

RAKENTAVAA RALLIA

Autopajatoiminta osana Suomen evankelis-luterilaisen kirkon erityisnuorisotyötä

Anniina Aarnio ja Pasi Lallinaho

Opinnäytetyö, syksy 2010

Diakonia-ammattikorkeakoulu, Diak Etelä

Kauniainen

Sosiaalialan koulutusohjelma

Kristillisen lapsi- ja nuorisotyön

suuntautumisvaihtoehto

Sosionomi (AMK) +

kirkon nuorisotyönohjaajan virkakelpoisuus

TIIVISTELMÄ

Aarnio, Anniina & Lallinaho, Pasi. Rakentavaa rallia. Autopajatoiminta osana Suomen evankelis-luterilaisen kirkon erityisnuorisotyötä. Kauniainen, syksy 2010, 37 s., 2 liitettä.

Diakonia-ammattikorkeakoulu, Diak Etelä Kauniainen. Sosiaalialan koulutusohjelma, Kristillisen lapsi- ja nuorisotyön suuntautumisvaihtoehto, sosionomi (AMK) + kirkon nuorisotyönohjaajan virkakelpoisuus.

Opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia autopajatoiminnan historiaa sekä nykytilaa. Autopajatoiminta on Suomen evankelis-luterilaisten seurakuntien erityisnuorisotyön toimintamuoto. Toiminnalla pyritään tavoittamaan etenkin koulutuksesta syrjäytymisvaarassa olevia nuoria. Opinnäytetyön tilaajatahona toimi Kirkkohallitus.

Opinnäytetyön ensimmäisessä osassa kuvataan autopajatoiminnan historiaa ja nykytilaa. Tässä osassa paneudutaan tarkemmin toiminnan lähtökohtiin, toiminnan muutokseen alkuajoista nykyhetkeen ja käytännön toimintaan.

Opinnäytetyön toisessa osassa käsitellään keväällä 2010 Kajaanissa järjestetyssä autopajojen välisessä kilpailuviikonlopussa kerättyä aineistoa. Aineistoa kerättiin kvalitatiivisia tutkimusmenetelmiä käyttäen, haastattelemalla sekä havainnoimalla viikonlopun tapahtumia, tunnelmaa ja toimintaa. Taustatiedoksi kaikista kilpailuviikonloppuun osallistuneista nuorista kerättiin kvantitatiivista aineistoa.

Tutkimusaineisto analysoitiin teemoittain. Teemoja käsiteltäessä nuorten näkökulma kulkee koko ajan mukana. Nuoret selviytyvät koulutuksesta paremmin ja koulutuksesta syrjäytyminen vähenee, kun he osallistuvat toimintaan. Sitoutuminen toimintaan vahvistaa nuorten elämönhallinnallisia taitoja. Autopajatoiminta on nuorille hyvää vapaa-ajan toimintaa, jonka kautta voi saada uusia kavereita.

Autopajatoiminta on paras tuki niille nuorille, jotka pystyvät sitoutumaan toimintaan pitkäaikaisesti. Nuoren ja työntekijän toimiessa pitkäjänteisesti yhteistyössä saadaan nuoren elämään uusia myönteisiä vaikutuksia.

Asiasanat: erityisnuorisotyö, syrjäytyminen, elämönhallinta, pienryhmät, kvalitatiivinen tutkimus, kvantitatiivinen tutkimus

ABSTRACT

Aarnio, Anniina and Lallinaho, Pasi. 37 p., 2 appendices. Constructive rally. Autopajatoiminta as a part of the outreach work among the young in the parishes of the Evangelical Lutheran Church in Finland. Language: Finnish.

Kauniainen, Autumn 2010. Diaconia University of Applied Sciences. Degree Programme in Social Services, Option in Christian Youth Work. Degree: Bachelor of Social Services.

The purpose of this thesis was to study Autopajatoiminta, one form of the outreach work done among young people in the parishes of the Evangelical Lutheran Church in Finland. The thesis was commissioned by Kirkkohallitus, the church government in Finland.

Autopajatoiminta is a form of activity, which was established to reach those young people, who are in the risk of alienating from their studies. The activity involves a small group of young people in building a racing car together. Currently there are five garages around Finland. Racing weekends are the highlights of the activity, where all the garages meet and race against each other.

The first part of the thesis consists of the history and the current state of the activity as well as a description on how the activity is run in practice. The second part of the thesis discusses the material gathered in spring 2010 in a racing weekend in Kajaani, a small town in northern Finland. The material was gathered by using methods common in qualitative research: interviewing and observing the participants. Quantitative research was used to gather background information on the participants.

The research material was analyzed in themes. These themes were: preventing alienation from education, commitment and life management. The youth point of view can be seen throughout the analysis.

When the youth take part in the activity, they are able to cope with education better and alienation from the education decreases. When the youth are engaged in the activity their life management skills increase. The young who can engage themselves with the activity for a long period of time will benefit the most from the activity.

Keywords: outreach work, alienation, life management, small groups, qualitative research, quantitative research

SISÄLTÖ

1	RAKENTAVAA RALLIA.....	5
2	NÄKÖKULMIA NUORUUTEEN	7
	2.1 Nuoruuden kehitystehtävät.....	7
	2.2 Syrjäytyminen ja opiskelusta syrjäytyminen.....	8
	2.3 Nuoret ja elämänhallinta	9
	2.4 Pienryhmät erityisnuorisotyössä	10
3	AUTOPAJATOIMINTA.....	12
	3.1 Lähtökohdat.....	12
	3.2 Toiminta autopajalla.....	12
	3.3 Kilpailuviikonloput	13
	3.4 Historia.....	14
	3.4.1 Toiminnan aloittaminen	14
	3.4.2 Yhteistyön muodostuminen.....	15
	3.4.3 Nyt ja tulevaisuudessa	16
4	TUTKIJOIDEN TAIVAL	18
	4.1 Opinnäytetyöprosessin lähtökohtia	18
	4.2 Tutkimuksen suunnittelu	19
	4.3 Tutkimusmenetelmät.....	20
	4.4 Tutkimuksen teko.....	21
	4.5 Prosessin loppuvaiheet	22
5	KILPAILUVIIKONLOPPU KAJAANISSA 2010	24
	5.1 Puitteet kilpailuviikonlopulle	24
	5.2 Kilpailuviikonlopun osallistujat	24
6	TUTKIMUKSEN TULOKSET.....	26
	6.1 Autopajatoiminta ja koulutus	26
	6.2 Sitoutuminen toimintaan ja elämään	27
	6.3 Toiminta tukemassa nuoren elämää	28
	6.4 Tutkimuksen keskeiset tulokset	29
7	MATKA AUTOPAJATOIMINNAN YTIMEEN.....	31
	7.1 Kohti tuntematonta.....	31
	7.2 Jatkotutkimusaiheita.....	33
	7.3 Yhteistuumin maaliin	33
	LÄHTEET.....	35

LIITE 1: Kilpailusarjan säännöt

LIITE 2: Kilpailuviikonlopun aikataulu

Taival lie hankala – olkoon vaan.
Luonto lie kitsas – siis kilpaillaan.
(Kianto 1911.)

Jyväskylässä 1990-luvun puolivälissä alkanut autopajatoiminta on Suomen evankelis-luterilaisten seurakuntien toimintamuoto. Toiminnan tarkoituksena on tavoittaa etenkin koulutuksesta syrjäytymisvaarassa olevia nuoria. Toiminta huipentuu kolmeen vuosittaiseen kilpailuviikonloppuun, joissa eri paikkakuntien autopajat ottavat mittaa toisistaan itse rakentamallaan autoilla.

Työmme sisältää perustietoa autopajatoiminnan historiasta ja nykytilasta sekä työntekijöiden, ohjaajien ja nuorten kokemuksia autopajatoiminnasta. Autopajatoimintaan osallistuvat nuoret ovat peruskoulun päättäneitä, ammattitutkintoa suorittavia tai sen jo suorittaneita. Kokemusten lisäksi pyrimme työssämme kuvaamaan niitä asioita, joiden ansiosta autopajatoiminta kykenee tukemaan toimintaan osallistuvia nuoria elämässään. Keskeisiä avainsanoja toiminnasta puhuttaessa ovat elämänhallinta, syrjäytymisen ehkäiseminen ja pienryhmätoiminta.

Kokosimme aineistoa Kajaanissa vuoden 2010 keväällä pidetystä autopajojen välisestä kilpailuviikonlopusta. Paikan päällä keräsimme tietoa koko viikonlopun ajan kvalitatiivisia ja kvantitatiivisia tutkimusmenetelmiä käyttäen: havainnoiden, keskustellen, haastatellen ja yksityiskohtaisia tietoja keräten. Koottua aineistoa olemme käyttäneet sekä tutkimuksen kokonaiskuvan hahmottamiseen että tutkimuskysymystemme tarkentamiseen. Tietoperustana olemme käyttäneet kirjallisuutta psykologian ja sosiologian aloilta.

Opinnäytetyön avulla voidaan lisätä tietoisuutta autopajatoiminnasta toimintamuotona ja kehittää sitä edelleen. Historian kautta voi ymmärtää toiminnan tämän hetkistä tilaa. Tutkimuksen tulosten perusteella toiminnan haasteisiin voidaan tarttua ja hyviä puolia korostaa. Tarjoamme opinnäytetyömme lopuksi myös aihevaihtoehtoja jatkotutkimukselle.

Yhteistyötahomme on Kirkkohallituksen kasvatuksen ja nuorisotyön yksikkö. Olemme olleet tiiviisti yhteistyössä erityisnuorisotyön työalasihteeri Sami Ojalan kanssa, jolta idea työn aiheesta alun perin nousikin. Tutkimukselle oli tilausta, sillä Kirkkohallituksella ei ollut vielä tutkittua tietoa tai materiaalia aiheesta. Kirkkohallituksen lisäksi olemme tehneet yhteistyötä myös autopajatoimintaa ohjaavien työntekijöiden kanssa.

Tämä työ on opinnäytetyömme Kauniaisten Diakonia-ammattikorkeakouluun, josta valmistumme syksyllä 2010 sosionomeiksi (AMK). Lisäksi saamme kirkon nuorisotyönohjaajan virkakelpoisuuden. Aiheessamme sosionomin ja kirkon nuorisotyönohjaajan olennaiset osaamisalueet yhdistyivät kiinnostavalla tavalla toisiinsa.

Tutkimuksen aihe oli myös ajankohtainen, sillä vuoden 2011 alussa voimaan tulevien lakimuutosten mukaan tukea tarvitseva nuori tulee auttaa sellaisten palveluiden piiriin, joilla voidaan tukea muun muassa hänen pääsyään koulutukseen ja työmarkkinoille. Koska kunnat voivat ulkoistaa näitä palveluita, voidaan autopajatoiminta laskea yhdeksi näistä palveluista.

Halusimme opinnäytetyössämme käyttää termiä pajalainen termin asiakas sijaan. Kokeemme sen kuvaavan nuoren roolia toiminnassa paremmin kuin työntekijöiden toisinaan käyttämä termi asiakas. Kutsumme tekstissämme pitkään toiminnassa mukana olleita nuoria vanhoiksi pajalaisiksi. Entisellä pajalaisella tarkoitamme niitä nuoria, jotka ovat aiemmin olleet sitoutuneita autopajatoimintaan mutta jotka ovat lopettaneet toiminnan esimerkiksi siirryttyään työelämään. Tekstissä käytämme merkintää ml., kun viittaamme edelliseen mainittuun lähteeseen.

2 NÄKÖKULMIA NUORUUTEEN

2.1 Nuoruuden kehitystehtävät

Nuoruus on monien muutoksien aikaa. Lapsuuden tasainen kasvu vaihtuu nopeaan fyysisten, psyykkisten ja sosiaalisten muutosten sarjaan. Mielessä tapahtuu muutoksia muun muassa omaan kehoon tottumisen ja abstraktin ajattelun kehittymisen myötä. Myös tunne-elämä kokee osaltaan muutoksia. (Aalberg & Siimes 1999, 60, 73.)

Dunderfelt (2004, 94) kokoaa Havighurstin teoriaa nuoruuden psykologisesta kehityksestä kehitystehtävien kautta. Fyysisten muutosten takia nuoren pitää jäsentää uudestaan ruumiinkuvansa, seksuaalisuutensa ja seksuaalisen identiteettinsä (Väestöliitto i.a.). Tähän liittyy myös sukupuoliroolin löytäminen. Näiden kanssa nuori voi saavuttaa uuden ja kypsemmän suhteen molempiin sukupuoliin. (Dunderfelt 2004, 94.)

Murrosiän mukana nuoren tunne-elämä muuttuu. Tunteiden purkaminen toiminnalla muuttuu nuoruuden aikana tunteiden käsittelyyn mielessä (Aalberg & Siimes 1999, 73). Nuori itsenäistyy vanhemmistaan ja ottaa itse vastuuta omasta elämästään, muun muassa taloudestaan. Tähän liittyy myös mahdollisesti tulevaan avioliittoon ja perhe-elämään valmistautuminen. Havighurstin mukaan nuoruuden kehitystehtäväksi katsotaan myös se, että nuori pyrkii ja pääsee sosiaalisesti vastuulliseen käyttäytymiseen. (Dunderfelt 2004, 94–95.)

Nuori voi alkaa itse ohjata elämäänsä, kun hän kehittää itselleen maailmankatsomuksen, arvomaailman ja moraalin (Dunderfelt 2004, 94). Ihanteet ohjaavat nuoren elämää muun muassa kaveripiirin osalta. 15–17-vuotiaana nuori tarvitsee yhteenkuuluvuutta ryhmään, jonka jäsenillä on sama harrastus tai ajattelumaailma. Turvautuminen ikätoverien tukeen ja apuun nuoruuden kasvun ja kehityksen aikana on yksi olennainen osa kehitystä. (Aalberg & Siimes 1999, 72–73; Väestöliitto i.a.) Lisäksi terveelle kehitykselle on tärkeää, että nuorella on lähipiirissään aikuisia, jotka huolehtivat hänestä, valvovat häntä ja asettavat hänelle rajat. (Aalberg & Siimes 1999, 101.)

Nuoruudessa saatujen kokemusten ja tehtyjen valintojen kautta nuori päätyy aikuisuuteen, jossa hän sijoittaa itsensä perheen sijaan laajempiin ympäristöihin, muun muassa yhteiskuntaan. Jälkinuoruus, eli noin iät 18–22, onkin murrosiän jälkeistä tasoittumisen aikaa, jolloin itsekeskeiset valinnat vaihtuvat myötäelämiseen kaveri- ja seurustelusuhteissa. (Aalberg & Siimes 1999, 59.)

Kaikilla nuorilla ei ole riittävästi sosiaalista kokemusta tai sosiaalisia taitoja nuoruusiässä kohdattavien uusien sosiaalisten odotusten täyttämiseen (Holopainen, Lappalainen & Savolainen 2007, 3). Sosiaalisen kompetenssin puutteista monesti aiheutuva ulospäin suuntautuva negatiivinen käyttäytyminen on tutkimuksissa liitetty muun muassa kouluosuoriutumiseen ja -motivaatioon, koulutukseen kiinnittymiseen ja työelämään sijoittumiseen (ml. 15–16).

2.2 Syrjäytyminen ja opiskelusta syrjäytyminen

Syrjäytymisestä puhuttaessa viitataan pysyvään osattomuuteen sellaisista asioista, joita kuvataan monesti hyvän elämän peruspilareina: riittävä toimeentulo, koulutus, työ, yhteiskunnallinen osallistuminen ja tyydyttävät ihmissuhteet. Yhden osa-alueen puute ei välittömästi aiheuta syrjäytymistä – todellisessa syrjäytymisessä yhden henkilön harteille on kasautunut monta puutetta. (Nieminen 2002, 135.) Etenkin nuoruuden iänmukaisien muutosten lisäksi voi nuorilla olla erilaisia yksilöllisiä muutoksia. Nuoruus on erityisen riskialtis ajanjakso syrjäytyä juuri siksi, että iso joukko elämänmuutoksia kasautuu monilla nuorilla suhteellisen lyhyeen ajanjaksoon (Lämsä 2009, 36). Monet näistä muutoksista liittyvät kouluun.

Suomalainen koulutus näyttäytyy tutkimuksissa rakenteiltaan toimivana. Siitä huolimatta koulutuksellinen eriarvoisuus on kasvanut 2000-luvulla. Siinä missä koulu voi olla mahdollisuuksien ja valintojen maailma, se voi myös olla riskien ympäristö. Suurimassa riskiryhmässä ovat nuoret, joilla on oppimisvaikeuksia tai muiden syiden vuoksi heikommat lähtökohdat opiskeluun. Pahimmillaan ongelmat koulussa vain vauhdittavat opiskelijan putoamista koulutuksesta (Holopainen, Lappalainen & Savolainen 2007, 19, 27).

Yksi syrjäytymisvaarassa olevien peruskoulun päättävien nuorten ongelmista on epärealistiset toiveet jatko-opiskelupaikan suhteen verrattuna heidän koulumenestykseensä. Monesti nämä nuoret rakentavat tulevaisuutensa yhden kortin varaan, mikä edelleen lisää heidän riskiään syrjäytyä. (Alatupa, Karppinen, Keltikangas-Järvinen & Savioja 2007, 134–136.) Toisaalta edes useammat hakutoiveet eivät aina ole ratkaisu tähän ongelmaan: mitä alhaisemmalta hakusijalta nuori tulee valituksi koulutukseen, sitä alhaisempi motivaatio ja riski keskeyttämiseen hänellä on. Ongelmaan tulisi kiinnittää yhä enemmän huomiota opinto-ohjauksessa. (ml. 130, 138.)

Aikuisiällä keskeisin syrjäytymisen syy on pitkään jatkunut työttömyys. Kun haetaan yleisimpiä syitä työttömyydelle, on yksi vallitseva tekijä huono menestys koulutuksessa tai vanhentunut koulutus. (Nieminen 2002, 135.) Koulutukseen sitoutumisen taitoa voidaan siis pitää olennaisena osana syrjäytymisen ehkäisyssä.

2.3 Nuoret ja elämänhallinta

Elämänhallinta on oman elämänsä koossa pitämistä niin ulkoisesti kuin sisäisesti. Ulkoista elämänhallintaa ovat tavoitteellisuus ja arkiset perusvalmiudet, kuten kyky laittaa ruokaa, siivota, pitää itsestään ja omista asioistaan huolta. Sisäiseen elämänhallintaan kuuluu ihmisen kyky sopeutua elämän uusiin olosuhteisiin ja tilanteisiin (Noke-lainen & Toikander 2006, 14.)

Elämänhallinnan harjoittelu ja oppiminen kuuluvat nuoruuteen. Jotta elämänhallintaa opittaisiin ja saataisiin se osaksi normaalia elämää, tarvitaan motivaatiota sekä suunnit-telu- ja sitoutumiskykyä. Tärkeää on myös realistinen hahmottaminen itsestään ja omas-ta paikastaan yhteiskunnassa. (ml. 14.)

Oman elämän hallinta on pohjana nuoren hyvälle itsetunnolle, myönteiselle kehitykselle ja hyvinvoinnille. Toisaalta vastakkaiset tuntemukset, kuten masennus, ahdistus ja kiel-teinen minäkuva voivat vaikuttaa siihen, miten nuori pystyy hallitsemaan elämäänsä myöhemmin. (Nurmi 1995, 269.)

2.4 Pienryhmät erityisnuorisotyössä

Sosiaalipsykologia tarkastelee työelämän ja harrastustoiminnan yleistä ryhmätyyppiä, pienryhmää. Sitä kuvataan sekä rakennepiirteiden kautta että toimintana ja tekemisenä. Käsitettä ryhmäprosessi käytetään pienryhmän toiminnan muutoksien yhteydessä. Pienryhmäksi kutsutaan ryhmää, jossa on kolmesta kahteentoista henkilöä, jotka tunnistavat toiset ryhmän jäsenet. Ryhmäläiset kokevat kuuluvansa ryhmään, ja heillä on vuorovaikutusta keskenään. Ryhmällä on myös yhteinen tehtävä tai tavoite. (Pietikäinen i.a.)

Ryhmäprosessi kulkee pääsääntöisesti tietyn kaavan mukaan. Alkuvaiheen tärkein osa on tutustuminen toisiin, toisten odotuksiin ja ominaisuuksiin, minkä jälkeen ryhmään muodostuu vähitellen tiettyjä toimintatapoja ja rooleja. Jossain vaiheessa ujous häviää ja ryhmäläiset uskaltavat tuoda ristiriitoja esiin. Tätä kutsutaan kuohunta- ja kriisivaiheeksi. (ml.)

Mikäli ryhmä selviää tästä vaiheesta ja sen jäsenet oppivat rakentavia ristiriitojen käsittelymalleja, voidaan ryhmässä saada aikaan kaikille sopivat toimintamallit ja jäsenille toimivat roolit. Tämän jälkeen ryhmässä voidaan keskittyä selkeämmin itse tehtävän suorittamiseen. (ml.)

Ryhmän sisäisen vuorovaikutuksen laatu on yhteydessä siihen, miten ryhmän jäsenet kohtelevat toisiaan. Jos ryhmäläiset tukevat toisten osallistumista sitoutumalla ryhmään, kunnioittamalla toisia jäseniä ja työskentelemällä tiiviisti yhdessä, vuorovaikutus on laadukasta. Laatu kärsii, jos ryhmässä ei kannusteta yhteistyöhön, arvosteta ryhmäläisiä tai heidän mielipiteitään eikä sitouduta ryhmään. (Linnenbrink-Garcia, Rogatb & Koskeyc 2010.)

Ryhmä ei toimi kuohuntavaiheen jälkeen jatkuvasti samalla tavalla, etenkin jos ryhmä ei pysy samana, vaan sen jäsenet vaihtuvat osittain tai kokonaan. On tärkeää, että ryhmässä koetaan yhteyttä niin tehtävän suorittamiseen liittyen kuin tunne-elämänkin suhteen. Ryhmän kiinteyttä on vaikea ylläpitää, jos ryhmässä tapahtuu jatkuvasti muutoksia (Pietikäinen i.a.).

Edellä mainittujen ominaispiirteiden vuoksi pienryhmätoiminta on oivallinen toimintamalli erityisnuorisotyössä. Pienryhmissä voidaan kohdata nuoret paremmin ja antaa heille tukea heidän erityistarpeensa huomioiden. Myös nuoret voivat kertoa itse omista asioistaan, kun toimitaan aina samassa, suhteellisen pienessä ja siksi turvallisessa ryhmässä. Lisäksi pienryhmätoiminta antaa mahdollisuuden yhteisöllisyyteen jäsenien yhteisen kiinnostuksenkohteen parissa. Ryhmän pieni koko mahdollistaa myös yhtä jäsentä kohden taloudellisesti suuremman panostuksen tekemisen, kuten retken tai tapahtuman järjestämisen.

3 AUTOPAJATOIMINTA

3.1 Lähtökohdat

Autopajatoiminta on Suomen evankelis-luterilaisten seurakuntien erityisnuorisotyön toimintamuoto. Autopajat kokoavat yhteen sellaisia nuoria, jotka ovat vaarassa syrjäytyä ammattiopinnoista tai kaipaavat suuntaa elämälleen. (Erityisnuorisotyön strategiaryhmä 2007.) Monesti syrjäytymisvaarassa olevat nuoret tulevat toisen asteen opintoihin huonolla koulumotivaatiolla. Innostuminen mielekkästä toiminnasta ja siihen mukaan pääseminen antaa uskoa omiin kykyihin ja mahdollisuuksiin niin koulussa kuin elämässäkin (Turtiainen 2010b).

Toiminnassa halutaan tukea myös nuoren omia pyrkimyksiä. Työntekijän ja pajalaisen kahdenkeskiset keskustelut pajalla tai retkillä ovatkin erittäin tärkeitä. Yhdessä toimimisen kautta saavutetaan usein korkea keskinäisen luottamuksen taso, jonka varassa työntekijä pääsee syvälle pajalaisen elämän salaisuuksiin ja kipupisteisiin. (Nieminen 2010a, Turtiainen 2010b.) Luottamuksellisessa suhteessa työntekijän on helpompi vaikuttaa positiivisesti nuoren elämän kysymyksiin ja ohjata häntä oikeaan suuntaan, jotta hän saavuttaisi omat tavoitteensa.

Nuoren sitoutuminen toimintaan on autopajatoiminnan peruslähtökohta. Toimintaan sitoutuvat nuoret pysyvät pääasiallisesti mukana pitkäaikaisesti, monesti useamman vuoden ajan. Toiminnan keskeyttävät nuoret eivät usein ole toiminnassa mukana paria kuukautta pidempään. (Turtiainen 2010b.) Säännölliset tapaamiset toiminnan puitteissa auttavat nuoria elämänhallinnallisissa kysymyksissä, esimerkiksi kyvyssä sitoutua (Nieminen 2010a).

3.2 Toiminta autopajalla

Pajan ympärivuotisessa toiminnassa nuoret rakentavat, korjaavat ja parantelevat ohjaajien avustuksella autopajatoiminnan sääntöjen mukaista rata-autoa. Jokainen paja työstää pääsääntöisesti yhtä autoa kerrallaan. Auto rakennetaan joko alusta lähtien tai osittain

vanhan auton pohjalta. (Nieminen 2010a.) Pajojen nuoret kokoontuvat yhteen vähintään viikoittain, useimmiten kahdesti viikossa. Juuri ennen kilpailuviikonloppuja monissa pajoissa kokoonnutaan yhteen tiheämmin, sillä auto täytyy saada ajokuntoon. Kokoon-tumiset eivät tällöin ole niinkään sidottu viikkorytmiin vaan tarpeeseen toimia yhdessä. (Turtiainen 2010b.)

Autopajatoiminta on yksi pienryhmätoiminnan toimintamuodoista. Autopajojen ryhmä-koko on aina maksimissaan viisi pajalaista. Kun pajalaisia on vähemmän, madaltuu hei-dän kynnyksensä toimia ja tehdä erilaisia asioita. Lisäksi työntekijä pystyy antamaan jokaiselle nuorelle enemmän aikaa kuin isossa ryhmässä. Toimiessa pienryhmässä myös monet käytännön asiat helpottuvat. Pienessä ryhmässä jokaiselle riittää mielekästä ja omia taitoja vastaavaa toimintaa. On myös käytännöllistä, että koko ryhmä mahtuu yh-teen pikkubussiin kilpailuviikonloppuun lähtiessä. (ml.)

Pajalla nuorten ja työntekijöiden lisäksi toimivat vapaaehtoiset ohjaajat ovat pajojen asiantuntijoita kaikkiin autoihin liittyvissä kysymyksissä. Teknisen opastuksen lisäksi jotkut vapaaehtoiset ohjaajat pitävät huolta pajan toiminnasta yhdessä työntekijän kans-sa. (Nieminen 2010a.) Moni vanha pajalainen on siirtynyt pajan ohjaajaksi. Aluksi näi-den vanhojen pajalaisten rooli on ollut lähinnä teknisestä puolesta vastaamista, mutta osa vanhoista pajalaisista on koulutettu vastaaviksi ohjaajiksi asti. (Turtiainen 2010b.)

3.3 Kilpailuviikonloput

Pajat kokoontuvat kahdesta kolmeen kertaan vuodessa kilpailuviikonloppuihin, joissa nuoret ja ohjaajat kilpailevat keskenään pajojen mestaruudesta. Nämä tapahtumat ovat hyviä paikkoja tutustua toisten seurakuntien nuoriin, kasvattaa pajojen yhteishenkeä sekä kehittää toimintaa yhä eteenpäin. Kilpailuviikonloppuina mukana on 40–60 osallis-tujaa (Turtiainen 2010a).

Itse kilpailuissa radalla on turvallisuussyistä yksi auto kerrallaan. Ajajien paremmuus ratkaistaan ajajien ajamien kierrosaikojen perusteella. Ennen lupaa päästä radalle jokai-sen auton täytyy lisäksi läpäistä ohjaajien ja työntekijöiden kokoaman raadin tekemä katsastus, jonka pääasiallisena huomion kohteena ovat autojen turvakaaret (Nieminen

2010a). Tarkempi lista teknisistä säännöistä ja turvallisuusmääräyksistä tehtiin eri pajojen yhteistyönä. Muutokset näihin sääntöihin tehdään pajojen välisissä yhteiskokouksissa, joita pidetään jokaisena kilpailuviikonloppuna. (Turtiainen 2010a.) Tällä hetkellä voimassa olevat säännöt ovat opinnäytetyömme liitteessä 1.

Ohjaajat ovat kilpailuviikonloppuina melko isossa roolissa. He toimivat esimerkkeinä sosiaalisesta kanssakäymisestä ja hyvästä kilpailuasenteesta. Ohjaajat kannustavat nuoria huoltamaan autoa ja toimimaan sääntöjen mukaisesti. He myös huolehtivat autoista niin, että ne mahdollisuuksien mukaan toimisivat kilpailupäivänä. Ohjaajilla on myös oma sarjansa kilpailussa.

3.4 Historia

3.4.1 Toiminnan aloittaminen

Alun perin autopajatoiminta on alkanut Jyväskylässä 1990-luvun puolivälissä (Turtiainen 2010a). Toiminnan perustamisen lähtökohtana olivat sellaiset ammattikoulussa opiskelevat nuoret, jotka eivät olleet motivoituneita opiskeluun. Pajatoiminnan toivottiin lisäävän opiskelumotivaatiota ja auttavan näitä nuoria elämänhallinnassa. (Niemi 2010a.)

Jyväskyläläisiltä ammattikoulusta putoamisvaarassa olevilta nuorilta kysyttiin ideoita toimintaan. Kaikenlaisten ehdotusten jälkeen ainoaksi mahdollisesti toimivaksi ja kiinnostavaksi toimintamuodoksi osoittautui jonkinlainen autojen kanssa työskentely. (Turtiainen 2010a.) Jyväskylän silloinen erityisnuorisotyönohjaaja Pekka Turtiainen lähti rakentamaan toimintamuotoa nuorilta saadun palautteen perusteella ja oli luomassa vahvaa pohjaa koko autopajatoiminnalle.

Lopulta Jyväskylässä saatiin käynnistettyä autopajatoiminta silloin toimintaansa lopettavan off road -pajan kaluston pohjalta. Budjettia ei kuitenkaan saatu kasvatettua kattaamaan autoa ja tarpeistoja – toiminnan talous tuli puristaa olemassa olevan talousarvion sisään. Auton ostoon varat osoitti lopulta Nuorten Keskus ry 20 000 markan kohdeapurahalla. Toiminta jatkui off road -painotteisena noin 4–5 vuotta. Näinä vuosina pajalai-

set osallistuivat valtakunnallisiin kilpailuihin ja kerran jopa Pohjoismaiden mestaruuskilpailuihin Tanskassa. Tuloksena oli yksi palkinto, joka saatiin Tanskan kilpailussa sattuneesta näyttävimmästä auton kaadosta. (ml.)

Edellytyksenä pajatoimintaan osallistumiselle oli sitoutuminen opiskeluun tai työhön, koska toiminta perustettiin niiden nuorten vuoksi, jotka olivat vaarassa syrjäytyä koulutuksesta. Yhteistyö ammatillisen koulutuksen kanssa oli alusta asti tiivistä. Kaikki Jyväskylän pajalla aloittaneet nuoret olivat useimmiten kuraattorin toimintaan lähettämiä ammatillisten oppilaitosten opiskelijoita. (ml.) Tarkemmat yksilökohtaiset tavoitteet ja suuntaviivat suunniteltiin yhdessä lähettäjäorganisaation, nuoren ja autopajaa ohjaavan työntekijän kanssa (Turtiainen 2010b).

Toiminnan toisena tavoitteena oli parantaa nuorten elämähallinnallisia taitoja. Tämän tavoitteen seurauksena päihteiden käyttö väheni: autourheilu ja päihteet eivät sopineet pajalaistenkaan mielestä yhteen. Jyväskylän pajan ohjaajat saivat suhteellisen aikaisessa vaiheessa myös omat avaimet pajalle. Tämä mahdollisti pajan jäsenten spontaanin kokoontumisen. Myöhemmin käytäntöä muutettiin ja yhdeksi yhteiseksi pajaillaksi valittiin tiistai. Tämän muutoksen vuoksi pajalaisten aiemmin korkeatasoinen sitoutuminen toimintaan heikentyi. (ml.)

1990-luvun loppupuolella toimintaa muutettiin ralliautojen suuntaan. Tähän syynä oli Turtiaisen työtoverin Mika Patanan innostus ralliautoista sekä pajan off road -auton kunto – se ei ollut enää kilpailukuntoinen. (Turtiainen 2010a.)

3.4.2 Yhteistyön muodostuminen

Jyväskylän lisäksi Sodankylässä oli kehitetty eräänlaista autopajatoimintaa. Sodankylässä toimintaan kuului niin kutsutuilla peltoautoilla kilpaa ajamista ja välillä autojen kunnostusta. Sodankylän toiminnassa oli mukana iso joukko paikallisia nuoria. Toimintaa ei ollut varsinaisesti suunnattu koulutuksesta putoamisvaarassa oleville nuorille kuten Jyväskylässä. (Turtiainen 2010a.) Pajat tekivät jo 1990-luvulla yhteistyötä. Pajojen keskinäisillä vierailuilla käytiinkin katsomassa toisen pajan autotallia. Näiden retkien painopiste ei ollut kilpailemisessa vaan jossain pajaporukan erityistarpeessa. Jyväskylä-

läiset järjestivät muun muassa Sodankyläläisille luento- ja koulutustilaisuuden rikollisuudesta ja sen seurauksista. (Turtiainen 2010b.)

Ensimmäiset varsinaiset autopajojen väliset harjoitusajot pidettiin Sodankylässä jäärata-ajoina vuoden 2001 alussa. Mukana toimintaa oli aloittamassa Turtiainen, Sodankylän toiminnasta vastaava Jouni Salminen sekä Risto Kaarniemi, joka oli kertonut Turtiaiselle Sodankylän pajasta. Näihin aikoihin toimintaa tuli tukemaan ja koordinoimaan myös silloinen erityisnuorisotyön sihteeri Juha Alstela. (Turtiainen 2010a.)

Toimintaan lähti jo vuonna 2002 mukaan Kajaani (Nieminen 2010b). Pajan perusti Kajaanin seurakunnan erityisnuorisotyönohjaaja Pasi Nieminen. Kuten Jyväskylässä pajan toiminta suuntautui pääasiassa koulutuksesta syrjäytymisvaarassa oleviin nuoriin. Yhteistyötä tehtiin Kajaanin ammattikoulun kanssa. Aluksi toimintaan mukaan tulleet nuoret olivat kaikki Starttilinjan opiskelijoita. Myöhemmin toimintaan on tullut mukaan myös nuoria, joilla ei ole lainkaan opiskelu- tai työpaikkaa. (Nieminen 2010a.)

Vuoden 2002 jälkeen toiminta on laajentunut yhä enemmän ympäri Suomen. Inarin Öljymäki Racing Team tuli mukaan autopajatoimintaan vuonna 2006. Autopajatoiminta oli siellä alkanut kuitenkin jo aiemmin. Vuonna 2009 toimintaan liittyivät pajat Lahdesta ja Tampereelta. Lahden paja sai ensimmäisen autonsa talven 2009–2010 aikana lopettaneelta Jyväskylän pajalta. (Nieminen 2010b.)

3.4.3 Nyt ja tulevaisuudessa

Kevään 2010 kilpailuviikonlopussa oli mukana kaikki viisi seurakuntaa: Kajaani, Inari, Sodankylä, Lahti ja Tampere. Toimintaan oli myös tutustumassa Kalajoen ja Iisalmen seurakunnat. Kalajoella autopajatoiminta aloitettiin vuoden 2010 syksyllä. Kalajoen seurakunnalla oli aiemmin ollut samankaltaista toimintaa, joka kuitenkin painottui yhteen vuosittaiseen tapahtumaan (Vähöja 2010).

Saman kilpailuviikonlopun aikana päätettiin myös siirtyä kolmen kilpailuviikonlopun vuositaitiin, jolloin kilpailujen välille ei tulisi vuosittain kuin yksi pidempi tauko. Tämän muutoksen toivottiin lisäävän sitoutumisen määrää toimintaan. Perjantain kilpailukokouksessa pohdittiin myös Turvakaari ry:n aktiivitoiminnan käynnistämistä. Turva-

kaari on autopajatoimintaa tukemaan perustettu yhdistys, joka on ollut perustamisestaan lähtien toimeettomana. (Nieminen 2010b.)

Toimintaa halutaan kehittää edelleen. Autopajatoiminnassa mukana olevat seurakuntien ja kuntien työntekijät kokoontuvat helmikuussa 2011 kehittääkseen toimintaa yhtenäisemmäksi. Tavoitteena on autopajatoiminnan laajentaminen valtakunnalliseksi toimintamuodoksi. (Nieminen 2010c.)

4 TUTKIJOIDEN TAIVAL

4.1 Opinnäytetyöprosessin lähtökohtia

Opinnäytetyön aihetta valitessamme meille oli alusta alkaen tärkeää, että aihe olisi työelämätaholle hyödyllinen. Edellisen aiheemme hyödyllisyys muuttui kyseenalaiseksi, kun tilaajataho ei enää tiennyt, voisivatko he käyttää suunnitteilla ollutta materiaalia niin kuin alun perin oli suunniteltu. Uutta aihetta etsiessämme tutustuimme useisiin eri vaihtoehtoihin, kun lopulta kuulimme toiveesta tehdä tutkimusta eräästä seurakuntien toimintamuodosta, autopajatoiminnasta. Tästä toimintamuodosta ei ollut toistaiseksi lainkaan materiaalia.

Saimme kuulla autopajatoiminnasta Kirkkohallituksen erityisnuorisotyön työalasihteeriltä Sami Ojalalta. Mikäli tekisimme aiheesta opinnäytetyön, siitä olisi hyötyä sekä hänelle että autopajatoimintaa järjestäville seurakunnille. Totesimme, että autopajatoiminta olisi sekä mielenkiintoinen että työelämätahoamme hyödyttävä aihe, ja niin alkoi työskentely aiheen parissa. Opinnäytetyöprosessin loppuvaiheessa Kirkkohallituksen suunnasta ilmaistiin kiinnostusta julkaista tutkimuksemme joko alkuperäisessä tai tiivistetyssä muodossa.

Kiinnostustamme aiheeseen lisäsi aiheen ajankohtaisuus. Opinnäytetyöprosessimme alkaessa etsivää nuorisotyötä eli erityisnuorisotyötä oltiin lakisääteistämässä kunnissa. Hallitus esitti muutosta nuorisolakiin ja eduskunta vahvisti sen 20.8.2010. Uusi laki tulee voimaan 1.1.2011. (Eduskunta 2010.) Nuorisolain 7 b §:n mukaan tukea tarvitseva nuori tulee auttaa sellaisten palveluiden piiriin, joilla voitaisiin tukea muun muassa hänen pääsyään koulutukseen ja työmarkkinoille. Kunta voi myös ulkoistaa näitä palveluita, jolloin kunta vastaa siitä, että nämä palvelut järjestetään lain mukaisesti. (Nuorisolaki 2006/72.) Erityisnuorisotyön piiriin kuuluva autopajatoiminta voidaan katsoa yhdeksi näistä palveluista.

Tilaajatahon lisäksi pääasialliset yhteistyötahomme tätä opinnäytettä tuottaessa olivat autopajatoimintaa järjestävät seurakunnat ja niiden työntekijät. Näistä haluamme erityisesti nostaa esiin Kajaanin seurakunnan erityisnuorisotyönohjaajan Pasi Niemisen, joka

toimi isäntänämmen keväen 2010 kilpailuviikonlopussa Kajaanissa. Nieminen antoi meille viikonlopun aikana laajan perehdytyksen autopajatoimintaan ja pystyi tukemaan meitä tutkimuksessamme.

Tarvitsimme opinnäytetyöhömmen tietoa myös autopajatoiminnan historiasta. Koska toiminnasta ei ollut kirjallista materiaalia, otimme yhteyttä autopajatoiminnan pioneeriin Pekka Turtiaiseen. Turtiainen aloitti ensimmäisenä autopajatoiminnan kaltaisen toiminnan osana kirkon erityisnuorisotyötä, oli järjestämässä yhdessä Sodankylän autopajan kanssa ensimmäisiä harjoitusajoja sekä on muutenkin ollut aktiivinen autopajatoiminnan tunnetuksi tekijä. Turtiaiselta saimme paljon tietoa autopajatoiminnan historiasta ja yleisistä toimintamenetelmistä.

4.2 Tutkimuksen suunnittelu

Saimme opinnäytetyömmen aiheen, kun kilpailuviikonloppuun oli noin kuukausi aikaa. Pohdimme ensin sitä, mitä haluamme selvittää tutkimuksella. Päättökysymyksemme nousi se, miten autopajatoiminta on vaikuttanut nuoriin. Nuorten oma näkökulma asiaan oli mielestämme olennaista, joten päädyimme tekemään laadullista tutkimusta.

Teemahaastattelu vaikutti luonnollisimmalta tavalta kerätä tietoa nuorilta. Järjestimme tutkimuksen tekemistä varten nauhoitusvälineet. Työelämätahtomme kanssa keskustellessamme arvioimme, että erityisnuorisotyön luonteen huomioon ottaen haastatteluiden tulisi olla melko lyhyitä. Tämän vuoksi emme valinneet haastatteluihin kovin montaa teemaa, jotta ehtisimme käsitellä kaikki haluamamme teemat.

Haastatteluiden suunnittelun kannalta ongelmallista oli se, että emme voineet olla varmoja kunkin haastateltavan iästä, sukupuolesta tai elämäntilanteesta. Saimme etukäteen tietää vain hyvin vähän osallistujajoukosta, joten meidän täytyi keksiä melko moneen tilanteeseen sopivia kysymyksiä ja kysymysmuotoja. Hyvien teemavalintojen ja suunnittelun vuoksi ennakkotietojen epävarmuudella ei ollut laajoja vaikutuksia tutkimustuloksiin. Tarkemmilla ennakkotiedoilla olisimme voineet paneutua yksityiskohtaisempiin asioihin ja tarkentaa teemoja vielä paremmin kohderyhmälle sopiviksi.

Etukäteistietojen niukkuuden vuoksi kävimme myös eettistä tasapainoilua. Emme tienneet, tarvitsisimmeko luvan jokaisen osallistujan vanhemmilta, mikäli osallistujat olisivat alaikäisiä. Nuoria oli tiedotettu ennen kilpailuviikonloppua tutkimuksesta, ja he olivat saaneet vanhemmiltaan seurakuntien vaatiman lupa-asiakirjat retkeä varten. Työmme kannalta ei myöskään ollut olennaista tunnistaa yksittäisiä nuoria. Näiden seikkojen ja ohjaavan opettajamme kanssa käymämme keskustelun yhteisvaikutuksena päädyimme siihen, että voimme tehdä tutkimuksen ilman jokaiselta nuorelta erikseen kysyttäviä lupia.

Pohdimme, minkälaisia kysymyksiä meidän tulisi esittää työntekijöille, jotta voisimme lisätä tietouttamme autopajatoiminnasta yleisesti. Lisäksi halusimme selvittää työntekijöiden näkemyksen siitä, minkälaisia vaikutuksia autopajatoiminnalla oli nuoriin. Näin voisimme saada tietoa toiminnan yleisistä puitteista ja historiasta kullakin paikkakunnalla, nuorille asetetuista tavoitteista ja niiden toteutumisesta, yhteistyöstä koulujen kanssa sekä muista ennakoimattomista positiivisista vaikutuksista. Viikonlopun aikana uudeksi aihealueeksi muotoutui vielä autopajojen poikkeavuus toisistaan.

4.3 Tutkimusmenetelmät

Tutkimus on empiirinen, kun tulokset saadaan kerätystä aineistosta – oli kyseessä lomakkeella, haastattelulla tai havainnoimalla kerätty aineisto (Toivonen 1999, 98). Toiteutimme kolmitahoisen empiirisen tutkimuksen, joka perustuu kvantitatiivisen tutkimuksen, kvalitatiivisen tutkimuksen ja havainnoinnin kautta saatavaan aineistoon.

Käytimme kvantitatiivista tutkimusmenetelmää kerätäksemme taustatietoja kilpailuviikonloppuun osallistuvista nuorista. Iän, kotipaikkakunnan ja sukupuolen lisäksi halusimme koota tietoa nuorten kokemuksista ja asenteista autopajatoimintaa kohtaan. Valitsimme kvantitatiivisen menetelmän, jotta saisimme hyvän yleiskuvan kaikilta toimintaan osallistuvilta nuorilta. Kvantitatiivinen menetelmä oli mielekäs valinta myös siksi, että näin saisimme koottua perustiedot nopeasti ja meille jäisi enemmän aikaa haastatteluihin ja havainnointiin.

Haastattelun kysymyksiksi valitsimme sellaisia avoimia kysymyksiä, jotka tukisivat kvantitatiivisen tutkimuksen tuloksia ja samalla syventäisivät siinä esiintyviä aihealueita. Toteutimme haastattelut teemahaastatteluina. Valitsimme etukäteen teemat, joita halusimme käsitellä keskustellen haastateltavien kanssa. Haastattelun teemoja olivat haastateltavan suhde toimintaan sekä autopajatoiminnan merkitys haastateltavalle. Loimme näiden teemojen pohjalta haastattelutilanteisiin alustavan kysymysrunгон, jota saatoimme käyttää hyödyksi haastattelutilanteessa. (Eskola & Vastamäki 2001, 26.)

Tutkimusviikonloppuna havainnoimme autopajatoimintaa käytännössä pitäen samalla mielessä tutkimuksen pääteemat. Monipuolista tietoa yksityiskohtineen ei välttämättä ole mahdollista saada muuten kuin havainnoimalla. Koimme hyväksi sen, miten havainnointitietoa voi hyvin yhdistää haastattelu- tai muuhun tutkimusaineistoon. (Grönfors 2001, 127–129.)

Analysoimme kvalitatiivista aineistoa teemoittamalla. Teemahaastattelun myötä meillä oli jokseenkin valmiit teemat, joiden mukaan jäsensimme litteroidun aineiston ja havainnot. (Eskola & Vastamäki 2001, 41.) Teemoiksi muotoutuivat autopajatoiminnan ja koulutuksen välinen yhteys, toimintaan ja elämään sitoutuminen sekä nuorten ääni autopajatoiminnan suhteen. Olemme avanneet tutkimuksen tuloksia näiden teemojen pohjalta luvussa 6.

Emme yksilöineet aineistossa esiintyviä yksittäisiä henkilöitä tutkimustuloksissa, vaan käsitelimme aineistoa yhtenä kokonaisuutena. Päädyimme tähän käytäntöön siksi, ettei ketään yksittäistä henkilöä voisi tunnistaa materiaalista. Henkilöiden yksilöimisellä ei olisi ollut tutkimuksen tulosten kannalta merkitystä.

4.4 Tutkimuksen teko

Toteutimme tutkimuksemme Kajaanissa, jossa pidettiin autopajojen välinen kilpailuviikonloppu maaliskuussa 2010. Olimme paikalla tapahtuman päämajana toimineessa kurssikeskuksessa ensimmäisten osallistujien saapuessa ja viimeisten lähtiessä. Osallistuimme perjantai-illan kilpailukokouksen lisäksi ruokailuihin sekä olimme mukana tarkastelemassa radan harjoituksia ja tietenkin itse kilpailua.

Aloitimme sekä määrällisen että laadullisen aineiston keräämisen perjantaina. Perjantain haastattelut alkoivat molemmin puolin lievän jännityksen vallitessa, mutta meidän jännitystämme lievensi hieman muun muassa se, että ensimmäinen haastateltavamme oli muita puheliaampi ja avoimempi. Perjantaina saimme myös odottamatonta määrällistä aineistoa toimintaan tutustuvan Kalajoen seurakunnan nuorilta. Heiltä keräsimme vain kvantitatiivisen aineiston sovelletuin kysymyksiin. Sovelletujen kysymysten vuoksi emme voineet käyttää tätä aineistoa lopullisissa tutkimustuloksissamme.

Keräsimme aineistoa haastatteluin sekä perjantaina että kilpailujen loputtua lauantaina. Suunnittelimme alun perin, että haastattelisimme yhtä pajalaista jokaiselta viideltä paikkakunnalta. Yksi aiemmin sovitusta haastatteluistamme ei kuitenkaan toteutunut lauantai-illan hyvin vapaamuotoisen ohjelman seurauksena. Haastatteluin kerättyä aineistoa meillä on tämän vuoksi neljältä nuorelta.

Keskustelumme työntekijöiden kanssa ajoittuivat perjantaille ja lauantaille. Keskustelun aiheena olivat monipuolisesti autopajatoimintaan liittyvät aiheet. Pyrimme keskustelemaan autopajatoiminnasta laajasti kaikkien työntekijöiden kanssa. Kun tarvitsimme tarkempaa tietoa tai halusimme tarkistaa viikonlopun aikana esiin tulleita merkitsemättä jääneitä yksityiskohtia, otimme työntekijöihin yhteyttä sähköpostitse.

Teimme havaintoja tapahtumista, tunnelmista ja nuorten toiminnasta koko viikonlopun ajan ja kirjasimme niitä jatkuvasti joko paperille tai tietokoneelle. Apunamme tässä oli sähköinen opinnäytetyöpäiväkirja, jota pystyimme päivittämään helposti, kunhan olimme Internet-yhteyden ääressä.

4.5 Prosessin loppuvaiheet

Kilpailuviikonlopun jälkeen työstimme opinnäytetyön kirjallista osuutta. Laajensimme entisestään tietoperustaa, joka jäi ennen tutkimuksen tekoa melko ohueksi. Kokosimme autopajatoiminnan historian ja tuotimme siitä selkeän kokonaisuuden.

Teimme tutkimusmateriaalin perusteella tutkimuksesta oman kokonaisuutensa: keräsimme sen yhteen, analysoimme sen ja koostimme siitä tutkimustulokset. Litteroimme

haastattelumateriaalin ja myöhemmin toimitimme sen Kirkkohallitukselle säilytettäväksi. Lopuksi pohdimme tutkimukseen liittyviä asioita, kuten jatkotutkimusaiheita. Näitä jatkotutkimusaiheita ja muuta pohdintaa löytyy luvusta 7.

Opinnäytetyömme muotoutui lopulliseen muotoonsa pääasiallisesti työelämäyhteytemme toiveiden pohjalta. Pyrimme saamaan esille monipuolisen ja laajan kuvan autopajatoiminnasta. Lisäksi työssä on otettu huomioon Diakonia-ammattikorkeakoulun opinnäytetöihin liittyvät vaatimukset ja muutoseikat.

5 KILPAILUVIIKONLOPPU KAJAANISSA 2010

5.1 Puitteet kilpailuviikonlopulle

Viikonlopun päämajana toimi Kajaanin seurakunnan omistamassa Joutenlammen kurssikeskuksessa, jossa kaikki kilpailuviikonloppuun osallistuneet myös majoittuivat (Joutenlammen kurssikeskus 2010). Kilpailuviikonloppuun maaliskuussa 2010 Kajaaniissa osallistui kaikki viisi seurakuntaa: Kajaani, Inari, Sodankylä, Lahti ja Tampere. Pajat saapuivat paikalle perjantai-illan aikana. Kaikkien pajojen saavuttua paikalle pidettiin yhteinen kilpailukokous, jossa valittiin seuraavan päivän toimitsijat ja kerrattiin yhteisiä sääntöjä.

Itse kilpailu pidettiin lauantaina 27.3.2010 Vuolijoella Onnelan matkailumaatilalla. Tilalla oli jälle rakennettu ajorata, jota ajettiin joko pajan omalla autolla tai sen hajotessa matkailumaatilan omistamalla vuokra-autolla tai toisen pajan lainaamalla autolla. Käytössä oli myös kota, jossa lämmiteltiin, paistettiin makkaraa, juotiin kahvia ja mehua. Kota oli myös hyvä paikka pienelle jutustelulle. (Karjalainen i.a.)

Lauantai-iltana ruokailimme yhdessä Joutenlammen kurssikeskuksessa. Illalla oli vapaata ohjelmaa: saunomista, yhteistä tekemistä ja osalla meidän tutkimukseemme osallistumista. Paluumatkalle osa pajoista lähti lauantain aikana, osa sunnuntiaamuna. Liitteessä 2 on viikonlopun tarkempi aikataulu.

5.2 Kilpailuviikonlopun osallistujat

Kilpailuihin osallistui yhteensä 12 nuorta ja seitsemän ohjaajaa viidestä pajasta. Nuorten keski-ikä oli hieman yli 19 vuotta ja alle 18-vuotiaita heistä oli neljäsosa. Valtaosa toiminnassa mukana olevista nuorista on poikia. Toiminnassa tai toimintaan tutustumassa on ollut myös joitain tyttöjä. Ohjaajat mukaan lukien osallistujien keski-ikä oli noin 24 ja puoli vuotta. Vastauksia saatiin nuoret ja ohjaajat yhteenlaskettuna 89 prosentilta.

Autopajojen organisaatiotaustat vaihtelevat jonkin verran. Kaikilla pajoilla on taustaorganisaationa seurakunta, mutta jotkut seurakunnat tekevät yhteistyötä koulujen lisäksi myös kunnan nuorisotyön kanssa. Joillain paikkakunnilla koko toiminta on suunniteltu ja toteutettu kokonaan seurakunnan ja kunnan nuorisotyön sekä ammatillisen oppilaitoksen yhteistyönä. Vaikka toiminnan lähtökohtana on alun perin ollut erityisnuorisotyön piirissä olevat nuoret, on autopajatyö joissain seurakunnissa yleistä nuorisotyötä. Kilpailuviikonloppuna vaihtelevat taustat eivät olleet selkeästi esillä.

Autopajojen taloudellinen panostus vaihtelee, joten täysin tasaväkisistä kilpailuista ei voida puhua (Forstedt 2009). Lisäksi seurakuntien yhteistyötahojen määrä ja laatu vaihtelee, minkä takia kaikilla seurakunnilla ei välttämättä ole mahdollisuutta järjestää kilpailuviikonloppuja vuosittain. Tutustuessamme toimintaan keväällä 2010 emme kuitenkaan aistineet nuorten välillä kilpailujen epätasaväkisyydestä johtuvia epätasa-arvoisuuden tunteita.

6 TUTKIMUKSEN TULOKSET

Tässä luvussa käsittelemme Kajaanissa tekemämme tutkimuksen tuloksia. Aineistosta nousi kolme teemaa, joiden mukaan jaottelimme tulokset: autopajatoiminnan ja koulutuksen välinen suhde, sitoutuminen toimintaan ja elämään sekä toiminnan vaikutus nuorten elämään.

6.1 Autopajatoiminta ja koulutus

Aineistosta käy ilmi, että toiminnassa oleville nuorille autopajatoiminta on hyödyllistä koulutuksen kannalta. Asteikolla neljästä (ei lainkaan hyötyä) kymmeneen (erittäin paljon hyötyä) nuoret arvioivat toiminnan hyödyllisyyden olevan keskimäärin 8,75. Ohjaajat mukaan luettuna keskiarvoksi tuli 9,12. Samalla asteikolla arvioituna vaikutus nuorten koulumotivaatioon on ollut 8,06.

Toiminta on pystynyt tukemaan koulutuksessa niitä opiskelijoita, joilla on ollut heikot lähtökohdat opiskeluun. Osa on päässyt ammattikouluun jollekin autoihin liittyvälle linjalle, osa on valmistunut ammattiin. Autopajatoimintaan liittyvällä alalla opiskelevat nuoret ovat saaneet myös käytännön apua koulutuksessa onnistumiseen, esimerkiksi erilaisten teknisten taitojen muodossa. Samoin toiminnasta on ollut hyötyä pajalaisten omissa rakennusprojekteissa.

Kaikki nuoret eivät itse nähneet autopajatoiminnan hyötyä opiskeluissaan. Työntekijöiden kanssa käydyt keskustelut vahvistavat sitä johtopäätöstä, että pitkään toiminnassa mukana olleiden nuorten halu sitoutua myös opiskeluun on kasvanut. Voidaan myös olettaa, että vasta mukaan tulleet nuoret tulevat saamaan tukea omaan opiskeluunsa, mikäli he pystyvät sitoutumaan toimintaan pitkäaikaisesti.

Parhaimmassa tapauksessa työntekijöiden yhteys koulujen kanssa helpottaa nuoren mahdollisia ongelmatilanteita koulussa, kun kaikkea ei tarvitse selvittää itse. Toisaalta myös tiedot kehittymisestä ja osaamisesta välitetään. Työntekijät toimivat myös esi-

merkkeinä siinä, että tilanteet kannattaa selvittää. Näin työntekijä voi vahvistaa asemaansa välittävänä aikuisena nuoren elämässä ja tukemaan tämän tervettä kehitystä.

Toiminnan erityispiirteet eri paikkakunnilla, esimerkiksi yhteistyön laajuus ja laatu koulun kanssa, voivat osaltaan vahvistaa tai heikentää toiminnan vaikutusta nuoren elämässä. Muun muassa Tampereella nuori voi saada ammattikoulussa luetuksi joitakin tunteja hyväksi säännöllisellä osallistumisella seurakunnan erityisnuorisotyön ylläpitämään autopajatoimintaan. Kajaanin autopajatoiminta perustettiin erityisesti ammattikoulun Starttilinjalaisia varten tukemaan heidän opiskeluaan.

6.2 Sitoutuminen toimintaan ja elämään

Autopajatoiminta antaa syrjäytyneille ja syrjäytymisvaarassa oleville nuorille mahdollisuuden sitoutua johonkin heitä kiinnostavaan toimintaan. Erityisesti aikataulujen suunnittelu ja niistä kiinni pitäminen ovat asioita, joita autopajatoiminta voi nuorelle opettaa. Autopajatoimintaan ja kilpailuviikonloppuihin voi osallistua vain, mikäli pystyy pitämään kiinni sovitusta aikatauluista ja tapaamisista.

Aineiston perusteella voidaan todeta, että pitkäaikaisesti toiminnassa mukana olleille nuorille toiminta on antanut elämännhallinnallisia kykyjä. Monet vanhat ja entiset pajalaiset ovat valmistuneet opinnoistaan ja ovat kokopäivätoimissa. Lisäksi vanhat pajalaiset ovat pääsääntöisesti itsevarmempia kuin ne, jotka ovat olleet toiminnassa vasta vähän aikaa mukana. Toisaalta vanhat pajalaiset ovat jo muun muassa ikänsä puolesta erilaisessa elämänvaiheessa. Siksi autopajatoiminnan myönteistä vaikutusta itsevarmuuteen ei pystytä varmuudella osoittamaan.

Sitoutumiskyvyn lisäksi autopajatoiminnalla on ollut nuorten elämään myös muita positiivisia vaikutuksia. Osalla toimintaan sitoutuneista ja sen myöhemmin lopettaneista nuorista on oma perhe, josta he kykenevät pitämään huolta. Jotkut entiset pajalaiset ovat toiminnan jälkeen perustaneet omia alan yrityksiä. Toiminta on myös kiinnostanut näitä entisiä pajalaisia, vaikka he itse eivät enää olekaan varsinaisesti siinä mukana. Tämä näkyy muun muassa siinä, että kilpailuviikonloppuina he saattavat tulla tervehtimään tuttuja, katselemaan autoja tai kokeilemaan rataa ja kokemaan tunnelmaa.

Aineistosta ilmenee, että nuoret ovat käyneet tutustumassa toimintaan ja joko jättäneet sen lähes heti tai ovat sitoutuneet siihen useamman vuoden ajan. Kun pajalainen putoaa ryhmästä, siirtyy työelämään tai ei muusta syystä enää jatka toimintaa, pyritään tilalle löytämään uusi sitoutunut nuori. Muutosten vuoksi ryhmäkoonpano vaihtelee, jolloin tiivistä yhteyttä nuorten kesken ei välttämättä pääse syntymään. Tässä tutkimuksessa emme päässeet arvioimaan yksittäisten ryhmien todellista yhteishenkeä.

Useimmilla paikkakunnilla toiminta on jatkunut pitkään. Myös näiden pajojen pajalaiset ovat olleet toiminnassa mukana pitkään, keskimäärin neljä vuotta. Tämä osoittaa, että ne nuoret, jotka kykenevät alun perin sitoutumaan toimintaan, pysyvät siinä mukana pitkään. Osa vanhoista pajalaisista jatkaa pajojen ohjaajina, mikä voi antaa uusille pajalaisille intoa osallistua toimintaan.

6.3 Toiminta tukemassa nuoren elämää

Aineiston perusteella voidaan todeta, että nuoret ovat saaneet toiminnasta positiivisia kokemuksia. Kouluarvosanoin arvosteltuna nuoret olivat antaneet toiminnalle kiitettäviä arvosanoja: keskiarvo koko toiminnalle yleisesti oli 9,11 sekä kilpailuviikonlopuille 9,45. Yhdenkään nuoren arvosana kumpaakaan osa-aluetta arvioidessa ei ollut heikompi kuin 8.

Yksi toiminnan tavoitteista on nuorten elämänhallinnallisten taitojen tukeminen. Itse toiminnasta saatavan tuen lisäksi nuoret tukevat myös toinen toistaan. Ikätovereiden tuki onkin nuorille erittäin tärkeää. Nuorten keskinäinen tuen antaminen näkyy kilpailuviikonloppujen tunnelmassa: vaikka kyseessä on kilpailu, voitto ei ole tärkein. Epäonnistumisestakaan ei tarvitse nolostua – ajoradalta suistuneista ollaan enemmänkin huolestuneita. Kun kaikki kannustavat toisiaan, nuorten on helpompi koetella omia kykyjään.

Nuorten näkökulmasta autopajatoiminnalla on monia hyviä puolia. Etenkin pohjoisilla paikkakunnilla nuorille ei ole välttämättä suunnattu muuta toimintaa. Autopajatoiminta tarjoaa mielekästä tekemistä arki-illoille. Tätä vahvistaa myös se näkökulma, että jo työelämässä pitkänkin ajomatkan päässä olevat nuoret jaksavat edelleen olla mukana

toiminnassa, vaikka työpäivän jälkeen mukaan tuleminen on raskasta. Toiminnan kautta moni nuori saa myös ainutlaatuisen tilaisuuden ajaa autolla, vaikka he olisivatkin alikäisiä tai muuten ajokortittomia.

Seurakuntien vaihteleva taloudellinen panostus ei näkynyt kilpailuviikonlopussa lainkaan. Vaikka toisten seurakuntien autot olivat ominaisuuksiltaan selvästi paremmat, eivät nuoret itse kokeneet tätä epätasa-arvoisuutena. Pajan auton hajotessa pajalaisilla oli mahdollisuus lainata toisten pajojen autoja. Kaikilla kilpailuviikonloppuun osallistuneilla oli yhteinen toive siitä, että jokainen pääsisi radalle joko itse kuskina tai kyyditettynä. Kajaanin kilpailuviikonloppuna osallistujilla oli mahdollisuus lainata matkailumaatilan omistajan autoja.

Kilpailuviikonloppuna oli näkyvässä autopajatoiminnan yhdistävä vaikutus. Vaikka kilpailuviikonloppun alkupuolella ujesteltiin toisia ryhmiä, loppuvaiheessa juteltiin jo avoimemmin eri ryhmien kesken. Ylipäätään kilpailuviikonlopuissa otettiin lämpimästi vastaan niin pajoilla vasta aloittaneet kuin meidät tuntemattomat tutkijatkin.

Aineistosta näkee, että autopajatoiminnassa pitkään mukana olleet ovat saaneet kavereita toisilta paikkakunnilta. Näitä kavereita ei pitkien välimatkojen vuoksi näe juuri muualla kuin kilpailuviikonlopuissa. Autopajatoiminta tuntuu olevan näiden nuorten ainoa väylä pitää yhteyttä toisiinsa. Pajalaiset toivoivatkin että kilpailuviikonloppuja olisi useammin.

6.4 Tutkimuksen keskeiset tulokset

Autopajatoiminta täyttää sille asetetun päätavoitteen; se ehkäisee koulutuksesta syrjäytymistä. Toiminta kykenee motivoimaan koulutuksesta syrjäytymisvaarassa olevia nuoria toimintaan ja opiskeluun. Toiminnasta nuoret saavat hyvän mallin siitä, kuinka koulutukseen tai työelämään voi sitoutua.

Autopajatoiminta on paras tuki niille nuorille, jotka pystyvät sitoutumaan toimintaan pitkäaikaisesti. Toiminnan vaatima sitoutuminen vahvistaa nuorten elämänhallinnallisia

taitoja ja auttaa heitä selviämään nuoruuden kehitystehtävistä. Moni toiminnassa pitkäaikaisesti mukana olleista nuorista on päätenyt työelämään samalla alalla.

Toiminta on nuorille innostavaa ja mielenkiintoista, koska he pääsevät sen kautta työskentelemään sellaisen asian parissa, josta he ovat kiinnostuneita. Monelle autopajatoiminta voi olla yksi ainoista vapaa-ajan viettotavoista, joissa voi olla yhteydessä turvalliseen aikuiseen.

Pajalla työskentelyn ja erityisesti kilpailuviikonloppujen aikana nuoret voivat tutustua uusiin nuoriin. Tasa-arvoisuuden tuntu vahvistaa nuorten osallisuuden tunnetta sekä mahdollistaa vertaistuen saamisen ja sitouttaa nuoria yhä enemmän toimintaan.

Autopajatoiminta voi olla joillekin nuorille ainutlaatuinen mahdollisuus voimaantua. Toiminnan kautta nuori voi saada avaimet omaan elämäänsä ja löytää paikkansa yhteiskunnassa.

7 MATKA AUTOPAJATOIMINNAN YTIMEEN

7.1 Kohti tuntematonta

Saimme tiedon aiheesta vasta vajaa kuukausi ennen kilpailuviikonloppua, jossa tutkimuksemme oli tarkoitus toteuttaa. Tämän takia tutkimuksemme suunnitteluun ja tutkimusmetodien valintaan ei jäänyt niin paljon aikaa kuin olisimme toivoneet. Tutkimuksen tietoperustaa olisi ollut hyvä ehtiä keräämään ennen jalkautumisvaihetta ja aineiston keräämistä. Näin olisimme voineet välttyä joiltakin yllätyksiltä, joita käsittelemme myöhemmin tässä luvussa.

Tietoperusta olisi ollut myös tukemassa itse haastattelutilanteen järjestämistä. Suurin osa haastateltavista nuorista jännitti tilanteessa melko paljon, eikä ehkä siksi voinut puhua niin paljon kuin tietää. Erilaisten haastattelutapojen pohdiskeleminen etukäteen olisi voinut helpottaa niin nuoren kuin meidän tutkijoidenkin tunnelmaa haastattelutilanteessa.

Yllättävää kilpailuviikonlopussa oli pajalaisten iät ja taustat. Emme osanneet varautua siihen, että moni oli täysi-ikäinen ja jo lopettanut ammattikoulun. Osa nuorista oli lopettamassa autopajatoimintaa omalta osaltaan tai muuttumassa vapaaehtoiseksi ohjaajaksi. Ulkopuolisen näkökulmasta kaikkien toimijoiden rooli ei ollut selvä: kuka oli toiminnassa mukana pajalaisena, kuka ohjaajana ja kuka muuten vain mukana.

Myös pajalaisten toimintaan osallistumisajat yllättivät. Monet olivat olleet toiminnassa useita vuosia, jotkut parisen kuukautta. Molemmat näistä ovat sellaisia ajanjaksoja, joista on vaikeaa saada toivomiamme tuloksia. Lyhyen aikaa mukana olleilla on ehkä odotuksia työskentelystä, mutta ei välttämättä lainkaan toiminnan vaikutuksesta elämäänsä. Vanhat pajalaiset eivät muista kunnolla aikaa ennen autopajatoimintaa eikä näin ollen myöskään hahmota niin hyvin autopajatoiminnan myötävaikutusta elämäänsä.

Tutkimuksessamme emme päässeet havainnoimaan lainkaan yhtä olennaista osaa autopajatoiminnasta: itse toimimista pajalla. Pajan arjessa mukana oleminen olisi varmasti tuonut opinnäytetyöhön lisää syvyyttä. Lisäksi olisimme voineet kuvata pajan arkea

opinnäytetyössämme laajemmin. Nyt käytännön toteutuksen kuvailu painottuu lähinnä kilpailuviikonloppuun.

Tekemällä tutkimusta niin kilpailuviikonlopusta kuin pajan arjesta olisivat tutkimustulokset esimerkiksi nuorten sitoutumisesta sekä nuorten mielipiteet toiminnan mielekkyydestä ja hyödyllisyydestä olleet entistä uskottavampia. Koska opinnäytetyössämme esitetyt tulokset perustuvat ainoastaan kilpailuviikonloppuna kerättyyn aineistoon, on uhkana se, että tulokset eivät vastaa todellisuutta.

Etukäteen pajalla vieraileminen olisi voinut myös helpottaa nuorten kohtaamisessa ja tutkimuksen käytännön järjestelyissä. Kun nuoret olisivat nähneet meidät ulkopuoliset tutkijat aiemmin, olisi haastattelutilanne voinut tuntua rennommalta. Näin olisimme saaneet laajemmin aineistoa.

Rentoutta ja luontevuutta olisi voinut lisätä pyrkimällä tekemään haastattelutilanteesta yhä enemmän teemahaastattelun kaltaisen. Haastattelumme ei ollut niin keskustelupohjaista kuin toivoimme, vaan muodostui enemmän kysymys-vastaus-tyyppiseksi. Ollisimme voineet kiteyttää teemat vielä selkeämmiksi. On hyvä muistaa myös se, että kaikki erityisnuorisotyön toimintamuotoihin osallistuvat nuoret eivät pysty antamaan itsestään kaikkea tuntemattomien tai tutumpienkaan aikuisten kanssa.

Autopajatoiminta täyttää erityisnuorisotyön yleistavoitteen pääasiallisesti hyvin. Tehdessämme tutkimusta mietimme kuitenkin, miten toiminnassa näkyy Jumalan sana ja sakramentit, joiden avulla erityisnuorisotyö erottuu sosiaalihuollosta erityisnuorisotyön strategian mukaan. Vaikka kilpailuviikonloppuna ei pidetty yhteisiä hartauksia tai muita hengellisiä tilaisuuksia, koimme, että työn lähtökohta on oikea; työtä tehdään lähimmäisenrakkaudesta, jotta voitaisiin auttaa niitä, joiden hätä on suurin.

Tutkimuksestamme puuttuu näkökulma toiminnan arjesta, esimerkiksi työntekijöiden ja nuorten välisistä keskusteluista. Näissä keskusteluissa turvallisen aikuisen kanssa päästään todennäköisesti paljon syvemmälle nuoren elämään ja toisaalta myös hengellisiin kysymyksiin.

7.2 Jatkotutkimusaiheita

Toiminnasta olisi hyödyllistä tehdä jatkotutkimusta niin, että kilpailuviikonlopun lisäksi tutkija olisi mukana pajan arjessa jo esimerkiksi kuukautta ennen viikonloppua. Näin tutkimuksessa päästäisiin havainnoimaan myös pajalaisten yhteishenkeä toiminnan kohohtien, kilpailuviikonloppujen, ulkopuolella. Onnistuimme vain raapaisemaan pintaa toiminnan syvimmästä luonteesta, sillä lähtiessämme tekemään tutkimusta tietomäärämme oli hyvin rajallinen. Jatkotutkimuksessa voisi syventyä yhä enemmän siihen, millainen autopajatoimintaan sitoutumisen taso pajalaisilla todella on ja millaisena nuoret kokevat toiminnan.

Tulevaisuudessa olisi hyvä tehdä selvitys siitä, miten uusi seurakunta voi lähteä toimintaan mukaan. Selvityksessä voitaisiin kuvata muun muassa keskimääräisiä taloudellisia kustannuksia sekä pajatoimintaa aloittaessa tarvittavaa tietoa. Lisäksi selvityksessä voisi olla tiivis paketti toiminnan hyödyistä niiden työntekijöiden tueksi, jotka pyrkivät aloittamaan toimintaa uudella paikkakunnalla.

7.3 Yhteistuumin maaliin

Autopajatoiminta oli meille hyvin vieras aihe, kun aloimme työstää opinnäytetyötämme. Ralliautot, niiden rakentaminen ja niillä kilpaileminen ei ollut meille lainkaan tuttua, emmekä olleet kuulleet sellaisesta toiminnasta seurakunnan toimintamuotona aiemmin.

Oli mielenkiintoista oppia uudesta toimintamuodosta. Tutkimuksen tekeminen kilpailuviikonloppuna paikan päällä oli mielenkiintoista ja avartavaa. Nuorisotyönohjaajan näkökulmasta oli yllättävää, miten moni nuori todella sitoutuu toimintaan, jonka kokee omakseen. Syrjäytymisvaarassa oleva tai jo syrjäytynyt nuori voi löytää toiminnan kautta suunnan omalle elämälleen. Sosionomin näkökulmasta tämä on yksi tärkeä tavoite.

Työnjako oli meidän mielestämme todella hyvä. Aluksi teimme tutkimukseen liittyvät suunnitelmat yhdessä, mutta keräsimme tietoperustaa kumpikin eri aihealueista. Kilpailuviikonloppuna keräsimme yhdessä haastattelut sekä kvantitatiivisen aineiston. Teim-

me havainnointia sekä yhdessä että erikseen. Yhdessä työskenteleminen oli hyödyllistä erityisesti havainnoissa: kaksi silmä- ja korvaparia näkee ja kuulee enemmän.

Tutkimusaineiston keräämisen jälkeen sen työstäminen olisi ollut yksin työlästä. Havaitsimme molemmat aineistosta erilaisia asioita. Tämän avulla saimme laajennettua tutkimuksen näkökulmaa. Raportin kirjoittaminen oli erityisen toimivaa kahdestaan, kun sai toiselta osapuolelta jatkuvaa palautetta tekstin ymmärrettävyydestä. Omaa jakamista ja tutkimuksen etenemistä tuki se, että saimme jatkuvasti jakaa kokemuksiamme, tunteitamme sekä havaintojamme.

Toimintamme muistutti ajajan ja kartturin yhteistyötä: molemmilla on omat näkökulmansa mutta yhteinen päämäärä. Matkan monien mutkien aikana yhteistyömme hioutui aina vain toimivammaksi. Yhteistyön tulos on tämä opinnäytetyömme, josta toivomme olevan muille hyötyä ja iloa.

LÄHTEET

- Aalberg, Veikko & Siimes, Martti A. 1999. Lapsesta aikuiseksi. Nuoren kypsyminen naiseksi tai mieheksi. Helsinki: Nemo.
- Alatupa, Saija; Karppinen, Krister; Keltikangas-Järvinen, Liisa & Savioja, Hannele 2007. Koulu, syrjäytyminen ja sosiaalinen pääoma - Löytyykö huono-osaisuuden syy koulusta vai oppilaasta? Sitran raportteja 75. Helsinki: Edita Prima Oy.
- Dunderfelt, Tony 2004. Elämänkaaripsykologia. Helsinki: WSOY.
- Eduskunta 2010. Käsittelytiedot: HE 1/2010 vp. Viitattu 7.10.2010
<http://www.eduskunta.fi/valtiopaivaasiat/he+1/2010>
- Erytisnuorisotyön strategiaryhmä 2007. Läsnaolon nuorisotyö – Suomen evankelis-luterilaisen kirkon erityisnuorisotyön missio, visio ja strategia 2015. Suomen ev.lut. kirkon keskushallinto, Sarja C 2007:3.
- Eskola, Jari & Vastamäki, Jaana 2001. Teemahaastattelu: opit ja opetukset. Teoksessa Juhani Aaltola, Raine Valli (toim.) Ikkunoita tutkimusmetodeihin I. Jyväskylä: PS-kustannus. 24–42.
- Forstedt, Ville 2010. Erityisnuorisotyönohjaaja, Lahden seurakuntayhtymä. Lahti. Henkilökohtainen tiedonanto 27.3.
- Grönfors, Martti 2001. Havaintojen teko aineistonkeräyksen menetelmänä. Teoksessa Juhani Aaltola, Raine Valli (toim.) Ikkunoita tutkimusmetodeihin I. Jyväskylä: PS-kustannus. 124–141.
- Holopainen, Leena; Lappalainen, Kristiina & Savolainen, Hannu 2007. Sosiaalinen kompetenssi toisen asteen koulutuksessa ja nuorten oppimisvaikeudet. Kasvatustieteiden tiedekunnan tutkimuksia 101. Joensuu: Joensuun yliopistopaino.
- Joutenlammen kurssikeskus 2010. Joutenlampi – Yhteystiedot ja kartat. Viitattu 20.10.2010 <http://www.joutenlampi.fi/yhteystiedot.php>
- Karjalainen, Jouni i.a. Onnelan matkailumaatila. Viitattu 20.10.2010
<http://www.onnelanmatkailu.fi/>
- Kianto, Ilmari 1911. Nälkämaan laulu.

- Linnenbrink-Garcia, Lisa; Rogatb, Toni & Koskeyc, Kristin 2010. Affect and engagement during small group instruction. *Contemporary Educational Psychology* (2010), doi:10.1016/j.cedpsych.2010.09.001 Viitattu 10.11.2010. Saatavissa <http://nelliportaali.fi/>, ScienceDirect (Elsevier) -aineisto
- Lämsä, Anna-Liisa 2009. Tuhat tarinaa lasten ja nuorten syrjäytymisestä: Lasten ja nuorten syrjäytyminen sosiaalihuollon asiakirjojen valossa. Oulun yliopisto. Kasvatustieteiden tiedekunta. Väitöskirja.
- Nieminen, Pasi 2002. "Suuntana elämä" -hanke, syrjäytymisvaarassa olevan nuoren tukena. Teoksessa Juha Alstela (toim.) *Kirkon erityisnuorisotyön matkassa 2002*. Helsinki: Kirkkohallitus, KKN, Erityisnuorisotyö. 134–150.
- Nieminen, Pasi 2010a. Erityisnuorisotyönohjaaja, Kajaanin seurakunta. Kajaani. Henkilökohtainen tiedonanto 27.3.
- Nieminen, Pasi 2010b. Erityisnuorisotyönohjaaja, Kajaanin seurakunta. Kajaani. Sähköpostiviesti 14.9. Vastaanottaja Pasi Lallinaho.
- Nieminen, Pasi 2010c. Erityisnuorisotyönohjaaja, Kajaanin seurakunta. Kajaani. Sähköpostiviesti 5.11. Vastaanottaja Pasi Lallinaho.
- Nokelainen, Essi & Toikander, Terhi 2006. Ohjattu pienryhmätoiminta osana nuorisotyötä – Perusteluita toiminnan tehokkuudelle. Humanistinen ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.
- Nuorisolaki 2006/72, 27.1.2006. Viitattu 7.10.2010
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2006/20060072>
- Nurmi, Jari-Erik 1995. Nuoruusiän kehitys: etsintöjä, valintoja ja noidankehää. Teoksessa Paula Lyytinen, Mikko Korhonen, Heikki Lyytinen (toim.) *Näkökulmia kehityspsykologiaan: kehitys kontekstissaan*. Helsinki: WSOY. 256–274.
- Toivonen, Timo 1999. *Empiirinen sosiaalitutkimus – Filosofia ja metodologia*. Porvoo: WSOY.
- Turtiainen, Pekka 2010a. Erityisnuorisotyönohjaaja, Jyväskylän seurakunta. Jyväskylä. Sähköpostiviesti 4.5. Vastaanottaja Pasi Lallinaho.
- Turtiainen, Pekka 2010b. Erityisnuorisotyönohjaaja, Jyväskylän seurakunta. Jyväskylä. Sähköpostiviesti 3.9. Vastaanottaja Pasi Lallinaho.

- Pietikäinen, Anu i.a. Ryhmät. Sosiaalipsykologian peruskurssi. Sosiologian ja sosiaalipsykologian laitos. Tampereen yliopiston täydennyskoulutuskeskus. Viitattu 6.7.2010
<http://www.uta.fi/tyt/avoin/verkko-opinnot/sosiaalipsykologia/ryhmat.html>
- Väestöliitto i.a. Nuoruuden kehitystehtävät. Viitattu 24.8.2010
http://www.vaestoliitto.fi/ammattilaiset/seksuaaliterveys/tietoa_seksuaaliterveydesta/tietopankki/nuoruuden_kehitystehtavat/
- Vähöja, Tanja 2010. Erityisnuorisotyönohjaaja, Kalajoen rovastikunta. Kalajoki. Henkilökohtainen tiedonanto 27.3.

LIITE 1: Kilpailusarjan säännöt

Nuorisotyön ja erityisnuorisotyön piirissä olevien autopajojen kilpailusarjan säännöt
 Perustavat kerhot: Jyväskylä, Kajaani ja Sodankylä
 Taustajärjestö: PTK ry

MOOTTORIPAJOJEN RALLI-CUP

1. Voimansiirto ja moottori

- Auto saa olla voimansiirrotaan etu-, taka- tai nelivetoinen.
- Moottorin kuutiotilavuus saa olla enintään 2000 cm³ ehdettuna,
- Ahtamaton moottori voi olla suurempi.
- Bensiini tulee olla korkeintaan 99 oktaanista (oktaanikorottaja ei ole sallittu).
- Nitrot ja kaasut ovat kiellettyjä.
- Renkaiden tulee olla asialliset ja rallikäyttöön soveltuvat.

Muutoin auto on vapaasti viriteltävissä.

2. Varustus ja turvallisuus

- Autossa on oltava turvakaaret. Turvakaarten tulee olla vesijohtoaines- tai saumatonta putkea. Putken halkaisija vähintään 35mm ja kattokaaren 50 mm.
- Turvakaaria voidaan hitsata ja liittää myös keskeltä, kuitenkin siten, että katkaisukohta on holkitettu vähintään 10cm:n matkalta joko hitsaamalla tai pulttiliitoksilla.
- Pakollisina varustuksina autossa tulee olla lasinpyyhkijät, (min. nelipiste-)turvavyöt, vaahto-/jauhosammutin sekä kuljettajilla ajokypärät. Turvavöiden kiinnitys tulee olla asiallinen.
- Istuinten tulee olla rallikäyttöön soveltuvat.
- Akku on sijoitettava moottoritilat ja ajohytin ulkopuolelle. Akku tulee kiinnittää siten, että mahdollisesta kaadosta huolimatta se pysyy tukevasti paikallaan.
- Autossa tulee olla päävirtakatkaisin, sijainti auton tuulilasin alareunan lähellä. Merkitään sinisellä kolmiosalamalla.

3. Kilpailut

- Vuoden aikana pidetään vähintään yksi jääratakisa ja yksi sorakisa.
- Jokaiseen kilpailuun määrätään ”johtoryhmä”, jonka asettaa isäntäpaja.
- *Johtoryhmä* muodostetaan ennen kutakin kilpailua pajojen työntekijöistä sekä ohjaajista siten, että jokainen paja on edustettuna. Johtoryhmän tehtävänä on täyttää *kilpailupöytäkirja* sekä nimetä *autojen katsastajat* (2kpl.).
- Johtoryhmä vastaa kilpailujen turvallisuudesta.
- Kilpailu ajetaan aikaa vastaan siten, että autoja on radalla yksi kerrallaan.
- Kukin kuljettaja kilpailee yksilönä.

- Kilpailun alussa laaditaan kilpailupöytäkirja, joka selvittää kunkin pajan *vastuuhenkilön* sekä *vakuutusten ottajan*.
- Turvallisuuksäännöt ovat voimassa myös ajoa harjoiteltaessa kisapaikalla.
- Kisamaksu on 100€/kilpailu/autopaja, joka maksetaan kisan järjestäjälle. Maksu suoritetaan ennen kilpailujen alkamista.
- Vuoden 2004 alussa otetaan käyttöön ”ajolisenssi”. *Lisenssimaksu* on 100€/autopaja. Maksu suoritetaan Poikien ja Tyttöjen Keskukselle. Kilpailuihin voi ottaa osaa sen jälkeen, kun lisenssimaksu on suoritettu.
- Ennen kutakin kilpailua johtoryhmä nimittää ajanottajan sekä kilpailujohtaja.
- Autojen katsastuksen suorittaa johtoryhmän nimeämät katsastajat.
- Autoa saa huoltaa ja korjata kilpailujen aikana.
- Hinaamisesta vastaa johtoryhmän nimeämät henkilöt.

4. Kilpailun järjestäjä

- Kilpailun järjestäjällä on velvollisuus järjestää kilparata, joka on vähintään kaksi mutta enintään viisi kilometriä. Jos radan pituus ei täytä vähimmäismäärää (2 km), on tuolloin ajokierroksia lisättävä. Ajettavan kilometrimäärän sopii *johtoryhmä* kunkin kilpailun alussa.
- Järjestäjä kirjaa kilpailuun osallistujat kilpailupöytäkirjaan.
- Järjestäjän tulee huolehtia, että kilpailupaikalla on vähintään yksi ensiaputaitoinen henkilö. Paikalla on oltava myös pelastuskalustoa riittävästi (määritellään erikseen kilpailukohtaisesti).
- Järjestäjä vastaa radan ja kuljettajien yleisestä turvallisuudesta. Ajoradalla tai sen välittömässä läheisyydessä *ei saa olla ilman turvaliivejä*.
- Ajoradan poiketessa suljetulta alueelta on järjestäjän velvollisuus merkata reitti joko lippusiimoin sekä tarvittaessa paikalla on oltava järjestyksen valvojia.
- Kilpailu järjestetään yhden päivän aikana. Aamulla harjoitukset
- iltapäivällä kilpailut.
- Kilpailun *ajankohta* sekä *majoitusvaihtoehdot* on ilmoitettava muille pajoille vähintään *yksi kuukausi ennen* kilpailujen ajankohtaa.
- Järjestäjällä on velvollisuus toimittaa kilpailuihin *ajanotto-laite*.
- Järjestäjien on hankittava palkinnot ajajille.
- *Kiertopalkinnosta* kilpailemiseen valitaan kustakin autopajasta yksi nuori ja yksi ohjaaja, joiden nimet on ilmoitettava kilpailun järjestäjälle ilmoittautuessa kilpailuihin. Nuoren ja ohjaajan yhteenlaskettu ajoaika määrittää tämän kilpailun voittajan. Jos yksi ja sama paja voittaa kiertopalkinnon neljästi peräkkäin on pajalla kunnia saada palkinto omakseen. Seuraava kilpailujärjestäjä on velvollinen hankkimaan uuden kiertopalkinnon.
- Järjestäjän antaa kullekin pajalle kilpailusäännöt sekä turvallisuusmääräykset.

5. Kilpailun johtoryhmä

- Kilpailun tuomaristo muodostuu kaikkien pajojen työntekijöistä/ohjaajista. Jääviyssääntö on voimassa tuomariston työskentelyssä. Johtoryhmä nimeää tuomariston.
- Johtoryhmä nimittää kilpailun *tuomariston* sekä autojen *katsastajat*.
- *Johtoryhmä* määrää *hinaustoimista vastaavat henkilöt*.

- Johtoryhmä kirjaa kilpailuun ilmoittautumiset.
- Johtoryhmä jakaa harjoitusajat sekä määrää kilpailuajat.

6. Tuomaristo

- Tuomaristoon kuuluu *kilpailun johtaja, ajan ottaja* sekä *lähtö-/maalituomari*.
- Tuomaristo tarkastaa autopajojen vakuutukset.
- Tuomariston on tarkistettava ja todettava, että kilpailureitti on sääntöjen mukainen sekä pituudeltaan että turvallisuudeltaan.
- Tuomariston on käsiteltävä ja tutkittava jokainen sääntörikkomus tai sellainen tapahtuma kilpailun aikana, joka saattaa aiheuttaa jatkotoimia vastalauseen muodossa. Tuomariston tehtävänä on myös tarpeen ratkaista riita-asiat.
- Kilpailun tuomaristolla on oikeus peruuttaa/siirtää, keskeyttää kilpailu tai sen osa ja antaa lisämääräyksiä, mikäli olosuhteet tekevät sen aiheelliseksi.
- Tuomaristo vahvistaa kilpailun tulokset.
- Tuomaristo vastaa kilpailujen yleisestä turvallisuudesta sekä, että kukin paja toimittaa allekirjoitettuna sääntö- ja turvallisuuskaavakkeen.

7. Kilpailun johtaja

- Kilpailun johtaja on vastuussa siitä, että kilpailu tapahtuu sääntöjen mukaisesti. Tämän määrää johtoryhmä.
- Johtajan täytyy varmistaa, että tuomaristo on saanut tarvittavat toimintaohjeet.
- Johtaja tarkistaa, että kilpailevaa autoa ajaa ilmoitettu kuljettaja ja järjestää autot lähtöä varten.
- Johtaja vastaanottaa vastalauseet ja viipymättä toimittaa ne tuomariston käsiteltäväksi.
- Ajanottopöytäkirja tulee toimittaa tuomaristolle.

8. Ajanottaja

- Ajanottaja antaa lähtömerkin.
- Ajanottaja mittaa ajoajan.
- Ajanottaja kirjaa *ajanotto pöytäkirjaan* ajoajat ja luovuttaa sen kilpailun päätteeksi tuomaristolle.

9. Katsastusmiehet

- Katsastajat tarkistavat ilmoittautumiset autojen osalta.
- Katsastajat turvatarkastavat autot ennen kilpailujen alkua.
- Korjausta tai muutosta vaativat työt on ilmoitettava pajan jäsenille ja tarkastettava, että korjaustyöt on asianmukaisesti hoidettu.
- Jos paja ei ole korjannut vaadittuja asioita, on katsastajan tehtävä toimittaa tästä raportti tuomariston tutkittavaksi ja käsiteltäväksi.

10. Autopajat

- Pajan on ilmoitettava kilpailun järjestäjälle tallinsa vastuhenkilö ilmoittautuessa kilpailuun.
- Pajan vastuuhenkilön on huolehdittava, että jokainen tallinsa jäsen tuntee kilpailusäännöt sekä turvamääräykset.
- Jokaisen pajan on allekirjoitettava sääntö- ja turvallisuuskaavake.
- Jokainen paja on vastuussa omasta ryhmästään, kalustostaan sekä turvallisuudestaan kilpailualueen ulkopuolella.

LIITE 2: Kilpailuviikonlopun aikataulu**Perjantai 26.3.**

- 18:00 alkaen mahdollisuus saapua Kisakeskukseen Joutenlammelle
- 19:00 alkaen iltapalaa tarjolla ruokasalissa päärakennuksessa
- 21–24 Rantasauna lämpimänä ja avanto kylmänä
- 21:30 Pidetään kisakokous: päätetään kisan toimihenkilöt ja kerrataan yleisiä ohjeita

Lauantai 27.3.

- 07:30 Aamupala Joutenlammen päärakennuksessa, Ruokasalissa
- 08:15 Lähtö radalle
- 09:30 Vapaat harjoitukset alkavat radalla
- 12:00 Väliaika: kahvia & pullaa, autourheilumakkaraa sekä ilmoittautuminen kisoihin
- 13:00 Kisat + palkintojen jako
Palkintojen jaon jälkeen mahdollisuus ajaa lisää treeniä
- 15:45 Lähtö takaisin Joutenlammelle
- 17:00 Päivällinen
- 18–22 Rantasauna lämmin
Iltapalaa tarjolla solussa!

Sunnuntai 28.3.

Aamupalaa tarjolla solussa
Hyvää kotimatkaa!