijalla on tässä roolinsa ja oppijat voivatkin levittää sanaa koulutusmallin joustavuudesta ja sujuvuudesta sekä vaatia laadukkaita digitaalisia toteutuksia koulutuksesta ylipäätään.

Vastuullisen matkailun portaat on ensisijaisesti täydennyskoulutus, joka on tarkoitettu laajan matkailutoimijakirjon työn ohessa toteutettavaan oppimiseen. Koronakriisi kuitenkin teki sen erittäin ajankohtaiseksi myös korkeakoulujen tutkintokoulutuksessa, jossa vuonna 2020 digitaalisten toteutusten tarve ylitti yhtäkkiä tarjonnan.

## KOULUTUSMALLIN PERIAATTEET

Uuden koulutusmallin keskiössä ovat sen periaatteet. Osa niistä määriteltiin jo ennen koulutuksen suunnittelun alkua, kun taas toiset muodostuivat työn edetessä ja teknisten ratkaisujen puitteissa (Taulukko 1).

TAULUKKO 1. Koulutusmallin periaatteet. Visualisointi: Heidi Sääntti / Family Creatives Oy. Periaatteiden muotoilu: Rositsa Röntynen / JAMK ja Iida Vesterinen / JAMK. <a href="http://www.vastuullisenmatkailunkoulutus.fi">www.vastuullisenmatkailunkoulutus.fi</a>		
	100% DIGITAALINEN	Koulutus on tarjolla kokonaisuudessaan verkkosivuilla ja digitaalisessa oppimisympäristössä.
	PAIKASTA, AJASTA JA LAITTEESTA RIIPPUMATON	Kaikki kurssit ovat saatavilla 24/7. Opiskelet silloin, kun sinulle sopii, oman aikataulun mukaan, koulussa, töissä, kotona taikka reissussa. Suorituksesi arviointi on automaattinen.
	TARKOITETTU YKSILÖILLE	Koulutus on tarkoitettu yksilölle, joka haluaa oppia ja vaikuttaa. Sinun ei tarvitse olla töissä matkailuyrityksessä taikka olla itse yrittäjä. Kiinnostus matkailua kohti riittää. Tämän koulutuksen suorittaminen voisi olla sinun valttisi, kun haet työtä matkailualalta!
	TUKEE MATKAILUALAA	Koulutus tukee matkailuelinkeinon laajaa klusteria sekä koko matkailuekosysteemiä. Koulutus on tarkoitettu sinulle myös silloin, kun työssäsi tai käyttäytymisessäsi vaikutat matkailuun epäsuoranaisesti.
	YKSILÖLLINEN OPINTOPOLKU	Sinun ei tarvitse opiskella kaikkia kursseja. Valitse kymmenestä teemasta ja 24:sta kurssista ne, jotka tukevat juuri sinun osaamisesi kehittämistä. Kurseilla on tasoja, eli eri näkökulmia, joista aihe on käsitelty – ydintaso, työntekijä, yrittäjä, kehittäjä. Alkuarviointi opastaa sinua opintopolkusi luomisessa.
	JOHDANTO JA ALKUARVIOINTI ILMAISEKSI	Pääset vapaasti tutustumaan vastuullisen matkailun perusasioihin ja testaamaan alkuarvioinnilla, mitä tiedät jo aiheesta. Tämän kurssin läpikäynti on edellytys muiden kurssien suorittamiseen. Alkuarvioinnin palaute auttaa sinua valitsemaan seuraavia kursseja.



Koulutus on tarjolla kokonaisuudessaan digitaalisella alustalla ja sen riippumattomuus paikasta ja ajasta on varmistettu siten, että:

- opiskelu ei ole rajoitettu ajallisesti ja kaikki materiaalit ovat saatavilla alustalta, milloin tahansa; poikkeuksena voivat olla lyhyet huolto- ja päivityskatkot;
- arviointi ja eteneminen ovat täysin automatisoituja, eivätkä edellytä vastuopettajalta erillistä hyväksyntää – näin oppija saa tulokset viivettä.

Koulutus on riippumaton myös laitteesta ja tilanteesta – sivuston kehittämisessä on panostettu responsiivisuuteen ja digitaaliseen saavutettavuuteen. Näin mahdollistetaan erilaisten oppijaryhmien tasapuolinen opiskelu alustalla ja joissakin tapauksissa tarjotaan sama oppimismateriaali useissa vaihtoehtoisissa muodoissa – katsottavaksi, kuunneltavaksi ja/tai luettavaksi.

Lisäksi Vastuullisen matkailun portaat on aidosti digitaalinen toteutus, joka hyödyntää ajankohtaisia verkkopedagogisia menetelmiä, vuorovaikutteisia ja audiovisuaalisia materiaaleja sekä pelillisyyttä. Vaikka vastuullinen opettaja ei ole reaaliaikaisesti mukana opiskeluhetkessä, sen poissaolo ei heikennä opiskelukokemusta, koska ohjeisiin on panostettu yksityiskohtaisesti ja etukäteen.

Koulutuskokonaisuus on rakennettu niin, että jokaisen ei tarvitse opiskella kaikkia kursseja. Kaikille suunnattua ydinosaamista tarjoavat Vastuullisen matkailun ABC – ja Vastuullisuusviestintä -teemat. Vastuullisen matkailun ABC sen ainoalla kurssillaan, Johdanto vastuullisen matkailun portaille, on pakollinen alku jokaisen oppijan polulle. Tämän verran jokaisen tulee tietää vastuullisesta matkailusta. Sen takia se on tarjolla ilmaiseksi ja sen suorittaminen ei edellytä liittymistä muihin kursseihin – oppijan polku voikin loppua tähän. Johdannon osana tunnistetaan oppijan aikaisempaa osaamista ja tavoitteita alkuarvioinnilla. Näitä tekijöitä yhdistämällä muodostuu suositus seuraavista kursseista, joita juuri tämä oppija tarvitsee, eli yksilöllinen opintopolku.

VINKKI: Alkuarviointityökalua pääsevät hyödyntämään paitsi oppijat itse myös työnantajat ja esimiehet sekä matkailukouluttajat, jotka haluavat testata oman henkilökunnan tai opiskelijakunnan nykyistä osaamista vastuullisesta matkailusta.

VINKKI: Johdantokurssi ja alkuarviointi sopivat matkailutoimijoiden lisäksi kaikille muillekin matkailuvaikuttajille, mm. matkailijoille, jotka ovat kiinnostuneita vastuullisuudesta.

## KOMPETENSSIPOHJAISET TEEMAT

Usein vastuullisuutta ja kestävyyttä käsitellään seuraavien pilareiden kautta: ekologisuus, sosiokulttuurisuus ja taloudellisuus. Tätä koulutuskokonaisuutta rakentaessa haluttiin kuitenkin mennä syvemmälle vastuullisuuden näkökulmien käsittelyssä. Johdannon lisäksi koulutuskokonaisuus sisältää yhdeksän kompetenssipohjaista teemaa, joiden kautta vastuullista matkailua tarkastellaan. Kompetenssit puolestaan määräytyivät osaamisen alkukartoituksen pohjalta. Alkukartoitukseen osallistui matkailuelinkeinon edustajia ja kehittäjiä (Dolinšek ym. 2021). Näin varmistettiin, että koulutuksen sisällöt vastaavat potentiaalisten oppijoiden täsmällisiin tarpeisiin.

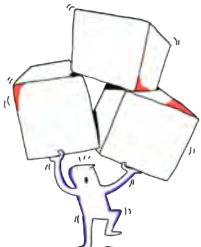
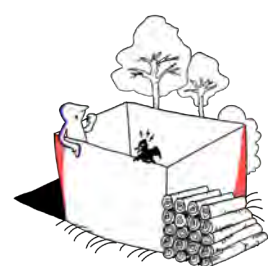
Kaikilla teemoilla on samanlainen rakenne: ne sisältävät kahdesta neljään kurssia eri tasoilla. Kumpikin ydintason teema, johdanto ja vastuullisuusviestintä, sisältää vain yhden kurssin.

VINKKI: Toisin kuin Vastuullisen matkailun ABC-teema Vastuullisuusviestintä ei ole pakollinen kaikille. Sen suorittaminen on kuitenkin suositeltava, koska se on läpileikkaava teema. Suurin osa vastuullisuusviestintäkompetenssiin liittyvistä asioista käsitellään osana muiden teemojen kursseja. Vastuullisuusviestinnän perusteet -kurssi tarjoaa perusteet muiden käsiteltävien viestintäaiheiden parempaan ymmärtämiseen.



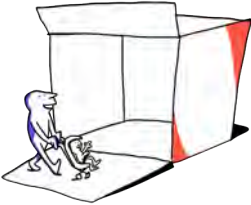
Koulutuksen teemojen toinen ominaisuus on se, että ne linkittyvät YK:n Kestävän kehityksen toimintaohjelman, Agenda 2030:n tavoitteisiin (Kestävän kehityksen toimintaohjelma, Agenda 2030 2021). Näin oppija saa tietää, mitä juuri hän tekee kestävä kehityksen eteen opiskelemalla teeman kursseja (Taulukko 2).

VINKKI: Teemojen linkitys kestävän kehityksen tavoitteisiin on asiantuntijoiden subjektiivinen näkemys. Oppija voi nähdä paljon enemmän tai erilaisia yhteyksiä koulutuksen ja Agenda 2030:n välissä.



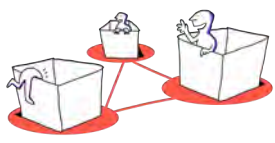
**TAULUKKO 2. Teemojen kuvaukset ja linkitys Agenda 2030:n tavoitteisiin.**  
Kehittänyt: hankkeen projektiryhmä. Kuvitus: Linda Saukko-Rauta / RedanRedan Oy. [www.vastuullisenmatkailunkoulutus.fi](http://www.vastuullisenmatkailunkoulutus.fi)

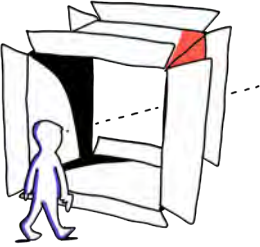
Teema	Kuvaus	Agenda 2030 tavoitteet
Vastuullisen matkailun ABC 	Tällä teemalla on vain yksi johdantokurssi, joka esittelee, mitä on vastuullinen matkailu ja miksi sitä kannattaa opiskella. Tutustut Vastuullisen matkailun portaat – koulutukseen ja teet vastuullisen matkailun osaamistasi mittaavan testin. Se on alkukartoitus, jonka tulos auttaa sinua valitsemaan koulutuksestamme juuri sinulle sopivat kurssit. Tämä johdanto on maksuton eikä sen tekeminen velvoita sinua mihinkään. Tule kokeilemaan!	4. Hyvä koulutus 12. Vastuullista kuluttamista 17. Yhteistyö ja kumppanuus
Matkailun ekologinen kestävyys 	Matkailutoiminta eri muodoissaan aiheuttaa monenlaisia ekologisia vaikutuksia erityisesti paikallisesti. Ekologinen kestävyys riippuu usein kontekstista, jossa matkailua toteutetaan – erilaisissa toimintaympäristöissä ja erilaisia palveluita tuottaessa on osattava huomioida erilaisia asioita. Koska matkailu on usein hyvin riippuvaista luonnonympäristöstä ja sen tarjoamista luonnonvaroista, on ekologisen kestävyuden edistäminen meidän kaikkien asia!	6. Puhdas vesi ja sanitaatio 7. Edullista ja puhdasta energiaa 12. Vastuullista kuluttamista 14. Vedenalainen elämä 15. Maanpäällinen elämä

TAULUKKO 2. jatkuu

Teema	Kuvaus	Agenda 2030 tavoitteet
<p>Matkailun ja ilmastomuutoksen suhde</p> 	<p>Matkailun ja ilmastomuutoksen suhde on moniulotteinen. Matkailualalla otetaan vastuuta ilmastomuutoksen hillitsemisestä, ja samaan aikaan sopeudutaan ja sopeutetaan omaa toimialaa ilmastomuutokseen. Ilmastotyön merkitys kasvaa koko ajan, ja siihen tarvitaan lisää osaajia!</p>	<p>3. Terveyttä ja hyvinvointia 13. Ilmastotekoja</p>
<p>Matkailun sosiaalinen ja kulttuurinen vastuullisuus</p> 	<p>Matkailun sosiaalinen ja kulttuurinen vastuullisuus huomioi erityisesti paikallisyhteisön hyvinvoinnin ja oikeudet, sekä erilaiset matkailijat tasavertaisesti. Tässä teemassa opit, miten edistät matkailussa sosiaalista ja kulttuurista vastuullisuutta, sekä miten otat huomioon työssäsi, yrityksessäsi tai alueellasi matkailun sosiokulttuuriset vaikutukset. Opit, miten vaalia alueen kulttuuria ja omaleimaisuutta, sekä miten otat huomioon paikallisten hyvinvoinnin matkailun kasvaessa.</p>	<p>3. Terveyttä ja hyvinvointia 8. Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua 10. Eriarvoisuuden vähentäminen 11. Kestävät kaupungit ja yhteisöt</p>
<p>Esteetön matkailu</p> 	<p>Saavutettavuus ja esteettömyys on kaikkien oikeus. Nämä tulee myös ottaa huomioon matkailussa. Tässä teemassa opiskelet, mitä saavutettavuudella ja esteettömyydellä tarkoitetaan, ketä se koskettaa sekä miten niitä arvioidaan ja sitä myöten myös kehitetään vastuullisessa matkailussa.</p>	<p>3. Terveyttä ja hyvinvointia 4. Hyvä koulutus 11. Kestävät kaupungit ja yhteisöt</p>

TAULUKKO 2. jatkuu

Teema	Kuvaus	Agenda 2030 tavoitteet
<p>Vastuullinen matkailuliiketoiminta</p> 	<p>Vastuullinen liiketoiminta tarkoittaa niitä vapaaehtoisia toimia, joilla yritys ottaa huomioon sidosryhmien odotukset ja kantaa vastuuta liiketoimintansa taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristövaikutuksista. Tässä teemassa opit tunnistamaan organisaation tärkeimmät sidosryhmät ja olennaiset vastuullisuusaiheet. Opit suunnittelemaan ja kehittämään asiakaslähtöisiä ja kannattavia sekä taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti vastuullisia ratkaisuja ja viestimään niistä uskottavasti.</p>	<p>4. Hyvä koulutus 10. Eriarvoisuuden vähentäminen</p>
<p>Vastuullinen matkailuyhteistyö ja yhteiskehittäminen</p> 	<p>Vastuullisessa matkailukohteessa paikallisväestön on hyvä elää ja siellä on hyvä vieraillla, nimenomaan tässä järjestyksessä. Matkailua tulee sen vuoksi kehittää yhteistyössä paikallisten sidosryhmien, asukkaiden ja yrittäjien sekä muiden organisaatioiden kanssa yhteisesti sovittuun suuntaan. Tässä teemassa opiskelet, miten yritykset voivat toimia yhteistyössä ja miten voit kehittäjänä osallistaa sidosryhmät yhteiskehittämiseen.</p>	<p>8. Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua 16. Rauha, oikeudenmukaisuus ja hyvä hallinto</p>
<p>Matkailuala yhteiskunnan osana</p> 	<p>Teemassa perehdytään toimialan moninaisuuteen sekä alan hallinnan rakenteisiin. Ymmärrys rakenteista mahdollistaa osallistumista alan kehittämiseen ja päätöksentekoon sekä tuottaa työkaluja yritysten vastuulliseen johtamiseen.</p>	<p>8. Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua 12. Vastuullista kuluttamista</p>

TAULUKKO 2. jatkuu		
Teema	Kuvaus	Agenda 2030 tavoitteet
<p>Ennakointi ja tulevaisuusosaaminen</p> 	<p>Ympäristön ja yhteiskuntien muutokset, viimeisimpänä koronapandemia, haastavat matkailutoimintaa ja -toimialaa. Ennakointi on systemaattista työskentelyä ja toimintatapa, jossa tulevaisuutta tehdään aktiivisesti. Ennakoiva toiminta ja ennakoinnin työkalut antavat mahdollisuuksia vastuullisuuden tulevaisuuden rakentamiseksi!</p>	<p>9. Kestävää teollisuutta, innovaatioita ja infrastruktuureja 12. Vastuullista kuluttamista</p>
<p>Vastuullisuusviestintä</p> 	<p>Vastuullisuusviestinnän avulla organisaatio kertoo vastuullisista teoistaan, tuotteistaan ja palveluistaan omalle henkilöstölleen, ulkopuolisille sidosryhmilleen ja tietenkin asiakkailleen. Hyvin suunniteltu, aitoihin tekoihin pohjautuva vastuullisuusviestintä voi parantaa kilpailukykyä ja organisaatio voi erottua kilpailijoistaan. Vastuullisuusviestintä -teemassa keskitytään vastuullisuusviestinnän merkitykseen ja keinoihin eri sidosryhmien näkökulmasta sekä vaikuttavaan viestintään. Tarkastelun kohteena ovat myös kriisiviestintä ja sidosryhmäviestintä.</p>	<p>17. Yhteistyö ja kumppanuus</p>

Teemat on rakennettu tämän koulutusmallin keskeisimmillä yksilöillä eli kursseilla. Kurssi on pienin mahdollinen itsenäinen suoritusyksikkö Vastuullisen matkailun portailta. Jokaiselle kurssille on määritelty taso – ydintaso, työntekijä-, yrittäjä- tai kehittäjä taso. Vastuullisen matkailun portaati –koulutuksessa tasot merkitsevät lähinnä näkökulmaa, josta tietty aihe käsitellään (taulukko 3).

TAULUKKO 3. Koulutuksen tasojen kuvaus. Kehittänyt: hankkeen projektiryhmä. Muotoilu: Rositsa Röntynen / JAMK ja Leena Grönroos / Haaga-Helia. Visualisointi: Heidi Sääntti / Family Creatives Oy www.vastuullisenmatkailunkoulutus.fi

### **Mikä on tasojen merkitys Vastuullisen matkailun portaat -koulutuskokonaisuudessa?**

Vastuullisen matkailun portaat on uudenlainen digitaalinen koulutusmalli, joka tarjoaa vastuullisuusosaamisen täydentämistä ja päivitystä laajalle kirjolle matkailutoimijoita ja -vaikuttajia. Kohdennamme oppimismateriaalit erilaisille oppijoille ja sen takia kurssit on jaettu eri luokkiin, eli tasoihin.

Tasot ovat meidän tapamme vaihtaa näkökulmaa, kun puhutaan vastuullisesta matkailusta. Jotkut toimijat tarvitsevat konkreettisia ratkaisuja työarkeen, kun taas toisten työ vaatii laajemman kontekstin ymmärtämistä. Toisin sanoen, taso tässä tapauksessa ei tarkoita sitä, että oppija etenee alemmasta tasosta korkeampaan, eikä kukaan toimija ole osaamisensa tai asemansa takia parempi tai huonompi kuin toinen. Kannattaa muistaa, että kurssija voi valita nykyisen työn lisäksi myös omat kiinnostuksen kohteet tai tulevaisuuden työhaasteet silmällä pitäen.

*Tunnistat kurssin tason mm. värikoodin avulla (vihreä = ydintaso, keltainen = työntekijätaso, oranssi = yrittäjätaso, violetti=kehittäjätasoa).*



### **Ydintaso**

Ydintaso tarjoaa kaikkien koulutuksessa käsiteltävien teemojen nähdessä läpileikkaavia sisältöjä. Ne sopivat kaikille oppijoille heidän osaamisestaan ja tavoitteistaan riippumatta. Ydintasolle kuuluu Johdanto vastuullisen matkailun portaille sekä Vastuullisuusviestintä -kurssit.

Johdanto vastuullisen matkailun portaille -kurssi on koulutuksen ensimmäinen osa ja sen suorittaminen on edellytys muille kursseille. Se sopii kaikille vastuullisesta matkailusta kiinnostuneille ja on täysin maksuton. Kurssi tarjoaa perustietoa aiheesta ja mahdollisuuden testata omaa vastuullisen matkailun osaamista. Testin tuloksen perusteella oppija saa suosituksia, mille kursseille hänen kannattaisi osallistua.

Vastuullisuusviestintäperusteet -kurssilla tutustutaan vastuullisuusviestinnän keskeisiin käsitteisiin ja aiheisiin. Vastuullisuudesta viestiminen kuuluu vastuullisen matkailutoimijan jokapäiväiseen työhön. Aihe on erityisen tärkeä – sen takia sitä laajennetaan ja syvennetään jokaisessa teemassa.



## Työntekijätaso

Tämän tason näkökulma on oppijalle, jolla on matkailun perusteet hallussa. Vastuullisuudesta hänellä ei tarvitse olla aiempaa tietämystä. Työntekijä -taso antaa valmiuksia ratkaista arkisia vastuullisuuteen liittyviä haasteita ja toimia asiakaspalvelutilanteissa.

Tämän tason kurssit sopivat paitsi matkailualalla jo työskenteleville, myös työstä alalla haaveileville. Erilaisissa järjestöissä toimivat henkilöt ja esimerkiksi muiden alojen tutkijat voivat hankkia työssään hyödynnettävää osaamista.

Tämän tason kurssit sisältävät vastuullisen matkailun perusteet eri osa-alueilta. Kurssit suoritettuaan oppija voi sekä soveltaa osaamistaan työssä että tehdä vastuullisia valintoja matkailijana. Hän ymmärtää vastuullisen viestinnän merkityksen matkailutoimialalla.



## Yrittäjätaso

Tämän tason näkökulma on oppijalle, jolla on vastuullisuuden perustiedot hallussa. Kurssilla käsitellään toimialan kohtaamia haasteita ja vastuullisuuden parhaita käytänteitä organisaation tueksi.

Tämän tason kurssit sopivat yrityksissä vastuutehtävissä työskenteleville, esimerkiksi esimiehille ja yrittäjille, sekä yrittäjyyttä suunnitteleville. Tämä ei koske vain matkailupalveluiden tuottajia, vaan kaikkia matkailuklusterissa toimivia organisaatioita. Näitä ovat esimerkiksi kaupan, kuljetuksen ja erilaiset ravintola-alan yritykset.

Vastuullisuus on menestyvän matkailuyrityksen edellytys. Yrittäjätason kurssit tarjoavat mahdollisuuden päivittää yrityksen avainhenkilöiden osaamista.



## Kehittäjäntaso

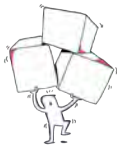
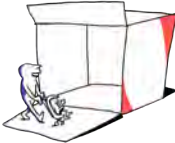




Tämän tason näkökulma on oppijalle, joka tarkastelee vastuullista matkailua ns. helikopteriperspektiivistä huomioiden tasapainottelun erilaisten toimijoiden ristipaineissa.

Tämän tason kurssit sopivat matkailun kehittämis-, koordinointi- ja markkinointitehtävissä paikallisissa ja alueellisissa julkisen, yksityisen ja kolmannen sektorin organisaatioissa toimiville.

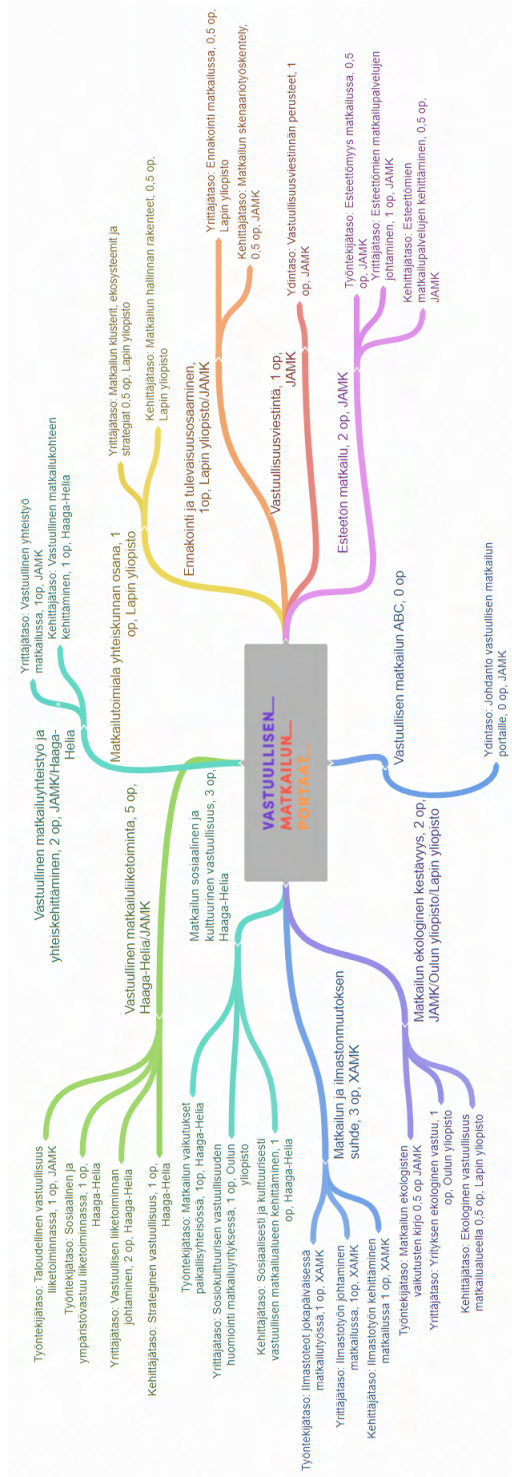
Kehittäjäntason kurssit tarjoavat työkaluja vastuulliseen strategiseen johtamiseen ja matkailun alueelliseen kehittämiseen julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyönä.



Eri tasot koulutuksessa tunnistetaan värikodin avulla (taulukko 4). Jokaisella kurssilla on kuva, joka merkitsee teeman, ja värillinen reunus, joka merkitsee tason.

TAULUKKO 4. Kurssien tason tunnistaminen värikodin mukaan. Esimerkinä Esteetön matkailu ja Vastuullisen matkailun ABC-teemat. Visualisointi: Linda Saukko-Rauta / Redan Redan Oy, Heidi Sääntti / Family Creatives Oy ja Rositsa Röntynen / JAMK				
<b>Teema:</b>	Vastuullisen matkailun ABC	Esteetön matkailu		
<b>Teemakuva:</b>				
<b>Kurssi:</b>	Johdanto vastuullisen matkailun portaille	Esteettömyys matkailussa	Esteettömien palvelujen johtaminen	Esteettömien palvelujen kehittäminen
<b>Taso:</b>	Ydin	Työntekijä	Yrittäjä	Kehittäjä
<b>Väri:</b>	vihreä	keltainen	oranssi	violetti
<b>Kurssikuva:</b>				

Jokaiselle kurssille on myös määritelty laajuus ja vastuuorganisaatio (kuvio 1).







Kuvio 1. Koulutuskokonaisuuden jako teemoihin ja kurseihin. Käytetyillä väreillä ei ole merkitystä. Lähde: projektin dokumentaatio.

## KOULUTUSMALLIN KURSSIT JA OPPITUNNIT

Koulutuksen tasojaon vuoksi joidenkin kurssien laajuus on erittäin pieni, vain puoli opintopistettä. Se on kuitenkin tämän teeman relevantti sisältö valitusta näkökulmasta eli tasosta. Koulutuskokonaisuuden laajuus on yhteensä 20 opintopistettä. Vaikka sitä olisi voitu kasvattaa isommaksikin, asiantuntijaryhmä halusi tarjota oppijoille myös mahdollisuuden suorittaa halutessaan helposti koulutuskokonaisuuden kaikilta osin, alusta loppuun.

Kurssit on sisäisesti jaettu pieniksi osiksi eli oppitunneiksi. Oppituntien avulla opiskelu on ns. annosteltu niin, että sitä on helppoa yhdistää arjen toimintoihin. Yksi oppitunti sopii hyvin bussimatkalle töihin, työpäivän päätteeksi tai viikonlopun alkuun, ilman että opiskelukuormitus häiritsisi elämänrytmiä. Kurssit sisältävät 3–10 oppituntia. Oppimisen helpottamiseksi eteneminen on visualisoitu oppituntikuvien avulla (taulukko 5).

TAULUKKO 5. Esimerkki kurssin etenemisen visualisoinnista oppitunnista toiseen. Muotoilu: Redan Redan Oy ja Rositsa Röntynen / JAMK			
Oppitunti 1	Oppitunti 2	Oppitunti 3	Oppitunti 4
			

## ARVIOINTI JA TEHTÄVÄT

Koulutuksen arviointi sisältää kattavan alkuarviointitestin sekä kurssikohtaiset osaamistestit. Lisäksi digitaalisen alustan toimivuuden varmistamiseksi jokainen oppitunti päättyy testityökalulla toteutetulla ”kuittaus suorittamisesta” -osiolla.

Alkuarviointi on toteutettu ulkopuolisella työkalulla (Webropol eTest), koska Sensei -oppimisympäristön tarjoamat ominaisuudet eivät riitä sen kunniahiinnoiseen tehtävään. Tämä testi alkaa kiinnostuskartoituksella teemoittain. Seuraava osio on osaamisen arviointi. Teemoista, joista oppija ei ole kiinnostunut, ei esitetä osaamiskysymyksiä. Kysymyksillä tarkistetaan oppijan osaamista teeman kurssien tärkeimmistä sisällöistä. Samat kysymykset sisältyvät myös

kurssien osaamistesteihin ja näin oppija voi seurata osaamisensa kehittämistä koulutuksen edetessä. Jokaisen teeman kysymysten jälkeen oppija saa suosituksen siitä, mitä kursseja tästä teemasta hänen tulisi opiskella. Sen yhteydessä esitellään kurssi lyhyesti ja kysytään oppijalta, haluaako hän opiskella tätä kurssia. Tämän jälkeen testi jatkuu seuraavan kiinnostuksen kohteena olevan teeman kysymyksillä ja näin siihen saakka, kunnes kaikista kiinnostavista teemoista on kysytty. Alkuarviointitesti päättyy yhteenvetoraporttiin, jonka oppija voi tallentaa itselle pdf-tiedostona tai lähettää omaan sähköpostiinsa. Raportti ei sisällä tietoa osaamiskysymyksistä ja niiden tuloksista, vaan kursien suositukset ja oppijan aikomuksen opiskella niitä.

VINKKI: Myöhemmin oppija voi käyttää raporttia ainakin:

- valitsemalla relevantit kurssit koulutuskokonaisuuden tarjonnasta raportin suositusten mukaan;
- seuraamalla oman osaamisen kehittämistä;
- esittämällä raportin työnantajalle / vastuopettajalle koulutustarpeiden perusteena;
- esittämällä raportin vastuopettajalle mahdollisen osaamisen validoinnin yhteydessä.

Kurssien osaamistestit ovat rakenteeltaan alkuarviointia paljon yksinkertaisempia. Ne koostuvat pääosin monivalinta- ja oikein/väärin -kysymyksillä, jotka osallistuvat Sensei -oppimisympäristön automaattiseen arviointiin. Poikkeuksellisesti joidenkin testien osana voi olla tekstivastaus tai tiedoston palautus. Näitä tehtävämuotoja oppimisympäristö ei tietenkään osaa arvioida automaattisesti, vaan ne säilytetään oppijan suorituksen yhteydessä ja tarkistetaan tai esitetään tarvittaessa. Oppijan on kuitenkin syytä tallentaa nämä tehtävät myös itselle.

Osaamistestien lisäksi koulutus sisältää muita aineistoja ja tehtäviä, jotka eivät vaikuta arviointiin, mutta edistävät oppimista – video- ja kuunteluaineistoja, lukemista, pohdintatehtäviä ja kommentointia. Erityisen tärkeä osa digitaalista toteutusta, jossa ei ole reaaliaikaista ohjausta, ovat H5P -työkalulla toteutetut interaktiiviset tehtävät. Tämä digitaalinen työkalu, joka on integroitu koulutuksen digialustaan, tarjoaa pelillisyyden elementtejä ja tekee oppimisesta hauskan, kevyen ja mielenkiintoisen.

## SUORITUKSEN TODENTAMINEN JA OSAAMISEN VALIDOINTI

Jokaisen kurssin suorittaessa oppija saa todistuksen. Todistus on automaattisesti generoitu ja digialustasta ladattavissa oleva pdf -tiedosto, joka sisältää koulutuksen, oppijan ja kurssin nimet, kurssin laajuuden sekä todistuksen myöntämisen päivämäärän.

VINKKI: Lisätietoa kursseista, esimerkiksi oppimistavoitteet, oppituntirakenne yms. saa koulutuksen verkkosivuilta vapaasti. Konkreettiseen suoritukseen liittyvää tietoa saa ottamalla yhteyttä koulutuksen järjestäjiin.

Todistukset ovat perinteinen tapa todentaa suorituksen. Suorittamistaan kurseista oppija saa myös osaamismerkkejä (badge). Osaamismerkkit myönnetään automaattisesti esiasetettujen kriteereiden mukaan. Saavutettu merkki näkyy kuvana, johon on linkitetty kurssin / kurssien tiedot – kuvaus, oppimistavoitteet, laajuus, sisältö – sekä oppijan tiedot ja suorittamispäivämäärä. Nämä merkit ovat digitaalisia ja interaktiivisia: niitä saa jakaa somekanavissa (Facebook, LinkedIn, Twitter) tai upottaa omiin verkkosivuihin. Koulutuskokonaisuudella on kahdentasoisia osaamismerkkejä:

- OSAAJA – yhden kurssin suorittamisesta;
- EXPERT – teeman tai muun laajemman aiheen suorittamisesta (useita kursseja).

Osaamismerkeillä on etenemiskartta, jonka avulla oppija voi seurata etenemistään ja suunnitella opintopolkunsa. Badge-merkit lisäävät pelillisyyden elementtejä koulutukseen.

VINKKI: Koska todistukset ja osaamismerkkit myönnetään automaattisesti, on erittäin tärkeää, että oppijan syöttämät henkilötiedot profiilissa pitävät paikkansa. Järjestelmä ei kysy erikseen, kenen nimi ja missä muodossa todistuksessa / osaamismerkissä näkyy.

Sekä osaamismerkkit että todistukset ovat tärkeitä osia koulutusmallia. Ne ylläpitävät oppijan motivaatiota ja tarjoavat hänelle tavan esittää osaamisensa ja saavutuksensa työnantajalle, yhteistyökumppaneille, opettajalle, kollegoille yms.

Vastuullisen matkailun portaat -koulutuksen kursseista ei kuitenkaan saa automaattisesti opintopisteitä, koska kyse on täydennyskoulutuksesta, joka ole osa tutkinto-ohjelmaa. Jokaisen kurssin yhteydessä mainittu laajuus on ohjeellinen ja se viittaa lähinnä oppijalta vaadittuun työmäärään tai opiskeluaikaan, joka on noin 27 tuntia per opintopiste. Kurssit on suunniteltu korkea-koulutasoisiksi (EQF6).

**TAULUKKO 6. Osaamisen validointiin liittyvä teksti koulutuksen käyttöehdoissa. Muotoillut: Meri Vehkaperä / Haaga-Helia. [www.vastuullisenmatkailunkoulutus.fi](http://www.vastuullisenmatkailunkoulutus.fi)**

Vastuullisen matkailun portaat -koulutuksen kurssit eivät jotakin poikkeusta lukuun ottamatta sisälly korkeakoulujen opetussuunnitelmiin. Kursseja ei voida suoraan hyväksi lukea mutta vastaanottava korkeakoulu voi validoida koulutuksessa syntynyttä osaamista:

- Validointi sisältää yleensä osaamisen näytön, joka määritellään tapauskohtaisesti (esim. keskustelu, portfolio) ja joka dokumentoidaan.
- Kaikki tehtävät ja testitulokset sekä todistukset kannattaa tallentaa ja esittää korkeakoulussa.
- Korkeakoulu voi tarvittaessa kontaktoida koulutuksen järjestäjiä ja pyytää lisätietoja suorituksista.

Oppijan osaamisen validointi on mahdollista eri korkeakoulujen käytännöistä riippuen (taulukko 6). Kannattaa pitää kuitenkin mielessä, että Vastuullisen matkailun portaat – koulutuskokonaisuus ja siihen liittyvä koulutusmalli tukevat ensisijaisesti työelämää, eikä tutkinto-opiskelua.

## MITÄ KOULUTUSMALLILLA TARKOITETAAN PORTAILLA?

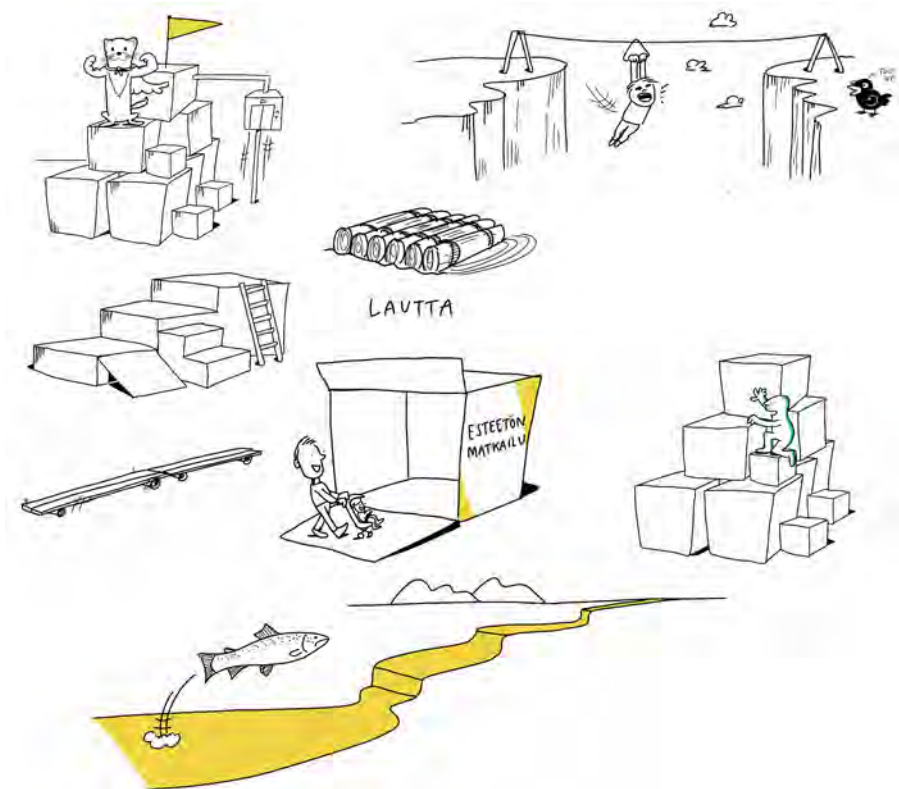
Vastuullisen matkailun mallissa portaat ovat yksilöllisen opintopolun symbolina. Koulutusmalli on saanut nimensä jo hankkeen suunnitteluvaiheessa. Mielenkiintoinen ilmiö kehittämisen kannalta on ollut muuttuva ymmärrys portaiden symboliikasta. Kehittämistyön alkuvaiheessa vastuullisen matkailun portaat ymmärrettiin lähinnä kompetenssien tasoina. Myöhemmin, sisällöntuotannon edetessä sekä tarinallistamisen ja visualisoinnin myötä portaiden merkitys muuttui yksilöllisen ja räätälöidyn opintopolun kuvaksi.

Voi todeta, että Vastuullisen matkailun portaat ovat moniulotteisia osaamisen portaita. Ne muodostuvat jokaisen oppijan valitsemista ja suorittamista kurseista, riippumatta siitä, mitä volyyymiä ja millä tahdilla hän opiskelee. Teitä onnistumiseen on useita – huipulle löytää rakentamalla oma, juuri itselle sopiva opintopolku (Kuvio 2).



Kuvio 2. Eteneminen vastuullisen matkailun moniulotteisilla portaita. Kuva: Linda Saukko-Rauta / Redan Redan Oy.

Koulutuskokonaisuuden jokainen kompetensseihin pohjautuva teema sisältää eri tason kurseja. Osaamisen portaiden muoto, jyrkkyys ja määrä muodostuvat alkuarvioinnin avulla oppijan aikaisemman osaamisen ja omien tavoitteiden mukaan. Oppija saa itse päättää, opiskeleeko hän yhden (0,5–2 op), muutamman kurssin vai kaikki 24 kurssia (20 op) ja kuinka nopeasti hän opintonsa toteuttaa. Vastuullisen matkailun portaat voivat olla kaikkea veneluisikan tai esteettömän rampin ja kiipeilyseinän tai vuoren jyrkänteen välissä – se riippuu oppijan tavoitteista ja opiskelutyylisestä (kuvio 3).



Kuvio 3. Osaamisen portaiden vaihtoehtoinen visualisointi, mm. vuoren huippuna, hissinä, köyden ylityksenä, tikkapuuna, ramppina, pitkospuuna, koskena. Ideointivaihe koulutuksen tarinallisen muotoilun vaiheesta. Kuva: Linda Saukko-Rauta / Redan Redan Oy.

Portaiden rakennusmateriaalina siis käytetään laatikoita, jotka symboloivat kursseja. Koulutuskokonaisuuden tarinassa matkailutoimija löytää osaamisen laatikot ja ”avaa jokaisen laatikon kuin lahjapaketin” (Olipa kerran matkailutoimija – Tarina vastuullisuudesta 2021). Sisältä hän saa tarvittavansa työkalut ja laatikoilla hän rakentaa portaat vastuullisuusosaamisen huipulle. Laatikoilla on toinenkin merkitys: oppija kehoitetaan tulemaan ulos omasta laatikosta, joka on mukavuusalue, jossa asiat tehdään aina niin kuin ennen.



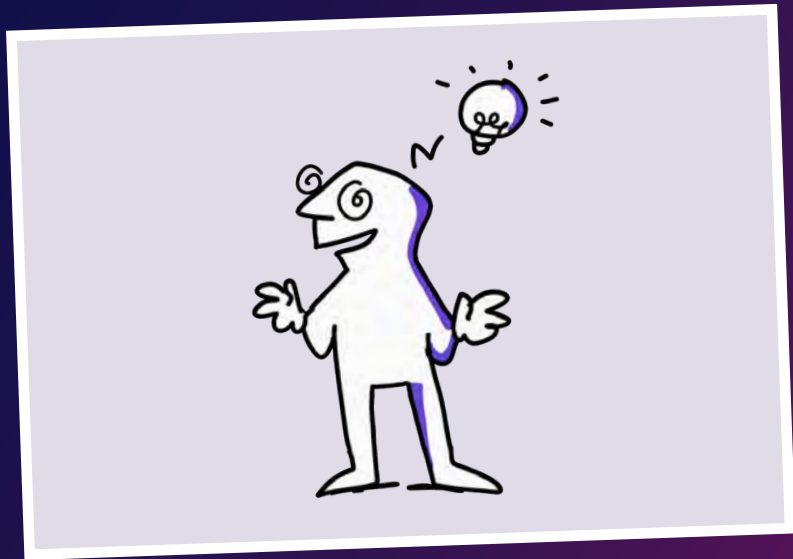
## LÄHTEET

Kestävän kehityksen toimintaohjelma, Agenda 2030. 2021. Sivut Valtioneuvoston kanslian www-sivuilla. Viitattu 8.1.2021. <https://kestavakehitys.fi/agenda-2030>.

Olipa kerran matkailutoimija – Tarina vastuullisuudesta. 2021. Video. YouTube-videopalvelu. Julkaistu 8.3.2021. Viitattu 8.3.2021. <https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=XiDtwqui-Gs>.

Dolinšek, S., Kulusjärvi, O., Ojala, S. & Tervo-Kankare, K. 2021. Vastuullisen matkailun osaamistarpeet matkailuyrityksissä. Nordia Tiedonantoja 1/2021.





**KEHITÄ JA OPETA!**

### 3 TYÖKALUJA KOULUTUSMALLIN RAKENTAMISEEN

Rositsa Röntynen

#### Tämän artikkelin sisältö sopii parhaiten:

koulutuksesta kiinnostuneille ja oppijoille

kouluttajille ja koulutuksia suunnitteleville

kehittäjille ja projektiammattilaisille

tutkijoille

Koulutusmallin rakentamisessa huomioon tulee ottaa ainakin kaksi näkökulmaa: oppijan ja koulutuksen tarjoajan. Lisäksi tässä tapauksessa toimittiin hankkeen puitteissa, joka lisäsi prosessiin omaa spesiiisuutta.

Koulutusmallin pääperiaatteet oppijan näkökulmasta ovat esitetty tämän julkaisun ensimmäisessä osiossa. Mitä koulutusmalli tarkoittaa oppijalle? Toisin kuin koulutuskokonaisuus, koulutusmalli on abstrakti ja käyttäjä ei välttämättä kiinnitä edes huomiota siihen. Kuitenkin jokainen oppija hakee aktiivisesti tietoa siitä, miten koulutuksessa toimitaan: mitkä ovat sen pelisäännöt (esim. tehtävien ja arvioinnin kannalta), miten opiskelu etenee, miten osaaminen voidaan validoida ja soveltaa arkeen. Juuri nämä asiat muodostavat koulutusmallin.

Kehittämistyössä projektiryhmän näkökulmasta oli pitkään epäselvyyttä koulutusmallin erottamisessa koulutuskokonaisuudesta, koska malli rakentuu vain kontekstissa ja pilotointisisältöjen ehdolla (Röntynen 2021). Tietenkin osa asioista oli jo päätetty hankesuunnitelman tasolla, osa tuli lainsäädännöstä, osa kehittyi matkan varrella, mutta selkeä kuva koulutusmallista saatiin vasta silloin, kun sisällöntuotanto päättyi ja kokonaisuus valmistui. Koulutuskokonaisuuden ja -mallin välinen ero voidaan tässä koulutusmallissa kuvata seuraavalla tavalla:

- **Porrasmalli** – digitaalinen, paikasta ja ajasta riippumaton täydennyskoulutusmalli, joka on monistettavissa ja sovellettavissa muihinkin aiheisiin ja aloihin. Siihen kuuluu periaatteet, joilla voidaan rakentaa täysin uusi koulutuskokonaisuus, esimerkiksi kehittämisen prosessin vaiheet, pedagogiset, tekniset ja hallinnolliset linjaukset sisällöntuotannosta, tehtävistön ja arvioinnin periaatteet, rakenne ja sen yksiköiden toiminnallisuuden piirteet.
- **Vastuullisen matkailun portaat -koulutuskokonaisuus** – porrasmallin pilotointiversio, ensimmäinen tämän koulutusmallin mukaisesti kehitetty koulutuskokonaisuus, jonka avulla testataan sen periaatteiden toimivuutta. Jatkossa tämä koulutuskokonaisuus tulee toimimaan täydennyskoulutustuotteena.

Tämän artikkelin kohde on nimenomaan porrasmalli ja sitä käsitellään kehittämisen prosessin näkökulmasta.

## PORRASMALLIN RAKENNE

Kuviossa 1 on esitetty porrasmallin rakenne. Koulutuskokonaisuus muodostuu aiheen sekä alan tai ekosysteemin valiten. Aihe osaltaan määrittelee koulutuksen avulla kehitettävät kompetenssit, kun taas ala koulutettavat kohderyhmät. Kompetenssit muunnetaan teemoiksi ja eri kohderyhmät muodostavat koulutuksen tasot toisin sanoen näkökulmat.

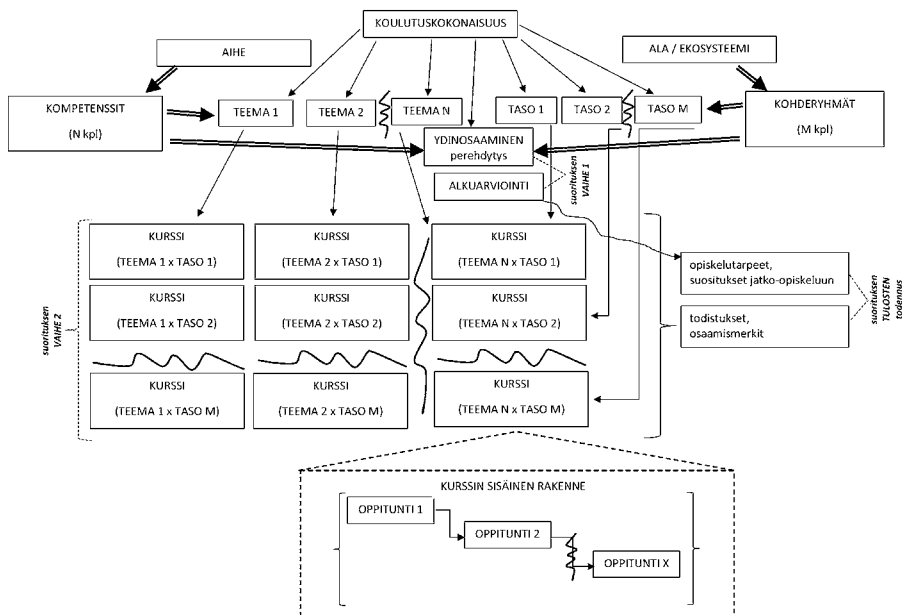
Teemojen ja tasojen leikkauksesta syntyy konkreettiset kurssit. Niiden määrä määräytyy ohjeellisesti huomioiden teemojen ja tasojen määrät. Jokaisesta teemasta ei kuitenkaan ole pakko esittää sisältöjä kaikista näkökulmista. Esimerkiksi Vastuullisen matkailun portaat -koulutuskokonaisuudessa on teemoja, joista yhden tason kurssi puuttuu, koska se ei ole relevantti tai sen sisältöjä olisi liian vähän itsenäisen kurssin laajuuden kannalta. Toisaalta joissakin tapauksissa samassa teemassa voi olla useita samantasoisia, mutta eri aiheisia kursseja.

Erikoinen kohta porrasmallissa on ydintaso. Sen tehtävä on perehdyttää oppija siihen, mitä, miten ja miksi koulutuskokonaisuudessa opiskellaan, arvioida lähtötasoa sekä tarjota kaikkia kohderyhmiä yhdistävää tietoa. Vastuullisen matkailun portaissa on esimerkiksi kaksi ydintason teemaa – Vastuullisen matkailun ABC ja Vastuullisuusviestintä. Toinen tarjoaa perehdytystä ja alkuarviointia, kun taas toinen pohjan läpileikkaavasta aiheesta, joka on käsitelty osana kaikkia muita teemoja. Perehdytys ja alkuarviointi ovat por-

rasmallissa suorituksen pakollinen ensimmäinen vaihe, jonka jälkeen edetään muille kursseille. Tämän takia ne ovat tarjolla vapaasti ja ilmaiseksi kaikille. Vastuullisuusviestintä on puolestaan ns. hybriditeema – se kuuluu ydintasoon, mutta sen kurssi ei ole pakollinen.

Suorituksen toisen vaiheen muodostavat vapaasti valittavat ja toisistaan melko riippumattomat kurssit. Vastuullisen matkailun portaat -koulutuksessa osaaminen ei kaikissa tapauksissa etene lineaarisesti työntekijätasosta kohti kehittäjätasoa, joten oppija voi esimerkiksi päättää suorittaa kehittäjätasoinen kurssin ja jättää väliin esimerkiksi työntekijätasoinen kurssin. Kehittäjätasoinen kurssin suorittaminen ei kuitenkaan välttämättä takaa, että opiskelijalta löytyy työntekijätasoinen kurssin osaamista. Tämän takia kurssit on valittavissa ja ostettavissa toisistaan riippumattomasti. Kurssin sisällä eteneminen on lineaarinen – ensimmäisestä oppitunnista kohti viimeistä.

Suorituksen tulosten todennus tapahtuu alkuarvioinnin yhteenvedon sekä kurssitodistusten avulla. Vastuullisen matkailun portaat -koulutuksessa todistusten lisäksi on digitaalinen osaamismerkkijärjestelmä.

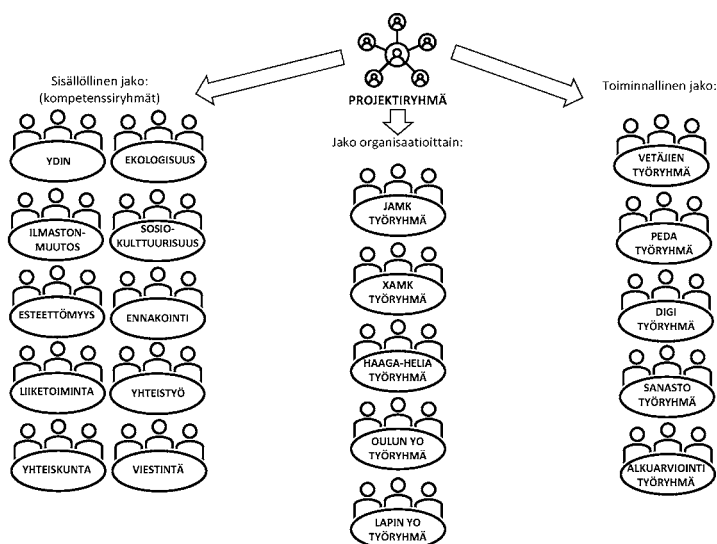


Kuvio 1. Porrasmallin rakennetyökalu. Laatikoiden sisältöjä voi korvata konkreettisen aiheen tiedolla ja näin muodostaa uuden porrasmallin mukaisen koulutuskokonaisuuden. Muotoilu: Rositsa Röntynen / JAMK

## TYÖN ORGANISOINTI JA TYÖRYHMIEN HYÖDYNTÄMINEN KEHITTÄMISESSÄ

Tässä artikkelissa kuvatussa prosessissa koulutusmallia kehittävä asiantuntijaryhmä oli suuri ja jokainen toi oman näkemyksensä ja osaamisensa prosessiin. Päätöksenteko ja prosessien edistäminen suuressa ryhmässä on kuitenkin hidas ja monimutkainen. Tässä projektissa päätettiin hyödyntää työryhmiä (kuvio 2). Näin jokaisen ryhmän piti päättää juuri asioista, jotka kuuluvat ryhmän jäsenten osaamiseen ja toiminta tehostui.

Paitsi organisaatiokohtaiset työryhmät eli tiimit, ensimmäiseksi perustettu työryhmä oli digityöryhmä. Sen tarve tuli ilmi, kun digialustan kriteereiden priorisoinnissa havaittiin, että kaikki osallistujat eivät voi ottaa kantaa kaikista teknisistä yksityiskohdista. Myöhemmin sisältöjen suunnittelussa perustettiin kompetenssiryhmät – jokainen niistä oli vastuussa yhden teeman kehittämisestä. Lisäksi sisällöntuotantovaiheessa perustettiin useita ad hoc -työryhmiä.



Kuvio 2. Työryhmäjakotyökalu. Kuviossa on esitetty Vastuullisen matkailun portaat -hankkeen työryhmät. Sisältöjä voi korvata tapauskohtaisesti. Muotoilu: Rositsa Röntynen / JAMK

## PORRASMALLIN RAKENTAMISEN PROSESSI

Koulutusmallin kehittämisessä oli eri toteutusvaiheita. Alla esitetyt vaiheet poikkeavat hankesuunnitelmasta ja tarjoavat käytännönläheisemmän ja järjestelmällisemmän listan toimenpiteistä, joista koulutusmallin rakentaminen muodostuu. Koulutusmallin kehittämisessä keskityttiin koulutuskokonaisuuteen, koska sen esimerkkiä käyttäen ole helpompi hahmottaa mallin ominaisuuksia ja lisätä konkreettisuutta.

Monet vaiheet olivat päällekkäisiä tai jopa samanaikaisia. Kehittäminen ei siis ollut lineaarista. Pällekkäisyyksiä oli odotettua enemmän. Eri toimenpiteiden kehittämisprosessi muistuttaa Barry Boehmin (1988, 61–72) ohjelmistojärjestelmäkehityksen spiraalimallia. Sen mukaan projektin etenemisessä tarkastellaan kehitettävää tuotetta eri osa-alueiden näkökulmasta useita kertoja – suunnitellaan, kehitetään, testataan ja arvioidaan uudelleen. Kustannukset kasvavat kumulatiivisesti, samalla tuotteeseen lisätään arvoa aina lanseeraukseen asti. Digialustan valinnan yhteydessä spiraalimallia hyödynnettiin kuvio 3:n osoittamalla tavalla. Osa prosesseista kuviossa on yksinkertaistettu. Kuvio esittää spiraalimallisen kehityksen vain digialustan näkökulmasta eli spiraaleja on koulutusmallin kehittämisessä useita ja niillä on yhtymäkohtia. Kierteen nouseva suunta merkitsee ajan ja resurssien kulumista, kun taas sen leveneminen tarkoittaa tuotoksen lisääntyvää arvoa.



Kuvio 3. Kehittämisen spiraalimallia digialustan kehittämisen näkökulmasta (Röntynen ym. 2021)



Seuraava luettelo sisältää koulutusmallin rakentamisen päävaiheet, jotka voidaan yleistää *suunnittelun, sisällöntuotannon, pilotoinnin ja korjauksen* otsikoilla.

VINKKI: Koulutusmallin rakentamisen vaiheiden lista voisi toimia tarkastuslistana.

## 1 SUUNNITTELU

### 1.1 Alkukartoitus matkailualan ammattilaisten osaamisen ja tiedon lisäämisen tarpeista

Matkailualan ammattilaisten ajankohtaista osaamista ja ymmärrystä vastuullisesta matkailusta ja heidän kehittämistarpeensa kartoitettiin osallistamalla heitä työpajoihin sekä valtakunnallisella kyselyllä.

### 1.2 Suomen korkeakoulujen opetussuunnitelmien tarkastelu ja olemassa olevan vastuullisen matkailun koulutustarjonnan havaitseminen

Vastuullisen matkailun koulutustarjonta nykyhetkellä tarkastettiin ja listattiin sekä projektiin osallistuvien että muidenkin Suomen korkeakoulujen osalta. Sisällöt englanniksi tai muilla mahdollisilla kielillä poissuljettiin, koska kehitettävän pilotointisisällön kieleksi oli valittu suomi.



Kuvio 4. Projektiryhmä käsitteli alkukartoituksen ja OPS tarkastelun raportit tapaa-  
misessaan lokakuussa 2019. Kuva: Rositsa Röntynen / JAMK

- 1.3 Vastuullisen matkailun keskeisten kompetenssien muotoilu**  
Alustavan tutkimuksen ja opetussuunnitelmatarkastelun perusteella asiantuntijaryhmä muotoili vastuullisen matkailun kompetenssit. Asiantuntijat päättivät myös koulutuskokonaisuuden laajuudesta: 20 opintopistettä.
- 1.4 Koulutusmallin tasojen määrittely**  
Osana sisällön suunnittelua koulutus jaettiin tasoille – ydin, työntekijä, yrittäjä ja kehittäjä. Nämä eivät välttämättä ole peräkkäisiä osaamisen rakentamisen tasoja, vaan pikemminkin näkökulmia, joista tietty sisältö käsitellään kyseisellä kurssilla.
- 1.5 Kurssien suunnittelu kompetenssin sisällä – osaamistavoitteet, laajuudet, kohderyhmät, ydinsisältö, vastuulliset kouluttajat**  
Koulutussisällöt suunniteltiin korkeakoulutasoisiksi, vähintään EQF6 -tasolla (European qualifications framework (EQF) 2020). Jokainen korkeakoulu otti vastuun sen profiilin ja osaamisen parhaiten vastaavien aiheiden kehittämisestä (taulukko 1).

**TAULUKKO 1. Sisältöjen suunnitteluyökalu. Kehitetty projektiyhtymässä. Muotoilu: Rositsa Röntynen / JAMK**

TEEMA: .....

YDINTASO			TYÖNTEKIJÄTASO			YRITTÄJÄTASO			KEHITTÄJÄTASO			Puuttuvat sisällöt ja kehittämistarpeet	Suunnitelma puuttuvien sisältöjen tuottamisesta
Osaamistavoitteet	Sisältö	Aineisto	Osaamistavoitteet	Sisältö	Aineisto	Osaamistavoitteet	Sisältö	Aineisto	Osaamistavoitteet	Sisältö	Aineisto		
1.													
2.													
3.													
4.													
5.													

**Ohjeet:**

- Teema: Teeman nimi muotoutuu kompetenssista
- Osaamistavoitteet: 3-5 kpl osaamistavoitteita
- Sisällöt: Mitä osaamistavoitteen mukaisia aiheita käsitellään?
- Aineistot: Keneltä / Mistä löytyy valmiita aineistoja?
- Puuttuvat sisällöt ja kehittämistarpeet: Mitä sisältöjä puuttuu?
- Suunnitelma puuttuvien sisältöjen tuottamisesta: Miten tuotetaan / hankitaan tarvittavat sisällöt?

Tasorakenne mahdollisti sen, että koulutuskokonaisuuden kohderyhmä säilyi laajana ja heterogeenisenä, jotta koulutus palvelisi koko matkailun liiketoiminnan ekosysteemiä. Tasojaon takia kuitenkin joidenkin kurssien laajuus jäi varsin pieneksi – laajuus vaihtelee 0,5 ja 2 opintopisteen välissä, huomioon ottaen, että yksi opintopiste vastaa 27 tunnin opiskelua.

**1.6 Puuttuvien sisältöjen tuottamisen suunnitelma**

Suunniteltiin, mitkä sisällöt puuttuvat olemassa olevasta opetusmateriaalista ja miten nämä tuotetaan.

**1.7 Digitaalisen alustan valinnan kriteeristön kehittäminen ja priorisointi sekä olemassa ja saatavilla olevien oppimisympäristöjen benchmarkkaus**

Asiantuntijaryhmä laati listan vaatimuksia, mitä digitaalisen alustan ja oppimisympäristön pitää täyttää koulutusmallin toteuttamisen kannalta. Olemassa olevien digiratkaisujen benchmarkkaamalla kävi kuitenkin ilmi, etteivät kaikki vaatimukset ovat kohtuullisia, tarpeellisia ja realistisia. Vaatimukset priorisoitiin ja yksinkertaistettiin (Aarreniemi-Jokipelto 2020).

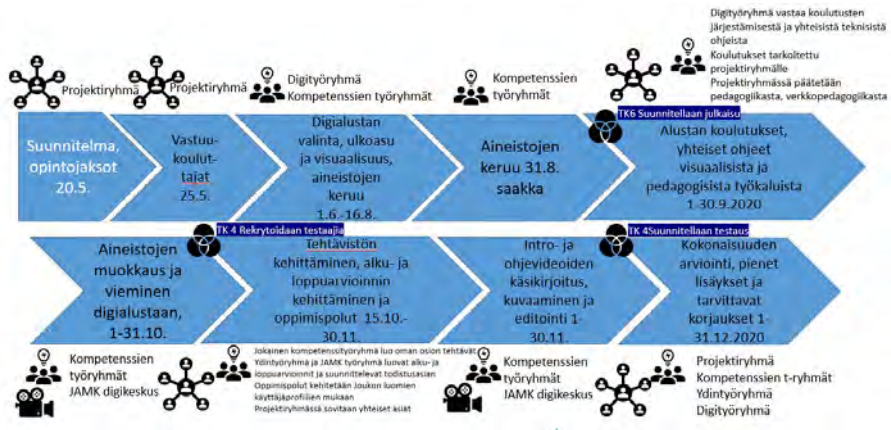


Kuvio 5: Projektiryhmä priorisoi digialustan kriteereitä tapaamisessaan tammikuussa 2020. Kuvassa Mirikka Henttonen / Haaga-Helia ja Anne Törn-Laapio /JAMK. Kuva: Rositsa Röntynen /JAMK

### **1.8** Digialustojen testaus ja lopullinen valinta

Benchmarkkauksen aikana huomattiin, että globaalimarkkinoilla digiratkaisuja on tarjolla loputtomasti. Niiden väliset erot ylittivät monissa tapauksissa asiantuntijaryhmän asiantuntemuksen. Lisäksi hankkeen resurssit olivat rajallisia. Koulutusmalliin täydellisesti sopivan alustan valintaa ei pystytty varaamaan, mutta toimiva oppimisympäristö piti löytää. Tutkittavien digialustojen määrä rajattiin viiteen. Kaksi niistä suljettiin pois seuraavassa vaiheessa hallinnollisten haasteiden vuoksi. Asiantuntijaryhmä testasi kolme alustaa ja toiminnallisesti sopivin valittiin toteutukseen.

## 2 SISÄLLÖNTUOTANTOVAIHE



Kuvio 6. Sisällöntuotantovaiheen suunnitelma. Lähde: projektin sisäinen dokumentaatio. Muotoilu: Rositsa Röntynen /JAMK

### 2.1 Koulutuksen palvelumuotoilu tarinallistamisen ja kuvituksen avulla

Koulutusmallia kehittävä asiantuntijaryhmä oli suuri ja tarvittiin yhdistäviä elementtejä. Yhteneväisyyttä haettiin koulutuksen visuaalisuudesta kuvituksen, graafisen suunnittelun ja verkkosivusuunnittelun ammattilaisten avulla. Ideat visuaalisesta toteutuksesta kehitettiin tarinallistamisen menetelmällä, kun tarinatyöpajassa asiantuntijat pohtivat ja valitsivat tarinasta, hahmoista ja niihin kuuluvasta symboliikasta. Koulutuksen muodostunutta ydintarinaa hyödynnettiin myös markkinointivideon kehittämisessä. Graafinen ohjeisto laadittiin niin, että se sisälsi koulutuskokonaisuuden logon ja graafiset elementit, värimaailman ja käyttöohjeet, jotka ohjaavat sisällöntuotantoa jatkossa. Monistettavat kurssi- ja oppituntikohtaiset esimerkkipohjat luotiin digitaalisella alustalla sisällöntuottajien avuksi (taulukko 2).

**TAULUKKO 2. Kurssi- ja oppituntipohja, työkalu olennaisten tietojen keruuseen. Varsinainen tyyli riippuu koulutuksen visuaalisista ratkaisuista ja digialustan mahdollisuuksista. Muotoilu: Rositsa Röntynen / JAMK**

**KURSSIPOHJA**

Kurssin kuva:	Otsikko:		
Teema:	Vastuullinen kouluttaja:	Osaamistavoitteet:	
Taso:	Oppitunnit:		
Laajuus:	Arviointi:		
Hinta:			
Kurssin video:			
Kurssin kuvaus:			
Kurssin opettaja:			
Edellytys aikaisemmin suoritetusta kurssista:			

**OPPITUNTIPOHJA**

Oppitunnin kuva:	nro.	Nimi:		
	Opiskeluaika yht.:	Lukeminen (aika):	Videot (kpl, aika):	
	Tehtävät (kpl, aika):	Testit (kpl, aika, tyyppi):	Kuuntelu (kpl, aika):	
Edellytys aikaisemmin suoritetusta oppitunnista:				
Opetusmateriaalit				
Testi / testit				



Kuvio 7. Tarinatyöpaja toteutettiin koronakriisin takia hybridikokouksena. Paikan päällä olivat (vasemmalta oikealle) kuvittaja Linda Saukko-Rauta / RedanRedan Oy, projektisihteeri Iida Vesterinen / JAMK, tarinallistaja Anne Kalliomäki / Tarinakone Oy sekä projektipäällikkö Rositsa Röntynen / JAMK. Muut projektiryhmjäsenet osallistuivat etäyhteydellä. Kuva: Rositsa Röntynen / JAMK

## 2.2

### **Pedagogisten, teknisten ja hallinnollisten linjausten ja ohjeiden laatiminen sisällöntuotannon avuksi**

Hyödyntämällä eri työryhmien asiantuntijuutta ison projektiryhmän sisällä laadittiin linjauksia ja ohjeita yhteiskehittämisen prosessin sujuvoittamiseksi.

Koulutuskokonaisuuden pedagoginen näkemys muotoiltiin seuraavasti:

*Haluamme aktivoida opiskelijaa tiedon tuottamiseen. Olennaista on tukea opiskelijaa hyödyntämään aiempia omia kokemuksia ja aikaisemmin hankittua osaamista vastuullisen matkailun kontekstissa. Ohjaamme oppimista esittelemällä sekä toimialan parhaita käytänteitä että vastuullisen matkailun kehittämiseen*



*liittyviä haasteita. Tuemme opiskelijaa ymmärtämään vastuulliseen matkailuun liittyviä ilmiöitä ja rakentamaan ratkaisuja eri näkökulmat huomioiden.*

Tärkeisiin pedagogisiin päätöksiin kuului myös nämä:

- Oppijan läpäisee kurssit testit 80 % oikeilla vastauksilla, mutta saa kokeilla testin useita kertoja.
- Jokainen oppitunti vastaa konkreettiseen kysymykseen, joka on esitetty sen otsikossa. Jokaisen kurssin ensimmäinen oppitunti on nimeltään ”johdanto” ja se sisältää kurssin sanaston.
- Sisällöissä puhutellaan oppijaa, esimerkiksi ”mitä sinä tekisit tässä tilanteessa” tai ”tämä kurssi sopii sinulle, jos sinulta löytyy jo työkokemusta”.
- Yksittäiset kurssit eivät ole riippuvaisia toisistaan ja oppija saa valita kurssit omien tavoitteidensa mukaan.
- Digitaaliset pedagogiset työkalut ovat samanlaisia kaikilla kursseilla. Ei käytetä sovelluksia ja työkaluja, jotka vaativat digialustaan nähden erillistä rekisteröintiä tai kirjautumista. Verkkotekstin lisäksi opetusmateriaalit voivat sisältää H5P interaktiivisia tehtäviä, upotettuja suoratoistopalvelun videoita ja podcasteja, kuten esimerkiksi YouTube, Vimeo, SoundCloud -palveluista, upotettuja ja linkitettyjä pdf-tiedostoja, linkkejä ulkopuolisiin lähteisiin, alustan mediakirjastoon ladattuja kuvia. Koulutuksessa ei käytetä jaettuja tai yhteisen työstämisen työkaluja kuten esimerkiksi Padlet, erilaisia täydentäviä mindmap -kuvioita, Google / Teams dokumentteja yms.
- Rajoitettu vertaisarviointi voidaan järjestää käyttämällä kommentointimahdollisuus jokaisen sivun lopussa.
- Oppijoilta voidaan vaatia kirjallisia tehtäviä, vaikka ne eivät olekaan osa kurssin arviointia. Arviointi koulutuksessa on täysin automaattinen.

Kehitettiin myös teknisiä ohjeita, joista osa liittyi konkreettisesti valittuun digialustaan, mutta olennaisimmat ohjeet viittasivat digitaaliseen saavutettavuuteen, jonka Euroopan Saavutettavuusdirektiivi vaatii (Web Accessibility 2020). Sellaisia esimerkiksi ovat videoiden tekstitykset, linkkien muotoilu, värimaailma ja kontrasti ja esitysaineiston järjestys.

Saavutettavuus palvelee paitsi kaikkia vammoja omavia henkilöitä kaikkia muitakin (Kenelle saavutettavuus on tärkeää? 2021).

Se on ratkaisevan tärkeää yleisen käyttökokemuksen kannalta, joten sisällöntuotanto-ohjeet sisälsivät myös vahvan ehdotuksen oppijoille suunnatuista kattavista ohjeistuksesta, jonka pitää sisältää materiaalien tarkoituksen ja tehtävien tavoitteiden lisäksi informaatiota erilaisten digitaalisten toteutusten toimivuudesta ja työkalujen ominaisuuksista ns. selitetekstinä.

Pedagogisten ja teknisten ohjeiden lisäksi linjattiin joitakin hallinnollisiakin asioita, esimerkiksi tekijän- ja käyttöoikeuksia ja niiden hankkimista, julkaisukäytänteitä ja lisenssejä yms.

### 2.3 Koulutusmallin periaatteiden muotoilu

Osa koulutusmallin periaatteista muotoiltiin oppijoiden eli käyttäjien näkökulmasta:

- **Koulutus on 100 % digitaalinen.** Koulutus on tarjolla kokonaisuudessaan verkkosivuilla ja digitaalisessa oppimisympäristössä.
- **Koulutus on riippumaton ajasta, paikasta ja laitteesta.** Kaikki kurssit ovat saatavilla 24/7. Opiskelet silloin, kun sinulle sopii, oman aikataulun mukaan, koulussa, töissä, kotona taikka reissussa. Suorituksesi arviointi on automaattinen.
- **Koulutus on tarkoitettu yksilöille,** joka haluaa oppia ja vaikuttaa. Sinun ei tarvitse olla töissä matkailuyrityksessä taikka olla itse yrittäjä. Kiinnostus matkailua kohti riittää. Tämän koulutuksen suorittaminen voisi olla sinun valttisi, kun haet työtä matkailualalta!
- **Koulutus tukee matkailualaa.** Koulutus tukee matkailuelinkeinon laajaa klusteria sekä koko matkailuekosysteemiä. Koulutus on tarkoitettu sinulle myös silloin, kun työssäsi tai käyttäytymisessäsi vaikutat matkailuun epäsuoranaisesti.
- **Koulutus tarjoaa yksilöllistä opintopolkua.** Sinun ei tarvitse opiskella kaikkia kursseja. Valitse kymmenestä teemasta ja 24 kurssista ne, jotka tukevat juuri oman osaamisesi kehittämistä. Kurssit on jaoteltu eri tasoihin. Tasot merkitsevät eri näkökulmia, joista aihe on käsitelty – ydintaso, työntekijä-, yrittäjä-, kehittäjätaso. Alkuarviointi opastaa sinua opintopolkusi luomisessa.

- **Koulutuksen johdanto ja alkuarviointi ovat ilmaisia.** Pääset tutustumaan vapaasti vastuullisen matkailun perusasioihin ja testaamaan alkuarvioinnilla, mitä tiedät jo aiheesta. Tämän kurssin läpikäynti on edellytys muiden kurssien suorittamiseen. Alkuarvioinnin palaute auttaa sinua valitsemaan seuraavia kursseja.

Toiset periaatteet eivät ole näkyviä oppijolle, mutta nekin ovat tärkeä osa koulutusmallia:

- Koulutuksen laajuus on kokonaisuudessaan 20 opintopistettä. Se tarjoaa kattavan paketin tietoa ja osaamista aiheestaan, mutta se on suorituksena mahdollinen työn ja arjen ohessa tai osana. Yhden kurssin laajuus vaihtelee 0,5 ja 2 opintopisteen välissä. Oppijalle ei kuitenkaan myönnetä opintopisteitä automaattisesti minkään korkeakoulun toimesta, koska pääosalla oppijoista ei oleka opiskelijastatusta. Oppija saa kuitenkin tapauskohtaisesti hakea osaamisensa validointia.
- Yhdestä kurssista, sen sisällöistä ja niiden päivittämisestä aina vastaa yksi korkeakoulu, vaikka projektin aikana kaikki sisällöt on kehitetty yhteiskehittämisen menetelmällä.
- Jokainen kurssi on jaettu 1–10 oppitunteihin, mahdollistamalla opiskelun helpompaa sulautumista arkeen.
- Kurssit ovat toisistaan riippumattomia ja niitä ei tarvitse suorittaa tietyssä järjestyksessä. Joissakin teemoissa kuitenkin voi olla, että vaikeus nousee työntekijätasosta kohti kehittäjätasoa.
- Oppijan motivaatiota ja kiinnostusta nostetaan ja ylläpidetään käyttämällä pelillisyyselementtejä, esimerkiksi H5P interaktiivisia tehtäviä ja osaamismerkkejä.
- Aina kun mahdollista tarjotaan vaihtoehtoisia opiskelutapoja. Esimerkiksi Powerpoint -esitelmä voi olla videomuodossa ja ladattavana pdf-tiedostona, podcastin äänityksen lisäksi sen sisältö tarjotaan myös litteroituna tekstinä. Vaihtoehtoiset opiskelutavat vahvistavat saavutettavuutta, mahdollistavat opiskelun arjen eri tilanteissa ja ratkaisevat eri materiaalien tekniset vaikeudet avaamiseen, toistamiseen tai lataamiseen liittyen.

- Opettajan läsnäolo ja ohjaus digitilassa opiskelun aikana korvataan kattavilla kirjallisilla ohjeilla sekä opettajanesiintymisellä audio- ja videomateriaaleissa. Lisäksi koulutukselle on järjestetty asiakaspalvelu ja palautemahdollisuus.

#### **2.4 Digialustan käyttäjäkoulutukset**

Projektissa sisällöntuottajat olivat opettajat itse ja he olivat vastuussa materiaalien integroinnista digitaaliseen alustaan. Sisällöntuottajat saivat kattavaa viiden session koulutusta digialustan käyttöä koskien.

#### **2.5 Varsinainen sisällöntuotanto**

Varsinainen sisällöntuotanto sisälsi koulutuskohtaisten teksti-, audio- ja videomateriaalien tuottamisen, mukaan lukien caseja, haastatteluja, ohjeita jne., sekä olemassa olevien eri muotoisten materiaalien ja niiden käyttöoikeuksien hankkimisen. Jokaiselle kurssille kuvattiin studiotasoinen introvideo. Introvideoiden sisältö oli osittain kurssikohtainen, mutta yhteiset ohjeet rungosta annettiin (taulukko 3).

Sisällöntuotantoprosessi oli lyhyt ja suhteellisen sujuva edeltävän laajan ja huolellisen suunnitteluvaiheen ansiosta. Koulutuksen pilottiversioon tuotettiin seuraavat materiaalit:

- Verkkosivut 175 kpl
- Testit 125 kpl
- Videot 112 kpl
- Podcastit 7 kpl
- PDF-tiedostot 175 kpl
- Webropol-lomakkeet 3 kpl
- H5P-elementit 66 kpl

TAULUKKO 3. Introvideoiden ohjerunko. Muotoilu: Rositsa Röntynen / JAMK.  
Lähde: Projektin dokumentaatio.

#### INTROVIDEOIDEN KÄSIKIRJOITUKSEN RUNKO

<b>MIKSI</b>	Aiheen tausta Kurssin tavoite Innostava, kannustava kutsu
<b>MITEN</b>	Mitä opintojaksolla opitaan? Minkälaisia tehtäviä? Mistä löytyy materiaalit? Mistä saa lisätietoa?
<b>MITÄ</b>	Oppimistavoitteet Miten opit soveltuu työhön / elämään?

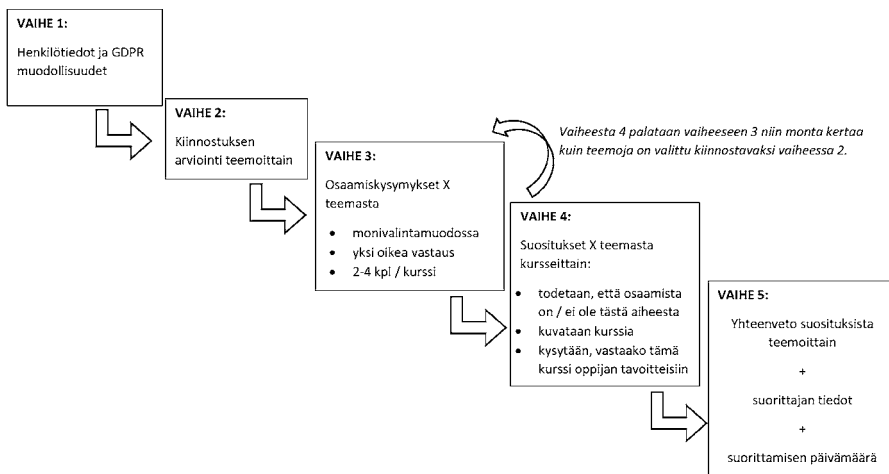
**Introvideoihin ei kerrota** yksityiskohtia, jotka saattavat vanhentua pian, kuten esim. kurssin tuottajaoppilaitos, vastuopettaja, konkreettinen tehtävä tai liitetiedosto.



Kuvio 8. Sisällöntuotannossa panostettiin laadukkaiden videoiden tuottamiseen. Kuvassa projektipäällikkö Rositsa Röntynen JAMKin digikeskuksen studiossa. Kuva: Jani Pyykkönen / JAMK

## 2.6 Alkuarviointityökalun kehittäminen

Alkuarviointityökalun suunnittelu (kuvio 9) ja toteutus oli porrasmallin kannalta keskeisessä roolissa. Alkuarviointi on mallin mukaan osa johdantokurssia ja näin ollen myös ydintasoa. Sen avulla oppija tunnistaa vastuullisen matkailun osaamisensa opiskelun alussa. Työkalu perustuu itsearviointiin ja oppijan osaamisen lisäksi se arvioi hänen motivaatiota ja tavoitteita. Se myös antaa suorituksia siitä, mitä hänen tulee seuraavaksi opiskella, sekä tuottaa näistä suosituksista raportin, joka voisi toimia osaamisen nykytilan todisteena. Alkuarviointi toteutettiin digitaalisesti Webropol eTest -lomakkeena, mutta varsinkin yhteenvetoraportin kannalta se ei tarjoa tarpeeksi visuaalisuutta ja selkeyttä. Tulevaisuudessa on syytä tutkia muitakin, sopivampia teknisiä ratkaisuja.



Kuvio 9. Alkuarviointikyselyn malli. Muotoilu: Rositsa Röntynen / JAMK

## **2.7 Kehitettyjen kurssien vertaistarkastus**

Kehitetyn materiaalin laajuus ja aikomus pilotoida koko koulutuksen sisällöt (20 op) vaikeuttivat tarkastusprosessia. Yhdellä yksittäisellä henkilöllä projektissa ei ollut mahdollisuutta tarkistaa kaikkia sisältöjä alusta loppuun, varmistamalla niiden tasaista laatua ja yhtenäistä muotoa. Tämän takia tarkastus järjestettiin teemoittain vertaisarviointina. Käytännössä kaksi kompetenssiryhmää tarkisti toinen toisensa materiaalit, antoi ja sai palautetta ja samalla benchmarkkasi, miten materiaalit voi järjestää tai esittää toisella tavalla. Tämä prosessi edisti myös yhteisten ohjeiden noudattamista.

## **3 PILOTOINTIVAIHE**

### **3.1 Testaajien rekrytointi**

Testaajia rekrytoitiin aina koulutuksen kehittämisen alusta asti asiantuntijaryhmän verkostoja hyödyntämällä, sosiaalisessa mediassa sekä (ennen koronakriisin alkua) eri tapahtumissa. Noin 200 henkilöä ilmoittautui mukaan kiinnostuksensa perusteella. Lisäksi noin 100 testaaja tuli korkeakoulujen opiskelijajoukosta.

### **3.2 Koulutusmallin pilotointi koulutuskokonaisuuden sisällöillä testikäyttäjiä hyödyntämällä**

Pilotointivaiheessa testaajat pääsivät opiskelemaan mahdollisimman realistisessa tilanteessa. Ainoa rajoite oli pilotoinnin loppupäivämäärä. Pilotoinnin aikana kerättiin välitöntä palautetta pääosin asioista, jotka haittaavat tai estävät opiskelun etenemistä. Pilotoinnin jälkeen kerättiin järjestelmällisesti palautetta opiskelun kokonaisvaltaisesta kokemuksesta.

## **4 KORJAUSVAIHE**

Tämän artikkelin kirjoitushetkellä korjausvaihe ei ole vielä alkanut.

### **4.1 Testaajapalautteen läpikäynti sekä koulutusmallin muokkaaminen ja koulutuskokonaisuuden korjaaminen tulosten mukaisesti**

Kaikki kerätyt palautteet käsitellään asiantuntijaryhmässä, tehdään vaadittavat muutokset ja muodostetaan koulutusmallin ja -kokonaisuuden lopulliset versiot.

#### **4.2 Jatkoysteistyön sopiminen**

Koulutuksen tulevaisuutta varmistamalla yhteistyöhön osallistuvat korkeakoulut laativat toimintamallin ja valmistavat tarvittavat sopimukset ja hankinnat.

#### **4.3 Koulutusmallin ja koulutuskokonaisuuden virallinen lanseeraus laajalle yleisölle**

Projektin päätteeksi järjestetään lanseerausseminaari, jolla julistetaan sen tulokset. Sen jälkeen koulutuskokonaisuutta pääsevät opiskelemaan kaikki kiinnostuneet ja koulutusmallia pääsevät hyödyntämään muut organisaatiot ja kouluttajat järjestämällä koulutusta esimerkiksi eri aiheista.

## **JOHTOPÄÄTÖKSIÄ KOULUTUSMALLIN RAKENTAMISESTÄ**

Porrasmalli syntyi yhteiskehittämisen tuloksena. Toisaalta pienempi asiantuntijaryhmä ei olisi tuottanut niin monipuolista tulosta. Toisaalta yhteiskehittäminen tarvitsee paljon visiointia ja konseptointia sekä vahvaa työn organisointia ja resurssien tehokkuuden optimointia. Suurin osa artikkelissa esitetyistä työkaluista kehitettiin tai selkeytettiin varsinaisen koulutusmallin kehittämisen rinnalla. Tulevaisuudessa koulutusta kehitettävät asiantuntijaryhmät ja varsinkin porrasmallin käyttäjät voivat käyttää ja soveltaa näitä työkaluja suunnittelu- ja kehittämisprosessin sujuvoittamiseksi.

## **LÄHTEET**

Aarreniemi-Jokipelto, P. 2020. An Educational Model and Digital Solutions for a Massive Open Online Course. Julkaisussa Proceedings of EdMedia + Innovate Learning, 919–923. Online, The Netherlands: Association for the Advancement of Computing in Education (AACE). Viitattu 18.1.2021. <https://www.learntechlib.org/primary/p/217398/>

European Qualifications Framework (EQF). 2020. Sivu CEDEFOP:n www-sivuilla. Viitattu 20.1.2021. <https://www.cedefop.europa.eu/en/events-and-projects/projects/european-qualifications-framework-eqf>.

Kenelle saavutettavuus on tärkeää? 2021. Sivu Aluehallintoviraston www-sivuilla. Viitattu 24.2.2021. <https://www.saavutettavuusvaatimukset.fi/yleista-saavutettavuudesta/kenelle-saavutettavuus-on-tarkeaa/>.



Röntynen, R., Hauvala, H., Blinnikka, P. Tunkkari-Eskelinen, M., Törn-Laapio, A. & Vesterinen, I. 2021. Digitaalisen Vastuullisen matkailun portaat -koulutusmallin yhteiskehittäminen korkeakouluverkostossa. Julkaisussa Koulutuksen kehittämisen katsaus 2020. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu, 62–75. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja 299.

Röntynen, R. 2021. Hyviä käytänteitä ja haasteita verkkokoulutuksen keittäöstä. Jyväskylän ammattikorkeakoulun liiketoimintayksikön Turbinaattori-blogi. Julkaistu 21.1.2021. Viitattu 28.1.2021. <https://blogit.jamk.fi/turbinaattori/2021/01/21/hyvia-kaytanteita-ja-haasteita-verkkokoulutuksen-eittiosta/>.

Web Accessibility. 2020. Sivu Euroopan komission www-sivustolla. Viitattu 21.1.2021. <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/web-accessibility>.

## 4 KOMPETENSSIPERUSTAINEN KOULUTUSSUUNNITTELU

Minni Haanpää, Maria Hakkarainen, Eeva Koivula, Outi Kulusjärvi, Jouko Nuottila & Kaarina Tervo-Kankare

### Tämän artikkelin sisältö sopii parhaiten:

koulutuksesta kiinnostuneille ja oppijoille

**kouluttajille ja koulutuksia suunnitteleville**

kehittäjille ja projektiammattilaisille

tutkijoille

Vastuullisen matkailun portaat -koulutuksen suunnittelu aloitettiin vastuullisuuden kompetenssien määrittelyllä. Koulutuksen ja opetussisältöjen suunnittelussa on keskeistä tunnistaa sille asetettavat tavoitteet sekä eri sidosryhmien koulutukseen kohdistamat tarpeet. Nämä ovat lähtökohtana opetuksen sisältöjen, tärkeinä pidettyjen tietojen ja taitojen, määrittelyssä. Toimivan kokonaisuuden aikaansaamiseksi niiden suhteen on välttämätöntä tehdä rajauksia; mitä sisällytetään mukaan ja mistä luovutaan. (Edelheim, Dredge & Haanpää 2013, 115.) Sisältöjen suunnittelun keskeisenä käsitteenä ja työvälineenä Vastuullisen matkailun portaat -koulutuksessa toimi kompetenssin käsite.

Kompetenssin käsite on rantautunut suomalaiseen korkeakoulutuksen Bolognan-prosessissa aloitetussa ja yhteiseurooppalaisena tutkintojen yhtenäistämisen viitekehystyönä (EQF, European Qualifications Framework) jatkuneessa prosessissa (Kullaslahti 2011, 30). Yhteinen viitekehys mahdollistaa eurooppalaisten eri asteiden tutkintojen keskinäisen vertailun ja sen tasot toimivat lähtökohtina eri maiden ja oppilaitosten opetussuunnitelmien kehittämisessä tuoden esille kuhunkin koulutukseen liittyvät oppimistavoitteet (Edelheim, Dredge & Haanpää 2013, 121). Viitekehys kuvaa tutkinnon suorittaneiden osaamistuloksia (learning outcomes) määrittäen ne tietoina (knowledge), taitoina (skills) ja kompetenssina (competence) kahdeksalla eri tasolla (Kullaslahti 2011, 31).

Tutkimuskirjallisuuteen perustuen kompetenssi määriteltiin koulutusmallin kehityksessä *yksilölliseksi tai kollektiiviseksi pätevyudeksi tai kyvykkyydeksi suoritua tietystä tehtävästä*. Kompetenssin määrittelyyn vaikuttavat työelämän suunnasta asetetut osaamisvaatimukset (kvalifikaatiot). Ne asettavat työsuorituksen tavoitteen. (Kullaslahti 2011; Hanhinen 2010; Keurulainen 2006.) Työsuorituksen taas mahdollistaa työntekijän kompetenssi eli kyvyt ja valmiudet (Hanhinen 2010). Työntekijän osaaminen toteutuu toimintaympäristöstä ja sen muutoksesta tulevien vaatimusten, kvalifikaatioiden ja toimijan välisen kyvykkyyden tai pätevyyden, kompetenssin, välisenä suhteena (Keurulainen 2006). Näin ollen kompetenssi on laajempi ja monimutkaisempi kuin taito tai työsuoritus. Se on tietojen, taitojen ja asenteiden kokonaisuus, joka mahdollistaa vastaamisen tilanteen tai työsuorituksen vaatimuksiin. (Kullaslahti 2011, 31.)

Kompetensseja lähdettiin koulutuksen suunnittelussa selvittämään ja rakentamaan kaksitahoisesti. Koulutukseen kohdistuvia sidosryhmätarpeita selvitettiin ensimmäisessä vaiheessa matkailuyrittäjille suunnatuilla työpajoilla sekä yrittäjä- ja toimijakyselyllä. Korkeakoulujen osalta selvitettiin vastuullisuuden osa-alueisiin liittyvää osaamista niiden voimassa olleissa matkailualan opetussuunnitelmissa. Tämä toteutettiin kartoittamalla, millä tavoilla vastuullisen matkailun tematiikka ja sisällöt näkyvät matkailualan koulutusta tarjoavien korkeakoulujen opetussuunnitelmissa ja kurssien sisällöissä. Lisäksi tarkoituksena oli tunnistaa korkeakoulujen kurssitarjonnasta ne opintojaksot, joita mahdollisesti voitaisiin hyödyntää osana kehitettävää täydennyskoulutusta. Saatujen tulosten pohjalta hankkeessa järjestettiin yhteinen työpaja, jonka tuloksien perusteella määriteltiin tulevaisuudessa tarvittavat vastuullisen matkailun kompetenssit. Työpajan jälkeen työtä jatkettiin kehittämällä kompetenssien pohjalta koulutus.

Seuraavassa käsittelemme kompetenssien määrittämiseksi tehtyjä toimenpiteitä ja valintoja. Ensin kuvaamme, miten matkailutoimijoille suunnatut työpajat ja kysely toteutettiin sekä arvioimme näiden menetelmien toimivuutta osaamisen kartoituksessa. Sen jälkeen avaamme opetussuunnitelmien vastuullisuussisältöjä. Kolmannessa alaluvussa kerromme, miten koulutuksen kohderyhmämäärittely toteutettiin. Lopuksi esittelemme, miten koulutus kehitettiin määriteltyjen kompetenssien pohjalta.

## MATKAILUTOIMIJOIDEN OSAAMISKARTOITUS TARVEMÄÄRITTELYN POHJANA

Hankkeen tuloksena luotavan täydennyskoulutuksen haluttiin vastaavaan matkailuelinkeinon tarpeisiin. Siksi oli tarpeellista saada parempi ymmärrys siitä, miten matkailuelinkeinon edustajat hahmottavat vastuullisen matkailun. Osaamiskartoituksen tavoitteena oli selvittää, mikä on vastuullisuusosaamisen nykytaso – vastaako se koulutuksen suunnittelijoiden käsitystä vastuullisuudesta – ja millaisia osaamistarpeita matkailutoimijoilla on.

Tarvemäärittely päätettiin toteuttaa työpajoin ja verkkokyselyn avulla. Kummassakin ensisijaisena kohderyhmänä olivat matkailuyrittäjät, mutta tarkasteluun otettiin mukaan matkailutoimijoita laajemminkin: matkailun kehittämisen parissa työskenteleviä ja matkailuyritysten työntekijöitä. Määrittely eteni kaksivaiheisesti. Työpajojen avulla haluttiin ensin koota alustava ymmärrys siitä, mikä osaamisen taso on, ja verkkokyselyllä oli tarkoitus täydentää ja vahvistaa tätä ymmärrystä laajemman vastaajajoukon näkökulmasta. Tällainen kaksivaiheinen menettelytapa soveltuu hyvin tilanteisiin, joissa pohjatietoa on vähän, kun halutaan huomioida erilaisia vastaajaryhmiä monipuolisesti ja saavuttaa syvällisempää tietoa. Malli on kohtuullisen aikaa vievä ja suurta henkilöresurssia vaativa, etenkin kun työpajoja pidetään useampi ja osallistujia on lukuisia. Toisaalta mallin mukainen eteneminen helpottaa kyselyvaiheessa kysymysten muotoilemista, sillä työpajojen aikana on saatu ymmärrystä myös esimerkiksi siitä, millaisin termein matkailutoimijat aiheesta puhuvat ja millä tavoin he suhtautuvat kestävään ja vastuulliseen matkailuun.

Työpajoja pidettiin yhteensä neljä kappaletta eri puolilla Suomea ja niissä tavoitettiin reilut 90 henkilöä. Työpajat olivat luonteeltaan fokusryhmätyöskentelyä, sillä niihin osallistuneiden voidaan katsoa olevan asiantuntijoita, joiden osaamista hyödynnetään tavoitteiden saavuttamiseksi. Työpajoissa käytettiin erilaisia osallistamis- ja tiedonhankintamenetelmiä ja myös työpajojen tiedollista sisältöä ja teemaa mukautettiin työpajojen osallistujien mukaan. Menetelmiä ei pystytty testaamaan ennalta, mutta toisaalta työpajojen jatkumo mahdollisti menetelmien ja toimintamallien kehittämisen. Tarkat kuvaukset työpajojen toteutuksesta on koottu hankkeen julkaisuun (ks. Dolinšek, Kulusjärvi, Ojala & Tervo-Kankare 2021).

Verkkokyselynä toteutettu aineiston täydentämisvaihe käynnistyi heti työpajojen jälkeen. Kyselyä suunniteltiin työpajojen tuloksia hyödyntäen ja se päätettiin lopulta toteuttaa osin erilaisina versioina eri toimijoille. Matkailuyrittäjät ja matkailuyritysten työntekijät vastasivat hiukan eri tavoin muotoiltuihin kysymyksiin kuitenkin siten, että vastausten vertailukelpoisuus ja yhdistettävyyys

säilyivät. Kyselyllä selvitettiin vastaajien omaa osaamista, matkailuyrityksissä toteutettavia vastuullisuustekoja, haasteita, mahdollisuuksia sekä tiedonsaantia ja koulutustarpeita. Kyselyä levitettiin asiantuntijoiden eri yhteistyökanavien kautta ja siihen saatiin lopulta 105 vastausta eri puolilta Suomea. Vastaukset analysoitiin soveltuvia menetelmiä käyttäen. Osaamiskartoituksessa hyödynnettiin sekä työpaja- että kyselyaineistoja tasapuolisesti.

Tehdyn osaamiskartoituksen kautta saatiin hyvä käsitys yrittäjien puheta-voista ja suhtautumisesta vastuullisen matkailun kehittämiseen. Työpajoissa pystyttiin käsittelemään vastuullisuutta monista eri näkökulmista, mikä antoi kattavan kuvan tarvittavista kompetensseista. Aiheesta saatiin syvällistä ymmärrystä, koska aikaa oli kuulla osallistujien omia näkökulmia sekä esittää jatkokysymyksiä. Osaamiskartoituksen heikkoutena voidaan nähdä se, että kartoituksessa tavoitettiin pääasiassa heitä, jotka ovat lähtökohtaisesti jo ennestään kiinnostuneita vastuullisen matkailun kehittämisestä. Kartoitus ei niinkään auttanut ymmärtämään esimerkiksi sitä, miten voitaisiin saada mahdollisimman suuri joukko toimijoita kiinnostumaan vastuullisuuden edistämisestä. Hanketyöskentelyn kannalta huomioitava seikka on myös se, että vaikka työpajojen suunnitteluun ja toteutukseen ja sekä kyselyn tekemiseen osallistuneille ja aineistoja analysoineille kehittyi suunnilleen samanlainen ymmärrys vastuullisuusosaamisen nykytilasta, koettiin tuon ymmärryksen ja kokemuksen välittäminen muulle hanketiimille kuitenkin haastavaksi. Nyt tietoa välitettiin kirjallisen raportin kautta, mutta jatkossa esimerkiksi työpajan toteuttaminen aiheen ympärillä voisi olla raportin rinnalla vartenotettava vaihtoehto.

## OPETUSSUUNNITELMIEN VASTUULLISUUSSISÄLTÖJEN KARTOITUS

Sidosryhmäselvityksen rinnalla kompetenssien määrittämiseksi kartoitettiin, millä tavoilla vastuullisen matkailun tematiikka ja sisällöt näkyvät matkailualan koulutusta tarjoavien korkeakoulujen opetussuunnitelmissa ja kurssien sisällöissä. Kartoituksen avulla pyrittiin saamaan kokonaiskäsitys matkailualalle valmistuvien opiskelijoiden valmiuksista vastuulliseen matkailun kehittämiseen liittyen. Lisäksi tarkoituksena oli tunnistaa korkeakoulujen kurssitarjonnasta ne opintojaksot, joita mahdollisesti voitaisiin hyödyntää osana kehitettävää täydennyskoulutusta.

Kartoitus aloitettiin selvittämällä matkailualan opetusta antavat korkeakoulut, jonka jälkeen kerättiin relevanttien tutkinto-ohjelmien opetussuunnitelmat ja kurssikuvaukset. Näitä korkeakouluja oli yhteensä 13, joista 10 ammatti-

korkeakouluja ja 3 yliopistoa. Alustavan korkeakoulujen ja tutkinto-ohjelmien tarkastelun jälkeen havaittiin, että tarkasteltavaa aineistoa on syytä rajata siten, että aineisto ja siitä tehtävä analyysi palvelee parhaiten hankkeen tavoitteita. Tämän vuoksi tehtiin kaksi merkittävää linjausta aineiston kohdentamiseksi juuri hankkeen tarpeisiin. Koska oli tarkoitus kehittää täydennyskoulutusmalli matkailun toimialan tarpeisiin Suomessa ja suomeksi, päätettiin rajata kansainväliset tutkinto-ohjelmat pois tarkasteltavasta aineistosta. Lisäksi päätettiin rajata tutkintoihin kuuluvat kieli- ja viestintäopinnot pois tarkasteltavasta aineistosta. Vaikka vastuullisesta toiminnasta viestiminen on matkailualan yrityksille tärkeää, todettiin että viestintä itsessään ei ole sellainen vastuullisuuden substanssi, jota tässä yhteydessä olisi syytä tarkastella. Vastuullisesta toiminnasta viestintää ei ole kuitenkaan syytä unohtaa.

Tämän aineiston pohjalta kartoitettiin, miten vastuullisen matkailun teematikka on esillä opetussuunnitelmissa ja kuinka vastuullisuus esitetään kurssien sisällöissä. Aineisto analysoitiin sisällöllisesti ja analyysin pohjana käytettiin vastuullisen matkailun viisiulotteista määrittelyä (Veijola, Ilola & Edelheim 2013). Korkeakoulukohtainen aineisto sisälsi tutkinto-ohjelman opetussuunnitelman ja siihen liittyvä dokumentaation, tutkinto-ohjelman rakennekaavion ja siihen liittyvä dokumentaation sekä valittujen opintojaksojen kurssikuvaukset ja niiden dokumentaation. Ennalta muodostetun kriteeristön pohjalta tehdyn rajauksen jälkeen analysoitavana oli yhteensä 370 dokumenttia, jotka sisälsivät yhteensä noin 900 sivua tekstiaineistoa. Koska materiaalia oli näinkin paljon, aineiston jäsentämisessä ja analyysissä päädyttiin käyttämään laadullisen aineiston analysointiin tarkoitettua NVivo 11 -ohjelmistoa. Aineiston jäsentäminen aloitettiin käyttämällä ohjelmiston joustavaa hakutoimintoa ja etsimällä aineistosta osumia vastuullisuuteen liittyvillä keskeisillä termeillä. Löydökset ovat esitettyinä alla taulukossa 1.

TAULUKKO 1. Vastuullisuus opetussuunnitelmissa.		
hakutermi	osumia tiedostoissa (kpl)	osumia hakutermillä yhteensä
vastuull*	64	200
responsib*	60	154
sustainab*	40	118
kestäv*	37	142

Osumia tuottaneiden tiedostojen sisältöjä tarkasteltiin lähemmin ja aineistosta suodatettiin pois sellaiset osumat, jotka eivät olleet tarkastelun kannalta relevantteja. Tämän jälkeen jäljelle jääneet dokumentit käytiin yksityiskohtaisesti läpi ja löydösten pohjalta tuotettiin useita raportointinäkyymiä tuloksista eri tarkoituksiin. Näiden varsinaista sisällöllistä analyysia pohjustavien toimien jälkeen siirryttiin analyysin seuraavaan vaiheeseen, jonka aikana tutkijaryhmä kävi läpi alustavasti suodatetun aineiston ja jatkoi syvällisempää sisällöllistä analyysia. Tämän vaiheen tuloksena koostettiin tiivistelmä tutkinto-ohjelmien ja opintojaksojen tuottamista kompetensseista vastuulliseen matkailun kehittämiseen liittyen.

Sisällöllisen analyysin avulla tehtiin myös muutama mielenkiintoinen havainto. Tarkastelluille dokumenteille oli tyypillistä, että termiä vastuullisuus ja sen johdannaisia käytetään kuvaamaan opiskelijan toimintaa työelämässä opintojen jälkeen, esimerkiksi *”opiskelija osaa johtaa organisaatioita vastuullisesti sekä tuloksellisesti kansainvälistyvässä ja digitalisoituvassa työelämässä”*. Joissakin maininnoissa termin vastuullisuus määrittely jää hiukan avoimeksi ja vastuullisuus-termiä on käytetty kuvaamaan jotakin positiivista ja toivottavaa ammattikäyttäytymistä, esimerkiksi *”valmistuva restonomi on vastuullinen ja kansainvälinen moniosaaja, joka tuntee asiakkaiden tarpeet ja toiveet ja osaa kehittää kokonaisvaltaisia palvelukokemuksia”*. Useissa vastuullisuus-termin maininnoissa termiä on myös avattu hiukan tarkemmin, esimerkiksi *”opit ymmärtämään, miten vastuullisuuden osa-alueet kytkeytyvät ilmastonmuutokseen ja miten voit pienentää matkailun ja ravitsemispalvelujen hiilijalanjälkeä”*. Opintosuunnitelmissa vastuullisuus kuitenkin pääosin esitettiin yleisellä tasolla erittelemättä vastuullisuuden osa-alueita. Opintojaksokuvauksissa viisi vastuullisuuden osa-alueita, ekologinen, kulttuurinen, poliittinen, sosiaalinen ja taloudellinen, nousivat paremmin esille. Kategorisoitiin opintojaksot näiden vastuullisuuden osa-alueiden perusteella ja tarkasteltiin, mitä vastuullisuuden osa-alueita kurssit käsittelevät. Ekologinen vastuullisuus oli yleisin, sitä käsitelti yhteensä 18 tarkasteltua opintojaksoa. Sosiaalista ja taloudellista vastuullisuutta käsitelti 15 kurssia. Pienimmillä huomioilla kursseissa olivat kulttuurinen (9) ja poliittinen (7) vastuullisuus. Opintojaksokuvausten tarkastelussa merkille pantavaa oli, että niissä vastuullisuuden osa-alueet konkretisoituivat merkityksellisiksi tiedoiksi ja taidoiksi päivittäistä arkityötä varten.

## KOULUTUKSEN KOHDERYHMÄMÄÄRITTELYÄ

Koulutuksen tavoitteena on palvella useita kohderyhmiä, esimerkiksi matkailuyrittäjiä, matkailun sidosryhmiä, matkailualan työntekijöitä, opiskelijoita ja alalle haluavia. Tämän vuoksi koulutuksen tarpeita oli syytä pohtia kohderyhmälähtöisesti. Suunnittelun aputyökaluna käytettiin käyttäjäpersoonia.

Kohderyhmät jäsennellään mahdollisiksi asiakassegmenteiksi, joiden ominaisuuksia hahmotellaan eri lähteistä kerätyn datan avulla. Lopputuloksena saadaan oikeaan dataan perustuvia kuvitteellisia käyttäjäpersoonia, joita voidaan käyttää koulutuksen lähestymistapaa ja sisältöjä suunniteltaessa (kuvio 1). Kukin käyttäjäpersoonia on ainutlaatuinen, vaikka voikin jakaa samoja piirteitä tai tarpeita muiden käyttäjäpersoonien kanssa. Selkeiden käyttäjäpersoonien avulla voidaan valittuun strategiaan perustuen valita ne käyttäjäpersoonat, joiden tarpeita koulutuksella pyritään ensisijaisesti tyydyttämään. Menetelmä auttaa säilyttämään strategisen fokuksen, helpottaa keskustelua ja ristiriitaisten näkemysten yhteensovittamista ja helpottaa kehitettävien sisältöjen priorisointia.



### Saara

Saara on yrittäjä. Hänellä on maaseudulla toimiva, pieni matkailuyritys. Saaran yritys toimii hänen sukutilallaan ja tarjoaa ekomatkailupalveluita. Saara on aina ollut luonnonläheinen ja hän pitää huolta ympäristöstä ja on tarkkan suhteen ettei hänen liiketoimintansa aiheuta vahinkoa. Hän ei kuitenkaan ole ajatellut, että tästä tulisi sen suuremmin viestiä asiakkaille. Hän käyttää vähän teknologiaa eikä pidä itseään teknisesti orientoituneena. Hän viettää aikaansa mieluummin ulkosalla, jos hän ei ole asiakkaiden kanssa, niin hän liikkuu luonnossa omissa mielipaikoissaan.

Kielitaito: suomi, englanti  
Välineet: smartphone, laptop  
Tarvitsee sertifikaatin: no

Segmentti: Matkailualan yrittäjät

Lukumäärä Suomessa: 4000-5000 (arvio)

Kuvio 1. Esimerkki käyttäjäpersoonasta. Muotoilu: Jouko Nuottila / Lapin yliopisto.



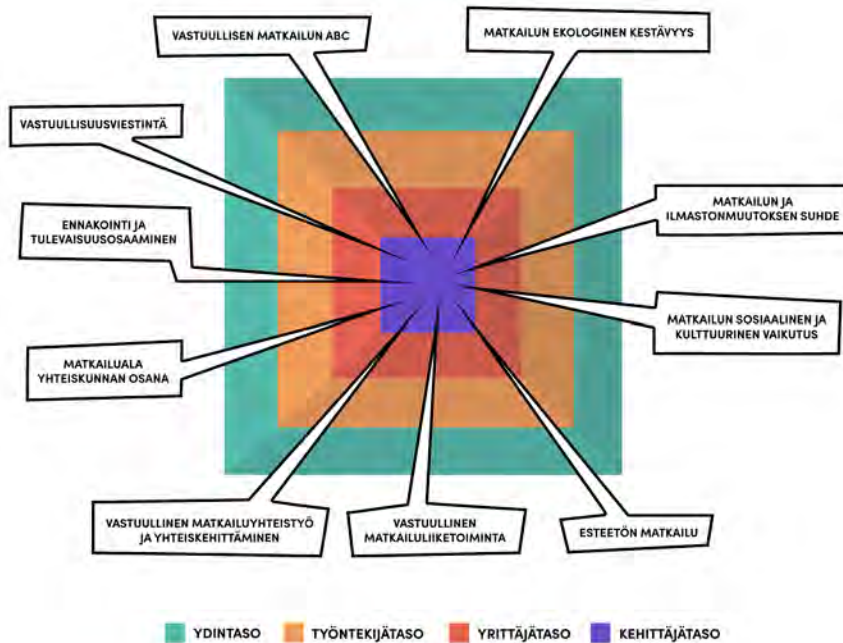
Hankesuunnitelmassa hankkeen keskeisimmiksi kohderyhmiksi on nimetty matkailualan yrittäjät, esimiehet, työntekijät, kausityöntekijät ja yrittäjäksi aikovat. Lisäksi mahdollisiin kohderyhmiin on nimetty korkeakoulutuksessa toimivat matkailualan opettajat, matkailualan asiantuntijat, kouluttajat, neuvot, viranomaiset, vastuullisia matkailupalveluja ostavat julkiset ja yksityiset asiakkaat sekä näihin tehtäviin tähtäävät henkilöt ja korkeakoulutuksessa olevat tulevat ammattilaiset. Hankkeen tavoitteiden rinnalla tarkasteltiin Suomen matkailuklusteria, jonka avulla tunnistettiin keskeiset toimijat ja sidosryhmät, joille vastuullisen matkailun koulutus olisi relevanttia ja hyödyllistä. Näiden aineistojen pohjalta käytiin hanketyöntekijöiden kesken lukuisia keskusteluja kohderyhmistä ennen käyttäjäpersoonien hahmottelua.

Huolellisen suunnittelun perusteella hankkeessa tunnistettiin 15 ainutlaatuista käyttäjäpersoonaa koulutuksen mahdollisiksi kohderyhmiksi. Jo edellä mainittujen kohderyhmien lisäksi muiksi mahdollisiksi kohderyhmiksi tunnistettiin mm. kuntien päättäjät ja työntekijät, matkanjärjestäjien edustajat, bloggarit ja sosiaalisen median vaikuttajat. Tunnistettujen kohderyhmien avulla hankkeen edetessä suunniteltiin koulutuksen sisältöjä ja erilaisten kohderyhmien tarpeita ja painotuksia.

## KOMPETENSSEISTA KOULUTUSMALLIIN

Vastuullisen matkailun kompetenssien määrittelyn jälkeen ryhdyttiin työstämään niiden pohjalta koulutusmallia, jolla vastattaisiin mahdollisimman hyvin työpajoissa ja kyselyissä esiin tulleisiin työelämän tarpeisiin. Keskeisiä päättöksiä koulutuksen kehittämisessä olivat sen laajuus, osaamistavoitteiden ja -tasojen määrittely, kurssirakenne sekä se, millaisia oppimispolkuja se tarjoaa. Yhteiskehittämisen ohella jokaisen kompetenssin parissa työskenteli pieni työryhmä. Työryhmät vastasivat osaltaan yhteisesti sovituista tehtävistä, mutta niiden työtavat vaihtelivat.

Kehiteltäessä ideaa uudesta vastuullisen matkailun koulutusmallista hyödynnettiin Sydänmaanlakan (2007) viisiportaista oppimisen mallia. Koska kompetensseja oli kymmenen, kokonaisuuden hahmottaminen porrasmallilla tuntui kuitenkin hankalalta. Siksi vastuullisuusosaamisesta laadittiin seittikuvio, joka visualisoi sekä kaikki kompetenssit että idean osaamistasoista (kuvio 2).



Kuvio 2. Vastuullisen matkailun portaat –koulutuksen kompetenssipohjaiset teemat. Visualisointi: Heidi Sääntti / Family Creatives Oy.

Koulutuksen rakennetta ja osaamistasoja pohdittaessa käytiin samalla keskustelua kompetenssien mahdollisista päällekkäisyyksistä ja joidenkin kompetenssien läpileikkaavuudesta. Esimerkiksi Matkailun ja ilmastonmuutoksen suhde -kompetenssin työryhmässä luotiin tähän työhön avuksi taulukko, jossa määriteltiin kompetenssin osaamistavoitteita ja keskeisiä käsitteitä eri osaamistasoilla. Samalla luotiin jo pohjaa tulevaan kurssisisältöjen suunnitteluun. Tämä lähestymistapa konkretisoi kysymyksiä, joihin kehittämistyön edetessä oli löydettävä ratkaisut. Taulukko sisälsi aiemmin kaavailun kolmen osaamistason lisäksi ydintason. Ydintason ajatuksena on, että riippumatta koulutukseen osallistujan valinnoista on hänellä oltava tietty minimiosaaminen kaikista vastuullisen matkailun kompetensseista. Ydintasolle kehitettiin siten kaikkien kompetenssien perusteita sisältävä johdantokurssi ja sen tehtävistä jo aiemmin malliin kaavailtu lähtötasotesti (alkuarviointi).

Kolmen muun tason nimeäminen oli hankalaa; vaihtoehtoja olivat yksilö/yritys/alue ja työntekijä/yrittäjä/kehittäjä. Jälkimmäistä ratkaisua pidettiin kui-

tenkin selkeämpänä, vastaahan se koulutusmallin pääkohderyhmiä. Ratkaisu noudattaa myös hankkeessa koottuun tietoon ja laajaan asiantuntemukseen perustuvaa näkemystä vastuullisen matkailun osaamistarpeista erilaisissa työtehtävissä. Päällekkäisyyksistä ja läpileikkaavuuksista keskusteltiin muun muassa vastuullisuusviestinnän kohdalla, sillä viestintä on olennaista vastuullisen matkailun kaikilla osa-alueilla. Vastuullisuusviestintä päätettiin kuitenkin säilyttää omana teemanaan, koska työpajoissa ja kyselyssä tarve vastuullisuusviestinnän osaamisen kehittämiseen nousi niin voimakkaasti esille.

Vastuullisen matkailun portaat -koulutuksen lähtökohta oli, että sen vaativuus vastaa korkeakoulutasoa. Mahdollisesta hyväksiluvusta korkeakouluopinnoissa päättää kuitenkin aina kyseinen korkeakoulu. Näiden linjausten jälkeen hahmoteltiin kurssien nimet ja laajuudet opintopisteinä. Kompetensseista muodostui teemoja ja jokaisesta teemasta 1–3 kurssia. Kun kurssien valmisteluvastuut oli määritelty, päästiin työstämään sisältöjä – ensin taulukoihin ja sitten Sensei-alustan käyttöönoton myötä suoraan verkkoon. Kurssien rakenteissa ja arvioinneissa noudatettiin yhteisesti sovittuja periaatteita.

## JOKAISALLE OMANLAISENSA VASTUULLISEN MATKAILUN PORTAAT

Koulutusmallista haluttiin saada houkutteleva ja palkitseva sekä erilaisia osaamistavoitteita palveleva. Tarinallistamisen keinoin potentiaalisen osallistujan koulutuspolku saatiin elävöitettyä kehitystarinaksi. Koulutusta kuvaamaan luotiin visuaalinen ilme porras- ja laatikkokuvioineen. Johdantokurssia kehitettiin osallistujaa kannustavaksi ja informatiiviseksi. Kurssin yhtenä tavoitteena on kannustaa osallistujaa vastuullisen matkailun osaamisen kehittämiseen ja kertoa, mitä ja miten verkkoalustalla opiskellaan. Johdantokurssi on maksuton, eikä sen lähtötasotestin suorituskertoja ei ole rajattu. Muut kurssit ovat maksullisia. Ne sisältävät tehtäviä, joiden suorittaminen on edellytys koulutuksessa etenemiselle.

Kurssien vaativuus kasvaa tasolta seuraavalle siirryttäessä. Koulutusmallissa ei kuitenkaan ole – pakollista johdantokurssia lukuun ottamatta – edeltävyysehtoja eikä pakollisia linjoja. Johdantokurssin suoritettuaan opiskelija voi siis valita mitä kurseja tahansa. Hän voi esimerkiksi opiskella jonkin tai joidenkin kompetenssien kaikki kolme kurssia tai useamman kompetenssin kurseja valitsemiltaan tasoilta.

Vastuullisen matkailun osaamisen kehittäminen ei siis ole vain yhden ennalta määritellyt portaat, joita kaikkien on noustava samalla tavalla, vaan jokainen koulutukseen osallistuva rakentaa omanlaisensa kehittämisspolun.

## LÄHTEET

Dolinšek, S., Kulusjärvi, O., Ojala, S. & Tervo-Kankare, K. (2021, painossa). Vastuullisen matkailun osaamistarpeet matkailuyrityksissä. Nordia Tiedonantoja 1/2021.

Edelheim, J., Dredge, D. & Haanpää, M. 2013. Opetussuunnitelmatyö tulevaisuuden matkailuosajien ja -elinkeinon muokkaajana. Julkaisussa Oppiva matkailu: puheenvuoroja matkailualan koulutuksen kehittämisestä. Toim. M. Haanpää, M., Hakkarainen, & H. Kaihua. Rovaniemi: Lapin yliopistopaino, 115–128. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-484-704-9>

Hanhinen, T. 2010. Työelämäosaaminen: kvalifikaatioiden luokitusjärjestelmän konstruointi. Acta Electronica Universitatis Tamperensis 1021.

Keurulainen, H. 2006. Tunnistatko taiturin. Julkaisussa Osaamisen tunnistaminen ja tunnustaminen korkeakouluasteella. Toim. A. Niskanen, A., Lepänjuuri & T. Rautio. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja, 67, 22–36.

Kullaslahti, J. 2011. Ammattikorkeakoulun verkko-opettajan kompetenssi ja kehittyminen. Acta Universitatis Tamperensis 1613.

Sydänmaanlakka, P. 2007. Älykäs organisaatio. Helsinki: Gummerus.

Veijola, S., Ilola, H. & Edelheim, J. 2013. Johdanto matkailun tutkimukseen. Julkaisussa Matkailututkimuksen lukukirja. Toim. S. Veijola. Rovaniemi: Lapin yliopistopaino, 16–29.

## 5 DIGITAALISTA KOULUTUSMALLIA RAKENTAMASSA

Päivi Aarreniemi-Jokipelto & Hanna Hauvala

### Tämän artikkelin sisältö sopii parhaiten:

koulutuksesta kiinnostuneille ja oppijoille

kouluttajille ja koulutuksia suunnitteleville

kehittäjille ja projektiammattilaisille

tutkijoille

Digitaaliset oppimiskäytännöt ovat COVID-19-pandemian myötä nousseet tärkeäksi keskustelunaiheeksi niin Suomessa kuin maailmalla. Digiloikkaa on monissa oppilaitoksissa tehty pakon sanelemana päivien tai parin viikon varoitusajalla. Koska siirtymä oli niin nopea eri puolilla maailmaa, niin monet oppilaitokset siirsivät opetuksen ja oppimisen verkkoon ilman verkko-opetus- ja oppimisprosessien huolellista muotoilua. Kyseessä olivat poikkeusajan tilapäiset verkko-opetusratkaisut, joissa tavoitteena oli tarjota opetusta turvallisesti niin opiskelijoiden kuin opettajien näkökulmasta. Ajatuksena oli palata takaisin aiemmin käytettyihin erilaisiin lähi- ja sulautuvan opetuksen malleihin pandemian jälkeen. Jos arvioidaan poikkeusajan ratkaisuita laadukkaana verkko-opetuksen kriteereillä (Varonen & Hohenthal 2019), niin ne eivät niitä täytä. Ne olivat ihmemies MacGyver-tyyppisiä improvisointeja, joilla pyrittiin selviytymään haastavista tilanteista, mutta ne eivät pyrkineet syvällisempiin muotoiluprosesseihin (Hodges, Moore, Lockee, Trust & Bond 2020). Vastuullisen matkailun portaati-hankkeen kehittämää digitaalista koulutusmallia on kehitetty pandemian aikana, mutta siinä laadukkaana digitaalisen opetuksen kriteerit ovat olleet digitaalisen koulutusmallin perustana alusta alkaen ja opetus- ja oppimisprosessien huolellinen suunnittelu ovat olleet keskiössä. Tarkoituksena on ollut kehittää digitaalinen koulutusmalli, jonka avulla voidaan myös pandemia-ajan jälkeen tarjota laadukasta digitaalista koulutusta.

Opetus- ja kulttuuriministeriön mukaan jatkuvan oppimisen tavoitteena on työikäisten työhön liittyvän osaamisen kehittäminen (Jatkuva oppiminen 2019), joten porrasmalli on jatkuvan koulutuksen digitaalinen koulutusmalli. Työikäisten lisäksi sen tavoitteena on myös kehittää alalle tulevien osaamista, joten jos oppija on jo jonkin oppilaitoksen opiskelija, niin opinnot voivat osaamisen validoinnin kautta olla myös osa tutkintokoulutusta. Jos oppija on vasta pohtimassa alalle suuntautumista tai vain harrastuneisuuden vuoksi kiinnostunut kehittämään osaamistaan, niin kyse voi olla myös yleissivistävästä koulutuksesta. Digitaalinen koulutusmalli tukee myös elinikäisen oppimisen mallia, koska se ei ota kantaa osallistujien ikään, vaan oppijoina voivat olla kaikki kiinnostuneet vauvasta vaariin. Koulutusmalli soveltuu siten kattavasti osaamisen kehittämiseen ja tarpeisiin Suomessa.

## DIGITAALISIA RATKAISUJA JA OPPIMISYMPÄRISTÖÄ VALITSEMASSA

Kun koulutusmallia ja digitaalisia ratkaisuja alettiin rakentaa, niin oli tarpeen muodostaa yhteinen näkemys toimijoiden kesken siitä, millaisia digitaalisia ratkaisuja tavoitellaan. Yhteisöllisen työskentelyn tuloksena nousi esille teemoja ja toiveita, joita haluttiin erityisesti huomioida. Teemoja olivat käytettävyys, toiminnallisuudet ja saavutettavuus. Käytettävyyden yhteydessä tärkeänä pidettiin helppokäyttöisyyttä, navigoinnin ja etenemisen helppoutta sekä ulkoisan selkeyttä ja muokattavuutta tämän opintokokonaisuuden tarpeisiin. Toiminnallisuuksiltaan eniten kannatusta sai toive älykkäästä alustasta, mikä itsearvioinnin jälkeen automaattisesti ohjaisi oikealle osaamisen portaalille opiskelemaan. Lisäksi toivottiin arviointikirjaa, josta osallistuja voisi helposti seurata edistymistään. Tärkeänä pidettiin myös mahdollisuutta upottaa ulkoisia työkaluja, esimerkiksi kyselyjä ja käsittekarttoja osaksi oppimateriaalia. Myös opintojen pelillistäminen ja mobiililaitteiden käyttömahdollisuus katsottiin tärkeäksi kohderyhmän näkökulmasta.

Digitaalisia ratkaisuja ja oppimisympäristöä kehittäessä benchmarkattiin myös useita tahoja, jotka olivat toteuttaneet vastaavia täysin verkkopohjaisia ja ilman ohjaajan läsnäoloa toimivia opintokokonaisuuksia. Näitä olivat esimerkiksi Helsingin yliopiston Elements of AI -tekoälykurssi (2019) ja Syklin Ammattilaisen kädenjälki (2020). Myös Uutta Avointa Energiaa -projektissa kehitettyjä MOOC-opintojen laatukortteja (Laatukortit 2018) ja eAMKin verkko-toteutusten laatukriteerejä (Varonen & Hohenthal 2019) hyödynnettiin.

Kartoitettiin soveltuvia oppimisympäristöjä, joista kokeiluun ja tarkasteluun valikoituivat Pedanet, UraNet, DigiCampus, Sensei ja Emill. Näistä tarkempaan

testaukseen pääsivät Pedanet, Emill ja Sensei. Emill oli oppimisympäristönä erittäin kiinnostava ja houkutteleva vahvana mobiiliympäristönä, mutta valitettavasti se ei ollut vielä valmis toiminnallisuuksiltaan opintokokonaisuuden tarpeisiin, joten oppimisympäristöksi valikoitui pitkään käytössä ollut ja monipuolinen WordPress-pohjainen Sensei. Oppimisympäristön valinnan jälkeen jouduttiin arvioimaan uudelleen, mitkä oppimiskäytännöt asetetuista toiveista on toteutettavissa valitussa oppimisympäristössä, jolloin osa toiveista osoitautui epärealistisiksi.

## MOOC (MASSIVE OPEN ONLINE COURSE) -OPINTOKOKONAISUUTTA MUOTOILEMASSA

Verkko-opintojen määrä on kasvanut valtavasti maailmalla. Verkko-opinnot voidaan jakaa karkeasti kahteen ryhmään (Aarreniemi-Jokipeltto 2020). Ensimmäisen ryhmän muodostaa formaalin opetuksen oppilaitosten opiskelijoilleen järjestämät opinnot, jotka perustuvat oppilaitosten opetussuunnitelmiin. Nämä opinnot voivat olla täysin verkon kautta toteutettuja tai sulautetun mallin mukaan rakennettuja sisältäen sekä verkko-opintoja että lähiopetusta. Toisena ryhmänä ovat MOOC (Massive open online course)-tyyppiset verkko-opinnot, jotka ovat viime vuosina yleistyneet valtavasti. Tyypillisesti MOOC-opintojaksot ovat olleet tarjolla kaikille kiinnostuneille, kuten myös vastuullisen matkailun opinnot ovat. Näissä opinnoissa on yksi osuus ilmainen, mutta muiden opintokokonaisuuksien suorittaminen on maksullista. MOOC-opinnot eivät aina ole oppilaitosten opetussuunnitelmien mukaisia opintoja. Joissakin oppilaitoksissa saatetaan kuitenkin validoida MOOC-opintojen kautta tullutta osaamista osaksi tutkinto-opintoja. Riippuen oppilaitoksesta ja niiden opetussuunnitelmista, niin Vastuullisen matkailun portaat MOOC-opintoja voidaan validoida osaksi oppilaitoksen opintoja, mutta jokainen oppilaitos päättää toimintaperiaatteistaan itse. MOOC-opinnot ovat täysin verkon kautta tapahtuvia opintoja, joissa osallistujia voi olla ympäri maailmaa ja heidän määränsä voi olla tuhansia. Vastuullisen matkailun portaat kokonaisuuden opinnoissa rajoittavaksi tekijäksi osallistujamäärän suhteen muodostuu kuitenkin kieli, koska ainakin tässä vaiheessa suomi on ainoa käytettävissä oleva kieli.

Opetuksen suunnittelun sijaan viime vuosina on siirrytty opetuksen ja oppimisen muotoiluun. Taustalla on tunnistettavissa palvelumuotoilu, jossa asiakkaan kokemus on keskiössä. Vastaavasti opetuksen ja oppimisen muotoilussa kehitetään oppimiskäytännöt kohderyhmälle siten, että heidän hyvän oppimiskokemuksen muodostuminen on keskiössä.

Vastuullisen matkailun portaisissa kohderyhmänä ovat matkailualan erilaiset toimijat ja aiheesta kiinnostuneet, joille koulutusta tarjotaan kolmesta näkökulmasta: työntekijä, yrittäjä ja kehittäjä. Kohderyhmä on heterogeeninen ja osallistujien aiempi aihealueen osaaminen on erilainen, joten opetuksen ja oppimisen muotoilussa on rakennettu erilaisia polkuja ja tasoja hyvän oppimiskokemuksen mahdollistumiseksi. Samanaikaisesti on jouduttu pohtimaan opintojen ajantasaisuutta pidemmäksi ajaksi eteenpäin, koska opinnot on tarkoitus opiskella verkkoympäristössä itsenäisesti. Tällöin ei ole läsnä opettajaa, joka voisi täydentää ja selventää mahdollisesti puuttuvia tai muuttuvia aiheita.

## MOBIILIOPPIMINEN OSANA DIGITAALISTA OPPIMISTA

Mobiililaitteet ovat mahdollistaneet opiskelun myös ihmisille, yhteisöille ja maille, joissa muunlaiset opiskeluratkaisut ovat liian kalliita, vaikeita, vaarallisia tai vaativia (Traxler & Kukulska-Hulme 2016). Vuonna 2019 suomalaiset käyttivät yleisimmin internetiä matkapuhelimellaan. Tilastokeskuksen mukaan 80 % suomalaisista käyttää matkapuhelimia käyttäessään internetiä (Suomalaisten internetin käyttö 2019). Matkapuhelinten suosioon on useita syitä. Tänä päivänä laite on kooltaan pieni, joten se on helppo pitää mukana liikuttaessa ja vaikkapa työmatkoilla. Kun on hetki ylimääräistä aikaa, niin ihmiset tyypillisesti selailevat viestejään, lukevat eri keskustelualueita, katselevat videoita ja lukevat uutisia.

Mobiililaitteiden käyttö on kasvanut elämän eri osa-alueilla, niin myös opiskelussa. Suomessa opiskelijat käyttävät tyypillisesti älypuhelimia lukiessaan ohjeita oppimisympäristöissä ja perehtyessään oppimateriaaliin. He osallistuvat älypuhelimien webinaareihin ja yhä enemmän myös ohjaajan kanssa pidettäviin ohjaustapaamisiin. Lisäksi he ovat älypuhelimilla yhteydessä toisiin opiskelijoihin keskustellen ja kysellen neuvoa. Osa oppimistehtävistä etenemisen sopimisen lisäksi tehdään tyypillisesti mobiililaitteilla. Vastuullisen matkailun portaiden koulutusmallia kehitettäessä oppimisympäristön vaatimuksena oli alustan yhteensopivuus mobiililaitteiden kanssa ja myöhemmin sisällöntuotannossa on myös panostettu responsiivisuuteen, jotta opintoja voi opiskella joustavasti eri laitteilla.

## PELILLISTÄMISTÄ H5P-TYÖKALUJEN JA BADGEOS-LISÄOSIEN AVULLA

Pelillistämisellä tarkoitetaan pelien dynamiikan ja elementtien soveltamista johonkin muuhun kontekstiin kuin pelin osana. Muun muassa opetuksessa pelillistämällä on voitu kasvattaa oppijan motivaatiota ja kokemusta sekä sitä myöten parantaa myös sitoutumista ja osallistumista (Kuosmanen 2019). Täl-



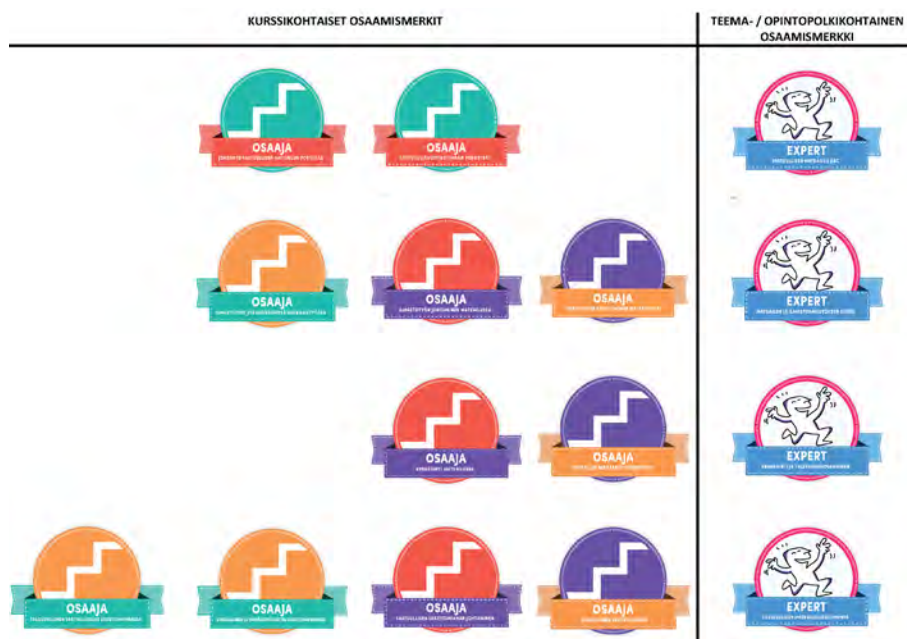
laisia motivaatiota ja sitoutumista kasvattavia pelillistämisen elementtejä ovat muun muassa erilaiset tasot, pisteet, edistymismittarit, tunnustukset ja tulostaulut. Pelillistämisen käyttöönotolle nähdään myös uusia mahdollisuuksia koulutuksen siirtyessä yhä enemmissä määrin digitaalisiin, ajasta ja paikasta riippumattomiin ympäristöihin (Kuosmanen 2019).

Vastuullisen matkailun portaiden sisällöntuotantoon päätettiin ottaa mukaan H5P-työkalut, joiden avulla voi rakentaa erilaisia interaktiivisia tehtäviä ja sisältöjä verkkokursseille. H5P:n käyttöönottoa tukee sen helppokäyttöisyys ja responsiivisuus eli se toimii hyvin eri päätelaitteilla. Koulutuskokonaisuudessa on käytetty muun muassa seuraavia H5P-työkaluja:

- Dialog Cards eli kääntökortit, joiden avulla voi esimerkiksi tarkistaa vastuulliseen matkailuun liittyvien käsitteiden selityksen.
- Image Hotspots on työkalu, jonka pohjana toimii kuva. Sen päälle lisätään interaktiivisia pisteitä, joista avautuu lisätietoa tai muuta relevanttia sisältöä eri muodoissa.
- Documention Toolin avulla autetaan oppijaa luomaan esimerkiksi annetulle kehittämistehtävälle tavoitteet ja arviointikriteerit.
- Multiple Choice on monivalintatehtävä, johon voi liittää kuvia, vihjeitä, viestejä ja jne.
- Interactive Videon keskelle voi lisätä omia kommentteja ja erilaisia tehtäviä.
- Essay arvostellaan automaattisesti sen mukaisesti, miten tekstistä löytyy opetusmateriaalin tekijän määrittelemiä avainsanoja.
- Accordion on niin sanottua haitaritekstiä. Lähtökohtaisesti lukija näkee vain otsikot ja voi avata sitten yhden kerrallaan nähdäkseen tarkemman sisällön. Nykyihminen on tottunut verkkosivuilla silmäilyyn, joten tällä tavalla voidaan tehdä nostot koko sisällöistä, joista oppija voi sitten poimia mielenkiintoisimmat tai muutenkin käydä asioita läpi asiakohteisesti.
- Mark the Words työkalulla valitaan tekstistä sanoja ohjeen mukaan esimerkiksi ”merkitse tekstistä kaikki nisäkkäät”. (Sarja 2018.)

Pilotin palautteesta on mielenkiintoista saada tietää, miten testajaat ovat suhtautuneet H5P-tehtäviin, esimerkiksi ovatko ne olleet helppokäyttöisiä ja onko niistä koettu hyötyä. Joka tapauksessa H5P-kaltaisten interaktiivisten tehtävien käyttäminen tulee vain lisääntymään opetuksen siirtyessä yhä enemmissä määrin virtuaalisiin oppimisympäristöihin, jotka mahdollistavat myös entistä helpommin ajasta ja paikasta riippumattoman itsenäisen opiskelun.

H5P-työkalujen lisäksi käytettiin BadgeOS-lisäosaa. Sen avulla koulukselle luotiin osaamismerkkijärjestelmä (kuvio 1). Kaikille kursseille tuli oma OSAAJA-merkki, jonka saa suoritettuaan kaikki kurssin oppitunnit. Laajemmista suorituksista, esimerkiksi teeman tai opintopolun suorittamisesta, suunniteltiin EXPERT-merkki. Digitaalinen osaamismerkki sisältää visuaalisen merkin sekä kuvauksen, mitä oppija on suorittanut ja oppinut saadakseen kyseisen merkin. Se on digitaalinen tunnus, joka osoittaa ja vahvistaa oppimisen. Merkki on myös jaettavissa sosiaalisen mediaan, joten näin ollen oppija voi merkin avulla kertoa uudesta tai päivitetystä osaamisestaan omalle verkostolle. Kaikki osaamismerkit kertyvät oppijan niin sanotulle etenemiskartalle eli tulostaululle. Tämänkaltaisen keräily viehättää ja koukuttaa monia ihmisiä. Ihminenhan on ollut alun perin metsästäjä-keräilijä, joten keräily on meihin vahvasti sisään rakennettu ominaisuus. Vaikka keräily ei enää ole elinehto niin silti meistä moni keräilee jotain. Näiden osaamismerkkien kohdalla voidaan laveasti olettaa, että oppisen ja osaamisen vahvistamisen kontekstissa merkit ovat osoitus keräilijän pitkäjänteisyydestä ja keskittymisestä aihealueeseen.



Kuvio 1. Esimerkkejä Vastuullisen matkailun portaat -koulutuskokonaisuuden osaamismerkkijärjestelmästä. Muotoilu: Rositsa Röntynen / JAMK

Pelillistämisen kontekstiin sopii myös se, että koulutuskokonaisuus on jaettu eri kompetensseihin, jotka sisältävät kurssikokonaisuudet kolmesta näkökulmasta: työntekijä, yrittäjä, kehittäjä. Oppija voi siis valita omaan profiiliinsa sopivan näkökulman ja suorittaa siihen liittyvät kaikki eri kompetenssit keräten niistä itselleen osaamismerkkit.

## TULEVAISUUS

Vastuullisen matkailun portaat -koulutusmalli osui pedagogisilta ratkaisuiltaan ja sisällöiltään maailman historian aikakirjoihin jäävään ajanjaksoon. Lähes vuoden jatkunut COVID-19-pandemia on pakottanut opetuksen ja oppimisen verkkoon kaikilla koulutusasteilla ympäri maapalloa. Jonain päivänä normaalimpi kanssakäyminen on taas mahdollista, mutta verkko-opetus on löytänyt uusia käyttökohteita, joten paluuta entiseen ei enää ole, vaan verkko-opetuksen kehittäminen jatkuu. On muistettava, että osa pandemia-ajan verkkoratkaisuista on ollut selviytymisstrategioita, eivätkä ne sellaisenaan täytä laadukkaan digitaalisen opetuksen laatumerkkejä. Niitä ei sellaisenaan kannata lähteä kopioimaan, vaan panostaa linjakkaiden opetus- ja oppimisprosessien suunnitteluun. Verkko-opetuksen tulee olla lisäksi saavutettavaa ja sisällöiltään ymmärrettäviä. Sen tulee tarjota mielekkäitä oppimiskokemuksia, olla monikanavaisia, tarjota monipuolisia suoritustapoja ja vuorovaikutusta. Vastuullisen matkailun portaat -koulutusmallin kaltaisia täysin itsenäisesti ajasta ja paikasta riippumattomia oppimisympäristöjä tullaan tarvitsemaan tulevaisuudessa enemmän, joten koulutusmalli tukee osaltaan näiden verkkoratkaisuiden leviämistä.

## LÄHTEET

Aarreniemi-Jokipelto, P. 2020. An Educational Model and Digital Solutions for a Massive Open Online Course. In Proceedings of EdMedia + Innovate Learning, 919–923). Online, The Netherlands: Association for the Advancement of Computing in Education (AACE). Viitattu 13.8.2020. <https://www.learnstechlib.org/primary/p/217398/>.

Ammattilaisen kädenjälki. 2020. SYKLIn www-sivu. Viitattu 12.2.2021. <https://www.kadenjalki.fi/>.

Elements of AI-tekoälykurssi. 2019. Helsingin yliopiston ja Reaktorin www-sivu. Viitattu 12.2.2021. <https://course.elementsofai.com/fi/>.

Hodges, C., Moore, S., Lockee, B., Trust, T. & Bond, A. 2020. The Difference Between Emergency Remote Teaching and Online Learning. Educause review. Viitattu 12.2.2021. <https://er.educause.edu/articles/2020/3/the-difference-between-emergency-remote-teaching-and-online-learning>.

Jatkuva oppiminen. 2019. Opetus- ja kulttuuriministeriön www-sivu. Viitattu 12.2.2021. [https://minedu.fi/jatkuva-oppiminen?fbclid=IwAR3ddNefaKnKUVCs5nciBNoZARdXjAlyKxYuXlp2LA\\_WGacBJq5EfeWwzIA](https://minedu.fi/jatkuva-oppiminen?fbclid=IwAR3ddNefaKnKUVCs5nciBNoZARdXjAlyKxYuXlp2LA_WGacBJq5EfeWwzIA).

Kuosmanen, V. 2019. Opetuksen pelillistäminen. Kandidaatin tutkielma. Jyväskylän yliopisto. Viitattu 12.2.2021. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-201907043566>

Laatukortit. 2018. Uutta avointa energiaa -hankkeen www-sivut. Viitattu 12.2.2021. <https://agileamk.wordpress.com/materiaalit/laatukortit/>.

Sarja, J. 2018. H5P-interaktioita helposti. Viitattu 12.2.2021. [https://drive.google.co/file/d/1JQuTI\\_f\\_NEVMDQg9igt0BmGM-d5F950O/view](https://drive.google.co/file/d/1JQuTI_f_NEVMDQg9igt0BmGM-d5F950O/view).

Suomalaisten Internetin käyttö 2019. 2019. Tilastokeskuksen www-sivu. Viitattu 12.2.2021. [https://www.stat.fi/til/sutivi/2019/sutivi\\_2019\\_2019-11-07\\_kat\\_001\\_fi.html](https://www.stat.fi/til/sutivi/2019/sutivi_2019_2019-11-07_kat_001_fi.html).

Traxler, J. & Kukulska-Hulme, A. 2016. Mobile learning -The next generation. Introduction to the next generation of mobile learning. London: Routledge.

Varonen, M. & Hohenthal, T. 2019. Verkkototeutusten laatukriteerit. ArtikkelieAMKn www-sivulla. Viitattu 12.2.2021. <https://www.eamk.fi/fi/campusonline/laatukriteerit/>.

## 6 KOKEMUKSIA VASTUULLISEN MATKAILUN KOULUTUKSEN PILOTOINNISTA

Meri Vehkaperä, Päivi Aarreniemi-Jokipelto & Rositsa Röntynen

### Tämän artikkelin sisältö sopii parhaiten:

koulutuksesta kiinnostuneille ja oppijoille

kouluttajille ja koulutuksia suunnitteleville

kehittäjille ja projektiammattilaisille

tutkijoille

Vastuullisen matkailun portaat -hankkeen keskeinen vaihe oli pilotointivaihe. Merivirta (2019) korostaa, että MOOC-oppimisympäristön (MOOC eli Massive Open Online Course) rakentamisessa pilotointi on keskeisessä roolissa, koska sitä kautta saadaan aitoja käyttäjäkokemuksia. Tämän artikkelin tavoitteena on kuvata alustavia kokemuksia koulutuksesta testaamisesta saatuun ensimmäiseen palautteeseen perustuen. Lisäksi tavoitteena on tarkastella, miten koulutusmallin paikasta, ajasta ja laitteesta riippumattomuus toteutuivat pilotointivaiheessa.

Artikkelissa keskitytään ensimmäisiin kokemuksiin ja pilotoinnin alussa saatuun palautteeseen. Varsinainen palautekysely toteutetaan koulutuksen pilotointivaiheen loppuun eli maaliskuussa 2021. Alm (2019) tuo esille, että MOOC-opintojen suunnittelun lähtökohtana tulisi aina olla pedagogiset tavoitteet ja niiden saavuttamisen mahdollistaminen. Lisäksi MOOC-ympäristöjä suunnitellessa on tärkeää varmistaa oppimisympäristön toimivuus ja käytettävyys. Näillä perusteilla testaamisen tavoitteena on saada palautetta erityisesti koulutusmallista, koulutuksen sisällöstä, koulutuksen pedagogisista valinnoista sekä digitaalisen oppimisympäristön toimivuudesta.

Koulutusmallin kehittämisen ensimmäisessä vaiheessa oli tehty kattava selvitys vastuullisen matkailun osaamisista hankkimalla kohderyhmiltä asiakasymmärrystä matkailualan yrittäjille suunnatuissa työpajoissa eri puolilla

Suomea. Koivunen (2019) korostaa, että MOOC-opiskelijat ovat tyypillisesti hyvin heterogeeninen ryhmä, jolloin osa opiskelijoista suhtautuu aiheeseen vakavammin pyrkien viemään asioita heti käytäntöön, mutta osa ottaa passiivisemmän roolin ja osallistuu MOOC-opintoihin mielenkiinnosta aiheeseen tai opintopisteisiin. Täten hankkeen suunnitteluvaiheessa oli päätetty toteuttaa laaja pilotointi- ja testausvaihe, jotta saatiin riittävästi tietoa koulutuksen kohderyhmiltä sen toimivuudesta eli sisällöstä, toteutuksesta ja oppimisympäristöstä. Sekä koulutusmallissa että itse koulutuksessa oli paljon uusia elementtejä, joiden onnistumista olisi ollut mahdotonta arvioida ilman asiakaskokemusta ja siitä saatua palautetta. MOOCin rakenne- ja sisältöelementtien testauksella varmistetaan käsikirjoitetun toteutuksen laatu (Alm 2019).

## TESTAAMISEN TOTEUTTAMINEN

Testaajien rekrytointi aloitettiin jo syksyllä 2019 hyödyntämällä matkailualan tapahtumia. Covid-19-pandemian vuoksi rekrytointi jouduttiin toteuttamaan lopulta suurimmaksi osaksi digitaalisesti. Pilotoinnin alkuvaiheen lähestyessä testaamismahdollisuudesta viestittiin hankkeessa työskentelevien asiantuntijoiden omissa verkostoissa, koko Suomen kattavissa matkailualan verkostoissa ja hankkeeseen osallistuvien korkeakoulujen sosiaalisen median kanavissa. Vastuullisen matkailun koulutuksen testaus herätti suurta mielenkiintoa ja lopulta testaajaksi ilmoittautui noin 200 kohderyhmään kuuluvaa henkilöä laajasti eri puolilta Suomea. Näistä reilu puolet ilmoitti työskentelevänsä matkailualalla ja noin viidennes kertoi toimivansa alan yrittäjänä. Lisäksi mukaan ilmoittautui laajemmin matkailualan arvoketjussa tai ekosysteemissä työskenteleviä sekä matkailualan opettajia tai alaa opiskelevia. Lisäksi testaajaksi saatiin lähes 100 Lapin yliopiston opiskelijaa.

Testaajille viestittiin ennen pilotoinnin alkua testauksen ajankohdasta, kestosta, ehdoista ja testauksen käytännöistä. Testaamiseen liittyen saatiin jonkin verran yhteydenottoja ja kyselyjä testaamisesta ja sen laajuudesta jo ennen itse testauksen aloittamista. Erityistä kiinnostusta herätti koulutuksessa hankitun osaamisen mahdollinen validointi osana korkeakouluopintoja. Testauksesta haluttiin luoda mahdollisimman aito oppimistilanne, joten testaajille tarjottiin tilaisuus opiskella oman kiinnostuksen mukaan kaikkia koulutuksen 24 kurssia (yhteensä 20 opintopistettä) kursseja vapaasti oman mielenkiinnon mukaan pilotointijakson aikana. Testauksen kesto oli yhteensä 2,5 kuukautta.

Pilotointi aloitettiin kahdella samansisältöisellä koulutuksen esittelytilaisuudella, jotka järjestettiin virtuaalisesti Zoomin välityksellä. Tilaisuuksissa esiteltiin koulutusta laajasti aidossa oppimisympäristössä opastamalla testaajia niin

kirjautumiseen, kurssien ostamiseen kuin opiskeluunkin liittyvissä asioissa. Vaikka pilotoinnin loppuvaiheessa kerätään testaaajilta systemaattisesti palautetta, kannustettiin testaaaja antamaan palautetta jo testauksen aikana etenkin ongelmista tai epäkohdista, joihin he törmäävät kursseja opiskellessaan.

Jo koulutuksen esittelytilaisuudessa ja heti sen jälkeen saatiin paljon kiitosta ja positiivista palautetta sekä keskustelun alueen viesteissä että myös henkilökohtaisten sähköpostien välityksellä. Positiivinen palaute koski erityisesti koulutuksen visuaalista ilmettä ja selkeyttä. Selkeä rakenne sekä vahva ja johdonmukainen visuaalinen ilme ovat Lapin AMKin työryhmän nimeämiä hyvän MOOCin tunnusmerkkejä (Haase 2019), joten palaute tuli MOOC-opintojen näkökulmasta tärkeistä aiheista.

Testaaajilla heräsi molemmissa ryhmissä myös jonkin verran kysymyksiä, joihin vastattiin tilaisuuden aikana. Kysymykset koskivat muiden muassa koulutusta, testaamiskäytäntöjä, oppimisympäristöä ja koulutuksessa hankittavan osaamisen validoinnin mahdollisuuksia. Edellisten lisäksi kysyttiin, onko koulutus tarjolla jo nyt tai myöhemmin muilla kielillä, kuten englanniksi tai saksaksi. Joillakin pilotointiin osallistuvilla heräsi myös huolta koulutuksen laajuudesta ja testaamisen vaativuudesta.

## SPONTAANI PALAUTE TESTAUKSEN ALKUVAIHEESSA

Vaikka koulutuksen systemaattinen arviointi ja palautteen keruu tapahtuu vasta testauksen loppuvaiheessa, saatiin testaaajilta alusta alkaen runsaasti palautetta sekä sähköpostitse että oppimisympäristössä olevan palautelomakkeen kautta. Ensimmäisen kolmen testausviikon aikana oppimisympäristön kautta palautetta oli antanut jo 25 testaaajaa, joista 44 prosenttia halusi antaa palautetta koulutuksen sisällöllisestä toteutuksesta, 16 prosenttia koulutusmallin toimivuudesta ja 52 prosenttia koulutuksen teknisestä toteutuksesta.

Kun vastaajia pyydettiin tarkentamaan antamaansa palautetta avoimessa tekstikentässä, saatiin melko yksityiskohtaista palautetta eri kursseihin liittyen. Tyypillisiä teemoja tähän hyvin pian testauksen alettua tulleeeseen palautteeseen olivat erilaiset havaitut virheet tai puutteet, kirjoittaminen ja oikeakielisyys sekä oppituntien ja kurssien testit ja niiden kysymykset.

Selkeistä virheistä, kuten toimimattomista linkeistä tai latautumattomista kuvista saatiin nopeasti tietoa. Tyypillisiä tilanteita olivat esimerkiksi inhimillisestä virheestä johtuva oikeasti puuttuva tai virheellinen linkki ja toisaalta tekniset syyt, kuten esimerkiksi selaimesta tai sen asetuksista johtuvat ongelmat. Nämä ovat nopeasti korjattavia virheitä, mutta kuten Merivirta (2019)

toteaa, niin kaikki pienetkin huomiot testauksessa vievät aina oppimisympäristön kehittämistyötä eteenpäin. Toinen palautetta paljon kerännyt asia olivat kurssien ja oppituntien lopussa olevat osaamista arvioivat monivalintatestit. Kritiikkiä tuli nopeasti testeissä olevista virheistä, jotka saattoivat koskea testin kysymyksen tai vastausvaihtoehtojen epäselvää tai jopa virheelliseksi kuvattua muotoilua. Välillä testaaja saattoi arvioida myös esimerkiksi yksittäisen kysymyksen tai koko testin virheelliseksi, jos siitä ei ollut saatu pisteitä odotetulla tavalla. Merivaara (2019) tuo esille vastaavan haasteen SometaDuuniin MOOC-opintojen tenttikysymyksissä, joista oli testauspalautteen perusteella poistettu tulkinvaraisuus, sekä tenttikysymykset ja niiden ratkaisuja oli selkeytetty aiempaan verrattuna.

Lisäksi osa testaajista kiinnitti paljon huomiota kieleen ja kirjoittamiseen liittyviin asioihin tai ongelmiin, kuten kirjoitusvirheisiin, oikeinkirjoituksen ongelmiin tai vaikkapa asioiden ilmaisemiseen jollakin tavalla. Palautetta kieli-asioista tuli paljon, vaikka testaaja oli etukäteen informoitu siitä, että oikoluku on vielä kesken. Toisaalta myös tämä palaute on tärkeää ja muistuttaa siitä, miten tärkeää asynkronisessa virtuaalikurssissa on, että kaikki teksti on oikein kirjoitettua, sujuvaa ja ymmärrettävää.

Koulutusympäristössä olevan palautelomakkeen lisäksi hankkeen projektipäällikkö ja testauksesta vastaava henkilö saivat palautetta suoraan sähköpostilla. Tämä palaute liittyi aluksi etenkin koulutusalueelle rekisteröitymiseen ja kurssien ”ostamiseen” omalle tilille. Salmonin (2018) 2000-luvun alussa kehittämän viisiportaisen verkko-opetuksen suunnittelumallin mukaan opiskelijat tarvitsevat erilaista ohjausta oppimisprosessin eri vaiheissa. Mallin ensimmäinen vaihe on oppimisympäristöön pääsy. Koska alusta alkaen opiskelijoiden heterogeeninen tausta oli tiedossa, niin oli selvää, että testaajien digitaidoissa on myös suuria eroja. Täten oli luonnollista, että osa tarvitsi oppimisympäristöön pääsyyn ja opintojen aloitukseen enemmän tukea kuin toiset. Tähän oli myös varauduttu tarjoamalla ohjeistusta siitä, keneltä apua ongelmiin voi pyytää. Osalle Wordpress-alusta oli jo entuudestaan tuttu.

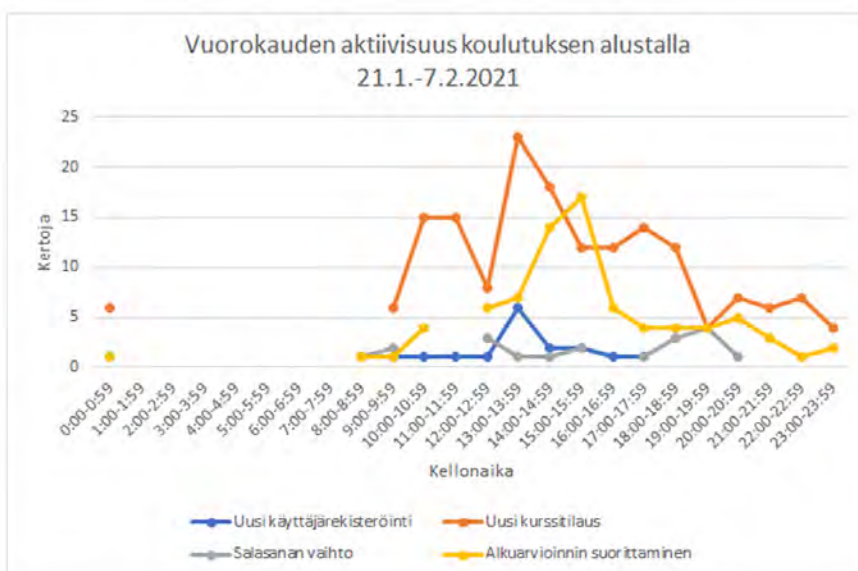
Saatu palaute muistutti myös siitä, että vaikka MOOC-tyyppisten kurssien vahvuutena pidetään usein sitä, että ne palvelevat suurta määrää oppijoita ja käyttäjiä samanaikaisesti ja opettajasta tai oppimisen ohjaajasta riippumatta, niihinkin tarvitaan henkilöresursseja tukipyyntöihin, virheiden korjaamiseen, ohjeistusten täydentämiseen, teknisten ongelmien ratkaisemiseen sekä säännölliseen ja systemaattiseen materiaalien päivittämiseen ja koulutuksen kehittämiseen palautteen perusteella.



## KOULUTUSMALLIN RIIPPUMATTOMUUS AJASTA, PAIKASTA JA LAITTEESTA

Vastuullisen matkailun portaat -hankkeen tavoitteena oli kehittää ajasta, paikasta ja laitteesta riippumaton koulutusmalli. Seuraavaksi tarkastellaan näiden tavoitteiden toteutumista pilotissa kerätyn datan ja oppimisanalytiikan avulla.

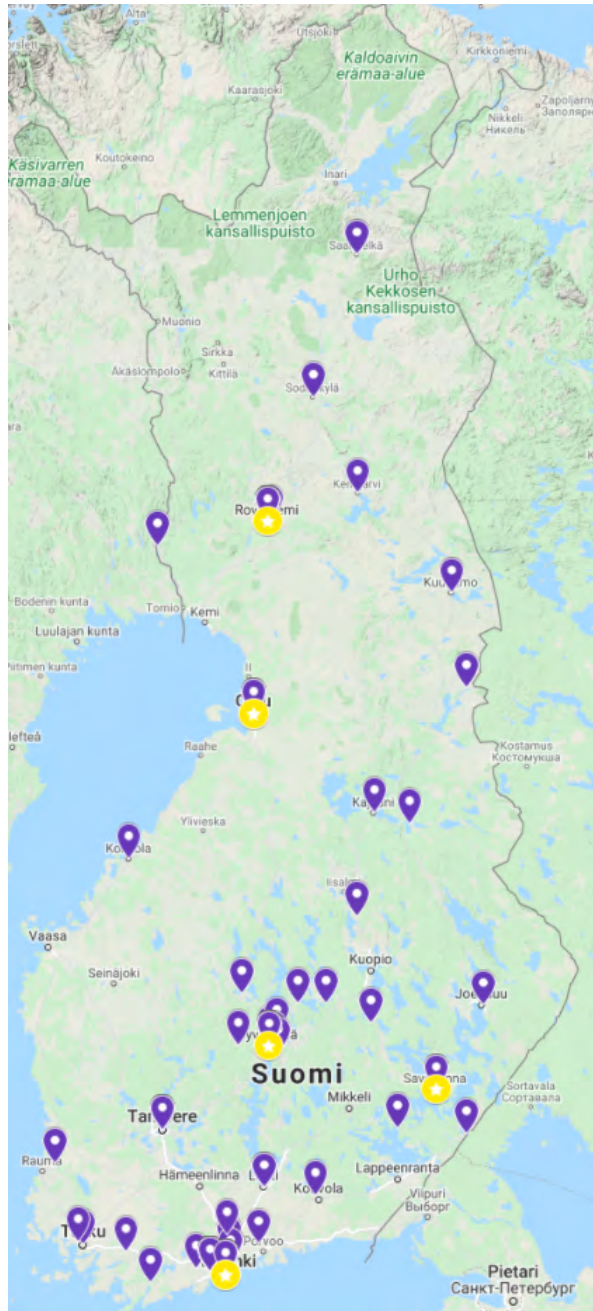
Koulutusmallin riippumattomuutta **ajasta** tarkasteltiin analysoimalla dataa testaaajien aktiivisuudesta oppimisympäristössä pilotin ensimmäisten kahden viikon aikana. Aktiivisuutta arvioitiin analysoimalla uusien käyttäjärekisteröintiä, salasanojen vaihtamista, uusien kurssitilauksien ja alkuarvioinnin suorittamisten kellonaikaa (kuvio 1). Aktiivisuutta oli mahdollista seurata myös muilla kriteereillä, kuten mihin kellonaikaan testaaajat liittyvät tiettyyn kurssiin, antavat palautetta tai saavat kurssitodistuksen järjestelmästä. Lisäksi oppimisympäristössä voi olla muutakin aktiivisuutta kuin opiskeluun liittyvää. Verkkosivustolla on kävijöitä, jotka eivät ole koulutuksen varsinaisia käyttäjiä, vaan käyvät tutustumassa vapaasti esitettyihin yleisiin materiaaleihin. Tuo aktiivisuus rajattiin kuitenkin tästä analyysistä pois, sillä ei anna tarpeeksi tietoa koulutuksesta ja oppijan käyttäytymisestä.



Kuvio 1. Käyttäjien aktiivisuus eri vuorokauden aikoina koulutuksen oppimisympäristössä. Muotoilu: Rositsa Röntynen / JAMK. Lähde: Koulutuksen järjestelmän analytiikka.

Oppimisympäristössä oli aktiivisuutta aamusta tyypillisesti vähintään puoliyöhön saakka. Erittäin aktiivinen käyttöaika ajoittui aamukymmenen ja iltakahdeksan välille. Kohtalaisen aktiivista aikaa oli heti aamulla kello kahdeksan ja yhdeksän välillä sekä iltayhdeksästä aamuyhteen. Aamuyöllä ja aikaisin aamulla aktiivisuutta ei ollut lainkaan. Osa aktiivisuudesta kohdistuu aikaan, jota perinteisessä lähiopetuksessa ja synkronisessa digitaalisessa koulutuksessa ei käytetä. Analyysi antaa viitteitä siitä, että koulutusmalli tarjoaa ajasta riippumattoman mahdollisuuden opiskella arjessa työn tai muun koulutuksen ohessa. Jatkossa saadaan lisää dataa myös siitä, miten aktiivisesti koulutusympäristössä opiskellaan eri viikonpäivinä tai vuodenaikoina.

Toiseksi tarkasteltiin koulutusmallin riippumattomuutta **paikasta**. Testaajiksi pyrittiin saamaan henkilöitä koko Suomesta ja käyttäjien ilmoittamien kotipaikkojen perusteella maantieteellinen kattavuus Suomen alueella on melko tasainen (kuviot 2 ja 3). Huomioitavaa on myös se, että testaajat tulevat isoksi osaksi paikkakunnilta, joissa ei esimerkiksi tarjota alan korkeakoulutusta. Lisäksi ainakin kolme testaaja on ilmoittanut, että opiskeluaikana he ovat ulkomailla eli Yhdysvalloissa, Turkissa ja Kreikassa. Koulutus on siis pilotoinnin perusteella paikasta riippumatonta ja se tarjoaa mahdollisuuden opiskella sellaisillakin paikkakunnilla, joilla alan opiskelu olisi muuten vaikeaa tai mahdotonta. Lisäksi opiskelu on mahdollista myös kriisitilanteissa, kuten Covid-19-pandemian aikana.



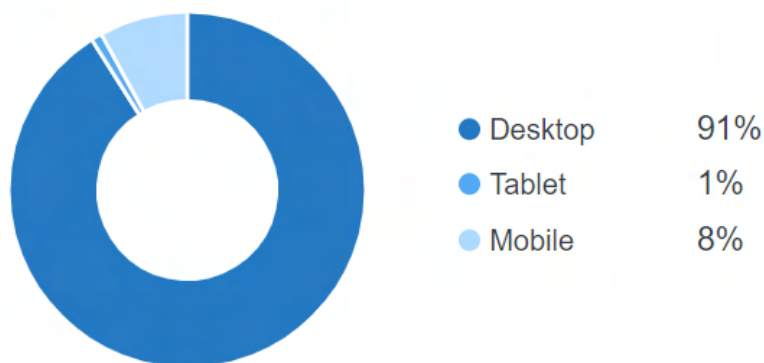
Kuvio 2. Käyttäjien ilmoittamat kotipaikat kartalla 19.1. –15.2.2021 (violettilla värillä on merkitty testaajien kotipaikat ja keltaisella koulutusta tarjoavat korkeakoulut). Muotoilu: Rositsa Röntynen / JAMK. Lähde: Koulutuksen järjestelmän analytiikka.



Kuvio 3. Käyttäjien ilmoittamat kotipaikat sanapilvenä (19.1.–15.2.2021). Mitä isompana paikan nimi ilmestyy, sitä enemmän käyttäjiä tästä paikasta osallistuu koulutuksen pilotointiin. Muotoilu: Rositsa Röntynen / JAMK. Lähde: Koulutuksen järjestelmän analytiikka.

Kolmantena koulutusmallin tavoitteena oli mahdollistaa riippumattomuus käytettävästä **laitteesta**. Koulutus kehitettiin teknisesti siten, että opiskelu on mahdollista kaikilla laitteilla, esimerkiksi tietokoneella, tabletilla, puhelimella. Täydellistä toimivuutta kaikilla laitteilla tai selaimilla ei kuitenkaan voida taata, sillä koulutussisällöt vaikuttavat myös verkkosivuston käytettävyyteen, eikä tekniikka yksin voi varmistaa sujuvaa käyttäjäkokemusta. Oppimisanalytiikan perusteella testaajat käyttivät kaikkia laitetyppejä, mutta selkeästi suurin osa eli yhdeksän kymmenestä käytti tietokonetta (kuvio 4). Tilastokeskuksen mukaan 80 prosenttia suomalaisista käyttää älypuhelinlaite käyttäessään internetiä (Suomalaisten Internetin käyttö 2019). Älypuhelimella oppimisympäristöön kirjautui joka kymmenes ja vain yksi sadasta käytti tablettilaitetta. Se, millä laitteella koulutus alustaa käytetään, riippuu tietenkin käyttäjästä ja hänen tottumuksistaan. Huomioon on otettava myös se, että pilotointi toteutettiin koronakriisin aikana, jolloin ihmisten liikkuvuus ja sen seurauksena mobiililaitteiden käyttö olivat tavallista vähäisempiä.

## Device Breakdown



Kuvio 4. Eri laitteiden käyttö oppimisympäristössä pilotin alkuvaiheessa (19.1.-15.2.2021).  
Lähde: Koulutuksen järjestelmän analytiikka.

## POHDINTA

Vastuullisen matkailun portaat -hankkeen keskeiset tavoitteet eli koulutusmallin luominen ja virtuaalikoulutuksen rakentaminen vastuullisen matkailun aiheesta osoittautuivat hankkeen aikana ajankohtaisemmaksi kuin alun perin osattiin edes kuvitella. Digitalisaatio otti Covid-19-pandemian seurauksena vuoden 2020 aikana suuren loikan eteenpäin erityisesti koulutusallalla. Samaan aikaan matkailualalla joutui lomautetuksi tai työttömäksi iso joukko matkailualan ammattilaisia. Tästäkin huolimatta testaajiksi ilmoittautuneiden suuri määrä oli hienoinen yllätys.

Hankkeen ja sen herättämän kiinnostuksen sekä heti aluksi saadun palutteen perusteella voidaan arvioida, että tarve vastuullisen matkailun digitaaliselle täydennyskoulutukselle on suuri. Kiinnostus koulutuksen testaamiseen voi viestiä myös laajemmasta kiinnostuksesta sekä synkroniseen että asynkroniseen virtuaalisesti toteutettavaan täydennyskoulutukseen. Myös Ammattikorkeakoulubarometriin (2020, 19) vastanneet arvioivat, että opetus siirtyy nykyistä enemmän verkkoon. Tämä tarkoittaa myös uusien oppimisympäristöjen tekemistä pääsääntöisesti virtuaalisiksi tai verkkoon. Teknologian odotetaan mahdollistavan koulutuksen henkilökohtaistamisessa ja koulutuksen sovittamisessa työelämän tarpeisiin. Vastuullisen matkailun portaat -hankkeessa luotua koulutusmallia kannattaa ehdottomasti soveltaa myös muiden teemojen ympärille luotuihin virtuaalikoulutuksiin.

Pilotoinnin perusteella koulutuksen tavoitteeksi asetettu riippumattomuus ajasta, paikasta ja laitteesta näyttäisi toteutuvan hyvin oppimisympäristöstä saadun datan perusteella. Vaikka käyttö oli aktiivisinta päivällä eli perinteisen toimistoajan puitteissa, aktiivisuutta oli paljon myös sen ulkopuolella eli aikaisin aamulla ja illalla hieman yli puoleen yöhön asti. Päiväsaikaan sijoittuvaa aktiivisuutta selittää ensinnäkin se, että testaajina oli jonkin verran päätoimisesti opiskelevia sekä toiseksi testaajina Covid-19-pandemian vuoksi myös poikkeuksellisen paljon lomautettuna tai jopa työttömänä olevia. Vastuullisen matkailun opiskelu mahdollistui pandemiasta huolimatta missä päin Suomea tai maailmaa tahansa ja millä laitteella tahansa.

Jo testaamisen alkuvaiheessa saadun palautteen perusteella voidaan sanoa, että pilotointi ja testaaminen on ollut hankkeen onnistumisen kannalta tärkeä vaihe. Testaamisen päätyttyä kaikki palaute analysoidaan huolellisesti ja sen perusteella päätetään tarvittavista korjaus- ja kehittämistoimenpiteistä.

Sivén (2020) korostaa, että palautetta tarkasteltaessa sitä täytyy tulkita valitusta näkökulmasta mahdollisimman objektiivisesti. Palautetta analysoidessa pyritään hakemaan esimerkiksi ideoita tai vaihtoehtoja tulevaan kehittämiseen ja pohtia niiden käytettävyyttä ratkaisuna tunnistettuihin kehityskohtiin. Itse palaute on arvio kokemuksesta ja siihen liittyvistä havainnoista ja palautteen käsittely ja analyysi taas asioita yhdistelevä arvio palautteen antajan pohtimista asioista ja ratkaisuvaihtoehdoista.

Palautteen perusteella voidaan sekä kehittää koulutusmallia ja koulutusta mutta myös oppia koko verkoston tasolla ja tätä oppimista voidaan hyödyntää tulevaisuudessa hankkeissa. Myös Kuitunen ja Sutinen (2018) muistuttavat, että esimerkiksi uutta toimintamallia tai työkalua on päästävä testaamaan mahdollisimman pian ja siitä opittua on jaettava systemaattisesti koko organisaatioon tai tässä tapauksessa verkostoon. Laaja testaus ja palaute mahdollistavat myös koulutuksen kehittämisen jo hankkeen aikana sekä antaa tietoa jatkokehittämisen tueksi.

## LÄHTEET

Alm, A. 2019. MOOC – Tiukasti formatoitu opintoautomaatti? Julkaisussa Someta Duuniin – Digitaaliset urataidot korkeakoulujen ohjauksessa. Toim. Rantanen O., Isosuo T., Merivirta M. Lapin ammattikorkeakoulu. Sarja B. Tutkimusraportit ja kokoomateokset. Viitattu 14.2.2021. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-316-330-0>.

Ammattikorkeakoulubarometri 2020. 2020. Arene. Viitattu 12.2.2021. [http://www.arene.fi/wp-content/uploads/Raportit/2020/AMK%20barometri\\_2020.pdf?t=1583848191](http://www.arene.fi/wp-content/uploads/Raportit/2020/AMK%20barometri_2020.pdf?t=1583848191).

Haase, A. 2019. Kuinka suunnittelen ja toteutan onnistuneen MOOCin? -Työmarkkinoiden digimuutos lähtökohtana. Julkaisussa Someta Duuniin – Digitaaliset urataidot korkeakoulujen ohjauksessa. Toim. Rantanen O., Isosuo T., Merivirta M. Lapin ammattikorkeakoulu. Sarja B. Tutkimusraportit ja kokoomateokset. Viitattu 14.2.2021. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-316-330-0>.

Koivunen, K. 2019. MOOCin rakentaminen vaatii luovuutta ja pelisilmää. Julkaisussa Someta Duuniin – Digitaaliset urataidot korkeakoulujen ohjauksessa. Julkaisussa Someta Duuniin – Digitaaliset urataidot korkeakoulujen ohjauksessa. Toim. Rantanen O., Isosuo T., Merivirta M. Lapin ammattikorkeakoulu. Sarja B. Tutkimusraportit ja kokoomateokset. Viitattu 14.2.2021. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-316-330-0>.

Kuitunen, M. & Sutinen, M. 2018. Mahtava moka. Uskalla, opi ja menesty. Helsinki: Alma Talent.

Merivirta, M. 2019. Tähtäimessä toimiva MOOC: SometaDuuniin opintojen kehittäminen opiskelijapilotoinnin kautta. Julkaisussa Someta Duuniin – Digitaaliset urataidot korkeakoulujen ohjauksessa. Toim. O. Rantanen, T. Isosuo ja M. Merivirta. Lapin ammattikorkeakoulu. Sarja B. Tutkimusraportit ja kokoomateokset. Viitattu 14.2.2021. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-316-330-0>.

Salmon, G. 2018. The five stage model. Viitattu 14.2.2021. <https://www.gil-lysalmon.com/five-stage-model.html>.

Sivén, S. 2020. Palaute koulutuksen kehittämisen tukena. Laurea Journal 17.11.2020. Viitattu 12.2.2021. <https://journal.laurea.fi/palaute-koulutuksen-kehittamisen-tukena/#c709c3fe>.

Suomalaisten Internetin käyttö 2019. 2019. Tilastokeskus. Viitattu 18.2.2021. [https://www.stat.fi/til/sutivi/2019/sutivi\\_2019\\_2019-11-07\\_kat\\_001\\_fi.html](https://www.stat.fi/til/sutivi/2019/sutivi_2019_2019-11-07_kat_001_fi.html).







**TUTKI JA POHDI!**

## 7 KOULUTUSMALLIN YHTEISKEHITTÄMISEN HAASTEET JA HYVÄT KÄYTÄNTEET

Meri Vehkaperä & Mia Tarhanen

### Tämän artikkelin sisältö sopii parhaiten:

koulutuksesta kiinnostuneille ja oppijoille

kouluttajille ja koulutuksia suunnitteleville

kehittäjille ja projektiammattilaisille

tutkijoille

Yhteiskehittämisellä tarkoitamme tässä artikkelissa ihmisten välistä tavoitteellista yhteistyötä, jossa kehitettiin viiden korkeakoulun ja lähes 20 hankkeeseen osallistuneen asiantuntijan vuorovaikutuksessa vastuullisen matkailun koulutusmalli ja virtuaalikoulutus. Jalosen (2019) mukaan yhteiskehittämiselle ei ole olemassa yleisesti hyväksyttyä määritelmää, vaan sitä on määritelty eri lähteissä monin eri tavoin. Hänen mukaansa yhteiskehittämisellä viitataan usein esimerkiksi julkisten palvelujen toteuttamiseen aina niiden ideoinnista ja suunnittelusta toimeenpanoon ja arviointiin asti. Tähän prosessiin ja vuorovaikutukseen osallistuvat tavallisesti niin palvelun kehittäjät kuin asiakkaat eli loppukäyttäjätkin.

Vastuullisen matkailun portaat -hankkeessa yhteiskehittämiseen on osallistettu hankkeeseen osallistuvien korkeakoulujen asiantuntijoiden lisäksi loppukäyttäjää eli sekä matkailualan yrittäjiä ja alalla työskenteleviä että alaa opiskelevia. Tässä julkaisussa keskitytään vain projektissa työskennelleiden asiantuntijoiden yhteiskehittämiseen eli muut tahot on rajattu tarkastelun ulkopuolelle. Artikkelin tavoitteena on kuvata Vastuullisen matkailun portaat -hankkeessa saatuja kokemuksia viiden korkeakoulun ja lähes 20 asiantuntijan kokemuksia yhteiskehittämisestä virtuaalisen koulutusmallin ja koulutuksen suunnittelussa, kehittämisessä ja toteuttamisessa. Artikkelin aluksi kuvataan hankkeen yhteiskehittämisen lähtökohtia ja itsearviointin toteuttamista, minkä jälkeen siirrytään käsittelemään yhteiskehittämisen haasteita ja hyviä käytänteitä.

## YHTEISKEHITTÄMISEN LÄHTÖKOHDAT JA ARVIOINTI

Hanke koostui käytännössä kuudesta toimenpidekokonaisuudesta, joiden vastuut oli jaettu eri korkeakouluille. Ensimmäisessä vaiheessa selvitettiin vastuullisen matkailun osaamistarpeet sekä alan yritysten että alan opettajien näkökulmasta. Lisäksi määriteltiin yhteiset kompetenssit ja niiden pohjalta osaamistavoitteet. Toisessa vaiheessa määriteltiin vastuullisuuden tasot ja koulutussisällöt. Kolmannessa vaiheessa valittiin digitaalinen oppimisympäristö sekä suunniteltiin ja toteutettiin virtuaalinen, 20 opintopisteen laajuinen vastuullisen matkailun koulutus. Neljännessä toimenpidekokonaisuudessa keskityttiin koulutusmallin ja koulutuksen pilotointiin ja testaamiseen sekä tarvittavien korjausten ja muutosten toteuttamiseen. Viidennessä vaiheessa varmistettiin koulutuksen jatkuvuus ja tutkittiin sen monistettavuutta. Kuudennessa eli viimeisessä toimenpidekokonaisuudessa koulutusmalli lanseerattiin valtakunnallisesti. Hankkeen kokonaiskesto oli yhteensä kaksi puoli vuotta.

Jokaisella edellä lyhyesti kuvatulla vaiheella oli etukäteen päätetty vastuukorkeakoulu, joka veti osaprojektia eli toimenpidekokonaisuutta. Kaikki muut korkeakoulut ja suurin osa projektiryhmästä ovat kuitenkin osallistuneet tavalla tai toisella lähes kaikkiin vaiheisiin. Koska yhteiskehittäminen on ollut koko hankkeen kantava ajatus, on koulutuksen keskeisiä kohderyhmiä ja muita sidosryhmiä on osallistettu mahdollisimman laajasti kaikkiin toimenpidekokonaisuuksiin ja työvaiheisiin.

Kaikissa kehittämishankkeissa olisi hyvä arvioida sitä, miten hankkeessa on onnistuttu ja millaisia kehityskohteita voidaan tunnistaa. Kesken hankkeen toteutettavassa arvioinnissa hyödynnetään usein Rajahongan (2013) mukaan itsearviointia, jonka tulosten hyödyntäminen toiminnan kehittämässä on usein helpompaa. Suopajarvi (2013) korostaa, että itsearvioinnille on tyypillistä, että arvioinnin tekijä on projektin toiminnassa mukana ja että itsearviointiin liittyy vahvasti oppimisen ja kehittämisen idea.

Itsearviointi on tehokas tapa löytää organisaation vahvuudet, parantamisalueet sekä keskeiset kehittämistoimenpiteet, mutta seurauksena on usein myös lisääntynyt vuorovaikutus ja asiantuntijoiden kasvanut kiinnostus organisaation laadun kehittämiseen (Rajahonka 2013).

Vastuullisen matkailun portaat -hankkeessa on toteutettu itsearviointikysely kerran vuodessa kalenterivuoden lopussa. Itsearviointikyselyn jälkeen tulokset on käsitelty projektiryhmän tapaamisessa yhdessä keskustellen ja niiden pohjalta on määritelty toimenpiteet toiminnan ja yhteistyön kehittämiseksi. Itsearvioinnissa on noudateltu EFQM-mallin itsearviointiprosessia, jossa

organisaation henkilöstöstä koostuva arviointiryhmä muodostaa vuosittain käsitteen organisaation vahvuuksista ja kehitettävistä asioista arviointialueittain (ks. Rajahonka 2013).

## YHTEISKEHITTÄMISEN HAASTEET

Vuosina 2019 ja 2020 toteutettujen itsearviointikyselyiden perusteella suurimmat yhteiskehittämisen haasteet ovat liittyneet hankkeen tavoitteisiin tai niiden epäselvyyteen sekä hankkeessa tehtyihin toimenpiteisiin ja niiden resursointiin. Asiantuntijat olivat tunnistanee myös muita haasteita, kuten hankkeen sisäisen ja ulkoisen viestinnän ongelmia ja kohderyhmän määrittelyyn liittyviä epäselvyyksiä. Näitä haasteita on hankkeen aikana pyritty ratkaisemaan yhdessä keskustelemalla ja niihin on tarvittaessa palattu uudelleen.

Hankkeessa on kahden tarkasteluvuoden aikana toiminut samanaikaisesti viidestä eri korkeakoulusta noin 20 asiantuntijaa. Henkilöstövaihdoksia on tapahtunut useissa vastuullisissa rooleissa, joten on ymmärrettävää, että projektiryhmässä on ollut jonkin verran epäselvyyttä tai erilaisia tulkintoja hankkeen tavoitteiden ja tarvittavien toimenpiteiden suhteen. Tämä oli näkyvissä jo projektin alkuvaiheessa ja on todennäköisesti hyvin tyypillinen haaste myös yleisellä tasolla. Myös Aaltonen, Hytti, Lepistö ja Mäkitalo-Keinonen (2016) korostavat, että yhteiskehittämisessä on tärkeää tunnistaa osallistujien erilaiset tavoitteet ja pyrkiä erilaisten tavoitteiden joukosta yhdessä tunnistamaan yhteinen tavoite ja tuoda osapuolten erilaiset osaamiset ja näkökulmat yhteen. Tätä haastetta on hankkeen aikana pyritty aktiivisesti ratkaisemaan projektiitiimin tapaamisissa ja työpajoissa käymällä dialogia tavoitteista, työvaiheista ja tarvittavista toimenpiteistä. Erityisen tärkeää yhteisen ymmärryksen tuottaminen keskustelemalla on silloin, kun ollaan tekemässä uutta palvelua – tässä tapauksessa koulutusmallia ja koulutusta – jonka lopputuloksesta kenelläkään ei ollut, eikä voinutkaan olla etukäteen tarkkaa käsitystä.

Mitä tulee hankkeen varsinaisiin toimenpiteisiin, itsearviointikyselyyn vastanneet kokivat niiden konkretisoinnin sekä varsinaisten työtehtävien määrittelyn ja järjestyksen olleen jossain määrin hahmottomatonta. Lisäksi koettiin, että osa toimenpiteistä käynnistyi turhan verkkaisesti huolelliseen suunnitteluun käytetyn ajan vuoksi. Tässä myös tunnistettiin eroja kohdeorganisaation organisaatiokulttuurien välillä, sillä toisissa haluttiin laatia huolellisesti tehtyjä suunnitelmia, kun toisissa oltiin valmiimpia aloittamaan väljemmällä suunnitelmalla ja tekemään siihen tarkennuksia työn edetessä. Sekä projektiryhmän suuri koko että henkilöstömuutokset keskeisissä rooleissa ovat hidastaneet joidenkin toimenpiteiden aloittamista tai etenemistä.

Resursseihin liittyvät kehityskohdat voidaan tunnistaa asiantuntijoiden työkuormaan, työn ajoitukseen ja digitaaliseen oppimisympäristöön liittyviksi. Henkilöstön resurssointi on joissain kohdin ollut alimitoitettua, sillä projektin edetessä on ilmaantunut asioita, joiden toteuttaminen on ollut välttämätöntä hankkeen toteuttamisen ja asiakaskokemuksen näkökulmasta. Näistä ensimmäinen oli hankkeen aikana voimaan tullut EU:n saavutettavuusdirektiivi, jonka aiheuttamia muutoksia ja suurta työmäärää ei ollut pystytty ennakoimaan hankkeen suunnitteluvaiheessa. Toinen iso haaste hankkeessa työskenteleville asiantuntijoille oli täysin uuden oppimisympäristön käytön opetteleminen, mikä aiheutti kurssien ja niiden sisällön toteuttamisen ohella paineita sekä osaamisen että aikataulujen suhteen.

Kyselyn perusteella hankkeen suunnitteluvaiheessa ei ollut osattu resursoida ja allokoida työaika täysin realistisella tavalla. Osalle asiantuntijoista oli allokoitu hankkeeseen kokonaisuudessaan aika pieni määrä ja pitkän hankkeen aikana järjestetyt kokoukset ja työpajat veivät lopulta yllättävän paljon työaika varsinaiselta koulutuksen toteuttamiselta ja sen sisällöntuotannolta. Jatkossa oppilaitoskohtaisten hanketiimien jäsenten osallistumista esimerkiksi kokouksiin, työpajoihin ja koulutuksiin täytyy harkita tarkemmin.

Rajalliset resurssit vaikuttivat myös digitaalisen oppimisympäristön hankintaan ja valintaan, vaikka oppimisympäristöllä on erittäin suuri merkityskoulutuksen kokonaisuuden onnistumisen kannalta. Kyselyn perusteella digitaalista oppimisympäristöä koskevaksi suurimmaksi ongelmaksi koettiin liian pieni hankintabudjetti. Valittu oppimisympäristö ei lopulta esimerkiksi tarjonnutkaan niin monipuolisia mahdollisuuksia esimerkiksi pelillisyyden hyödyntämiseen kuin projektin alussa ajateltiin tai ainakin toivottiin. Toisaalta oppimisympäristöön ja sen käyttöön on hankkeen aikana saatu erittäin paljon tukea ja apua, mikä on helpottanut sen mahdollisuuksien hyödyntämistä.

Koulutusta koskevan kohderyhmän määrittely tuotti haasteita etenkin hankkeen alkuvaiheissa. Kohderyhmää pidettiin varsin laajana ja heikosti kiitettyinä. Määrittelyn eteen tehtiin kuitenkin runsaasti töitä hankkeen työpajoissa ja kyselyn perusteella ymmärrys kohderyhmästä kirkastui selvästi vuoden 2020 aikana. Koulutuksen testaaajilta asiantuntijat toivovat saavansa vielä palautetta varsinaisten loppukäyttäjien eli koulutukseen osallistuvien tarpeista, mikä mahdollisesti tuo lisätietoa kohderyhmästä ja sen tarpeista sekä edesauttaa kohderyhmän tavoittamista tarkoituksenmukaisissa kanavissa. Kohderyhmän määrittelyyn ja kirkastamiseen saatiin tukea myös hankkeen ohjausryhmältä.

Kuten hyvin tiedetään, viestintä on lähes poikkeuksetta haasteellista – joko sitä on liian paljon tai liian vähän. Åman Kyrrö (2019) kuitenkin muistuttaa, että

yhteistyön onnistumisen ja projektin tavoitteiden saavuttamisen edellytys on hyvä vuorovaikutus toimijoiden kesken. Sujuva sisäinen viestintä helpottaa työn edistymistä ja lisää luottamusta projektin osallisten kesken. Itsearviointikyselyn perusteella hankkeeseen liittyvää ulkoista viestintää olisi voinut tehdä jo aikaisemminkin, mutta toisaalta ajateltiin, että on hyvä viestiä vasta sitten, kun on jotakin konkreettista sisältöä koottuna. Hankkeen sisäisessä viestinnässä tärkein kanava on ollut Teams. Yksittäisen osallistujan kannalta Teams on tarjonnut avoimuutta ja mahdollisuuden päästä käsiksi kaikkeen hankkeen tietoon ja dokumentteihin. Toisaalta näin monen toimijan yhteiskehittämisessä ja ajallisesti pitkässä hankkeessa Teamsin kanavien tapahtumista ja aineistojen sijainnista ajan tasalla pysyminen on kyselyn perusteella vaatinut asiantuntijoilta paljon oma-aloitteisuutta ja aktiivisuutta. Kokemukseen lienee myös vaikuttanut Covid-19-pandemian aiheuttama poikkeusaika, minkä vuoksi moni muukin taho on siirtänyt viestintäänsä Teamsiin ja eri ryhmien seuraaminen on saattanut tuntua asiantuntijoista kuormittavalta.

Yllättävää joulukuussa 2020 toteutetun toisen itsearviointikyselyn tuloksissa oli se, ettei Covid-19-pandemian aiheuttama kasvokkaisen työskentelyn lähes täydellinen puuttuminen näkynyt aineistossa juuri lainkaan. Lähes kaikki hankkeen aikainen yhteistyö ja yhteiskehittäminen on toteutettu virtuaalisesti maaliskuusta 2020 alkaen. Tämän perusteella voisi varovasti arvioida, että eri puolilta Suomea tulevien organisaatioiden asiantuntijat ovat sopeutuneet varsin hyvin kokonaan virtuaalisesti toteutettuun yhteiskehittämiseen hankkeen kiireisimpänäkin ajankohtana.

## YHTEISKEHITTÄMISEN VAHVUUDET JA HYVÄ KÄYTÄNTEET

Itsearviointikyselyjen perusteella suurimmat vahvuudet ovat olleet projektissa työskennelleiden vahva osaaminen ja sitoutuminen vastuualueisiin. Hanke tiimin asiantuntijoilla on laaja-alaista kokemusta ja monipuolista osaamista niin kestävän matkailun kuin vastuullisen matkailuliiketoiminnan teemoista. Myös hankkeessa työskentelevien asiantuntijoiden maantieteellinen edustavuus on laaja ja kattaa koko maan pääkaupunkiseudulta aina pohjoisimpaan Suomeen. Tämä on varmistanut sen, että koulutuksen sisältö tuo näkökulmia vastuulliseen matkailuun erilaiset toimintaympäristöt huomioon ottaen. Kuten jo aikaisemmin todettiin, pitkän hankkeen aikana on tapahtunut lukuisia henkilövaihdoksia. Asiantuntijoiden ja jopa projektipäällikön vaihtumisesta huolimatta projektiryhmä on toiminut tavoitteellisesti ja koulutus on pilotointivaiheessa alkuperäisen aikataulun mukaisesti. Kyselyaineistossa nousikin esiin suositus vastaavan joustavuuden omaksumista myös muissa hankkeissa.

Vaikka viestintä tunnistettiin edellä jo haasteeksi, on siinä kuitenkin tunnustettu myös onnistumisia. Teamsin käyttö viestinnän pääkanavana koettiin periaatteellisesti hyvänä käytäntönä. Teams mahdollistaa, että kaikki osallistujat saavat saman tiedon ja kaikki aineistot ovat läpinäkyvästi saatavilla asiantuntijoille milloin tahansa niitä tarvitaan. Myös hanketiimin uusien asiantuntijoiden on ollut suhteellisen helppo perehtyä hankkeeseen ja sen suunnitelmiin ja vaiheisiin tutustumalla Teamsin materiaaleihin ja keskusteluihin ajankohtaisista aiheista. Ongelmista huolimatta sisäistä viestintää pidettiin pidettiin yleisesti ottaen melko onnistuneena. Ulkoisen viestinnän onnistumiseksi voidaan katsoa vastuullisen matkailun koulutuksen herättämä kiinnostus matkailualan toimijoiden keskuudessa, sillä koulutusmallin testaajiksi haki yli 200 kohderyhmään kuuluvaa henkilöä. Tämän perusteella voidaan tulkita, että viestintä on saavuttanut kohderyhmän.

## POHDINTA

Edellä kuvattiin hankkeen yhteiskehittämisen haasteita ja hyviä käytänteitä. Yhteiskehittäminen sopii mielestämme toimintatapana tällaiseen hankkeeseen erittäin hyvin. Yhteiskehittämisen tavoitteet ovat Jalosen (2019) mukaan kannatettavia, mutta ne eivät toteudu itsestään. Yhteiskehittämisessä on aina riskinä se, etteivät hyvät aiheet toteudukaan syystä tai toisesta. Siksi sitoutuminen yhteisiin tavoitteisiin ja suunnitelmaan sekä toimintatapoihin on välttämätöntä. Hankkeessa saatujen kokemusten perusteella toimivan yhteiskehittämisen edellytyksenä on, että kaikilla osapuolilla on mielessään riittävän selkeänä yhteinen tavoite. Jos näin ei ole, kannattaa tavoitteista keskustella yhdessä ja luoda yhteistä merkitystä ja ymmärrystä. Tässä kasvokkainen vuorovaikutus voi toimia paremmin kuin esimerkiksi virtuaalisesti toteutettu työpaja. Vaikeista asioista tai erilaisista tulkinnoista keskusteleminen vaatii joka tapauksessa luottamusta ja riittävän turvallisen ilmapiirin.

Hankkeen aikana huomattiin, että toimenpiteitä ja aikataulua on mahdoton suunnitella siten, ettei mitään poikkeuksia, muutoksia tai kiirettä tulisi. Itsearviointikyselyjen perusteella osallistujat ovat kokeneet onnistumisten lisäksi turhautumista ja monenlaisia tunteita. Myös Aaltonen ym. (2016) huomauttavat, että yhteiskehittäminen saa tyypillisesti aikaan monenlaisia tunteita ja että ne liittyvät kaikenlaiseen kehittämistyöhön. Yhteiskehittämisessä on olennaista oppia hyväksymään ja olemaan avoimia uusille ideoille ja kanavoimaan tunteet toiminnaksi. Lisäksi on tärkeä pohtia, miten esimerkiksi negatiivisia tunteita käsitellään kunnioittavasti, kannustavasti ja syyllistämättä. Osallistujien pitää

kokea itsensä arvostetuiksi ja tasavertaisiksi, ja se vaatii aktiivista panosta ja toimintaa kaikilta osallistujilta (Aaltonen ym. 2016).

Vaikka olemme tunnistanee yhteiskehittämiseen liittyviä haasteita, koulutuksen yhteiskehittämisestä on ollut paljon hyötyä. korkeakoulujen verkostossa on mahdollistanut vahvan verkostoitumisen ja osaamisen kehittämisen projektissa työskennelleiden ja projektissa mukana olleiden korkeakoulujen välillä. Koulutuksen eri osa-alueet ja kurssit toteutettiin siten, että niiden tekemiseen osallistui useampia työntekijöitä eri korkeakouluissa, mikä vahvisti sekä osaamisen kehittymistä ja osaamisen jakamista. Myös muissa vastaavissa hankkeissa on tunnistettu, että tieto ja osaaminen ovat toteuttajaorganisaatioissa sekä laajentuneet uusille alueille että syventyneet aikaisempaa vahvemmasiksi (ks. Sipola 2017).

Vastuullisen matkailun koulutusmallin ja koulutuksen yhteiskehittäminen on ollut antoisaa ja palkitsevaa. Tällä hetkellä koulutusta testaa oppimisympäristössä noin 200 testaaajaa, jotka antavat aktiivisesti palautetta ja kehittämisedotuksia koulutuksen sisällöstä, toteutuksesta ja oppimisympäristöstä. Sekä aihe että koulutuksen toteuttamisen tapa ovat osoittautuneet erittäin ajankohtaisiksi. Myös Ammattikorkeakoulubarometriin 2020 vastanneet arvioivat toimintaympäristön muutoksista nimenomaan digitalisaation ja teknologisen kehityksen, maahanmuuton, sekä ilmastonmuutoksen ja kestäväen kehityksen vaikuttavan eniten toimintaan. Myös korkeakoulujen välisen yhteistyön uskotaan lisääntyvän erityisesti verkko-opetuksessa (Ammattikorkeakoulubarometri 2020).

Hankkeen aikana tunnistettiin, ettei maantieteellinen etäisyys ole yhteiskehittelyn este. Virtuaaliset tapaamiset, työpajat ja kehittäminen voidaan toteuttaa virtuaalisesti nykyaikaista teknologiaa hyödyntäen, joskin niiden suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida digitaalisten alustojen vahvuudet ja heikkoudet tai erityispiirteet. Pääosin virtuaalisesti toteutettua yhteiskehittelyä saattoi myös tukea se, että hankkeessa työskentelevät ehtivät tavata toisiaan ja järjestää useita työpajoja ennen Covid-19-pandemian alkamista. Pandemian positiivisena seurauksena on varmasti tulevaisuudessa sujuvampaa ja toimivampaa yhteiskehittelyä eri organisaatioiden välillä maantieteellisestä etäisyydestä, organisaatioiden rajoista ja jopa maiden välisistä rajoista huolimatta.



## LÄHTEET

Aaltonen, S., Hytti, U., Lepistö, T. & Mäkitalo-Keinonen, T. 2016. Yhteiskehittäminen: kaikki siitä puhuu, mutta mitä se on ja miten siinä onnistua? Turun yliopisto. Viitattu 16.2.2021. <https://www.utu.fi/fi/ajankohtaista/uutinen/yhteiskehittäminen-kaikki-siita-puhuu-mutta-mita-se-on-ja-miten-siina>.

Ammattikorkeakoulubarometri 2020. 2020. Arene. Viitattu 16.2.2021. [http://www.arene.fi/wp-content/uploads/Raportit/2020/AMK%20barometri\\_2020.pdf?t=1583848191](http://www.arene.fi/wp-content/uploads/Raportit/2020/AMK%20barometri_2020.pdf?t=1583848191).

Jalonen, H. 2019. Julkisten palvelujen yhteiskehittäminen – kaunista puhetta vai suomalaisen julkishallinnon arkea? Hallinnon tutkimus, 38, 4, 305–311.

Rajahonka, M. 2013. Vuorovaikutuksessa vaikuttamiseen Hyvinvointipalveluiden vaikuttavuus – caseja ja keinoja. Aalto-yliopisto kauppakorkeakoulu, Pienyrityskeskus. Viitattu 16.2.2021. [https://www.jamk.fi/globalassets/tutkimus-ja-kehitys--research-and-development/tki-projektien-lohkot-ja-tiedostot/kevat/ajankohtaista/41656\\_kolmas\\_lahde\\_vuorovaikutuksessa\\_vaikuttamiseen\\_2013.pdf](https://www.jamk.fi/globalassets/tutkimus-ja-kehitys--research-and-development/tki-projektien-lohkot-ja-tiedostot/kevat/ajankohtaista/41656_kolmas_lahde_vuorovaikutuksessa_vaikuttamiseen_2013.pdf).

Sipola, R. 2017. Green Care -koulutuksen kehittäminen verkostoyhteistyönä. Viitattu 12.2.2021. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2017121421345>.

Suopajarvi, L. 2013. Opas projektiarviointiin. Lapin yliopiston yhteiskuntatieteiden tiedekunnan julkaisuja C. Työpapereita 55. Viitattu 16.2.2021. <https://www.ulapland.fi/loader.aspx?id=a6d01dd9-baad-408a-a6fb-5e131cf74ef5>.

Åman Kyyro, M. 2019. Projektin sisäinen viestintä on vuorovaikutusta. Metropolia ammattikorkeakoulu 22.10.2019. Viitattu 16.2.2021. <https://blogit.metropolia.fi/tikissa/2019/10/22/projektin-sisainen-viestinta-on-vuorovaikutusta/>.

## 8 KOULUTUSMALLIN YHTEISKEHITTÄMISEN ELEMENTTEJÄ MATKAILUYRITYSTEN VASTUULLISEN YHTEISTYÖN MALLIKSI

Minna Tunkkari-Eskelinen

### Tämän artikkelin sisältö sopii parhaiten:

koulutuksesta kiinnostuneille ja oppijoille

kouluttajille ja koulutuksia suunnitteleville

kehittäjille ja projektiammattilaisille

tutkijoille

Vastuullisen matkailun portaat -koulutuksen kehittämisessä jaettiin runsaasti osaamista yhteiseen käyttöön monitieteisessä vuorovaikutuksessa. Yhteiskehittämisen prosessi kulki arjen taustalla, ja välillä sillä oli tiedostetumpi sekä näkyvämpi rooli toiminnan ohjaamisessa. Kokemus yhteiskehittämisen erilaisista vaiheista on arvokas pääoma jakaa myös muuhun asiayhteyteen. Artikkelissa on hyödynnetty koulutuksen pilotoinnin aikana eri toimijaryhmien edustajien mukanaolon oppeja ja alussa toteutuneiden työpajojen dokumentointia yrittäjien toiveista ja tarpeista vastuullisen matkailun koulutuksen sisältöihin. Lopuksi päädytään ehdottomaan yhteiskehittämistä matkailun ekosysteemin operatiiviseen toimijaverkostoon, matkailuyritysten yhteistyön arjen tekemisen malliksi eikä pelkästään hanketyössä toteutettavaksi. Pelkkä verkoston osana oleminen ei enää riitä, vaan arvon tuottaminen yhdessä yhteisen edun hyväksi on mahdollista juuri yhteiskehittämisen elementtejä hyödyntäen. Yrittäjien kesken toimittaessa on huomioitava käsitys vastuun ottamisesta ja antamisesta -vastuullisuudesta.

## RYHMÄTYÖN MALLISTA YHTEISKEHITTÄMISEN MALLIKSI

Yhteiskehittämisen termiä käytetään hyvin monipuolisesti ja erilaisissa yhteyksissä. Nykyajan yhteiskehittämisessä on yhtymäkohtia perinteisesti ymmärretyyn yhteistyön, modernimman tiimityön ja koulumaailmastakin tutun ryhmätyön kanssa.

Yhteistyön määritelmään liittyy yhdessä tekeminen, joka edellyttää enemmän kuin yhden yksilön mukanaolo. Yhteistyötä on kaikki se, jossa osapuolet tietävä keskinäisen toimintansa tavoitteen. Tavoite ei tarvitse olla sama, vaan onkin tyypillistä, että toimijoilla on eri tavoite, mutta yhteistyön tuloksena syntyy kaikkien tavoitetta palveleva tuotos. Yhteistyötä voidaan siis tehdä samanaikaisesti useampaan suuntaan, eri toimijoiden kanssa tiedostaen, että kussakin yhteistyösuhteessa on eri tavoite. Tavoite määräytyy toimijan oman intressin mukaan, mutta niin, että intressit on neuvoteltu palvelemaan yhteistyötä.

Ryhmätyössä, jota jokainen kokee kouluaikana eri oppitunneilla, on tyypillistä yhteisen konkreettisen tuotoksen saavuttaminen. Ryhmän jäsenet – enemmän kuin kaksi – täydentävät toistensa ajatuksia, osaamista ja ideoita niin, että se kehittää tuotoksen syntymistä koko ajan jalostetumpaan suuntaan. Ryhmätyötä käytetään yleisesti kehittämiseen. Ryhmässä jokainen on asiantuntija, mutta asiantuntijuutta ei välttämättä määritellä, mikäli sillä ei ole merkitystä. Joskus asiantuntijuus on ryhmän jäsenyyden kriteeri, jotta saadaan jokaisen jäsenen osaaminen hyödynnettyä. Se myös toimii toisinpäin – jäsen kokee voimaantumista asiantuntijuutensa kautta.

Myös tiimityössä on tärkeä olla kaikkien jäsenten käsitys yhteisestä tavoitteesta tai päämäärästä. Joskus tiimit eivät osaa visioida lopullista toiminnan tuotosta, mutta silloin on oltava tietoa ainakin yhteisesti sovitusta suunnasta. Tiimityön määritelmän mukaan kaksi yksilöä ei riitä muodostamaan tiimiä. Toisaalta tiimi ei voi olla myöskään kymmenien yksilöiden muodostama yhteisö, vaan silloin kannattaa ryhmitellä useampia tiimejä. Tiimityössä ytimen muodostaa jatkuva vuorovaikutus ja erityisesti tarkoituksenmukaisesti muotoiltu tiedonkulku, jotta se on tehokasta.

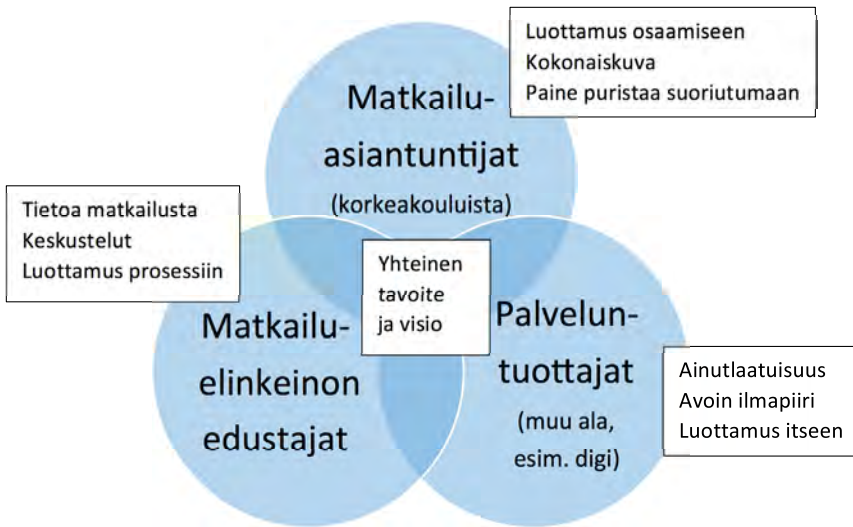
## YHTEISKEHITTÄMISEN TERMINOLOGIASTA OPPIMISKOKEMUKSEKSI

Yhteiskehittäminen ei ole pelkästään tiimityötä, yhteistyötä tai ryhmätyötä. Englannin kielen termi collaborative design vastaa paremmin asiaa kuvaavaa tavoitteellista yhteistyötä, jota kutsutaan 'kollaboraatioksi' (Toivanen 2010; ks.

myös Kaario & Peltola 2008). Yhteiskehittämisen määrittämiseksi ei ole yhtä kaikkiin yhteyksiin sopivaa määritelmää. Yrjö Engeström (2004, 80) viittaa yhteiskehittelyn olevan – ko-konfiguraatio-, jolla saadaan aikaan yhteisesti tuotettu tuote tai palvelu. Hänen mukaan kyse on pitkän elinkaaren omaavasta ratkaisusta, joka ei kuitenkaan tule valmiiksi yhteiskehittelyn tuotoksena. Tärkeimmät ominaisuudet ovat tiivis sitoutuminen ja luottamus tekijöiden välillä. Toimijoiden tulee kokea vahva yhteistoiminnallisuus ja halu päämäärän saavuttamisesta (kts. Kvan 2000, 410–411). Juhana Kokkonen (2009) on puhunut löyhästä ja avoimesta yhteistyöstä, joka viittaa yhteistoiminnan parviajatteluun. Sen ominaispiirteenä on toimijoiden vaihtuvuus prosessin aikana.

Useissa kirjoituksissa yhteiskehittämisellä viitataan palvelumuotoilussa käytettävään, eri sidosryhmät huomioonottavaan työskentelyyn. Suomeenkin rantautuneen palvelumuotoilun (Service Design) taustalla on perusajatus yhteiskehittämisestä. Koivisto toteaa, että ”palvelumuotoilujattelun peruspilareita on ratkaisujen tuottaminen yhdessä käyttäjien, asiakkaiden, työntekijöiden ja muiden kehittämisen vaikutusalueella olevien ihmisten kanssa.” (Koivisto ym. 2019, 40–41.) Osallistaminen yhteiskehittämiseen toteutuu esimerkiksi työpajoissa ja verkkoyhteisöissä, joka on koronapandemian aikana noussut yhä suurempaan merkitykseen.

Palvelumuotoilukielellä yhteiskehittäminen on asiakkaan kanssa yhteiskehittämistä asiantuntijalähtöisen asiakkaalle suunnittelun sijaan. Asiakkaat koetaan tasavertaisina kehittämistiimin jäseninä ja vertaisina luovina toimijoina. Monialaisuus ja -tieteisyys on yhteiskehittämisen voimavara. (Koivisto ym. 2019; ks. myös Tuulaniemi 2011.) Eryteisesti asiakkaiden ja työntekijöiden kanssa toteutettavassa yhteiskehittämisessä on kyse löyhästä ja avoimesta yhteistyöstä, jolle on ominaista toimijoiden vaihtuvuus – eräänlaisesta parviajattelusta. Siten prosessi voi olla pitkä, ja siihen voi liittyä uusia toimijoita jalostamaan tuotosta. Luottamuksen sija ei ole niin kriittinen kuin mitä se on yritysten yhteiskehittämisessä.



Kuvio 1. Yhteiskehittämisen toimija-asetelma. Muotoilu: Minna Tunkkari-Eskelinen / JAMK

Yllä oleva kuvio 1 syntyi Vastuullisen matkailun portaat -hankkeen toimijoiden oppeja kysyttäessä. Se esittää tämän yhteiskehittämisen kolmen pääryhmän moniulotteisia rooleja. Matkailun asiantuntijoiksi nimettiin ne, jotka vastasivat koulutussisällön tuottamisesta. He ovat joskus pelkästään koulutusorganisaation päätehtävän roolissa, joskus yhteydessä palvelujen tuottajien tai erilaisten matkailuelinkeinon edustajien kanssakäymisessä. Syntyi myös tilanteita, jolloin heillä on kaikki roolit meneillään ja silloin he edustavat tämän kuvion kolmiympäroiden yhteistä leikkauspintaa. Keskellä oleva rooli osoittaa yhteiskehittämisen toteutunutta yhteistä tavoitetta ja visiota. Vastaavasti voidaan tulkita kuviota kahden muun toimijaryhmän näkökulmasta.

Kullakin toimijaryhmällä nousi esiin luottamuksen merkitys osana yhteiskehittämistä. Matkailun asiantuntijoilla se kohdistui vertaisten osaamiseen. Matkailun elinkeinon edustajat luottivat kehittämisen prosessiin. Heidän roolissaan käytiin myös keskusteluja pääasiassa vertaistensa kanssa, ja he jakoivat omaa matkailutietoa yhteisönsä hyödyksi. Yhteiskehittämisen vaiheissa mukana olleet palvelutuottajat luottivat omaan tekemiseen, arvostivat kokemuksen ainutlaatuisuutta ja avoimen ilmapiirin voimaa. Toimijoiden vastuullisuudentunto oli läsnä eri tavoin.

## VASTUULLINEN YHTEISKEHITTÄMINEN YRITTÄJIEN ARJEN YHTEISTYÖN TOIMINTAMALLIKSI

Miten yhteiskehittämisen osaamisen jakamiseen perustuvaa toimija-asetelmaa sovelletaan muussa asiayhteydessä? Siitä on otettavissa yhteiskehittämisen elementit osaksi sellaista toimintaa, jossa eri toimijat jakavat yhteisen vision ja laativat yhteistä intressiä vastaavat tavoitteet. Yhteiskehittämisen ilmapiiri on luotava avoimeksi ja keskusteleminen on prosessin etenemisen edellytys. Kullakin toimijalla on oma orientaatio näkemykseen asiasisällöstä, jota jaetaan keskenään. Se voi olla ison kuvan piirtämistä, hajanaisen tiedon käsittelyä tai ainutlaatuisiksi tilaisuudeksi koettua. Yhteiskehittämisessä on otettava vastuuta omasta tekemisestään ja luotettava toisten suoriutumiseen. Siitä syntyy toimijuuden vastuullisuusajattelumalli.

Vastuullisuus yhteiskehittämisessä tarkoittaa siis toimijuusrooliin luottamista. Vastuullisuutta vaaditaan kaikilta osapuolilta – myös isommilta yrityksiltä riippumatta heidän toimialastaan tai tarjoamastaan matkailutuotteesta; riippumatta heidän asemastaan matkailun ekosysteemissä tai kansainvälisissä verkostoissa. Vastuullisuus on omastaan jakamista pyyteettömästi kaikkien hyödyksi ja esimerkiksi luonnon tai paikallisyhteisön eduksi. Sosiaaliset ja taloudelliset vastuullisteot ovat vaikeita mitattavia ja joskus vaikeasti hahmotettavia. Miksi isompi yritys ei pyrkisi ottamaan pienempiä toimijoita mukaan yhteiskehittämiseen?

Tärkeintä vastuullisessa yhteiskehittämisessä on luottamus yritysten välillä. Luottamuksen rakentaminen ei tapahdu hetkessä, joten siksi pitkäjänteinen yhteiskehittämisen malli ja siihen sitouttaminen on vastuullisin toimintamalli. Uusia toimijoita otetaan mukaan sitä mukaa, kun toimijat ovat vastaanotettavissa luomaan luottamusta uuden toimijan kanssa. Yksikin heikko lenkki rikkoo kokonaisuuteen rakennetun luottamuksen. Yhteiskehittämisen haavoittuvuuden välttämiseksi olisi paikallaan rakentaa vertaistuen mahdollisuus. Mitä muita edellytyksiä yhteiskehittämiseltä vaaditaan?

Yhteiskehittämisessä on kysymys sen jäsenten asiantuntijuuden jakamisesta toisten nähtäväksi, jotta muiden saman aiheen äärellä olevien asiantuntijuus yhdistyy yhteiseksi hyväksi. Prosessina se vaatii lukemattoman paljon keskusteluja, sen jälkeen ymmärrystä ja hyväksyntää. Prosessin viimeisessä vaiheessa päästään pohtimaan ja tuottamaan tietoa uuteen muotoon. Yhteiskehittämisessä on merkitys luottamuksen kehittämisessä, mikä vaatii aikaa ja kohtaamisia.

Vastuullisen matkailun kehittäminen aluetasolla voi vaatia esimerkiksi pienempien paikallisten matkailuyritysten tietoista mukaan ottamista matkailuverkostoon ja palveluketjuihin. Onko niin, että moni iso yritys ei lopulta huomaa olevansa keskeisiä toimijoita alueen sosiaalisen, taloudellisen ja kulttuurisen kestävyys toteutumisessa? Samoin yhteistyön – jopa formaalin sopimus pohjaisen yhteistyön – merkitystä vastuullisen matkailun edistämässä voisi nostaa esiin pienyrittäjien osalta.

Matkailuyritysten työpajoissa on tuotu useaan kertaan esiin, ”*miten monen pienen yrityksen toiminta keskittyy oman työn arkeen eikä aikaa jää yhteistyökuvioiden kehittämiseksi*”. Ehkä pienissä yrityksissä voitaisiin pohtia, ”*tietävätkö keskeisimmät toimijat heidän olemassaolostaan*” ja heidän tuottamistaan palveluista. ”*Olisiko jossain heidän arvojaan vastaava isompi yritys*”, joka pystyisi alihankintana tai matkailutuotteiden yhteiskehittämisen kautta auttamaan toiminnassa ja samalla hyötymään itsekin? ”*Voisivatko matkailualueen pienyrittäjät koota voimansa ja alkaa tuottaa matkailupalveluita yhdessä*”? ”*Voisiko yhteisomistajuus -tai käyttö helpottaa yrityksen toimintaa, tarjota säästöjä ja samalla edistää ekologista vastuullisuutta*”? Tähän tarvitaan tavoitteellista yhteiskehittämistä, vastuullisen yhteistyön toimintamallia.

## LÄHTEET

Engeström, Y. 2004. Ekspansiivinen oppiminen ja yhteiskehittäminen työssä. Tampere: Vastapaino.

Hokkanen, T-L. 2014. Avoin yhteiskehittäminen työtapanana. Case Innokylä. Metropolia ammattikorkeakoulun opinnäytetyö.

Kaario, K. & Peltola, T. 2008. Tiedonhallinta – avain tietotyön tuottavuuteen. Jyväskylä: Docendo.

Koivisto, M., Säynäjäkangas, J. & Forsberg, S. 2019. Palvelumuotoilun bisneskirja. Helsinki: AlmaTalent.

Kokkonen, J. 2009. User Culture, User-System Relations and Trust. The Case of Finnish Wikipedia. In Niiranen, S., Yli-Hietanen, J. ja Lugmayr, A. (Eds.) Open Information Management: Applications of Interconnectivity and Collaboration, 326–342. Viitattu 22.1.2021. <https://www.igi-global.com/book/open-information-management/817>

Kvan, T. 2000. Collaborative design: what is it? *Automation in Construction*, 9, 4, 409–415. Viitattu 19.10.2020. <https://www.sciencedirect.com/journal/automation-in-construction/vol/9/issue/4>

Röntynen, R., Hauvala, H., Blinnikka, P., Tunkkari-Eskelinen, M., Törn-Laapio, A. & Vesterinen, I. 2021. Digitaalisen Vastuullisen matkailun koulutuksen yhteiskehittäminen korkeakouluverkostossa. Julkaisussa *Koulutuksen kehittämisen katsaus 2020 – Uudistuva korkeakoulutus ja digitaalinen palveluympäristö*. Toim. A. Hakala, H. Ikonen ja T. Pintilä. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu, 62–75. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja 299.

Toivanen, P. 2010. Käsitteet ojennukseen: Kollaboraatio on tavoitteellista yhteistyötä. *Intranet-ostajan opas*. Viitattu 19.10.2020. <https://intranet-ostajanopas.fi/2010/09/15/ksitteet-ojennukseen-kollaboraatio-on-tavoitteellista-yhteistyt/>  
Tuulaniemi, J. 2011. *Palvelumuotoilu*. Helsinki: Talentum.



## 9 EKOSYSTEEMIAJATTELUN JA OSAAMISEN KOHTAAMINEN VASTUULLISEN MATKAILUN PORTAILLA

Minna Tunkkari-Eskelinen, Rositsa Röntynen & Anne Törn-Laapio

### Tämän artikkelin sisältö sopii parhaiten:

koulutuksesta kiinnostuneille ja oppijoille

kouluttajille ja koulutuksia suunnitteleville

kehittäjille ja projektiammattilaisille

tutkijoille

Ekosysteemiajattelu oli mukana monella tavalla Vastuullisen matkailun portaat –koulutuksen ja porrasmallin kehittämisessä. Nykypäivänä ekosysteemi-käsite on siirtynyt akateemisesta kirjallisuudesta massamediaan ja kahvipöytäkeskusteluihin, mutta mitä juuri se tarkoittaa? Miksi ekosysteemiajattelua tarvitaan matkailun vastuullisuuden kehittämisessä ja miten se liittyy osaamiseen? Tässä artikkelissa pyritään vastata näihin kysymyksiin lyhyesti ja kuvata kehittämistyössä havaitut ilmiöt. Niiden syvällinen tutkiminen ei ollut Vastuullisen matkailun portaat –hankkeen tehtävä ja se jää tulevaisuuden tehtäväksi.

### MIKÄ IHMEEN EKOSYSTEEMI?

Ekosysteemi määritellään eri tavoin riippuen sen kontekstista tai asiayhteydestä. Ekosysteemi on lähtökohdiltaan luonnontieteellinen käsite, jonka käyttöä on laajennettu muille tieteenaloille ja uusiin sovelluskohteisiin. Ekosysteemi on määritelty esimerkiksi Tieteen termipankin mukaan toiminnalliseksi kokonaisuudeksi, joka muodostuu luonnonolosuhteiltaan yhtenäisellä alueella elävistä, toisiinsa vuorovaikutussuhteessa olevista eliöistä ja niiden elottomasta ympäristöstä. Määritelmä on peräisin jo 1930-luvulta ja sitä on määritellyt mm. Tansleyn (1935). Ekosysteemin määritelmää on myöhemmin tutkittu monista eri näkökulmista (mm. Willis 1997). Ekosysteemin käsite onkin käyttökelpoinen

hyödynnettäväksi eri tieteenaloilla johtuen sen riippumattomuudesta ja ns. väljyydestä. Ekosysteemi-käsite voi auttaa monialaisesti nähtynä asioiden, teemojen ja ilmiöiden käsitteellistämässä ja mallintamisessa sekä tulevaisuuden ennakkoinnissakin.

Vuonna 1979 Urie Bronfenbrenner nosti ekologisen logiikan kasvatustieteelliseen keskusteluun. Bronfenbrennerin ekologinen systeemiteoria kuvasi ihmisen (yksilön) kehitystä suhteessa eri tasoihin ja toimintaympäristöihin (mm. Härkönen 2008). Luonnontieteellisten ja kasvatustieteellisten ekosysteemiä-hestymisnäkökulmien lisäksi on puhuttu liiketoiminta-, innovaatio-, ja oppimisen ekosysteemeistä (mm. Hautamäki 2007; Hautamäki & Oksanen 2012). Ekosysteemiajattelu yhteiskunnallisen talouspainotteisessa keskustelussa on puolestaan lähtöisin James F. Mooren (1996) luomasta liiketoimintaekosysteemin käsitteestä (engl. business ecosystem). Käsite kuvasi tuolloin yritysten välisiä yhteyksiä. Ekosysteemin käsitteen soveltaminen osoittautuikin hyödylliseksi, koska organisaatiot eivät ole eristettyjä vaan riippuvaisia ekosysteemiensä resursseista ja valmiuksista. Ekosysteemiteoriassa keskeistä onkin riippuvuus toimijoiden välillä siten, että jokainen luo toimintaketjuun arvoa. Toimijuus ei perustu välttämättä neuvoteltuun asemaan tai lainsäädännön määrittämään asemaintiin toisin kuin perinteisesti ajatellaan sidosryhmätoiminnassa. Liiketoiminta-toimintaympäristössä ekosysteemiä katsotaan menestymisen päämäärän lähtökohdista. Myöhemmin liiketaloudellista ekosteemin määritelmää on muokattu ja käytetty useiden tutkijoiden voimin (mm. Bailetti 2008; Hurley 2009; Muegge & Haw 2013). Esimerkiksi Iansiti ja Levien (2004) kuvasivat liiketoimintaekosysteemin ja luonnontieteellisen ekosysteemin yhtymäkohdiksi suuren määrän toisiinsa liittyviä osia, jotka ovat toisistaan riippuvaisia. Peruseriaatteena voidaan pitää, että jos ekosysteemi toimii suotuisalla tavalla, niin siitä on hyötyä sen osapuolille. (Iansiti & Levien 2004, 8–9.)

Oppimisen ekosysteemin ontologinen perusta oppimisen merkityksestä ihmislajin olemassaolon ja eloonjäämisen kannalta globaalissa ekosysteemissä on tärkeä huomioida puhuttaessa ekosysteemistä osaamisen arvoketjuissa (vrt. Virolainen, Heikkinen, Siklander & Laitinen-Väänänen 2019). Osaaminen liiketoiminnan toimintaympäristöön sovellettuna tarkoittaa samankaltaista kehittymistä kuin alkuperäinen Bronfenbrennerin teoria sen esittelee. Yksilön sosiaalistumisen kehittymistä kuvaavassa teoriassa ilmaistaan kehä kerrallaan niitä yhteisöjä tai ympäristöjä, jotka vaikuttavat yksilön kasvu ympäristössä. Se parhaiten kuvaa sitä monimutkaista verkostomaista rakennetta, jota juuri liiketoiminnan ekosysteemiajattelussa viitataan (Tunkkari-Eskelinen 2021).

## MATKAILUN EKOSYSTEEMI JA SEN TOIMIJAT

Matkailun ekosysteemi puolestaan on arvoketjuajattelua yhden toimialan rakenteissa, mutta kuitenkin niin, että eri alanrajapintojen toimijat luetaan osaksi tuota ekosysteemiä. Matkailussa kyse ei ole puhtaasti liiketoimintaekosysteemistä, jossa yhdessä toimiminen tuottaa lisäarvoa osallistujille vain tai pääosin liiketoiminnan kontekstissa. Tällä joustavalla ja avoimella verkostomaisella muodostelmalla on ominaisuuksia erityyppisistä – liiketoiminta-, osaamisen ja jopa pienissä määrin innovaatioekosysteemeistä. Tämä erikoinen luonne on jatkotutkimuksen arvoinen, mutta vastuullisen matkailun kontekstissa voidaan väittää, että yksi mahdollinen matkailuekosysteemin tuottama lisäarvo voisi olla matkailun kestävä kehitys.

Globaalisti matkailun ekosysteemin voidaan sanoa johdettavan kansainvälisen matkailuorganisaation UNWTO:n toimesta, ja se on integroinut YK:n kestävyystavoitteet osaksi ohjelmaansa. Toimiva ekosysteemi edellyttää veturitoimijoita eri tasoilla. Ne voivat syntyä luonnostaan, tai sellaisen roolin voi myös tavoitteellisesti rakentaa. Lokaalilla tasolla DMC/CMO-organisaatioilla on vahva roolia toimia juuri tällaisena osana ekosysteemiä-. Myös merkittävä matkailuyritys voi olla alueen veturina. Joissakin tapauksissa ekosysteemin veturilla voisi olla muukin muoto kuin yritys, esimerkiksi Suomen maaseutu-matkailussa monesti kansallispuisto vahvana brändinä ja luonnon mallipaikkana toimii sellaisena (Röntynen 2020, 115–127).

Matkailun ekosysteemiin kuuluu paljon muitakin toimijoita kuin perinteiset matkailuyritykset, mm. osa ruoka- ja ravintola-alasta, erilaisia taiteilijoita ja kulttuurituottajia, infrastruktuurin rakentajia ja ylläpitäjiä, kaluston ja raaka-aineiden toimittajia, päättäjiä ja viranomaisia, paikallisia asukkaita sekä matkailijat itse. Osa näistä toimijoista ei edes tunnista rooliaan matkailuekosysteemissä. Tämä hankaloittaa vastuullista toimimista siltä osin, että ekosysteemin periferiatoinnija ei välttämättä tiedosta, kuinka syvälle matkailuun vaikutuksensa ulottuu. Koronakriisin aikana monet piiloyhteydet toimijoiden ja toimintojen välissä paljastuivat globaalikriisin dominoefektillä. Tämä lisäsi puolestaan vastuullisen toiminnan tarvetta melkein yön yli, mutta osaamisen lisääminen vaatii enemmän aikaa.

## KOULUTUSORGANISAATIOIDEN ROOLI MATKAILUN EKOSYSTEEMISSÄ

Erilaiset koulutusorganisaatiot ovat tärkeä osa mitä tahansa ekosysteemiä. Pelkästään organisaation olemassaolo ei riitä arvoa tuottavan ekosysteemin edellytykseksi, vaan organisaatiossa olevan osaamisen hyödyntäminen on keskeistä.

Matkailu osana palveluliiketoimintaa on joissakin korkeakouluissa myös YAMK-tasoisien tutkinnon profiilina. Yliopistotasosta matkailukoulutusta on pisimpään ollut Lapin yliopistossa, ja nyt myös Itä-Suomen yliopistossa on matkailumarkkinoinnin tutkinto-ohjelma. Mikään korkeakouluista ei ole profiloitunut matkailukoulutusta kestävyuden arvojen ääreen ennen kuin vuonna 2019 Jyväskylän ammattikorkeakoulussa alkanutta englanninkielistä matkailun tutkintokoulutusta (Tourism Management). Sitä ennen suomalaisilla korkeakoulutoimijoilla oli yksittäisiä kursseja, joissa käsiteltiin kestävä matkailun aiheita. Kehitettävänä ollut Vastuullisen matkailun portaat koulutus on siis osin yksittäisten olemassa olevien opetussisältöjen hyödyntämistä ja yhdistämistä ja osin yhteistä uuden tiedon tuottamista. Osaaminen kumuloituu nyt kaikkien asiantuntijoiden yhteiseksi pääomaksi, josta allokoidaan matkailualan toimijoille heidän tarvitsemiaan osioita oman osaamisen kehittämiseksi. Osana tätä matkailutoimijoiden kenttää on myös toisen asteen opetushenkilöstö, jota tämä koulutusmalli palvelee täydennyskoulutuksena – aivan kuten myös heidän ammatillisverkostoaan.

Koulutusorganisaatioiden rooli matkailun ekosysteemissä voisi olla yhdistäjän, joka verkottaa eri toimijoita keskenään ja lisää tietoisuuttaan heidän rooleistaan ekosysteemissä osaamisen lisäämisen kautta. Tämä ajatus on kulkenut mukana Vastuullisen matkailun portaiden kehittämisen kaikissa vaiheissa.

Koulutusta päätettiin tarjoamaan laajemmalle kohderyhmälle kuin alun perin suunniteltu – matkailuelinkeinon lisäksi mukaan otettiin kaikki kehittäjistä matkailijoihin ja bloggareihin. Koulutuksen suunnittelun kannalta heterogeeninen kohderyhmä on vaikeaa palvella. Ekosysteemin näkökulmasta taas koko laajan kentän kouluttaminen on järkevä ja tehokas tapa yhtenäistää ymmärrys vastuullisuudesta ruohonjuuritasolla. Koulutusmallin tasorakenteen kehittäessä pidettiin Bronfenbrennerin mallia mielessä tarjoamalla samaa aihetta käsiteltynä monena tasona yksilöstä globaaliin. Näin varmistettiin, että Vastuullisen matkailun portaat on koulutus kehitetty aidolla ekosysteemiajattelulla palvellakseen ekosysteemiä, eikä mitään päälleliimattua.

## LÄHTEET

Bailetti, T. 2008. TIM Lecture Series: Ecosystem Approach to the Commercialization of Technology Products and Services, The Open Source Business Resource, 17–19.

Hurley, B. 2009. Enabling the Creative Entrepreneur: Business Ecosystems. The Open Source Business Resource, 5–10.

Härkönen, U. 2008. Teorian ja tutkimuskohteen vuorovaikutus – Bronfenbrennerin ekologinen systeemiteoria ihmisen kehittymisestä. Julkaisussa A. Niikko, I. Pellikka & E. Savolainen (toim.). Oppimista, opetusta, monitieteisyyttä – Kirjoituksia Kuninkaankartanonmäeltä. Savonlinnan opettajankoulutus: Savonlinnan opettajankoulutuslaitos, 2007, 21–39.

Iansiti, M. & Levien, R. 2004. The Keystone Advantage: What the New Dynamics of Business Ecosystems Mean for Strategy, Innovation, and Sustainability. Harvard Business School Press, 225.

Moore, J. 1996. The Death of Competition: Leadership and Strategy in the Age of Business Ecosystems. New York: Harper Business.

Muegge, S. & Haw, C. 2013. Business models for entrepreneurs and startups: Best of TIM Review. Ottawa, Canada: Talent First Network.

Murray, P. J. 2003. So What's New About Complexity. System Research and Behavioral Science, 20, 5, 409–417.

Nachira, F. 2002. Towards a Network of Digital Business Ecosystems Fostering the Local Development. European Commission Discussion Paper. Bruxelles, Belgium. Viitattu 2.3.2021. [http://www.digitalecosystem.org/html/repository/dbe\\_discussionpaper.pdf](http://www.digitalecosystem.org/html/repository/dbe_discussionpaper.pdf).

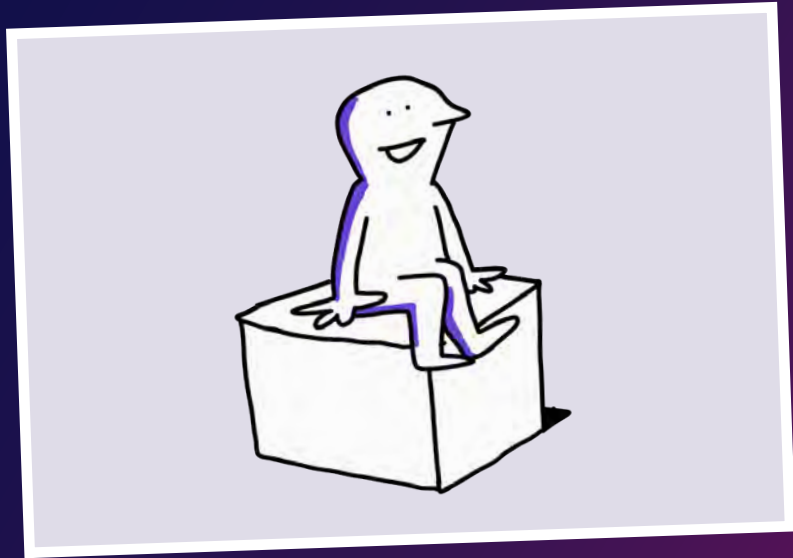
Röntynen, R. 2020. Kansallispuiston verkosto kestävän matkailun liiketoimintaekosysteeminä – Case Etelä-Konnevesi. Julkaisussa Luonnon ekosysteemipalvelut Keski-Suomessa. Toim. J. Laitinen. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja 288.

Tansley, A. G. 1935. The use and abuse of vegetational concepts and terms. *Ecology*, 16, 284–307.

Tunkkari-Eskelinen, M. 2021. Yrittäjyyden ja liiketoiminnan ekosysteemit Bronfenbrennerin kasvatusteoreettisessa valossa. Julkaisuprosessissa Yrittäjyyskasvatuksen Aikakausikirja 2021.

Violainen, M., Heikkinen, H. L. T., Siklander, P. & Laitinen-Väänänen, S. 2019. Mitä ovat oppimisen ekosysteemit? *Ammattikasvatuksen aikakauskirja*, 21, 4, 4–25.

Willis, A. 1997. The Ecosystem: An Evolving Concept. *Functional Ecology*, 11, 2, 268–271.



**Kirjoittajat**



LitM Rositsa Röntynen (toim.) toimii Jyväskylän ammattikorkeakoulussa projektipäällikkönä ja matkailun asiantuntijatehtävissä, mm. Vastuullisen matkailun portaat –hankkeen projektipäällikkönä. Rositsa on lisäksi markkinointiasiantuntija, intohimoinen matkailija, luontovalokuvaaja ja pop esiintyjä.



KTT Minna Tunkari-Eskelinen (toim.) työskentelee yliopettajana Jyväskylän ammattikorkeakoulussa opetuksen, kehittämistyön pääalueenaan yrittäjyys ja kestävä matkailuliiketoiminta. Vastuullinen matkailu on ilmiönä houkutelut strategisen ajattelijan kansainvälisen destinaatitutkimuksen ääreen. Matkailun edistäminen Suomessa on herättänyt mielenkiinnon erilaisten matkailumuotojen kehittämiseksi tutkimustiedon perusteella. Esimerkiksi vapaaehtoismatkailu ja kevytyrittäjyydeksiin kutsuttu työskentelykonsepti kiinnostaa tulevaisuusorientoitunutta kehittäjää.



FT Anne Törn-Laapio (toim.) työskentelee Matkailu- ja palveluliiketoiminnan lehtorina Jyväskylän ammattikorkeakoulussa. Anne tekee monipuolista tutkimusta vastuulliseen liiketoimintaan, kestävään matkailuun ja korkeakoulupedagogiikkaan liittyen. Anne harrastaa koirien kanssa luonnossa liikkumista, puutarhanhoitoa ja käsitöitä sekä mökkeilee ja veneilee Saimaalla.





Tkt Päivi Aarreniemi-Jokipelto työskentelee Haaga-Helian ammatillisessa opettajakorkeakoulussa yliopettajana. Hänellä on yli 20 vuoden opetus- ja TKI-kokemus koulutusteknologioista ja digitaalisesta pedagogiikasta. Tutkimusaiheita ovat mm. mobiili-, digitaalinen ja iDTV-oppiminen, MOOC, oppimisanalytiikka. Muita kiinnostuksen kohteita: koulutusvienti ja kansainvälisyys.



KTM Petra Blinnikka työskentelee Jyväskylän ammattikorkeakoulussa matkailun ja palveluliiketoiminnan lehtorina ja asiantuntijana. Hän on työskennellyt kestävän ja vastuullisen matkailun parissa jo vuodesta 2010 lähtien ja koordinoi valtakunnallista vastuullisen matkailun verkostoa ICRT Finland (International Centre for Responsible Tourism).



FM Leena Grönroos on työssä Haaga-Helia ammattikorkeakoulussa matkailun liikkeenjohdon lehtorina, tekee vastuullisen matkailun hankkeita ja Visit Finland Akatemian kautta Sustainable Travel Finland – valmennuksia yrityksille. Vapaa-ajalla Leenan löytää puutarhapuuhiesta tai lenkkipolulta.



YTM Heli Gyntherillä on pitkä kokemus matkailun ja kulttuurin kehitys- ja rahoitustehtävistä. Tällä hetkellä Heli työskentelee Etelä-Savon maakuntaliiton vs. aluekehitysjohtajana. Vapaa-ajallaan Heli tykkää laittaa perheelleen ruokaa, hoitaa kotia, kissaa ja puutarhaa sekä mökkeillä.



YTT Minni Haanpää työskentelee matkailututkimuksen yliopistonlehtorina Lapin yliopistossa, Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutissa (MTI). Hänen viimeaikainen tutkimuksensa on keskittynyt eläinten asemaan matkailussa, matkailuun sosiaalisen muutoksen mahdollisuutena pohjoisessa urbaanissa ympäristössä sekä matkailun luoviin tutkimusmenetelmiin. Minni on Lapin vastuullisen matkailun verkoston yksi perustajajäsen.



YTT Maria Hakkarainen työskentelee matkailututkimuksen yliopistonlehtorina Lapin yliopistossa, Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutissa (MTI). Maria on erikoistunut matkailun osallistavien talouksien kysymyksiin ja hänen keskeinen osaamisensa kiinnittyy matkailun ekosysteemeihin, matkailuliikkumiseen, matkailun jakamistalouteen, osallistaviin tutkimusmenetelmiin ja projektikehittämiseen. Marian arki täyttyy ruuhkavuosien kiireistä ja aktiivisesta liikkumisesta.



KTM Hanna Hauvala työskentelee sertifioituna projektipäällikkönä ja tietojenkäsittelyn koulutusohjelman tiiminvetäjänä Jyväskylän ammattikorkeakoulun Liiketoimintayksikössä. Hän on erikoistunut vastuulliseen liiketoimintaan, johtamiseen ja pelialaan. Hanna on urheiluhullu.



MH Eeva Koivula toimi matkailu- ja palveluliiketoiminnan lehtorina Xamkissa lokakuun 2020 loppuun saakka ja työskentelee nyt vastuullisen matkailun kouluttajana ja kehittäjänä, toiminimellä Noheeva. Eeva on Visit Finlandin Sustainable Travel Finland -akatemiavalmentaja ja Green Key -sertifikaatin akkreditoitu auditoija. Hänen erityisosaamistaan ovat matkailun ja ilmastonmuutoksen suhde sekä vastuullisuusviestintä. Metsä, vesi sekä ihmisen ja luonnon suhde ovat maalle paluumuuttaneelle Eevalle sekä akateemisen kiinnostuksen kohteita että arkipäivää.



FT Outi Kulusjärvi työskentelee tutkijatohtorina Oulun yliopistossa Maantieteen tutkimusyksikössä. Outin tutkimusaloja ovat kriittinen ihmismaantiede ja matkailumaantiede. Edistääkseen kestävyysmuutosta matkailutaloudessa Outi on kiinnostunut tutkimaan muun muassa matkailun sosiaalista kestävyyttä, degrowth-ajattelua sekä matkailutoimijan arjen poliittista toimijuutta.



TKT, DI Jouko Nuottila työskentelee tutkijatohtorina Lapin yliopiston oikeustieteiden tiedekunnassa. Parhaillaan hän keskittyy tutkimuksessaan kestävänsä kehityksen mukaisten teknologioiden immateriaalioikeuksien hallintaan ja teknologiajohtamiseen. Hän on väitellyt Oulun yliopistossa tuotantotalouden alalta. Väitöstutkimuksessaan hän tarkasteli joustavuuden ilmenemistä ketterissä projekteissa johtamisen ja ennakoivan sopimisen näkökulmista. Hän on opiskellut matkailututkimusta yhteiskuntatieteiden tiedekunnassa Lapin yliopistossa ja tehnyt pro gradu -tutkielman vastuullisen matkailun aihepiiristä. Nuottila on työskennellyt useissa matkailun kehittämissuhteissa ja hänellä on kokemusta liiketoiminnan kehittämistehtävistä matkailun toimialalta. Ennen yliopistouraa hän on työskennellyt tuotehallinnan ja teknologiamarkkinoinnin tehtävissä Nokia Oyj:ssä.



FM, eMBA Mia Tarhanen toimii Haaga-Heliassa matkailun ja vastuullisen liiketoiminnan lehtorina. Hän vastaa Haagan kampuksen englanninkielisen koulutuksen Matkailun erikoistumisalasta ja omaa pitkän kokemuksen yritys yhteistyöstä erityisesti yritys vastuun ja ympäristöjohtamisen kehittämisen näkökulmista.



FT Kaarina Tervo-Kankareen työnkuvaan Oulun yliopiston maantieteen tutkimusyksikössä kuuluvat tutkimus ja opetus – kummassakin matkailun kestävyys on keskeisellä sijalla. Kaarina on arktisen matkailun ja ympäristömuutoksen dosentti ja globaaliin ympäristömuutokseen sekä erityisesti ilmastonmuutokseen liittyvät asiat saavat hänet innostumaan sekä työssä että vapaa-ajalla. Lumeton talvi on hänelle kauhistus.



KTL, YTM Meri Vehkaperä työskentelee Haaga-Helia ammattikorkeakoulussa johtamisen ja strategiatyön lehtorina. Hän on tutkinut ja opettanut yritysten vastuullista liiketoimintaa yli 20 vuoden ajan. Lisäksi hänellä on pitkä kokemus konsultoinnista ja valmentamisesta eri alojen yrityksissä. Vapaa-aikanaan hän nauttii hyvästä ruuasta ja matkailusta perheen kanssa ja kokeilee rajojaan erilaisten urheilulajien parissa.

JYVÄSKYLÄN AMMATTIKORKEAKOULUN  
JULKAISUJA



**MYyntI JA JAKELU**

Jyväskylän ammattikorkeakoulun kirjasto  
PL 207, 40101 Jyväskylä  
Rajakatu 35, 40200 Jyväskylä  
Puh. 040 552 6541  
Sähköposti: [julkaisut@jamk.fi](mailto:julkaisut@jamk.fi)  
[www.jamk.fi/julkaisut](http://www.jamk.fi/julkaisut)

**VERKKOKAUPPA**

[www.tahtijulkaisut.net](http://www.tahtijulkaisut.net)

**jamk** | Jyväskylän  
ammattikorkeakoulu



## **Jyväskylän ammattikorkeakoulu**

PL 207, 40101 Jyväskylä  
Rajakatu 35,  
40200 Jyväskylä  
Puh. +358 20 743 8100  
Fax. +358 14 449 9694

**jamk.fi**

# JAMKin julkaisut tutkittua tietoa sinulle.

Matkailuala on kokenut viime aikoina suuria muutoksia ja tämä vaatii vastuullisen matkailun ulottamista sekä matkailun suunnitteluun ja kehittämiseen kuin myös toteuttamiseenkin. Uudistumiskyvyn varmistamiseksi osaamisen kehittämisellä on keskeinen tehtävä matkailun eri toimijatasoille.

Vastuullisen matkailun portaat -koulutus antaa sekä matkailualan työntekijöille, yrittäjille ja kehittäjille että muillekin matkailun ekosysteemin toimijoille valmiuksia toimia vastuullisina matkailuammattilaisina tai -vaikuttajina muuttuvassa maailmassa. Koulutuksen takana oleva koulutusmalli voidaan hyödyntää monipuolisesti täydennyskoulutuksen kehittämisessä myös muilla kuin matkailualalla. Tässä julkaisussa esitellään Vastuullisen matkailun portaat -digitaalista koulutusta ja porrasmallia sekä yhteiskehittämisen prosessia ja työkaluja.

Julkaisu on tuotettu Euroopan sosiaalirahaston rahoittaman Vastuullisen matkailun portaat – koulutusmallin kehittäminen -hankkeessa (2019–2021).

ISBN 978-951-830-611-8

jamk