



Formula 1 kannattajien motivaatio kilpailumatkustamiseen

Matias Uttana

Haaga-Helia ammattikorkeakoulu

Matkailun koulutusohjelma

Opinnäytetyö

2024

Tekijä(t) Matias Uuttana
Tutkinto Restonomi
Raportin/Opinnäytetyön nimi Formula 1 kannattajien motivaatio kilpailumatkustamiseen ulkomaille.
Sivu- ja liitesivumäärä 74 + 2
<p>Opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia suomalaisten Formula 1 kannattajien motivaatiota matkustaa Formula 1 kisoihin ulkomaille. Lisäksi motivaation tueksi tutkitaan kokonaisuudessaan Formula 1 kannattajien tapoja, haluja ja tietämystä lajista, jotta kokonaiskuvan hahmottaminen on mahdollista ja saadaan ymmärrystä minkälaisia suomalaiset kannattajat ovat nykyaikana. Kannattajien lisäksi tutkimusosioon kuuluu myös asiantuntijahaastattelu urheilumatkailualalta, jotta tutkimukseen saadaan moniäänisyyttä ja ammattimaisuutta.</p> <p>Tietoperustaosiossa painottuu urheilumatkailun- ja motivaatioteorioiden läpikäyminen, joilla luodaan pohja tutkimukselle. Sen lisäksi Formula ykkösiin lajina perehdytään syvällisesti, eli miten laji toimii, minkälaisia kansainväliset Formula 1 kannattajat ovat, miten vastuullisuuspuoli näkyy lajin toiminnassa ja minkälaisia vaihtoehtoja suomalaisilla on suoratoistopalveluiden ja matkustamisen kannalta.</p> <p>Tutkimuksessa hyödynnettiin kvalitatiivista tutkimusmenetelmää toiselta nimeltään laadullinen tutkimusmenetelmä. Laadullisen tutkimuksen tavalla oli mahdollista saada syvempää ymmärrystä kannattajista ja heidän tavoistansa. Näin myös tutkittavat pystyivät avaamaan omista kokemuksistaan lajin seuraamisesta niin syvällisesti, kuin he itse haluaisivat. Tutkimus toteutettiin puolistrukturoidulla haastattelulla Zoom-viestintäpalvelua hyödyntäen. Tutkimuksen kohderyhmänä toimi suomalaiset Formula 1 kannattajat ja yksi asiantuntija urheilumatkailuliiketoiminnan puolelta. Kaiken kaikkiaan tutkimukseen osallistui 12 Formula 1 kannattajaa ja yksi asiantuntija. Kaikki tutkimukseen osallistuneet haastateltiin anonyymisti yksi kerrallaan Zoom-viestintäpalvelussa marras-, ja joulukuun aikana. Haastatteluista saadut vastaukset litteroitiin eli kirjoitettiin auki, jonka jälkeen analysointimenetelmänä hyödynnettiin sisällönanalyysia, jotta tuloksista oli mahdollista löytää yhteneväisyydet ja tärkeimmät tulokset tutkimuksen kannalta.</p> <p>Tutkimuksen lopputuloksista voitiin huomata, että tulevaisuuden kisoihin kannattajilla on motivaatiota, sillä halua panostaa matkaan rahallisesti kunnon katsomopaikkojen kautta ja hyvän kokemuksen saamiseksi on huomattavissa. Lajin parissa suurimmat motivaation lähteet ovat lajin luoma jännittävyys, suomalaisten kuskien rooli ja autojen nopeudet. Yleisesti kannattajat seuraavat lajin parissa aika-ajot ja kisat säännöllisesti. Matkustamisen tapoina sekä itsenäinen matkustaminen ja valmiiden matkapakettien hyödyntäminen olivat tasapainossa ja matkustuskohteista erottui Euroopan kohteet. Johtopäätöksenä voidaan todeta, että suomalaiset kannattajat ovat motivoituneita kilpailumatkustamiseen, mutta taloudellinen tilanne vaikuttaa matkojen toteutumiseen tällä hetkellä osalla vastaajista, kun taas joillakin on jo seuraavat matkat suunnitelmassa lähitulevaisuudessa. Asiantuntijalausuntojen avulla voidaan todeta, että valmiita matkapaketteja hyödyntävät hiukan rahakkaammat kannattajat, jotka haluavat matkalta helppoutta ja yksinkertaisuutta. Suomalaisten kannattajien määrät ovat hyvällä tasolla, vaikka Häkkisen ja Räikkösen kulta-ajoista määrät ovatkin hiukan laskeneet.</p>
Asiasanat Formula 1, motivaatio, kannattaja, matkustaminen, urheilumatkailu

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Urheilumatkailu.....	3
2.1	Tapahtumapohjainen urheilumatkailu	3
2.2	Suurtapahtumien perintö	5
3	Urheilukatsojan motivaatio	8
3.1	Sisäinen motivaatio	9
3.2	Ulkoisen motivaatio.....	10
3.3	Amotivaatio ja urheilukannattajien motivaation tutkimus	11
4	Formula 1	13
4.1	Formula 1 kisaviikonloput	13
4.2	Formula 1 kannattajat.....	14
4.3	Formula 1 kannattajatutkimus	16
4.4	Formula 1 kisat tapahtumakohteena	18
4.5	Formula 1 lippujen hinnat ja katsomoalueiden erot.....	20
4.6	Suomalaiset matkanjärjestäjät.....	23
4.7	Formula 1 vastuullisuuden ja kestävän matkailun näkökulmasta	24
4.7.1	Lähtölaskenta nollaan	25
4.7.2	Positiivinen kilpailujälki.....	26
4.7.3	Muutoksen aalto	27
4.7.4	Kritiikki ja yhteenveto vastuullisuudesta	28
5	Formula 1 suoratoistopalveluissa ja sporttibaarit	31
6	Tutkimuksen esittely	33
6.1	Tutkimusmenetelmä ja aineistonkeruuväline	33
6.2	Tutkimuksen toteutus ja analyysi.....	34
6.3	Laadullisen tutkimuksen luotettavuus	36
7	Tutkimustulokset	38
7.1	Taustatiedot Formula 1 kannattajista.....	38
7.2	Formula 1 houkuttelevuus ja kannattajien motivaatio	39
7.3	Formula 1 kannattajien kokemukset	44
7.4	Matkustustavat ja kohteet.....	45
7.5	Formuloiden seuraaminen.....	47
7.6	Kokemukset Formuloiden vastuullisuudesta.....	49
7.6.1	Ympäristövastuullisuus	49
7.6.2	Sosiaalinen vastuullisuus	50
7.6.3	Taloudellinen vastuullisuus	51

7.7	Suosikit	52
8	Asiantuntijahaastattelun tulokset	53
8.1	Taustatiedot	53
8.2	Suomalaiset asiakkaat ja yritykset.....	53
8.3	Formula 1 eri aikakaudet ja suomalaisten kuskien menestys	55
8.4	Miksi Elämys Sport ja eri kisamaiden kysyntä	55
8.5	Formula 1 kohteiden kokemukset ja vastuullisuus	56
9	Pohdinta.....	58
9.1	Johtopäätökset.....	58
9.2	Kehittämissuhteet.....	64
9.3	Luotettavuus.....	66
9.4	Opinnäytetyöprosessi ja oma oppiminen	67
	Lähteet.....	69
	Liitteet	75
	Liite 1. Haastattelurunko Formula 1 kannattajille	75
	Liite 2. Haastattelurunko asiantuntijalle	76

1 Johdanto

Formula 1 on ollut iso osa suomalaisten urheiluhistoriaa ja edelleen nykypäivänä kiinnostus lajiin on olemassa. Aina Keke Rosbergin mestaruusvuodesta Häkkisen ja Räikkösen maailmanmestaruuksiin suomalaiset ovat olleet kannattamassa kuskeja paikan päällä tai television ääressä. Mestaruuskuljettajien lisäksi ei pidä kuitenkaan unohtaa kaikkia muita hienoja suomalaisia kuskeja vuosien varrelta, kuten Kovalaista, Saloa ja Bottasta, joka edelleen tänä päivänä ajaa moottoriurheilun kuningasluokassa. Urheilu herättää tunteita, luo uusia muistoja ja nostattaa adrenaliinia kisaajissa, että katsojissa ja tästä syystä vuodesta toiseen suomalaiset kannattajat käynnistävät television Formuloiden aikaan tai varaavat lennot suoraan paikanpäälle.

Urheilumatkailu on lyhyesti sanottuna ihmisten matkustamista urheilutapahtumiin ympäri maailmaa. Suomalaiset rakastavat monia lajeja, kuten jääkiekkoa, jalkapalloa, pesäpalloa, yleisurheilua ja tietenkin Formula 1 monien muiden lajien joukossa. Suomalaiset matkustavat kyseisten lajien tapahtumiin Suomen sisällä sekä ulkomaille, jotta he pääsisivät näkemään ja kokemaan omien suosikkilajien ilmapiiriä paikanpäälle. Tätä varten Suomessa onkin monia yrityksiä, jotka ovat keskittyneitä tarjoamaan suomalaisille matkaajille urheilumatkoja ympäri maailmaa. Formula 1 kisat ovat vain yksi esimerkki tästä luokasta, mutta juuri Formula 1 tapahtumista kiinnostuneet suomalaiset kannattajat ovat tämän opinnäytetyön tutkimisen kohde. Aihe valikoitui suurimmaksi osaksi omien kiinnostuksen kohteiden pohjalta ja Formula 1 ja matkailu edustavat sitä täydellisesti.

Opinnäytetyön tavoite ja samalla pääongelma on selvittää, minkä asteinen motivaatio suomalaisilla Formula 1 kannattajilla on lähteä matkustamaan ulkomaille katsomaan Formula 1 kilpailuita. Tarkoitus on saada ymmärrystä, mikä ensinnäkin lajissa motivoi kannattajia ja konkretisoituuko se matkustamiseen, kun kuitenkin on mahdollista seurata lajia television ääressä helpommin. Pääongelman lisäksi alaongelmina opinnäytetyössä tutkitaan muun muassa kannattajien budjettikatkoja kisoihin osallistumiseen, todennäköisyyttä kilpailuihin matkustamiseen, miten he kisoihin todennäköisesti matkustaisivat, miten ja kuinka aktiivisesti kannattajat yleisesti seuraavat lajia ja mihin maihin on eniten kiinnostusta matkustaa. Vastapainona on lisäksi tarkoitus saada ymmärrystä, miten Suomessa Formula 1 matkailu toimii asiantuntijan lausuntojen kautta.

Tutkimus on kaksiosainen, sillä enemmistö haastatteluista kohdistetaan Formula 1 kannattajiin, mutta moniäänisyyden lisäämiseksi myös urheilumatkailualan asiantuntijaa haastatellaan. Haastattelupohjia on kaksi, jotka ovat toisistaan eroavaisia, sillä kysymykset kohdistuvat Formula 1 aihepiiriin eri kannalta.

Taulukossa 1 on nähtävissä peittomatriisi, jossa on kuvattuna tutkimuksen alaongelmat, tietoperusta luvut käsiteltävälle aiheelle sekä tulokset ja haastattelun kysymykset. Alaongelmat tukevat

pääongelmaa ja lopuksi tavoite on saada kokonaisvaltainen käsitys suomalaisista Formula 1 kannattajista. Formula 1 sana on taulukossa lyhennetty "F1" lauseiden lyhentämisen takia.

Taulukko 1. Peittomatriisi

Alaongelmat:	Tietoperusta (luku)	Tulokset (luku)	Haastattelun kysymykset
1. Mikä motivoi F1 kannattajia seuraamaan lajia?	3.0-3.4	7.2	2
2. Kuinka aktiivisesti F1 kannattajat seuraavat F1?	-	7.2	2
3. F1 kannattajien budjettikatto F1 lipuille	4.5	7.2	8
4. Mihin maahan F1 kannattajat haluaisivat matkustaa?	4.4	7.4	5
5. Mitä matkustustapoja F1 kannattajat suosivat	4.6	7.4	7
6. Miten F1 kannattajat pääasiallisesti seuraavat lajia?	5	7.5	3

2 Urheilumatkailu

Urheilumatkailu on sitä, kun ihminen matkustaa lomalle pois kotoansa tarkoituksena katsoa urheilua tai itse osallistua järjestettyyn urheilutapahtumaan osallistujana. Urheilumatkailu on yksi nopeiten kasvavista markkina-alueista, sillä laskelmien perusteella urheilumatkailunmarkkinoiden arvo on noin 587,87 miljardia vuonna 2022. On arvioitu sen kasvavan vielä lisää tulevaisuudessa ja vuoteen 2030 mennessä arvo kasvaisi 17,5 %. Suurin markkina-alue urheilumatkailulle on Euroopan alue, sillä se kattaa yli ¼ koko markkina-arvosta sen 38,01 % osuudella (Trabalski 2023.)

Urheilumatkailu voidaan jakaa kolmeen toisistaan vähän erilaisiin kategorioihin. Ensimmäinen on aktiivi/osallistava urheilumatkailu, missä henkilö itse osallistuu urheilemiseen jonkun urheilutapahtuman kautta tai itsenäisesti. Päätargetoitu matkalla on kuitenkin aktiivinen urheileminen tavalla tai toisella. Toinen kategoria on tapahtumapohjainen urheilumatkailu, missä taas henkilö matkustaa urheilun katsomisen perässä, mutta ei itse osallistu aktiivisena urheilijana tapahtumaan. Viimeinen kategoria on urheilutila ja -kulttuuri turismi. Kyseisen matkailun peruseräteenä toimii enemmänkin urheiluhistorian tutkiminen ja näkeminen, eli henkilö matkustaa katsomaan esimerkiksi vanhoja stadioneja tai museoita liittyen urheiluun. (Dodds, Heisey & Ahonen 2018, 291.)

2.1 Tapahtumapohjainen urheilumatkailu

Tämä opinnäytetyö keskittyy suomalaisten Formula 1 matkailuun, joten tästä syystä tapahtumapohjainen urheilumatkailu on keskiössä tässä kappaleessa. Pedersen & Thibault (2014, 270-271) mukaan maat ympäri maailmaa pyrkivät järjestämään erilaisia urheilutapahtumia eri syistä, mutta yleisimpiä syitä ovat oman maan/kaupungin julkisuuskuvan luominen tai parantaminen, matkailun kausivaihtelun tasoittaminen ja tulojen lisääminen. Tapahtumia on eri kokoisia ja luonteisia, mutta tietynlaista jaottelua voidaan vetää erilaisten tapahtumien välille. Tyypillisiä tapahtumia kaikissa maissa on niin sanotut tunnusomaiset tapahtumat. Ritchie J.R.B kuvaili vuonna 1984 ”tunnusomaisia tapahtumia” tällä tavoin. Tunnusomaiset tapahtumat ovat yksittäisiä tai tietyn ajan jatkuvia tapahtumia, jotka ovat kehitetty nimenomaan kasvattamaan tietoisuutta, vetovoimaa ja tuottoa turistikohteisiin joko lyhyellä tai pitkällä aikavälillä. Tunnusomaisia tapahtumia ovat muun muassa Wimbledonin tennisturnaus tai Super Bowl. (Pedersen & Thibault 2014, 270-271.) Formula 1 kisatkin voidaan luokitella edellä mainittuun luokkaan, sillä se täyttää kyseisen kategorian kaikki kohdat.

Toinen kategoria tapahtumapohjaisen urheilumatkailun sisällä on suurtapahtumat ympäri maailmaa. Suurtapahtumiin lasketaan urheilutapahtumat, jotka ovat mittakaavaltaan merkittävän isoja ja ne houkuttelevat ympäri maailmaa ihmisiä katsomaan. Tällaisia tapahtumia ovat muun muassa jalkapallon World Cup ja Olympialaiset. Kyseisten tapahtumien järjestämisestä on usein suurta kilpailua, koska maiden johtajat haluavat saada mahdollisimman isoa tuottoa tapahtumien

järjestämisestä kannattajien, sponsoroinnin ja televisio-oikeuksien kautta (Pedersen & Thibault 2014, 270-271.) Käytännössä suur tapahtumat siis tuovat paikanpäälle turistit, pelaajat, tuomareita ja lajin henkilökuntaa. Kaikki nämä luokat käyttävät omaa rahaa erilaisiin asioihin, kuten ruokaan, nähtävyyksiin ja lisätarvikkeisiin mitkä täten kasvattavat kyseisen maan taloutta (Roberts 2016.) Jatkoajatuksena on myös, että suur tapahtumien järjestämisestä saatu näkyvyys aiheuttaisi turismin ja liiketoiminnan lisääntymisen kyseisessä maassa tuoden lisää tuottoa maalle. Kuitenkin tähänkin asiaan löytyy kolikon kääntöpuoli. Toisinaan suur tapahtumien järjestäjämaat saavat negatiivista uutisointia liittyen tapahtumaan tai sen ulkopuolella tapahtuviin asioihin. Tämä saattaa esimerkiksi kääntää koko julkisuus kuvan parantamisen päälaelleen eli tapahtuman järjestäminen aiheuttaakin enemmän harmia maan imagolle, kuin parantaisi sitä. Esimerkiksi Beijingin olympialaiset vuonna 2008 saivat negatiivista palautetta maan ilmanlaadusta ja Kiinan ja Tiibetin välisiä suhteita protestoitiin. Optimaalisin tilanne järjestäjämaalle olisi saada media uutisoimaan kisoista positiiviseen sävyyn, mutta sen lisäksi eri nähtävyyksien esillepano uutisoinnissa toisi laajemman näkemys maahan ja mahdollisesti lisää turismia sitä kautta. Toisinaan myös isojen suur tapahtumien järjestäminen ei vain taloudellisesti hyödytä ja on hyvinkin mahdollista, että kisojen järjestämisen jälkeen maa onkin enemmän tappiolla taloudellisesti, koska turismi ja sponsorointi ei katakkaan maksuja järjestämisestä. (Pedersen & Thibault 2014, 270-272.)

Vastuullisuuden näkökulmasta suur tapahtumat ovat myös riskialttiita, sillä yleisesti tällaiset tapahtumat aiheuttavat liikamatkailun ilmiön alueelle, vaikka se kestäisikin vain tapahtuman ajan. Lisäksi monet rakennetut infrastruktuurit jäävät käyttämättä, kun tapahtuma on ohitse, mikä ei ole vastuullista toimintaa. (CBI 2023.) Liikamatkailu tarkoittaa ilmiötä, kun jollekin tietylle alueelle kerääntyy liikaa ihmisiä. Käytännössä kadut ja turistinähtävyydet ruuhkaantuvat ja ihmiset eivät täten näe nähtävyyksiä niin sanotusti oikeassa valossa, koska ihmismassat peittävät näkyvyyden. Tämän lisäksi ympäristö rappeutuu ja villieläimet pelästävät ja mahdollisesti katoavat alueelta. Nämä ovat liikamatkailun ilmiötä maailmalla. (Francis, s.a.)

Tunnusomaisten- ja suur tapahtumien lisäksi on vielä mittakaavaltaan pienempiä tapahtumia. Tähän kategoriaan kuuluvat muun muassa runkosarjapelit, kotimaiset- ja kansainväliset urheilukilpailut ja liikuntarajoitteisten kilpailut. Erona isompiin suur tapahtumiin nämä pienemmät tapahtumat järjestetään jo olemassa olevilla infrastruktuureilla, eivätkä tarvitse juurikaan lisärahoitusta julkiselta puolelta tai valtion tasolta. Lisäksi yleisömäärät ovat pienempiä ja helpommin hallittavissa ja kyseiset tapahtumat mahdollisesti myös minimoivat kausivaihteluja kohteeseen. Esimerkiksi College lajien pelit Amerikassa lasketaan tähän luokkaan. (Pedersen & Thibault 2014, 274.) Suomessa tällaisia tapahtumia ovat muun muassa Liigan runkosarjan ottelut tai paikalliset jalkapallo-ottelut.

2.2 Suurtahtumien perintö

Dodds, Heisey & Ahonen (2018, 297) mukaan suurtahtumien järjestämisessä on iso työmaa järjestäjällä, mutta niistä on mahdollista hyötyä suuresti ja saada pitkäaikaista perintöä maalle. Perintö suurtahtumista voidaan jaotella seitsemään eri kategoriaan, joita ovat: talous, infrastruktuuri, sosiaalinen, poliittinen, imago/brändi, urheilu ja ympäristö. Esimerkkinä seitsemän kategorian läpikäymisessä Dodds, Heisey & Ahonen (2018, 297) hyödynsivät Word Cup kisoja, jotka järjestettiin Etelä-Afrikassa vuonna 2010 ja tarkemmin vaikutuksia katsotaan Cape Town kaupungin kautta. Ensimmäisenä on infrastruktuuri, joka on ehkä selkeiten näkyvä muutos kaikille siellä asuville. Tietenkin yhtenä kohteena oli uusien stadioneiden rakentaminen, jotta kisat pystyttäisiin pelaamaan, mutta sen lisäksi lentokenttiä paranneltiin ja julkinen liikenne sai paljon parannuksia ennen kisoja eri alueilla. Uusia hotelleja rakennettiin ja juuri Cape Townin alueelle pystytettiin viisi uutta hotellia (Dodds, Heisey & Ahonen 2018, 297.) Monesti kisojen jälkeen stadionit hylätään tai jätetään käyttämättä, ja varmasti näin käykin, koska megaluokan tapahtumia ei järjestetä jokaisessa välissä. Etelä-Afrikan tapauksessa ei onneksi ole täysin niin käynyt, vaan monia stadioneita käytetään edelleen esimerkiksi Rugby pelien, konserttien, kristillisten kokoontumisten ja jopa benjihypyjen näyttämöinä. (Brent 2023.) Urheiluperintö on aika selkeä, sillä tällaisten suurtahtumien järjestämisen jälkeen uudet rakennetut infrastruktuurit jäävät kansalaisten hyödynnettäviksi eli esimerkiksi Etelä-Afrikan tapauksessa uusien stadioneiden rakentaminen auttoivat myös edistämään maan oman urheilupuolen kasvua uusien stadioneiden muodossa (Dodds, Heisey & Ahonen 2018, 298.)

Talouden kannalta Etelä-Afrikan kisat voidaan sanoa menneen hyvin, sillä maa panosti kisoihin rahaa noin 1,3 miljardia dollaria ja talouteen tuli seuraavan kuuden vuoden aikana kasvua 13 miljardin edestä. Pelkästään televisio, majoitusbisnes ja sponsorointi toivat valtion kassaan 3,2 miljardin edestä rahaa. Yleisesti talouden arviointiin suurtahtumien jälkeen kuuluvat arviot työpaikkojen lisääntymisestä, työttömyysaste, taloudellisten investointien mahdollisuudet, ulkomaalaisten investointien houkuttelevaisuus ja kuinka pienemmät yritykset ovat kehittyneet alueella. (Dodds, Heisey & Ahonen 2018, 298.) Eli vaikka Etelä-Afrikalla onnistui talouden kannalta kisojen järjestäminen, niin se ei tarkoita, että sama toistuu muualla. Esimerkiksi joskus arvioidut budjetit tietyille kategorialle voivat pettää täysin ja täten lisärahoitusta joudutaan lisäämään. Näin tapahtui Lontoon 2012 Olympialaisissa, kun turvallisuuteen käytetyt rahat ylittivät budjetin viisinkertaisesti, koska turvallisuudesta oli suuria huolia järjestäjillä. (Pedersen & Thibault 2014, 281.)

Sosiaaliset vaikutukset voivat olla esimerkiksi kansallisen ylpeyden lisääntyminen, maan kansalaisten muuttuneet käsitykset omasta kaupungista ja sen parantuneesta tilanteesta. Esimerkiksi rodullinen harmonia voi positiivisesti muuttua kisojen järjestämisen takia, kun ihmiset kokevat yhtenäisyyden tunnetta kisojen järjestämisestä. Etelä-Afrikan kisoissa näkyi selvästi, kuinka eri

kansallisuudet tulivat paremmin toimeen toistensa kanssa ja samalla kerääntyivät stadioneille kannattamaan omia suosikkijoukkueitaan. Tämä oli ehdottoman tärkeää nähdä, sillä Etelä-Afrikalla on historiaa rotuerottelusta ja siitä aiheutuneista jännitteistä. (Dodds, Heisey & Ahonen 2018, 298.) Aina suurtaapahtumat eivät kuitenkaan edistä sosiaalista puolta, vaan sillä on myös mahdollisuus heikentää sitä. Paikalliset asukkaat saattavat kärsiä suurtaapahtumista, sillä elämisen kustannukset saattavat nousta alueella, koska turistien takia hintoja voidaan nostaa. Sen lisäksi suurtaapahtumien järjestäminen aiheuttaa ruuhkia ja rikollisuuden kasvu on mahdollista. Tämä saattaa lisätä jännitteitä ja vastustusta tapahtumia kohtaan paikallisten keskuudessa. Yleisesti kuitenkin ajatellaan, että isoilla suurtaapahtumilla on hyvä mahdollisuus kasvattaa positiivisesti sosiaalisia suhteita ihmisten välillä ja siksi se onkin yksi tärkeimpiä perintöjä mitä tapahtumista voidaan saada. (Pedersen & Thibault 2014, 278-280.)

Ympäristön kannalta suurtaapahtumat ovat usein suurennuslasin alla, sillä varsinkin nykyaikana ympäristöstä huolehtiminen vaatii enemmän tarkkaavaisuutta. Tärkeimpiä asioita suurtaapahtumien järjestämisessä on huolehtia hiilijalanjäljen minimoimisesta, tuoda tapahtumaan mahdollisimman paljon niin sanottuja vihreitä ratkaisuja ja huolehtia rakennusten ekotehokkuudesta ja sopivuudesta ilmastoon. Cape Townissa rakennettiin stadion, joka keräsi sadevettä, jota käytettiin läheisen puiston kunnossapitoon. (Dodds, Heisey & Ahonen 2018, 299.) Lisää ympäristöön liittyvästä vastuullisuudesta tulee Formula 1 käsittelevissä kappaleissa, sillä se on kuitenkin tutkimuksen kohteena enemmänkin, kun yleisesti urheilumatkailun vaikutukset.

Poliittisia vaikutuksiakin voi olla järjestetyistä tapahtumista. Vaikka yhtenä päätavoitteena on talouteen liittyvät asiat, niin usein maat pyrkivät isoilla kilpailuilla tuomaan lisää näkyvyyttä omaan maahan yleisesti. Hyvissä tapauksissa isojen tapahtumien järjestäminen parantaa maan ihmisoikeuksia ja demokratiaa. Tapahtumilla onkin tarkoitus parantaa oman maan imagoa ympäri maailmaa ja tavallaan näyttää maailmalle, mihin kyseinen maa pystyy. Poliittinen kategoria ja viimeinen imago/brändi kategoria voidaankin helposti yhdistää, sillä ne sitoutuvat toinen toisiinsa. Imagon kannalta tapahtumat ovat tärkeitä, sillä onnistuessaan maasta saadaan mahdollisesti parempi kuva maailmalla ja tämä lisää tulevaisuudessakin turismia maahan, kun huomataan kyseisen maan hienous ja mahdollisuudet. Lisäksi liiketoiminnan kasvua on odotettavissa, jos tapahtuma onnistuu hyvin. Etelä-Afrikan kisojen tapauksessa, tavoite tässä kategoriassa oli muuttaa muun maailman käsityksiä Afrikasta. Kisojen slogan oli myös ”Ke Nako” mikä tarkoitti ”Afrikan aika” eli tälläkin haluttiin kertoa muulle maailmalle, että nyt on Afrikan vuoro näyttää kaikille muille, että mekin pystymme tähän. Itse tapahtuma eli World Cup kisat tullaan muistamaan vielä jatkossakin muun muassa intohimoisista jalkapallokannattajista, uniikeista pukeutumistavoista ja vuvuzela torveen puhaltamisesta. (Dodds, Heisey & Ahonen 2018, 299.)

Tiivistykseenä voidaan todeta, että tapahtumien järjestämisellä on aina hyviä, että huonoja vaikutuksia eri asioihin. Tapahtumilla on mahdollisuus nostattaa oman maan taloudellista puolta, mutta kolikon kääntöpuolena on aina päinvastainen vaikutus. Budjetoidessa väärin tapahtuman ja myymällä alle odotusten lippuja, niin lopputulos talouden kannalta voi olla täysin päinvastainen. Järjestäjällä on myös aina iso vastuu ja koko toimintaa arvioidaan ennen tapahtumaa, tapahtuman aikana ja jälkeen ison suurennuslasin lävitse. Nykyaikana ehdottoman tärkeää on tehdä tapahtumasta niin vastuullinen jokaisella osa-alueella, kun mahdollista eli ei vain ympäristön kannalta vaan myös taloudellisen- ja sosiaalisenvastuullisuuden kautta. Urheilutapahtumat ovat siis samaan aikaan täynnä mahdollisuuksia ja uhkia ja siksi jokaisen järjestäjän on mietittävä hyvin pitkään mahdollisia seuraamuksia oli ne sitten positiivisia tai negatiivisia. Vaikka tämän otsikon alla onkin käsitelty pidemmälti hyvin yleisellä tasolla urheilumatkailua ja varsinkin suur tapahtumia, niin tämän tarkoituksena on pohjustaa myöhemmin tulevaa Formula 1 vastuullisuus kappaletta. Siellä käsitellään hyvin samanlaisia asioita Formuloiden kannalta ja pohditaan mitä Formula 1 jättävät taakseen vieraillessaan eri maissa.

3 Urheilukatsojan motivaatio

Ennen kuin tarkemmin tutkitaan urheilukatsojien motivaatioita on hyvä avata, mitä motivaatio itsessään tarkoittaa. Motivaatio on vaikutus mikä pistää alulle tarpeen tyydyttää ihmisen toiveet ja tarpeet (Schwarz, Hunter & Lafleur 2013, 103). Turistin kannalta motivaatio voidaan taas jakaa seitsemään kategoriaan. Horner & Swarbrooke (2016, 76) mukaan seitsemän pääkategoriaa on fyysinen, emotionaalinen, henkilökohtainen, henkilökohtainen kehitys, status/asema ja viimeisenä kulttuurinen motivaatio. Fyysisen motivaation puolella painavat asiat kuten rentoutuminen, aurin-
gonotto, urheileminen, terveys ja seksi. Emotionaalisella puolella taas pääasiana ovat nostalgia, romanssi, seikkailu, eskapismi, fantasia ja hengellinen täyttymys. Persoonallisessa eli henkilökohtaisen kategoriassa painottuvat kavereiden tai läheisten tapaaminen, uusien kavereiden saaminen tai toisten ihmisten miellyttäminen. Henkilökohtainen kehitys taas tarkoittaa omien taitojen kehittämistä tai uusien asioiden oppimista ja oman tietämyksen lisäämistä. Status eli oman aseman kohdalla motivaatio koostuu yksinoikeudesta, muodikkuudesta, hyvän diilin saamisesta ja mahtailuvista kulutus mahdollisuuksista. Viimeisessä kategoriassa eli kulttuurisella puolella tärkeintä ovat nähtävyyksien näkeminen ja uusien kulttuurien kokeminen. (Horner & Swarbrooke 2016, 76.)

Vaikka aiheena on urheilukatsoja, niin syvimmiltään urheilukatsojatkin ovat turisteja, jotka motivoituvat erinäisistä asioista, jotka johtavat heidät urheilun seuraamiseen. Äsken mainitut seitsemän kategoriaa ovatkin hyvä pohja motivaation synnylle kaikissa olosuhteissa ja kaikessa tekemisessä.

Tarkemmin katsottuna urheilun kannalta motivaatiota, niin näitä motiiveja voivat olla tilanteet, kun saadaan tunne saavutuksesta, hauskuudesta, taitojen kasvusta, terveydestä ja omasta halusta kuulua johonkin tai rakkaudesta pelaajia tai omaa suosikkijoukkuetta kohtaan. Ymmärtääkseen paremmin urheilukatsojia, ei riitä, että tarkastellaan vain perus haluja ja tarpeita, vaan sen lisäksi on hyvä huomioida jännitys ja vietti. Jännitys on henkistä tai tunnepohjaista stressiä, kun taas viettiä voidaan kuvailla omaksi sisäiseksi paloksi suorittaa jokin työ tai tehtävä. Tämä johtaa siihen, että urheilukatsoja tarvitsee jotain mikä tyydyttää sen tarpeet ja halut ja näin hän toivottavasti löytää itsellensä jonkin tavan urheilun seuraamisesta mikä johtaa katsojan tyytyväisyyteen ja näin stressi tai jännitys laukeaa. (Schwarz, Hunter & Lafleur 2013, 103.)

Ei ole olemassa vain yhtä tiettyä motivaation synnyttäjää, mutta joitain yleistyksiä voidaan silti tehdä. Urheilua lähdetään yleisimmin seuraamaan ainakin seuraavista syistä. Ensinnäkin urheilun seuraaminen on tapa paeta normaalia arkielämää, sillä urheilun katsominen niin sanotusti harhauttaa ihmistä ja antaa mahdollisuuden unohtaa muun muassa murheet ja stressin, mitkä saattavat muuten olla mielessä koko ajan. (Pedersen & Thibault 2014, 324.)

Toiset motivoituvat taas halusta nähdä ja kokea draamaa urheilun parissa ja sitä kautta kokea jännitystä. Monet urheilukannattajat kokevat niin sanottua eustressiä eli positiivista stressiä

katsoessaan urheilua. Tällaiset ihmiset nauttivat urheilun ennakoimattomuudesta ja jännityksestä mikä tulee esiin esimerkiksi silloin, kun suosikkijoukkueesi on johdossa jääkiekkopelissä, mutta vastustaja pyörittää peliä suosikkijoukkueesi päädyssä viimeisellä minuutilla. (Pedersen & Thibault 2014, 324.)

Yksi motivaation muoto liittyy talouteen eli urheilun katsomisen parissa se liittyy peli tuloksien veikkaamiseen ennakkoon. Tämä tarkoittaa sitä, että kyseinen katsoja saa oman motivaationsa siitä, kun hän jännittää katsomossa pelin tulosta, koska hänellä on oma taloudellinen etu mielessä. Tämä tuo lisäjännitystä seuraamiseen, kun pelissä on omia rahoja mukana. Muita motivaation lähteitä näiden lisäksi on synnynnäinen kauneus mikä tulee ulos urheilijan suorituksesta. Eli tässä tapauksessa katsoja on eniten motivoitunut seuraamaan jotain lajia sen esteettisyyden vuoksi. Kuitenkin pelkästään kuulumisen tunne jonnekin voi olla jollekin motivaation lähde, niin kuin motivaatio urheilutapahtuman katsomisesta yhdessä perheen tai läheisten kanssa. (Pedersen & Thibault 2014, 324.)

3.1 Sisäinen motivaatio

Edellä mainitut asiat kuuluvat myös vahvasti sisäiseen ja ulkoiseen motivaatioon. Funk, Alexandris ja McDonald (2023, 137-138) kertovat, kuinka sisäinen motivaatio urheiluun johtuu saatavasta nautinnosta. Yksilöt motivoituvat halusta tuntea nautintoa ja mielihyvää tekemällä jotakin urheiluun liittyvää. Usein urheilu, vapaa-ajan käyttö tai virkistystoiminta liittyy sisäiseen motivaatioon, koska siihen valintaan ei välttämättä kohdistu ulkoa tulevia paineita, vaan yksilö saa itse valita mistä tykkää ja mitä haluaa tehdä. Sisäinen motivaatio jakautuu vielä kolmeen eri alaluokkaan, joita ovat sisäinen motivaatio tietämiseen, kohti saavutusta ja kokea stimulointia/ärsykettä.

Sisäinen motivaatio tietämiseen koetaan tilanteissa, kun jokin aktiviteetti tyydyttää tarpeita, jotka liittyvät oppimiseen, tutkimiseen tai henkilökohtaiseen kehitykseen. Esimerkiksi urheilijakatsojan kannalta joku voi haluta tutustua ja katsoa uuden lajin peliä, jotta ymmärtäisi ja oppisi lajin säännöt ja strategiat. Toinen taas voi haluta osallistua peliin, jotta pääsee kokemaan stadionin tunnelman. (Funk, Alexandris & McDonald 2023, 138.)

Sisäinen motivaatio kohti saavutusta tarkoittaa osallistumista johonkin aktiviteettiin omien tavoitteiden saavuttamiseksi, onnistumisen tunteen tai oman itsetunnon kohottamisen takia. Omien tavoitteiden asettaminen onkin yksi yleisempiä tapoja vapaa-ajan urheiluun osallistuvilla. (Funk, Alexandris & McDonald 2023, 138) Esimerkiksi Formula maailmassa urheilukatsoja voi ottaa tavoitteeksi kiertää, vaikka kymmenessä eri maassa katsomassa Formuloita. Sama henkilö kokee onnistumisen tunteen, kun hän on saavuttanut kyseisen tavoitteen. Tavoitteita voi asettaa lajin katsomiseen tai siinä kilpailemiseen, kumpikaan ei ole toista vähempi arvoisempi asia, vaikka usein

urheilun parissa varmasti ajatellaankin enemmän henkilökohtaista suoriutumista itse lajin parissa, kuin lajin seuraamisen kannalta.

Stimuloinnin ja ärsykkeen kokeminen on viimeinen alaluokka sisäisessä motivaatiossa. Siinä motivaatio on yhteydessä aistimuksien hakemiseen, hauskuuteen tai jännityksen tarpeeseen. Kyseinen motivaation muoto on usein yhdistettävissä kaikkiin urheiluun liittyvien kulutustapoihin. Urheilulajit missä on kova kilpailu ja hyvä ilmapiiri voi pelkästään riittää saavuttamaan kyseinen motivaation taso niille, jotka kaipaavat tuntoaistimuksia lajin parista. Myös extreme-lajit ovat hyvä esimerkki, missä aistimukset, jännitys ja hauskuus on läsnä kyseisen lajin harrastajilla. (Funk, Alexandris & McDonald 2023, 139)

Toisen teorian urheilukatsojista esitteli Gau ja James (2013), kun he keksivät kymmenen arvokehyyksen teorian syistä, mitkä ajavat ihmisiä katsomaan urheilua. Ensimmäinen asia on nautinto, mikä tarkoittaa omien tavoitteiden saavuttamista ja niistä saatavien tyytyväisyyden tuntemuksia. Toinen arvo on sosiaalisuus, millä tarkoitetaan ihmisten halua tavoitella sosiaalisia vuorovaikutuksia. Identiteetti taas on kolmas arvo, jolla tarkoitetaan ihmisten itsetunnon kohottamista urheilun seuraamisen kautta. Neljäs arvo on status/asema, jossa ihmiset hakevat sosiaalista tunnustusta. Viides arvo on hengellisyys, jossa motivaatio liittyy sisäiseen rauhaan, voimaan, merkitykseen ja elämän tarkoitukseen. Kuudentena arvona toimii ihmisen moraalisuus ja kuinka moraalisia arvoja voi levittää urheilun seuraamisen avulla. Seuraavat arvot epistemologinen, esteettisyys ja rituaalinen on kolme sisäisen motivaation muotoa, jotka koskevat urheilun seuraamisen loppukokemuksia. Viimeisenä arvona urheilukatsojat eivät välttämättä edes etsi mitään lajin parista eikä myöskään etsi kielteisiä arvoja. Eli katsoja osallistuu urheilun katsomiseen etsimättä siitä mitään sen kummempaa hyötyä itsellensä. (Linden & Linden 2017, 144)

3.2 Ulkoinen motivaatio

Ulkoinen motivaatio syntyy halusta saada tekemisestään jotain ulkopuolisia palkintoja. Usein vapaa-ajan urheilussa ulkopuolisten palkintojen havittelu on yleistä, ja monet odottavatkin saavansa tekemisistään asioista positiivisia etuja tai palkintoja. Yksi esimerkki ulkoisesta motivaatiosta on urheileminen painon pudotuksen vuoksi. On todettukin, että ulkoisesti motivoituneet saattavat kyllä kulkeutua eri lajien pariin, mutta syvempään lojaalisuuteen ja pitkäaikaiseen motivaatioon pelkät ulkoiset motivaatiot eivät riitä. Myös ulkoinen motivaatio on jaettu kolmeen eri alaluokkaan, joita ovat tunnistettu-, sisäistetty- ja ulkoistettu säätely. (Funk, Alexandris & McDonald 2023, 139-140.)

Tunnistetussa säätelyssä henkilö osallistuu johonkin toimintaan, koska he kokevat sen olevan tärkeää heille. Henkilö kokee osallistumalla toimintaan saavansa tiettyjä lopputuloksia, mutta samaan aikaan ei odota kokevansa innostusta tai mielihyvää. Esimerkiksi ihminen voi osallistua johonkin

liikuntakurssille, koska siitä voi saada terveyttä edistäviä vaikutuksia, mutta samaan aikaan kursilla oleminen ei heitä välttämättä itsessään innosta. (Funk, Alexandris & McDonald 2023,140) Esi-merkki urheilun katsomisesta voisi olla, että joku henkilö osallistuu seuraamaan jotakin lajia, koska on kuullut sen tuovan uutta perspektiiviä hänen elämäänsä, mutta samaan aikaan itse osallistuminen ei itsessään innosta häntä, vaan muut saadut hyödyt painavat mielessä enemmän.

Sisäistetyssä ulkoisessa motivaatiossa on taas kyse toiminnasta, jotka ovat pakotteiden säätelemiä sisäisesti. Kyseisessä motivaatiossa henkilö osallistuu johonkin toimintaan, jotta välttäisi syyllisyyden tai ahdistuneisuuden tunnetta. Motivaatio tulee oman pään sisäisestä paineesta tehdä asioita, jotta niin sanotusti tekisi oikeita asioita omaan statukseen nähden. Esimerkiksi henkilölle voi tulla paine osallistua tennispeliin, koska sen sosiaalinen status vaatii sitä. (Funk, Alexandris & McDonald 2023,140)

Ulkoistetussa säätelyssä henkilön itsemääräämisoikeus on kaikista vähäisin verrattuna muihin ulkoisen motivaation kategorioihin. Ulkoistetussa muodossa henkilö osallistuu johonkin toimintaan pelkästään ulkopuolisten palkintojen takia tai välttääkseen jonkin kaltaista rangaistusta. Esimerkiksi henkilö saattaa osallistua seuraamaan jonkin lajin peliä ainoastaan siitä syystä, että hän pysyy kaiveriporukan suosiossa ja mukana toiminnassa. (Funk, Alexandris & McDonald 2023,140.) Tällainen toiminta on siis täysin ohjailtua muiden henkilöiden toimesta suoraan tai epäsuorasti ja oma itsemääräämisoikeus on täysin olematon, koska päätökset tehdään sen mukaan, mikä on sopivaa muiden mielestä.

3.3 Amotivaatio ja urheilukannattajien motivaation tutkimus

Amotivaatiolla tarkoitetaan motivaatio prosessin viimeistä tilaa. Tällöin ihminen ei ole sisäisesti eikä ulkoisesti motivoitunut, joten jäljelle ei jää mitään motivaatiota, miksi jatkaisi jonkin asian suorittamista tai katsomista. Tällaiset henkilöt lopulta jättävät jonkin lajin harrastamisen tai lopettaa urheilulajin seuraamisen, kun tajuavat että mikään ei enää innosta heitä kyseisen lajin parissa. (Funk, Alexandris & McDonald 2023,140.)

Vuonna 2010 markkinointitoimisto Octagon toteutti tutkimuksen, missä tutkittiin neljän Yhdysvaltalaisen urheilulajien katsojien motivaatiota. Tutkimuksen lajit olivat NFL eli amerikkalainen jalkapallo, MLB eli baseball, NBA eli koripallo ja NHL eli jääkiekko. Tutkimuksessa todettiin, että suurin osa motivaatioista syntyi juuri sisäisen motivaation tavoista, kuten nostalgiasta, rakkaudesta lajiin, pelaajista johtuvasta jännityksestä, lajin arvostuksesta ja joukkueiden omistautumisesta. Kuitenkin sisäisten motivaatioiden lisäksi joukossa oli myös ulkoisten motivaatioiden syitä, kuten puhuminen ja sosialisoituminen. Myös lajin viemä huomio ja siihen käytettävä aika listattiin ulkoisiin motivaatioihin. (Funk, Alexandris & McDonald 2023,141.) On siis hyvä huomata, että urheilun

seuraamisessa motivaatio voi ja saa syntyä molemmista motivaatiotyypeistä. Pidemmän ja lojaimman suhteen lajiin vaatii kuitenkin sisäisiä motivaatioita, mutta sen lisäksi ulkoisilla motivaatioilla kuten sosiaalisuuden tunteen hakemisella on paikkansa, kunhan se ei ole tärkein asia.

4 Formula 1

Aivan alkuun on hyvä käydä läpi, minkälainen laji Formula 1 on, toiselta nimeltään F1 ja miten kaikki pyörii kyseisen lajin ympärillä. Formula1.com (a, 2023) mukaan Formula 1 historia alkaa vuodesta 1950, kun ensimmäinen kilpailu ajettiin Englannissa Silverstonen radalla. Ensimmäinen kausi sisälsi kuusi osakilpailua, jonka päätteeksi italialainen kuljettaja Giuseppe Farina julistettiin ensimmäiseksi Formula 1 maailmanmestariksi. (Formula1.com a, 2023.) Nykyään Formula 1 kisa-kalenteri on kasvanut hurjasti Formuloiden alkuaikoihin verrattuna, sillä kisojen suunniteltu määrä kaudelle 2023 oli 23 kisaa. Yhteensä tällä kaudella ajetaan vain 22 kilpailua, sillä Italian ”Emilia Romagna” osakilpailu jouduttiin perumaan tulvien takia. (FIA 2023.) Kilpailuja järjestetään ympäri maailmaa ja lähes jokaisella mantereella pois lukien Etelämantereen ja Afrikan. Kisaaminen eri maanosissa ja maissa on myös lisännyt jo vuosien aikana tietynlaista tunnetta, että on todellakin kyse maailmanmestaruudesta, eikä jostain pienemmästä mestaruudesta. (Formula1.com a, 2023.)

Suomalaisittain Formula 1:ssä on kisannut yhdeksän kuljettajaa, joita ovat Leo Kinnunen, Jyrki Järvillehto, Mika Salo, Heikki Kovalainen, Keke Rosberg, Mika Häkkinen, Kimi Räikkönen ja Valtteri Bottas (Formula 1 points 2023). Myös Mikko Kozarowitzky ajoi Formuloissa kahtena kisaviikonloppuna, mutta hän ei startannut yhtäkään kisaa, joten siksi hänen ei lasketa kilpailleen Formuloissa (Turpin 2021). Yhteensä suomalaiset ovat keränneet Formuloissa 7292 pistettä, 57 voittoa, 245 palkintosijaa, 95 nopeinta kierrosta, 70 paalupaikkaa ja ajaneet 1124 kilpailua. Neljä maailmanmestaruutta saavutettiin vuosina 1983, 1998, 1999 ja 2007 (Formula 1 points 2023.) Voidaan täten todeta, että suomalaiset ovat menestyksekkäästi vuodesta toiseen olleet aivan lajin huipulla ja ylipäätään lähtöruudukossa on lähes aina näkynyt suomalaisia. 1978-2023 vuosina lähtöruudukossa on ollut aina yksi suomalainen vähintään, poissulkien 1987-1988 kaudet. Mestaruudet Suomeen toi Keke Rosberg 1982, Mika Häkkinen vuosina 1998 ja 1999 ja viimeisimmän mestaruuden Suomeen on tuonut Kimi Räikkönen 2007. (Formula 1 points 2023.)

4.1 Formula 1 kisaviikonloput

Formula 1 osakilpailuviikonloput toimivat seuraavilla mahdollisilla tavoilla. Niin sanottu perinteinen kisaviikonloppu sisältää kolme vapaata harjoitusta, yhden aika-ajon ja viimeisenä varsinaisen kisan. Kaksi tunnin mittaista vapaata harjoitusta ajetaan perjantaina, jolloin kuskit pääsevät tekemään ensikosketuksen autoilla kyseisen viikonlopun kisarataan. Kierrokset radalla antavat tiimeille ja kuskeille mahdollisuuden tutustua rataa ja näin tekemään autoon oikeita säätöjä viikonloppua mielessä pitäen. Vapaat harjoitukset ovat täten tärkeä osa kisaviikonloppua, jotta tärkeimmät sessiot eli aika-ajo ja kisa sujuisi mahdollisimman hyvin. (Formula1.com a 2023.)

Lauantaipäivä taas koostuu yhdestä tunnin vapaasta harjoituksesta ja aika-ajoista. Viimeisissä harjoituksissa tallit yleensä hakevat viimeiset hienosäädöt autoihin, jotta he ovat valmiita saman päivän aika-ajoihin ja seuraavan päivän kisaan. Aika-ajot käydään läpi kolmessa eri osiossa. Ensimmäiseen osioon osallistuvat kaikki kuskit ja heillä on 18 minuuttia aikaa tehdä mahdollisimman nopea kierrosaika, sillä viisi hitainta kuskia eliminoidaan ja 15 nopeinta kuskia jatkavat seuraavaan osioon. Toinen aika-ajo osio toimii samalla tavalla muuten, mutta aikaa on tällä kertaa 15 minuuttia. Jälleen kerran viisi hitainta kuskia eliminoidaan jatkosta ja vain 10 nopeinta kuskia jatkaa seuraavaan osioon. Viimeinen osio on pituudeltaan 12 minuuttia ja kyseisessä osiossa määritellään lähtöruudut sijoille 1-10. Aika-ajojen jälkeen lähtöruudukko on asetettu seuraavalle päivälle, jolloin varsinainen kisa ajetaan. (Formula1.com a 2023.)

Kisat sunnuntaisin kestävät yleensä 1,5-2 tuntia riippuen vähän radasta ja tuleeko kisaan keskeytyksiä punaisten lippujen toimesta tai jos tulee paljon kolareita ja täten joudutaan ajamaan turva-auton perässä. Yleisesti kisat ovat pituudeltaan 305 km ja täten kierrosmäärät määräytyvät radoille niiden kierrospituuden mukaan. (Formula1.com b 2023.) Kisapäivät ovat pisteiden ja mestaruuksien kannalta tärkeimpiä, sillä ainoastaan kisoista saadaan pisteitä. Ensimmäiset 10 kuskia saavat pisteitä seuraavalla porrastuksella: 1st=25, 2nd=18, 3rd=15, 4th=12, 5th=10, 6th=8, 7th=6, 8th=4, 9th=2 ja 10th=1. Lisäpisteen voi saalistaa itsellensä, jos sijoittuu 10 parhaimman kuskin joukkoon ja kyseisellä kuskilla on kisan jälkeen nopein kierrosaika joltain kierrokselta. (Kanal 2023.)

2023 kaudella ajetaan myös hiukan erilaisia sprinttiviikonloppuja kuutena eri kisaviikonloppuna. Sprinttiviikonloppu eroaa perinteisestä kisaviikonlopusta sillä, että kisaamista on enemmän ja vähemmän vapaita harjoituksia. Sprinttiviikonloppu alkaa perjantaina yhdellä vapaalla harjoituksella, jolloin auton säätäminen jää vain yhden harjoituskerran varaan. Tämän jälkeen ajetaan ensimmäiset aika-ajot, jolla määritetään lähtöruudukko sunnuntain pääkisaa varten. Ajallisesti lyhennetty kolme osiota kestävä sprintti aika-ajo ajetaan taas lauantaina, mikä taas määrittää lähtöruudukon samana päivänä ajettavaan sprinttikisaan. Sprintti aika-ajot eroavat normaalista aika-ajoista siinä, että ensimmäisessä osiossa on aikaa 12 minuuttia, toisessa osiossa 10 minuuttia ja viimeisessä osiossa kahdeksan minuuttia. Tämän jälkeen myöhemmin samana päivänä ajetaan 100 kilometriä kestävä sprinttikisa. Kisassa ei tarvitse käydä vaihtamassa renkaita, vaan kisassa ajetaan täyttä vauhtia alusta loppuun samoilla renkailla. (Barretto a 2023.) Pisteitä sprintti kisasta saa kahdeksan parasta kuljettajaa seuraavalla porrastuksella: 1st=8, 2nd=7, 3rd=6, 4th=5, 5th=4, 6th=3, 7th=2 ja 8th=1 (Kanal 2023).

4.2 Formula 1 kannattajat

Ennen kuin paremmin syvennytään Formula 1 kannattajiin, on hyvä ensimmäiseksi selvittää mitä kannatuksella yleisesti tarkoitetaan ja miten kannattajia voidaan määritellä. Kolamo (2018, 186)

mukaan kannattaja sanan synonyymi eli fani -sanon alkuperäinen nimitys on fanaticus, joka on latinan kieltä. Merkitykseltään fanaticus tarkoitti alun alkaen temppelin jäsentä, joka oli omistautunut palvelija (Kolamo 2018, 186.) Urheilun ja urheilumatkailun kannalta kannattajat ovat niin sanotusti liiketoiminnan eilinehto, koska ilman kannattajia ei olisi ihmisiä täyttämässä urheilukenttien katsojamoita, ei olisi lukijoita median julkaisemille uutisille eikä myöskään sponsoreille löytyisi kohdeyleisöä. Tämä myös johtaisi siihen, että ammattilaisseuroilla ei olisi varaa ylläpitää joukkueita. (Chadwick, Chanavat & Desbordes 2016, 214.) Suhteita urheiluseurojen ja kannattajien välillä on monenlaisia ja emotionaaliset tasot vaihtelevat kannattajien keskuudessa. Joskus suhteet voivat olla niin sanottuja viha-rakkaussuhteita, jolloin voitoista juhlitaan suuresti, mutta pitkän häviöputken aikana ruvetaan vihaamaan pikkuhiljaa omaa suosikkiseuraansa. (Chadwick, Chanavat & Desbordes 2016, 215.) Eli monet kannattajat ovat juuri henkisesti ja fyysisesti mukana oman lajin parissa ja jopa heidän identiteettinsä rakentuu urheilun ympärille (Pedersen & Thibault 2014, 320).

Vaikkakin tämä osuus opinnäytetyöstä kertoo Formula 1 kannattajista, niin Richard Giulianotin jalkapallokannattajien luokittelusta voidaan vetää lähes suoria viivoja Formula 1 kannattajien välille. Kolamo (2018, 196) mukaan Giulianotti jakoi kannattajat neljään eri kategoriaan: kannattaja, fani, seuraaja ja fanööri. Kannattaja on yleensä ihminen, joka on jo pitkään kannattanut omaa seuraansa. Kannattaja käy usein omissa kotipeleissä ja matkustaa jopa vierasmatsseihin. Kannattajilla on myös tapana näyttää omaa kannatustaan esimerkiksi laulujen, tatuointien tai sosiaalisen median julkaisujen kautta. Tämän lisäksi kannattajat ovat hyvin perillä kaikista seuran sisällä tapahtuvista siirroista ja usein ottavat itsekkin kantaa näihin omalla tietämyksellään. Oma kotikenttä on myös erittäin tärkeässä roolissa ja se on niin sanotusti pyhä paikka kannattajalle. (Kolamo 2018, 196.)

Seuraaja henkilöllä taas ei ole niinkään suurta sitoutumista omaan seuraansa. Tämä näkyy esimerkiksi siinä, että he eivät välitä missä joukkue pelaa tai tuleeko heille uusi kotikenttä, kunhan vaan otteluita pääsee katsomaan jossakin. Seuraajilla ominaista on kuitenkin, että omasta suosikkijoukkueesta tiedetään paljon eli seuran historia on tuttu eikä vain tiedetä nykyajan tilannetta. Tavallista on myös, että eri kanavien kautta pidetään yhteyttä lajin parissa oleviin kavereihin ja keskustellaan milloin mistäkin lajiin liittyvistä asioista. Tärkeä asia on myös, että seuraajat pystyvät esimerkiksi lennosta vaihtamaan kannatettavaa joukkuetta, jos oma suosikki joukkue tippuu jatkosta jossain turnauksessa. (Kolamo 2018, 196.)

Fanit ovat taas ihmisiä, jotka osoittavat yhteyttänsä seuraansa ostamalla fanituotteita. Heidän identiteettiinsä kuuluu muun muassa fanipaitojen päällä pito ja oman seuran lipun heiluttaminen näkyvästi. Faneilla on suurta ihailua joukkuetta ja sen pelaajia kohtaan. Heille on ehdottoman tärkeää myös menestyä lajissa. (Kolamo 2018, 196.)

Viimeisenä on flanööri luokka, jotka seuraavat oman lajinsa pelejä usein television tai internetin kautta. He ovat usein paljon rennompia verrattuna muihin ”faneihin”, sillä he pystyvät suhtautumaan peleihin rennolla asenteella. Heillä on myös usein monia eri joukkueita mitä he kannattavat, eivätkä sido itseänsä vain yhteen joukkueeseen. He ovat myös usein henkilöitä, jotka tykkäävät saada monipuolisia elämyksiä matkustamalla peleihin eri puolille maailmaa. (Kolamo 2018, 196-197.)

Kaikista neljästä luokasta voidaan vetää suorja linjauksia Formula kannattajiin. Formuloissa kannattaja luokassa on ihmiset, jotka käyvät vuosittain seuraamassa omalla kotiradalla kisaviikonloppua. Heille on myös tärkeää, että pidetään kiinni legendaarisista kisaradoista, eikä niitä saisi ikinä korvata uudella radalla. Heillä on myös todennäköisesti yksi suosikkitali ja sen tallin kuskit. Seuraajat näkyvät taas Formuloissa siten, että he eivät välitä niinkään radoista, vaan siitä että kisat ovat vain viihdyttäviä heidän mielestensä. Seuraajilla on myös oma suosikkitiimi ja -kuljettaja, joista he tietävät paljon. He myös käyvät vapaa-ajallansa keskusteluita Formula 1 kannattajaryhmissä polttavista puheenaiheista. Fanit taas näkyvät usein tv-kameroissa kisojen aikana, koska heillä on kaikki mahdolliset kannattajapaidat, -liput ja muut varusteet mukana oman kannatuksen mukaisesti. Heille on erityisen tärkeitä tietyn tallin kuskit/kuski, ja suorastaan saattavat palvoa heitä. He myös haluavat oman kuskinsa ja tallinsa menestyvän eli voittavan kisoja ja mestaruuksia. Viimeisenä on flanöörit Formuloissa. He kannattavat monia eri talleja, eikä heille ole tärkeätä, että joku tietty kuski voittaisi mestaruuden. Jos yksi heidän talleista tai kuskeista keskeyttää kisan, niin heillä ei ole silti ongelmaa jatkaa katsomista hymyssä suin. He myös haluavat kokea Formulat paikan päällä ja etsivätkin erilaisia kokemuksia saavuttaa ne.

4.3 Formula 1 kannattajatutkimus

Formula 1 toteutti uusimman kannattajatutkimuksen vuonna 2021, mikä tavoitti yli 167 000 Formula 1 kannattajaa 187 eri maasta. Tutkimuksen kohokohtina pidettiin ennätysmääräistä vastaajamäärää, naiskannattajien määrän kasvua, uusien kannattajien saapumista lajin pariin ja kuinka laajasti tutkimus tavoitti ihmisiä maantieteellisesti. Formula 1 selkeästi houkuttelee nuorempaa väestöä eniten, sillä vastaajista 63 % kuuluivat 16-34-vuotiaiden ikäluokkaan. Keski-ikä muutenkin vastaajilla oli 32 vuotta, mikä kertoo lajin tavoittavan hyvin nuoret aikuiset. Mielenkiintoisinta vastaajien ikäluokissa oli, että 16-24 vuotiaiden kannattajien määrä oli kohonnut vuoden 2017 tutkimuksesta 26 % (Bradley 2021.) Syitä miksi nuorten katsojien määrä on kasvanut, on arveltu johtuvan Netflixiin tulleesta ”Drive to Survive” sarjasta ja kuinka Formula 1 yleisesti keskittyy huomattavasti enemmän sosiaaliseen mediaan nykypäivänä. (Allen 2021.)

Naiskannattajien määrä lähes kaksinkertaistui neljän vuoden aikana, sillä koko tutkimuksen otannasta 18,3 % oli naisia, kun taas 2017 naisia vastaajista oli vain 10 %. 18,3 % tulos tarkoittaa sitä,

että vastaajista käytännössä 30 000 oli naisia. Eniten naiskannattajia tutkimuksessa oli Lähi-Idän maista ja Afrikasta. (Bradley 2021.)

Maantieteellisesti eniten kannattajia tutkimuksen mukaan on Euroopassa, vaikkakin kyseisen alueen vastausprosentti onkin tippunut 57 %, kun vuonna 2017 se oli vielä 63 %. Aasian, Australia ja Oseanian, Lähi-Idän ja Afrikan alueella vastausmäärät tuplaantuivat ja kattoivat yhteensä 21% vastaajista, kun 2017 lukema oli vain 10 %. Amerikassa asuvien kannattajien osuus pysyi hyvin samanlaisena, sillä he kattavat 21 % vastaajista. (Bradley 2021.) Eurooppa on täten edelleen Formuloiden suurin markkinointialue, mutta nykypäivänä Lähi-Idän lisääntyvien kisojen takia suosio on kasvanut myös siellä alueella.

Amerikkalaisten kannattajien määrä taas on kyseisen tutkimuksen jälkeen kasvanut, kun Formula 1 on ruvennut tavoittelemaan Amerikan markkinoita vielä isommin. Yhdysvalloissa ajetaan kolme kisaa kaudella 2023 ja Kanadassa yksi. Kisojen lisääntynyt määrä Yhdysvalloissa, Drive to Survive sarjan suosio ja yhdysvaltalainen kuski Logan Sargeant on tuonut Formula 1 sarjalle kaivattua lisää kiinnostusta Yhdysvalloissa (Kapur 2023).

Millä tavalla kannattajat sitten kuvailevat Formula 1 yleisesti? Allen (2021) kertoo, että tutkimuksen mukaan 90 % vastaajista pitää Formula 1 moottoriurheilun kuningasluokkana verrattuna muihin moottoriurheilu lajeihin. Formula 1 brändinä kuvailtiin sanoilla jännittävä, kilpailullinen ja viihdyttävä ja yleisesti 58 % kannattajista pitivät Formula 1 tasapainoisena lajina urheilun ja viihteellisyyden kannalta. Vuoden 2017 prosenttiosuus oli kuitenkin vain 39 %, joten selkeää kasvua oli tapahtunut. 55 % kannattajista pitivät myös tärkeänä, että Formula 1 kuuluisi olla johtavassa roolissa 100 % kestävien polttoaineiden kehityksessä. 67 % vastaajista olivat myös tietoisia, että Formula 1 tavoitteena on tuoda täysin kestävästi kehitetty polttoaine vuonna 2025. (Allen 2021.)

Samassa raportissa kerrottiin myös kannattajien matkustamisesta kisoihin, mikä liittyy myös vahvasti tämän opinnäytetyön tutkimukseen. Noble (2021) mukaan noin $\frac{3}{4}$ tutkimukseen vastanneista kannattajista asuvat maassa missä järjestetään Formula kisoja, mutta vain hitusen alle 20 % olivat käyneet oman maan Formula kisassa viimeisen viiden vuoden aikana. Jatkumona vain 13 % olivat käyneet muussa kuin oman maan kilpailussa samalla aikavälillä. (Noble 2021.) Eli lopulta hyvin pieni osa kannattajista lopulta matkustaa muualle katsomaan kisoja, varsinkin jos omissa maassa järjestetään kisa vuosittain. Syitä tälle ei avata raportissa, mutta uskon tulosten johtuvan osakseen Formuloiden lippujen hinnoista tai siitä, että kisat ovat helpompi katsoa kotoa käsin.

Viimeisenä käsiteltävänä asiana kannattajien kannalta on heidän mieltymykset eri kisaradoista ja kuljettajista. Noble (2021) mukaan suosituimmat radat olivat tutkimuksessa Monza, Spa, Silverstone ja Monaco. Kyseisten ratojen jälkeen loput radat jakaantuivat listauksessa huomattavasti

tasaisemmin, jos verrattuna neljään kärkimaahan. (Noble 2021.) Suosituimman kuljettajan tittelin vei tutkimuksessa Max Verstappen, Lando Norris toisena ja Lewis Hamilton kolmantena. Talleista taas McLaren vei voiton, Redbull toisen sijan ja kolmannen sijan Ferrari. Yllättävintä tuloksissa oli Ferrarin tippuminen kolmanneksi, sillä aikaisemmissa tutkimuksissa Ferrari oli ollut aina ykkönen. (Karpov 2021.)

Suomalaiset formulakannattajat ovat tämän opinnäytetyön aihe, mutta ennakkotietoa suomalaisista kannattajista ei juurikaan löydy. Tästä syystä onkin hyvä tutkia aihetta, koska ennakkotietojen kasaaminen netistä ei paljoa tietoa antanut. 10.fi (2023) mukaan vuonna 2023 Sponsor Insight tuotti tutkimuksen suomalaisten suosikkilajeista ja tutkimukseen vastasi yli 3000 ihmistä. Suomalaisten suosikkilajeja ovat erityisesti jääkiekko, yleisurheilu, jalkapallo ja hiihto, mutta myös Formulat ovat päässeet listalle, mutta ei aivan kärkipäähän. Miesten suosikkilajeissa Formulat olivat viidenneksi suosituin laji, kun taas naisilla Formulat eivät päässeet kuuden parhaan joukkoon. (10.fi 2023.)

Vuonna 2019 SuomiF1 sivusto teetti kyselyn Facebook ryhmälle ”moottoriurheilun olohuone” koskien Formula 1 ja tarkemmin milloin Formula 1 vei heidän sydämensä. Vastauksia kyselyyn kertyi yli 100 ja monella olikin hienoja tarinoita kerrottavana. Vastauksista pystyttiin erottamaan kaksi selkeämpää ajankohtaa, milloin Formula 1 suosio oli parhaimmillaan. Ensimmäinen aikakausi oli 1990-luvulla, jolloin Formuloissa ajoivat kilpaa Mika Häkkinen, Mika Salo ja JJ Lehto. Seuraava suurempi kiinnostus lajiin alkoi 2000-luvulla, kun Kimi Räikkönen saapui Formuloihin. Tutkimuksessa myös huomattiin, että vastauksista ei kukaan ollut ruvennut seuraamaan lajia viimeisten vuosien aikana, mikä tietenkin on harmillista, kun mietitään suomalaisten Formula historiaa. Syitä tälle ilmiölle arvioitiin johtuvan kyseisen ryhmän ikäjakaumasta tai siitä, että Formula 1 ei enää ole niin kiinnostava laji. (Taipale 2019.)

4.4 Formula 1 kisat tapahtumakohteena

Formula 1 kilpailevat monissa eri maissa ympäri maailmaa, joten tapahtumakohteena Formula kisoja on mahdollista päästä katsomaan hyvin erilaisissa paikoissa. Barretto (b, 2023) mukaan vuoden 2024 kisakalenterin mukaan kisoja ajetaan 24 kappaletta 21 eri maassa aina helmikuun lopusta joulukuun alkuun asti. Kisojen ja eri maiden välinen määrällinen ero tulee siitä, kun Italiassa ajetaan kaksi kisaa ja Yhdysvalloissa kolme kisaa. Kokonaisvaltainen lista kattaa seuraavat maat: Bahrain, Saudi Arabia, Australia, Japani, Kiina, Yhdysvallat, Italia, Monaco, Kanada, Espanja, Itävalta, Iso-Britannia, Unkari, Belgia, Hollanti, Azerbaidzan, Singapore, Meksiko, Brasilia, Qatar ja viimeisenä Yhdistyneet arabiemiirikunnat. (Barretto b, 2023.)

Formula 1 on tällä hetkellä isosti pinnalla, ja kysyntä lajille ei ole koskaan ollut näin korkealla. Netflixin Drive to Survive -sarja Formula 1:stä on tuonut lajille hurjan määrän lisää kannattajia, joten

tästäkin syystä kisalipuista tiettyihin paikkoihin tai katsomoihin on suurta kilpailua. Covid-19 pandemia onkin toinen syy, minkä takia kannattajat haluavatkin lähteä liikkeelle ja mennä katsomaan kisoja paikanpäälle, koska koronan aikana se ei ollut mahdollista. Tästä syystä hyvä ohje kaikille kisaan haluaville on, että ostaa liput ajoissa ennen kuin ne myydään loppuun. (Balfour a, 2023.)

Monella kannattajalla, joka haluaa osallistua kisaan, on varmasti pieni aivopähkinä pohdittavana, kun miettii mihin Formula 1 kisaan sitä haluaisi tai kannattaisi mennä. Valintaan varmasti vaikuttaa se mistäpäin itse on kotoisin eli onko mahdollista osallistua oman maan sisällä kisaan vai joutuuko matkustamaan kauaskin ulkomaille. Suomalaisten näkökulmasta katsottuna lähin kisa ajetaan Unkarissa, koska Venäjän kisa ei tällä hetkellä järjestetä Venäjän käymän hyökkäyssodan takia. Unkarin jälkeen seuraavaksi lähimpänä tulevat yleisesti loput Euroopan mantereella ajettavat kisat kuten Belgia, Hollanti, Italia, Itävalta ja Iso-Britannia. Loppupelissä Formula 1 kannattajilla on huikea määrä erilaisia vaihtoehtoja riippuen myös minkälaisesta radan luonteesta pitää ja kuinka tärkeässä arvossa pitää oheistapahtumia kuten konsertteja itse kisaviikonloppun ympärillä.

Formula 1 ratoja on monenlaisia ja yksikään kisaviikonloppu ei ole samanlainen toisen kisan kanssa, mutta tiettyjä samankaltaisuuksia voidaan huomata niitä vertaillessa. Esimerkiksi Itävallan ja Belgian kisat ajetaan kauniilla maaseutualueella kauempana isojen kaupunkien hälinästä. Vastakohtana onkin juuri kaupungin läheisyyteen rakennetut radat kuten Australian, Kanadan, Italian ja Mexican. Kannattajille, joita kiinnostaa taas pimeään aikaan ajettavat kisat, niin Singaporen ja Las Vegasin kisat tarjoavat sitä. (Balfour a 2023.) Monilla kannattajilla onkin varmasti suosikkiratoja, joten omat mielipiteet vaikuttavat tietenkin kisapaikan valinnassa. Pelkkä maan valinta tosin ei riitä, jos haluaa Formula 1 nähdä, vaan sen jälkeen mukaan tulevat paikkojen valinta ja erilaisten lippuluokkien valinta riippuen juuri henkilökohtaisista asioista kuten budjetista. Lippujen hinnat voivat vaihdella rajustikin eri maiden välillä, joten kaikille kannattajille suosittelenkin hyvää perehtymistä katsomopaikkojen tutkimiseen ja lippujen hintojen tarkasteluun. Lipuista ja katsomopaikoista lisää myöhemmin eri kappaleessa.

Ratatapahtumien lisäksi useissa maissa missä Formula 1 vierailee, on tarjolla erilaisia viihteen muotoja, kuten konsertteja ja muita esiintymisiä. Varmasti monet Formula 1 kannattajat valitsevatkin kisaviikonlopuksi sellaisen paikan, missä itse Formula autoja pääsee näkemään parhaiten, mutta ei pidä kuitenkaan unohtaa niitä, jotka käyvät kisoissa kokeakseen muutakin kuin pelkät Formulat. Haldenby (2023) onkin listannut parhaat kisaviikonloput, missä voi kokea hienoja radanvarisikonsertteja suosittujen artistien esiintyessä. Seitsemänneksi on listattu uusi Las Vegasin kisaviikonloppu, missä on tarkoitus olla esiintyjä uudessa 19 000 kapasiteetin omaavassa Vegasin Spheressä eli jättimäisessä pallossa. Esiintyjälistalla on muun muassa artistit J Balvin ja Major Lazer. Tämän jälkeen listalla kuudentena on Saudi Arabian kisaviikonloppu, missä muun muassa

artisti Justin Bieber esiintyi vuonna 2021, kun kisa ajettiin ensimmäisen kerran. Viidennen ja neljännen sijan vievät Azerbaidžanin ja Englannin kisaviikonloput, missä samalla tavalla on paljon erilaisia esiintyjiä. Kolmen kärkeen on listattu seuraavat kohteet: Yhdysvaltain Austinin kilpailu, kauden päätöskisan omaava Abu Dhabin viikonloppu ja viimeisenä ja parhaimpana Singaporen kisaviikonloppu. Yleistä on, että Formula 1 kisaviikonloppu lipulla pääsee osallistumaan konsertteihin ilman lisämaksua, mutta hyvä huomioida, että tämä ei päde silti jokaisessa maassa. (Haldenby 2023.)

Vielä niin sanottuna bonuksena on itse radalla tapahtuva hälinä ja show ennen varsinaista kisaa, eli Grid Walk. ”Grid Walkilla” tarkoitetaan tässä tapauksessa ”lähtöruudukko kävelyä” jolloin autojen välissä on mahdollista nähdä kuuluisia urheilijoita toisista lajeista tai muiden alojen julkisuudenhenkilöitä. Toisia tämä tapa ärsyttää ja toiset taas ovat innoissaan, jos on mahdollisuus nähdä edes vilahdukselta omia idoleita lähietäisyydeltä tai ainakin televisioruudun välityksellä. Varsinkin Yhdysvalloissa tämä kyseinen Grid Walk on täynnä laidasta laitaan erilaisia julkisuudenhenkilöitä, joita sitten ihmiset kuvaavat ja toimittajat haastattelevat. Lawler (2023) kuvasikin Miamin kisaviikonlopun Grid Walkia Hollywoodin punaisen maton tapahtumaksi, mikä oli vain siirretty kilparadalle (Lawler 2023). Eli varsinkin Amerikan kisat ovat otollisia, jos eri alojen julkkiksien näkeminen kiinnostaa.

4.5 Formula 1 lippujen hinnat ja katsomoalueiden erot

On selvää, että Formula 1 ei ole halvimpia lajeja mennä seuraamaan paikanpäälle, mutta tässä kappaleessa keskitytään juuri lippujen hintoihin, erilaisiin lippuvaihtoehtoihin ja katsomotyyppeihin, jotta saadaan selvyttä kuinka kalliista lajista on kyse katsojien kannalta.

Lippujen hinnat eroavat isosti riippuen maasta ja katsomopaikoista, joten sen takia lippujen hintavertailu on hyödyllistä, jotta voi löytää omalle budjetille sopivan vaihtoehdon. Lipputyyppejä on hyvin erilaisia, mutta tässä tutkimuksessa keskitytään vuoden 2023 kauden keskimääräiseen lipun hintaan. Balfour (b, 2023) toteutti selvityksen lippujen hinnoista, jossa selvisi, että lippujen hinnat ovat nousseet koronan jäljiltä suuremman kysynnän vuoksi ja maailmanlaajuisen inflaation nousun takia. Liput laitetaan myyntiin aikaisemmin kuin koskaan ja ne myös myydään loppuun hyvin nopealla tahdilla. (Balfour 2023.)

Alla olevassa taulukossa 2 on hyödynnetty juuri Balfour (2023) tietoja lippujen hinnoista. Lippujen keskimääräiset hinnat on jaettu seitsemään kategoriaan alkaen 100-200 Amerikan dollaria (\$) hinnoista aina 1000-2000\$ hintoihin. Keskimääräisesti halvimpia lippuja on saatavilla Unkarin, Bahrainin, Australian ja Kanadan kisoihin ja tässä on juuri tutkittu kolmen päivän lipun keskihintoja. Eniten kisoja mahtuu 300-400\$ hintaluokan paikkeille, sillä siinä kategoriassa on kahdeksan eri kisavaihtoehtoa.

Taulukko 2. Formula 1 kolmen päivän lipun keskihinta Amerikan dollareissa (Balfour 2023)

Hinta (\$)	Valtio(t)
100\$	Unkari (184\$)
200-300\$	Bahrain (265\$), Australia (276\$) Kanada (297\$)
300-400\$	Itävalta (313\$), Espanja (328\$), Japani (341\$), Italia "Monza" (350\$), Azerbaidžan (380\$), Brasilia (390\$), Saudi-Arabia (391\$) & Belgia (393\$)
400-500\$	Qatar (422\$), Italia "Imola" (439\$), Hollanti (479\$)
500-600\$	Singapore (527\$), Abu Dhabi (546\$), Iso-Britannia (556\$)
600-700\$	Yhdysvallat "Austin" (667\$), Monaco (677\$), Meksiko (688\$)
700- (\$)	Yhdysvallat "Miami" (1113\$), Yhdysvallat "Las Vegas" (1667\$)

Huomion arvoista on, että yli puoliin kisoista pääsee keskimääräisesti alle 400\$ lippu budjetilla. Sen lisäksi on kiinnostava huomata, kuinka Yhdysvaltain kisat ovat selkeästi kauden kalleimpia paikkoja mennä katsomaan kisa. Yhdysvaltain kolme eri kisa ovat kalleudessaan sijoilla ensimmäinen, toinen ja viides. Kyseisten lippujen hinnoista voidaankin todeta, että aivan jokainen kannattaja ei pysty edes hankkimaan yhtä lippua kisaan, niiden kalliiden hintojen takia. Positiivista lipun hinnoissa on se, että jokaisessa maanosassa, missä ajetaan kisoja, on halvempia kisoja tarjolla. Näin ihmisten on mahdollista välttää pitkiä lentoja, kun läheltäkin voi löytää kisoja kohtuulliseen hintaan.

Jokaiseen kisaan myydään erilaisia lipputyyppejä riippuen, onko lipulla oikeus katettuun katsomoon, normaaliin katottomaan katsomoon tai vain yleiseen sisäänpääsyyn. Myös katsomoiden sijainti ratatapahtumien ja näkyvyyden kannalta vaikuttaa lippujen hintaan suurestikin. Joissakin maissa lippujen tyyppinä nimetään myös asteikolla Gold, Silver ja Bronze. Gold liput ovat parhaimpia, mutta samalla kalleimpia, kun taas Silver liput voivat olla myös katsomosta, mutta niin sanottu huonommilla paikoilta tai yleisesti katsomo on huonommalla katselualueella. Bronze lipuilla yleisesti tarkoitetaan yleistä sisäänpääsyä lippua eli lipun omaavilla katsojilla ei ole katsomo paikkaa, vaan ne joutuvat katsomaan kisa jossain penkalla esimerkiksi. Gold, Silver ja Bronze nimitykset eivät tosin ole ainoita nimityksiä katsomopaikoille, vaan jokaisen kisan katsomoalueet voivat olla aivan eri tavalla nimettyjä. Esimerkkinä Formuloiden omilta sivuilta, mistä voi juuri lippuja ostaa, niin Spa:n kisa on hyvä esimerkki, missä erilaisia lipputyyppejä on luokiteltu. Liput on juuri

suurimmalta osin nimetty Gold, Silver ja Bronze luokiksi ja eri katsomot on numeroitu myös eli esimerkiksi "Gold 4: Eau Rouge" Näin lipun ostajilla on hyvin selkeätä, missä paikat ovat ja muutenkin paikat voi nähdä sivustolla olevalta kartalta. (Formula1.com c, 2023.)

Loppupelissä lipun ostossa on mietittävä, mikä on itselle tärkeintä osallistuessa Formula 1 kisaan. Niin sanotut Grand Stand eli pääkatsomo alueet tarjoavat katsojille yleisesti näkymän radan pääsuoralle tai lähelle parhaimpia ratatapahtuma kohtia. Lisäksi pääkatsomo alueelta on yleensä näkyvyys varikkoalueeseen ja kisan loputtua palkintojenjako seremonia on nähtävissä pääkatsomoalueilta yleisemmin tai ainakin niiltä paikoilta on lyhyt matka siirtyä lähemmäksi katsomaan. Muutenkin kyseiset katsomopaikat tarjoavat katsojalle mukavan ja juuri sinulle varatun paikan katsoa kisa, joten hyvistä istumapaikoista kilpailemista ei tarvita. Yksi tärkeä asia monille on tunnelma, ja yleisesti pääkatsomoalueita pidetään parhaimpina alueina sen kannalta. Miinuspuolina voidaan toisinaan todeta, että jotkut pääkatsomot saattavat tuntua olevan liian kaukana radasta, joten Formula 1 katsominen etäämpää ei välttämättä sovi kaikille, jos unelma on olla todella lähellä itse autoja. (Rookie Road 2023.) Yleistä on myös, että pääkatsomoja vastapäätä on televisioruutuja, mistä katsojat voivat katsoa kisa silloin, kun Formulat eivät satu olemaan omalla kohdalla.

Toinen vaihtoehto katsojille on juuri se yleinen sisäänpääsylippu. Kyseisellä lipulla katsojat ovat oikeutettuja tiettyihin alueisiin katsomoiden ulkopuolella. Tällöin katsojat tuovat omat tuolinsa ja asettuvat katsomaan kisa haluamallensa paikalle. Eli mitään määrättyjä paikkoja ei ole, muuta kun rajattu alue minkä sisällä pitää pysyä. Tällöin jos haluaa napata hyvän paikan, pitää olla ajoissa paikalla. Tällaiset liput ovat kuitenkin yleensä huomattavasti halvempia verrattuna katsomolippuihin, joten se etu on, jos vaan jaksaa olla ajoissa paikalla ja tuomassa omat tuolit. (Rookie Road 2023.)

Loppujen lopuksi se on jokaisen katsojan itse päätettävä, kuinka paljon rahaa on valmis pistämään Formula 1 kokemuksen eteen. Jos haluaa parhaimman mahdollisen paikan pääsuoralta tai parhaalta ohituspaikalta, niin siitä lipusta joutuu maksamaan enemmän rahaa. Jos taas minimi vaatimuksena on saada vain Formula 1 kokemus, niin silloin yleinen sisäänpääsy lippu voi olla riittävä. Sekin on täysin mielipide asia mitkä katsomot ovat parhaimpia ja rahan arvoisia, mutta silti on hyvä mainita muutamia esimerkkejä. Motorsportticket.com (2022) mukaan vuoden 2021 kauden jännittävän päätöksen takia Abu Dhabin "North Grandstand" on listattu hyväksi katsomoksi, koska siinä on mahdollisuus nähdä ohituksia ja muutenkin rataa näkee hyvin pitkälle kyseisestä katsomosta. Italian Monzassa taas pääsuoran jälkeinen S-kirjaimen muotoinen šikaanimutka on katsojille herkullinen katselualue, koska Formulat tulevat mutkaan kovalla nopeudella ja muutenkin kyseinen kohta on paras ohituksille sen rajun jarrutusalueen takia. Kyseiset katselualueet ovat nimeltään "Grand stands 8a ja 8b". Kolmantena ja viimeisenä katsomona mainittakoon Red Bull ringin eli Itävallan

radan ”Red Bull Grandstand” katsomoalue on sijoitettu mainiosti siten, että siitä on näkyvyys ensimmäisestä mutkasta kolmanteen mutkaan ja niiden välissä on pitkä suora, jossa ohitusmahdollisuudet jälleen nousevat. Mikä on harvinaisempaa kyseisessä katsomossa, että siitä myös näkee radan loppupuolen mutkia, koska rata niin sanotusti kääntyy tulemaan takaisinpäin. Kaiken kukkuraksi kyseisen katsomoalueen vastapäätä on televisioruutu, mistä näkee loput ratatapahtumat. (Motorsporttickets.com 2022.) Kaiken kaikkiaan katsojilla on todella paljon vaihtoehtoja ja äsken mainitut katsomoalueet ovat vain pieni osa kaikista mahdollisista katsomoalueista. Kaikki lopulta päätyy takaisin katsojan omaan mieltymykseen ja mitä hän itse haluaa Formula 1 kokemuksesta.

4.6 Suomalaiset matkanjärjestäjät

Suomalaisilla Formula kannattajilla on kaksi vaihtoehtoa Formula 1 matkoja varten. Ensimmäinen tapa on rakentaa itse oma matkapaketti eli hankkia lennot, majoitukset, Formula 1 liput ja kuljetukset erikseen omista lähteistä. Tällä tavalla voi varmistaa itsellensä juuri omanlaisensa paketin oman budjetin mukaisesti. Toinen vaihtoehto on hyödyntää valmiita matkapaketteja myyviä yrityksiä. Tässä kappaleessa on tarkoitus esitellä hiukan erilaisia yrityksiä, jotka tekevät Formula 1 matkoja.

Ensimmäisenä käsittelyssä on yritys Elämys Group ja sieltä tarkemmin Elämys Sport puoli. Elämys Group on kotimainen matkailukonserni, joka palvelee aina kuluttajista yritysasiakkaisiin eri osa-alueilla, kuten aktiivi-, liike- ja ryhmämatkoilla sekä tapahtumanjärjestämisessä. (Elämysgroup.com s.a.)

Elämyssport.com (a, s.a.) sivuston mukaan Elämys Sport myy muun muassa Formula 1 matkoja ja tällä hetkellä heillä on jo myynnissä kaudelle 2024 kisamatkoja. Elämys Sportin Formula matkat sisältävät seuraavia asioita: lennot, lentokenttäkuljetukset, liput, suomalaisen matkanjohtajan palvelut, hotellimajoituksen ja kuljetukset paikan päällä. Myös tarkat ohjeet reissusta lähetetään matkalle lähteville ennen kisamatkaa. (Elämyssport.com a, s.a.) Tällä hetkellä heillä on myynnissä kisoja Italian molempiin kisoihin, Espanjan, Itävallan, Unkarin ja Hollannin kisoihin. Heidän tämänhetkisillä matkoilla on myös suorat lennot kohteisiin ja matkaa varaavat Formula kannattajat voivat valita kahden eri pituisia reissuja riippuen haluaako saapua kohdemaahan torstaina vai vasta perjantaina. Myös räätälöidyt matkat muihin Formula 1 kohteisiin ovat mahdollisia. (Elämyssport.com b, s.a.)

Tjäreborg on pohjoismainen matkanjärjestäjä, joiden sivuilta on mahdollista varata matkoja yli 60 eri maahan ja 400 eri kohteeseen. He tarjoavat matkapaketteja loma-, reittilennoilla ja risteilymatkoja sekä pelkästään lentoja. (Tjäreborg.fi a s.a.) Tjäreborgin sivuilla tarjotaan Formulamatka reissuja seuraaviin kohteisiin: Monaco, Espanja, Itävalta, Unkari, Belgia, Hollanti ja Italia. Myös

Tjäreborgilla on mahdollisuus varata reissu joko torstaista-maanantaihin tai perjantaista-maanantaihin. Heidän matkapaketteihinsa kuuluvat lennot, hotellit, katsomopaikat ja kuljetukset hotellin ja kisaradan välillä. Heidän matkapaketteihinsa ei kuitenkaan kuulu henkilökuntaa, jotka matkustaisivat mukana. (Tjäreborg.fi b s.a.)

Kolmas yritys on Event travel, mikä on suomalainen matkanjärjestäjä, jonka toimintaa Suomen lisäksi on muissakin Pohjoismaissa. Heidän sivustoillansa on valmiita matkapaketteja Euroopan mantereella tapahtuviin kisoihin, mutta sen lisäksi on mahdollista pyynnöstä valmistaa matkapaketteja asiakkaille muihin kisoihin muissa maanosissa. Myös pidennetty reissu on mahdollista, jos Formuloiden lisäksi haluaa nähdä muutakin. Event travelsilla on myynnissä erinäköisiä matkapaketteja riippuen mitä asiakas haluaa. Jotkut paketit eivät sisällä lentoja, vaan esimerkiksi majoituksen ja kisaliput. Isompi ja kalliimpi paketti taas sisältää juuri lennot, hotellit, liput ja kuljetukset hotellien ja ratojen välillä. (Event-travel.fi a s.a.) Myös Event travelin omat matkanjohtajat ovat mukana Euroopan maiden kisoissa eli käytännössä maissa, joihin heillä on jo valmiita matkapaketteja. Sitä ei mainita heidän Formulamatkojen pääsivulla, mutta avatessa matkapaketit tarkempaan käsittelyyn, niin tiedot matkanjohtajista selviää, kuten Hollannin kisaviikonlopun sivuilla mainitaan. (Event-travel.fi b s.a.)

4.7 Formula 1 vastuullisuuden ja kestävän matkailun näkökulmasta

United Nations World Tourism Organization (UNWTO) eli maailman matkailujärjestön mukaan kestävä matkailu on määritelty seuraavanlaisesti: matkailu, joka ottaa täysin huomioon sen nykyiset ja tulevaisuuden taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristölliset vaikutukset siten, että vierailijoiden-, matkailualan yritysten-, ympäristön ja ympäröivien yhteisöjen tarpeet huomioidaan. Sen lisäksi UNWTO jatkaa määritelmää siten, että kestävän matkailun täytyy ylläpitää ekologisia prosesseja ja suojella luonnonperintöä ja -monimuotoisuutta ympäristöllisen vastuullisuuden kannalta. Lisäksi sosiaalisesti kestävän matkailun puolesta on kunnioitettava ympäröivien yhteisöjen aitoutta, perinteisiä arvoja ja kulttuuriperintöä sekä edistää kulttuurien välistä ymmärrystä. Lopuksi taloudellisella osa-alueella on varmistettava elinkelpoinen liiketoiminta ja jakaa taloudelliset hyödyt tasapuolisesti kaikille sidosryhmille. (Coghlan 2019, 6-7.) Kestävä matkailu kulminoituu kolmeen eri vastuullisuuden kategoriaan, joita ovat sosiaalinen-, taloudellinen- ja ekologinen eli ympäristöllinen vastuullisuus. Jotta kestävä matkailu ja vastuullinen matkailu eivät menisi sekaisin, niin Edelheim, Ilola ja Veijola (2017, 230) kuvailivat vuonna 2013 kestävää matkailua tavoitteeksi ja vastuullista matkailua prosessiksi, jonka kautta vähitellen on mahdollista päästä kohti kestävää matkailua. (Edelheim & Ilola 2017, 230)

On hyvinkin selvää, että Formula 1 ei ole lajina vastuullisemmasta päästä, kun ruvetaan mittamaan sitä muita lajeja vastaan vastuullisuuden mittareilla. Tavoitteena onkin selvittää tarkemmin, miten

Formula 1 on huomionnut vastuullisuusasioita ylipäättään lajin parissa ja pyrkiä tuomaan esille hyviä ja huonoja puolia heidän toiminnastaan. Tarkastelun kohteena on juuri edellisessä kappaleessa mainitut sosiaalinen-, taloudellinen- ja ympäristöllinen vastuullisuus.

4.7.1 Lähtölaskenta nollaan

Formula 1 julkaisi vuonna 2019 hyvinkin kunnianhimoisen operaation nimeltään ”Lähtölaskenta nollaan”, jossa tarkoituksena on olla vuonna 2030 ”Net zero carbon” (Formula1.com 2019). ”Net zero carbon” tarkoittaa tilannetta, jossa kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään ja samalla varmistetaan, että mahdolliset välttämättömät päästöt tasapainotetaan poistoilla ilmakehästä (Netzeroclimate.org s.a.). Formula1.com (2019) mukaan tavoite on siis vähentää vuoteen 2030 mennessä systemaattisesti hiilidioksidipäästöjä aina itse kisaviikonlopuista, logistiikasta, kisa-autoista ja yleisesti kaikista operaatioista, kuten tallien omista toiminnoista. Vuoden 2030 tavoitteisiin kuuluu muun muassa seuraavia asioita. Kisa-autot ovat nollapäästöisiä hiilidioksidin kannalta, logistiikka ja matkustaminen on saatu nollassolle tai vähäisiin hiilidioksidipäästöihin. Lisäksi kaikki Formula 1 liittyvät toimistot, tilat ja tehtaot olisivat 100 % uusiutuvia energialähteitä hyödyntäviä ja väistämättömät päästöt on tarkoitus tasoittaa todistettavilla biologisilla tai teknisillä hiilensitomishjelmistoilla. Formula 1 toteutti vuonna 2019 hiilijalanjälki analyysin aloittaessaan kyseistä ”Net zero carbon” päästö projektia ja tuloksena oli, että Formula 1 toiminnat tuottavat noin 256 000 tonnia hiilidioksidipäästöjä. (Formula1.com 2019.)

Mistä sitten kyseinen luku tulee ja mitkä ovat ne pahimmat alueet hiilidioksidipäästöjen kannalta? Formula1.com (2019) analyysin mukaan eniten hiilidioksidipäästöjä aiheutuu logistiikasta. Logistiikka osa-alueeseen kuuluu kaikki tie-, meri- ja lentoliikennettä hyödyntävä logistiikka eli kaikkien tiimien autojen ja muiden tavaroiden siirtely, Formula 1 organisaation kaikki tarvittava logistiikka ja Formula 1 renkaiden siirto. Tämä alue kattaa melkein puolet päästöistä 45 % osuudella. Toiseksi eniten päästöjä aiheutuu liikematkailusta eli kaikkien henkilöiden kuljetuksista lentäen tai autoitsemalla, kuten myös hotellien päästöt Formula 1 väen osalta. Kyseinen alue kattaa päästöistä 27,7%. Kolmanneksi eniten päästöjä tuottavat Formula 1 omistamat ja operoimat toimistot sekä muut heidän tilat ja Formula 1 tiimien tehtaot, toimistot ja muut tilat. Tämä alue kattaa kokonaisuudessaan 19,3 % päästöistä. Neljänneksi eniten päästöjä taas tuottavat tapahtumaoperaatiot eli kaikki televisiolähetystoiminta, muiden luokkien kilpailut, rata-alueen operaatiotoiminnat, radan energiankäyttö ja erinäisten generaattoreiden käyttö ja tiimien aiheuttamien toimien vaikutukset. Kyseinen alue kattaa hiilidioksidipäästöistä 7,3 %. Viimeisenä kategoriana hiilijalanjälki analyysissä on Formula 1 autojen käyttämät virtalähteet. Tarkemmin on siis analysoitu virtalähteen polttoaineen käyttöä kaikkien kymmenen Formula 1 tallien autojen kautta koko kauden mittakaavassa.

Kyseinen alue tuotti päästöjä 0,7 % edestä kokonaistulokseen. (Formula1.com 2019.) Kyseinen tavoite on selkeästi tämän hetken yksi päätavoitteista ja suurin osa vuoden 2030 tavoitteesta painottuu ympäristöllisen vastuullisuuden puolelle. Seuraavaksi onkin hyvä tarkastaa, mitä asioita on jo saavutettu kyseisen operaation ympärillä.

Polttoaineen kehittämisen puolella on onnistuttu lisäämään bioainesosien määrää 10 prosenttiin, kun aikaisemmalla kaudella 2021 luku oli vain 5,75 %. Kaikki Formula 1 tiimit ja polttoaineen jakajat ovat sitoutuneet omaksumaan 100 % kestävästä polttoainesta tulevaisuudessa. Rahtilentojen kannalta parannuksia on tehty etälähetysten lisäämiseksi, jotta rahdin määrä pienenesi. Tois- taiseksi lähetystoimintojen rahdin määrä on vähentynyt 34 %. Myös innovatiivinen hunajakennon tyylinen muotoilu liikkuvan lähetyskeskuksen seinissä on vähentänyt rahdin painoa ja niin ikään lentojen kasvihuonekaasupäästöt ovat vähentyneet. Lisäksi kaikki Iso-Britanniassa sijaitsevien toimistojen energia tulee uusiutuvista energialähteistä. Formula 1 media ja teknologiakeskukset ovat alkaneet hyödyntämään 100 prosentista biopolttoainetta maakaasua. Vuonna 2021 saavutettiin myös ensimmäinen hiilidioksidineutraali lähetystuotanto Iso-Britannian kisaviikonloppuna ja tulevaisuuden suhteen monet muut radat ovat ottaneet saman tavoitteen itsellensä. Kisaviikonloppujen järkevyyden suhteen on tehty etenemissuunnitelma, jonka seurauksena välttämättömät päästöt vähenevät enemmän kuin 45 % vuoteen 2030 mennessä. (Formula1.com 2022.)

Jatkossa kehityskohteita on muun muassa kestävä ”Drop-in” polttoaineen kehitys ja sen valmisteleminen vuoteen 2026 varten, jolloin uudet moottorisäännöt astuvat peliin. Meriteitse tapahtuvan rahtiliikenteen lisääminen, silloin kun kyseessä on niin sanottujen ei välttämättömien tavaroiden kuljetus. Lähetystoiminnassa taas on tavoitteena jatkaa dieselin vähentämistä ja lisätä sen sijasta vetykäsiteltyä kasviöljyn käyttöä generaattoreissa. (Formula1.com 2022.) Tiedot ovat vuoden 2022 kauden alusta, joten hyvä huomioida, että mahdolliset kehitykset 2023 vuonna eivät ole tässä raportissa.

4.7.2 Positiivinen kilpailujälki

2025 vuoteen mennessä Formula ykkösissä on käynnissä kaksi toisistaan eri näköistä tavoitetta. Ensimmäinen on nimeltään ”positiivinen kilpailujälki” ja toinen ”muutoksen aalto”. Kyseisissä tavoitteissa painottuu ympäristön lisäksi myös sosiaaliset ja taloudelliset puolet. Positiivisen kilpailujäljen saavuttamiseksi tavoitteena on jättää positiivisen muutoksen perintö, rikastuttaa paikallisia yhteisöjä ja niiden taloudellista tilannetta. Myös luonnon suojelun tavoitteet jatkuvat tässäkin. Vuoteen 2025 Formula 1 tavoitteena on 100 % kierrättää, uudelleen käyttää tai kompostoida kaikki jäte, mitä heidän jäljiltä syntyvät. Tähän mennessä on saavutettu muun muassa se, että kaikki Formula 1 henkilöstön, tiimien jäsenten, median ja kannattajien liput/passit on tehty kierrätetyistä muovipulloista tukien juuri kyseistä tavoitetta. Sen lisäksi ruoan kierrätystä on paranneltu ja esimerkiksi Iso-

Britannian kilpailun ylijäämä ruoat, jota oli 1900 kilon edestä lahjoitettiin paikalliselle ruokapankille. (Formula1.com 2022.)

Formula 1 ovat kehittäneet kannattajien vastuullista pääsyä kisa-alueille, eli julkisen liikenteen liikumista alueelle ja pois, on paranneltu, ja pyöräily ja yhteisautoilu kannustimia on lisätty. Jatkossa on vielä tarkoitus lisätä työkaluja siihen, että kannattajat voisivat hyvittää heidän omat hiilijalanjälkensä matkustukseen liittyen. (Formula1.com 2022.)

Radat ja erinäiset Formula 1 tilat kisaviikonloppuina tukevat jatkossa kannattajien ja luonnon hyvinvointia. Esimerkiksi radoille on kehitetty niin sanottuja ”Vihreitä alueita” ja luonnon monimuotoisuutta on paranneltu joidenkin ratojen läheisyydessä. Jatkossa vuoteen 2025 mennessä on tarkoituksena mahdollistaa kaikissa kisoissa ilmainen vesi ja terveellisten ruokien vaihtoehto kaikille kannattajille. Lisäksi kaikilla radoilla, missä se on koettu asiaankuuluvaksi pitää olla vuoteen 2025 mennessä suunnitelma luonnon monimuotoisuuden hyväksi. (Formula1.com 2022.)

Viimeisenä asiana ”Positiivisen kilpailujäljen” jättämisessä on huomioitu paikalliset ihmiset ja niiden mahdollisuudet päästä mukaan Formula 1 toimintaan. Formula 1 on mahdollistanut ilmaisen sisäänkäynnin monissa kisoissa kaikille opiskelijoille, jotka opiskelevat jotakin tiede-, tekniikka-, insinööri- tai matemaattisia-aloja. Formula 1 on myös keskittynyt työpaikkojen luontiin paikallisella tasolla ja väliaikaisiin henkilöstön palkkaamisiin kisoja varten. Jatkossa Formula 1 on tavoitteena jatkaa kumppanuuksien luomista ja antaa paikallisille ihmisille aina vain paremmat mahdollisuudet päästä näkemään kisoja. Myös paikallisten yritysten tukeminen ja positiivisten muutoksien lisääminen on listalla vuoteen 2025 mennessä. (Formula1.com 2022.)

4.7.3 Muutoksen aalto

Toinen vuoteen 2025 mennessä tapahtuva operaatio on nimeltään ”Muutoksen aalto”. Tiettyjä asioita on jo saavutettu kuten harjoittelu- ja oppisopimus paikkoja on lisätty Formula 1 työtehtävissä. Myös turvatoimija on lisätty palkkaneuvotteluihin ja Formula 1 on sitoutunut seuraamaan jatkuvasti mahdollisten palkkaerojen muodostumista eri väestöryhmien välillä ja täten pyrkivät välttämään niitä. Mitä on vielä luvassa jatkossa, niin Formula 1 on tarkoitus uudelleen muodostaa heidän palkkaus- ja haastatteluprosessit työntekijöille ja lisäksi on kehitetty pakollinen erilaisuuden ja kaikkien ihmisten mukaan ottamisen harjoittelu. Tämän on tarkoitus varmistaa, ettei minkäänlaiset stereotyyppit tai ennakkoluulot eivät vaikuta heidän palkkausprosessiinsa. (Formula1.com 2022.)

Formula 1 ovat myös tuoneet Iso-Britanniaan ja Italiaan Formula 1 apurahakurssin, jonka tarkoituksena on lisätä nuorten ihmisten mielenkiintoa tekniikan, tieteen, insinööri ja matemaattisia-aloja kohtaan ja auttaa aliedustettuja nuoria. Myös Formula 1 koulujen laajentuminen on jatkunut ja on

tarkoitus jatkaa tulevaisuudessakin. Jatkossa apurahakursseja on tarkoitus laajentaa muualle maailmalle. (Formula1.com 2022.)

Jotta Formuloista saataisiin mahdollisimman monimuotoinen, niin vuonna 2021 naisten Formula sarjasta tuli Formula 1 virallinen tukiluokka (Formula1.com 2022). Jälkeenpäin voidaan kuitenkin todeta, että naisten formulasarjaa ei enää ajettu vuonna 2023, sillä sarja ajautui taloudellisiin vaikeuksiin, koska uusia rahoittajia sarjalle ei löytynyt. Sarjassa ajoi yksi suomalainenkin nimeltään Emma Kimiläinen ja hän oli sarjassa mukana aina sen julkaisusta asti eli vuodesta 2019. (Arkko & Lappalainen 2023.) Formula 1 myös selvittävät ja tutkivat tällä hetkellä rinnakkaisuusien tunnistamista virtuaalisen ja fyysisen ajamisen väliltä, jotta selviäisi olisiko E-urheilun avulla mahdollista luoda paljon edullisempi ja helppokäyttöisempi reitti Formula maailmaan. (Formula1.com 2022.)

Viimeisenä aiheena kyseisessä ”muutoksen aalto” prosessissa on saavutettu ja jatkuvasti kasvava monimuotoinen henkilökunta reportaasi tehtävissä. Lisäksi jatkossa on tarkoituksena löytää paikallisia asiaankuuluvia lahjakkuuksia tuomaan oman panostuksensa kisaviikonloppuihin. (Formula1.com 2022.)

4.7.4 Kritiikki ja yhteenveto vastuullisuudesta

Saavutetut parannukset ja tavoitteet vuosia 2025 ja 2030 varten on hyvä kehityssuunta Formuloille, mutta riittääkö tämä kaikki, jotta Formuloista tulee vastuullinen tai jopa kestävä laji. Suurimmat epäilykset kohdistuvatkin juuri 2030 tavoitteita kohtaan ja niiden toiminnallisuutta epäillään. Dyson (2023) kertookin, kuinka uuden kestävä polttoaineen saamiseksi toimintaan on vielä tehtävä isosti kehitystyötä. Tarkoitus on siis kehittää uusi vastuullinen polttoaine ja sen on tarkoitus tulla autoihin vuodesta 2026 eteenpäin. Periaatteena on, että uusia fossiilisia hiiliä ei poltettaisi, vaan hiiltä saataisiin muista lähteistä, kuten ravinnosta, jätteistä tai jopa ilmakehästä. Tarkoituksena on myös tuoda vastuullinen polttoaine muuallekin, kuin pelkästään Formula-autoihin eli tavan ihmisten normaaleihin autoihin olisi tarkoitus myös kehittää kyseinen polttoaine. Kemianteollisuuden yhdistyksen David Bott onkin epäillyt suuresti niin sanotun vastuullisen polttoaineen hyödyllisyyttä tai tehoa yleisesti ilmastonmuutosta ja hiilidioksidin vähennystä kohtaan. Eli käytännössä Formula 1 voivat käyttää biomassaa tai synteettistä tapaa, mutta käytännössä se vain tarkoittaa, että hyödynnettäisiin muovijätettä, joka on vain tislattua. Toisin sanoen siinä käytettäisiin fossiilista hiiltä, jota oli vain käytetty muuhun kohteeseen, kuin juuri polttoaineeseen. Tämä ei tosin pahenna maailman tilannetta, mutta ei se tuo asiantuntijan mukaan juuri mitään vaikutuksia päästöjen vähentämisen kohdalla. (Dyson 2023.)

Toinen huomionarvoinen asia on Formuloiden idea, että kyseistä kestävä polttoainetta pystyttäisiin käyttämään jopa lentoliikenteessä. David Bott kuitenkin tyrmäsi tämän vaihtoehdon, sillä Royal

Society tiedeakatemiassa tehdyn tutkimuksen mukaan ei vety, biopolttoaine, synteettinen polttoaine eikä ammoniakki pystyisi korvamaan tämänhetkistä fossiilista polttoainetta lentoliikenteessä lyhyellä aikavälillä. (Dyson 2023.) Eli vaikka Formula 1 onnistuisivatkin luomaan sopivan vastuullisen biopolttoaineen Formula 1 autoihinsa, niin suurta vaikutusta päästöihin sillä ei olisi. Muistamme kuitenkin, että itsessään Formula 1 autot tuottivat 0,7 % vain Formula 1 kokonaispäästöistä. Eli vaikka kyseinen 0,7 % saataisiinkin nolnaan, niin ei sillä olisi kaivattua tulosta, jos sitä polttoainetta ei voitaisi käyttää lento/laiva/tie liikenteessä, mitkä kuljettaa Formula 1 sirkusta paikasta toiseen.

Taloudellisella puolella Formula 1 tekevät huimaa tulosta. Vuonna 2022 Formula 1 tuottivat 2,57 miljardin edestä tuloja. Syyt isoihin tuloihin on ennätys katsojamäärissä sekä paikan päällä, että kotisohvilla. Myös Yhdysvaltojen isompi tulo lajin ympyröihin kolmella kisalla on tuonut lisää tulosta Formula 1 sarjalle. Formula 1 tallien kannalta isoimmat tulot johtuvat eri kokoisista sponsoreista. Aina vuodesta 2010 lähtien vuoteen 2018, Formula 1 tallit ovat saaneet yli 17,8 miljardin edestä sponsorituloja. Lisää näkyvyyttä lajille on myös tuonut eri julkisuuden henkilöiden sijoitukset Formula 1. (Tafá 2023.) Esimerkiksi Ryan Reynolds ja Michael B Jordan ovat olleet mukana sijoituksissa kohdistuen Alpine Formula 1 talliin (Mancini 2023).

Taloudellista tasapainoa lajiin on tuonut nykysäännöissä oleva budjettikatto. Budjettikatolla halutaan saada rajoitettua Formula 1 tiimien rahankäyttöä auton kehittämiseen ja muuhun toimintaan, jotta Formula 1 tallien rahankäyttö olisi tasaisempaa toisten tallien kesken. Tästä syystä myös tallien kannattavuus on parantunut. Keskimääräisesti Formula 1 tallin arvo on 1,88 miljardia ja kaikista arvokkaimmat tallit ovat Ferrari ja Mercedes. Ei pidä kuitenkaan unohtaa pienempiä talleja, sillä niidenkin arvot ovat satoja miljoonia, vaikka eivät ylittäisikään miljardin rajaa. (Tafá 2023.)

Formula 1 TV-oikeudet on arvioitu kasvavan vuoteen 2029 mennessä aina 1,4 miljardin arvoon. Suuri syy on katsojalukujen kasvu, sillä keskimääräisesti noin 70 miljoonaa ihmistä seuraa Formula 1 kisoja jokaisena kisaviikonloppuna. Formula 1 ovat myös teknologiassa hyvin kehittyneitä, joten tämä on myös johtanut uusiin innovaatioihin radan ulkopuolellakin, eli kehitys ei jää vaan yhden lajin sisälle, vaan se johtaa isommin autoilualalla innovaatioihin ja puskee eri merkkejä valmistamaan parasta mahdollista laatua. (Tafá 2023.)

Ei pidä myöskään unohtaa, kuinka Formula 1 kasvaessaan tarjoaa ihmisille uusia työpaikkoja radalla ja sen ulkopuolella. Aina mekaanikoista erinäisiin tukihenkilöihin kuten sosiaalisen median työntekijöihin. Sen lisäksi, kun tuhansia ihmisiä matkustaa eri kisoihin ympäri vuoden, niin siitä hyötyvät myös paikallinen talous, kuten majoitus-, liikennöinti-, ja viihdeala. (Tafá 2023.)

Viimeinen käsiteltävä aihe pyörii sosiaalisen, että taloudellisen vastuullisuuden puolilla. Aihe on ihmisoikeudet ja niiden huomiointi Formula 1 maailmassa. Jackson (2023) kertoo kuinka Formula 1 onkin saanut hyvin suoraa palautetta, kuinka he hyväksyvät tappamisen ja ylipäättänsä syrjinnän ajamalla maissa, missä on väkivaltaa esimerkiksi vähemmistöjä vastaan. Kyseinen aihe nousi puheenaiheeksi, kun Formula 1 sirkus vieraili Saudi Arabiassa aiemmin vuonna 2023. Ennen kisaa Saudi Arabiassa oli 13 teloitusta ja edellisenä vuonna, kun Formula 1 vieraili myös kyseisessä maassa, niin 81 ihmistä oli teloitettu juuri ennen Formula 1 viikonlopun alkua. Saudi Arabiaa onkin siksi syytetty niin sanotusta ”sport washing” ideasta eli, missä jokin maa pyrkii urheilun avulla nostattamaan omia pisteitä muiden maiden silmissä ja tässä tapauksessa Formula 1 tarjoavat itsensä työkalun Saudi Arabialle. Samaisessa artikkelissa Mustafa al-Kjarryat kertoo, kuinka Formula 1 hyödynnetään viemään katseet pois hänen veljensä ja satojen muiden ihmisten teloituksista Saudi Arabiassa. Hän myös kertoo, kuinka Formula 1 eivät edes huomioineet kyseisiä teloituksia mitenkään, vaan kisaviikonloppu eteni normaalin tapaan ja kyseisestä aiheesta ei puhuttu. Mustafa myös kertoo kuinka ”hiljaisuus on osallisuutta”. Tällä tarkoitetaan sitä, että Formula 1 hiljaisuus tarkoittaa samaa, kuin että he olisivat itse teloituksissa mukana. Edellisenä 2022 kaudella samaisen kisaviikonlopun aikana lähellä rataa tapahtui myös ohjusiskuja, mutta itse Formula 1 valtaapitävät ja Saudi Arabian hallinto vakuuttivat kuskit jatkamaan kisaviikonloppua. (Jackson 2023.) Syitä miksi Formula 1 hyväksyvät Saudi Arabian tyyliset maat kalenteriin on puhtaasti rahassa. Formula 1 saavat paljon rahaa kyseisiltä mailta, joten tämän takia Formula 1 ovat valmiita katsomaan ihmisoikeuksien lävitse. Edes Formula 1 kuskien vastarinta ei ole auttanut Saudi Arabian tapauksessa ohjusiskujen jälkeen, vaan kisa on jo ajettu kolme kertaa eikä Formula 1 ole selkeästi mitään aikeita lopettaa kisoja kyseisessä maassa. (Donoughe 2022.)

Pähkinänkuoressa Formula 1 on isoja tavoitteita varsinkin ympäristöllisen vastuullisuuden puolella. 2030 vuoden tavoitteet ovat suuria ja kunnianhimoisia, mutta niiden saavuttaminen ei ole vielä varmallalla pohjalla. On kuitenkin hyvä, että Formula 1 ovat kiinnostuneita vastuullisuudesta ja huomioivat heidän roolinsa mahdollisena suunnannäyttäjänä jatkossa. Nähtäväksi jää mitä he saavuttavat vuoteen 2030 mennessä, mutta ainakin omasta mielestä heille on annettava mahdollisuus näyttää miten he voivat kehittyä lajina vastuulliseen suuntaan.

5 Formula 1 suoratoistopalveluissa ja sporttibaarit

Miten suomalaiset Formula 1 kannattajat sitten voivat seurata lajia, siihen on muutama vaihtoehto. Suomessa toimii tällä hetkellä kaksi erilaista suoratoistopalvelua Formuloiden katsomiseen ja sen lisäksi kisoja myös pystyy katsomaan erinäisissä sporttibaareissa. Hyvä kuitenkin huomioida, että se on täysin baarien omissa käsissä sattuvatko näyttämään Formuloita, joten pahemmin itse sporttibaareihin ei kuitenkaan keskitytä juuri siitä syystä, että jokainen baari on erilainen ja tarjoaa erilaista urheilua.

F1 TV on uusi tapa suomalaisille seurata lajia, sillä F1 TV:n käyttö tuli mahdolliseksi 2022 kauden alussa. F1 TV perustettiin jo vuonna 2018, mutta sitä ei ollut mahdollista käyttää Suomessa ennen vuotta 2022, koska C Morella oli yksinoikeus Formula 1 kisojen näyttämiseen Suomessa. Muutos tapahtuikin siitä syystä, kun Viasat osti oikeudet ja yksinoikeus poistui samalla. (Taipale, J 2022.) F1 TV:llä on kaksi erilaista tilausvaihtoehtoa, joiden nimet ovat TV Pro ja TV Access. TV Pro:n hinta on vuodessa 109,99€ ja kuukausi tilaus 13,99€. F1 TV Pro tarjoaa katsojalle kaikki Formula 1, Formula 2, Formula 3 ja Porsche Supercupin kisat suorana. Sen lisäksi katsojan on mahdollista vaihtaa eri kuskien välillä live "onboard" kameraan halutessaan, missä myös kuulee kyseisen kuskin tiimiradio liikenteen. Kolmas tapa on seurata livestatistiikkaa, jossa näkee tulostaulun, reaaliaikaista telemetria tietoja kierros- ja sektorijajoista, parhaat palat tiimiradioista, reaaliaikainen kisa-kartta, josta näkee kuskien sijoittumisen radalla ja viimeisenä datana tarjotaan renkaiden käyttöhistoria. Lisäksi samalla tilauksella on mahdollisuus katsoa kisat uudestaan uusintana. Myös vanhoja kisoja eri vuosilta ja vuosikymmeniltä on mahdollista katsoa uudestaan. Erilaiset Formula aiheiset dokumentit ja Formula 1 omat show't kuuluvat pakettiin. (Formula1.com d 2023)

F1 TV Access maksaa taas kuukaudessa 2,99€ ja vuosihinta on 26,99€. Tällä rahalla saa tarjontaansa Formula 1 erinäiset dokumentit ja mahdollisuuden katsoa vanhoja kisoja uusintana. Live statistiikka on myös tarjolla tässä paketissa samalla tavalla, kuin Pro versiossa. Isoin ero muodostuu siinä, että F1 TV Access versiolla ei pysty katsomaan minkään luokan kisoja livenä, eikä mahdollisuutta ole "onboard" kameroihin tai tiimiradioihin. F1 TV Access tarjoaa vain uusinnat Formula 1 kisoista, jotka tulevat tarjolle myöhemmin kisan loppumisen jälkeen. (Formula1.com d 2023)

F1 TV toimii tietokoneen, television, tabletin tai kännykän ruudulta. Jotta television kautta pystyy katsomaan F1 TV, pitää katsojalla olla joku seuraavista palveluista. Roku, Apple Tv, Google Tv, Fire tv tai lisäväline Chromecast, jonka kautta mikä tahansa nykyaikainen televisio pystyy pyörittämään Formuloita. Tietokoneella F1 TV toimii Formula 1 omien sivujen kautta ja kännyköiden ja tablettien tapauksessa riittää, että käyttöjärjestelmä on Android tai iOS, niin F1 TV:n pitäisi toimia. (Formula1.com d 2023.) Hyvä kuitenkin huomioida, että F1 TV ei tarjoa suomenkielistä selostusta, vaan selostus on englanninkielinen.

Suomessa oikeudet Formula 1 lähetyksiin omaa NENT Group, jonka alla juuri toimii Viaplay. Suomessa onkin siis mahdollista katsoa Formuloita joko V Sportin maksukanavilta eli suoraan television kanavilta tai sitten tilaamalla Viaplay suoratoistopalvelun. (Suomi.fi.com s.a.) Viaplay Total paketti, josta juuri näkee Formula 1 maksaa 44,99€ kuukaudessa. Pakettiin kuitenkin kuuluu Formuloiden lisäksi muutakin urheilua kuten Valioliigan ottelut, hiihdon maailmancup ja MM-kisat, jääkiekon MM-kisat, NHL, CHL, UFC, Golf ja niin edelleen. Sen lisäksi mukana tulee oikeus Viaplay:n sarjoihin ja elokuvaan. (Viaplay.f1 a 2023.) Formula 1 kannalta Viaplay tarjoaa jokaiseen kisaviikonloppuun suorat lähetykset. Sen lisäksi on mahdollista katsoa lisästriimejä, kuten Pitlane, missä pääsee seuraamaan kaikkea mitä varikolla tapahtuu. Track positioning striimin avulla on taas mahdollista seurata kuljettajien sijaintia radalla. Onboard kameralla taas voi seurata kusken silmin ratatapahtumia. Timing striimissä taas näkee jokaisen ajajan sijoituksen ja kierrosajat. Viaplay myös tarjoaa suomenkieliset asiantuntijat ja selostajat. (Viaplay.fi b 2023) V Premium televisio kanavat maksavat normaalihintaisena 44,95€ ja tällä tavoin saa television kanavilta näkymään suoraan erilaiset urheilulähetykset, kuten myös elokuvat ja sarjat. V Premiumin pystyy hankkimaan itsellensä joko Telialta, Elisalta tai DNA:lta. (Suomi.fi.com s.a.) V Premiumin tilaajat voivat myös aktivoida Striimauspalvelu Viaplay:n maksutta (Viaplay.com. 2023.)

Sporttibaarit ovat myös yksi tapa katsoa Formula 1 kisoja. Sporttibaarit ovat käytännössä baareja, mutta kyseisissä paikoissa on myös televisioruutuja, josta eri urheilulajeja voidaan näyttää. Formula 1 on siis mahdollista nähdä erinäisissä sporttibaareissa, mutta hyvä muistaa, että ei kaikki sporttibaarit välttämättä juuri näytä omaa lajia, joten ennakkoon sporttibaareihin tutustuminen on viisasta.

6 Tutkimuksen esittely

Tutkimuksen tavoitteena on ymmärtää paremmin suomalaisten Formula 1 kannattajien motivaatiota lajia kohtaan ja johtaako se matkustamiseen kisoihin paikanpäälle. Suomalaiset Formula 1 kannattajat toimivat täten tutkimuksen kohderyhmänä, ilman mitään lisärajausta ikään tai sukupuoleen. Kohderyhmän henkilöiden vaatimuksia ovat, että he ovat suomalaisia ja ovat Formula 1 kannattajia, jotka täten seuraavat Formula 1.

Pääongelmana täten toimi suomalaisten Formula kannattajien motivaatio Formula 1 matkailuun. Alaongelmat, jotka kohdistuvat lähemmin motivaatio puoleen tutkimuksessa ovat kannattajien budjettikatot kisoihin osallistumiseen, kannattajien tuntemus todennäköisyydestä kilpailuihin matkustamisesta ja yleisesti ymmärrys mikä lajissa motivoi heitä seuraamaan ja kuinka aktiivisesti he seuraavat lajia. Sen lisäksi on muita alaongelmia, jotka tuovat tutkimukseen kokonaisvaltaisuutta itse matkailuun liittyen. Näitä alaongelmia ovat muun muassa Formula 1 kannattajien matkustustavat, eli hankkivatko he itsenäisesti kaikki mitä reissu vaatii vai suosivatko he valmiita matkapaketteja myyviä yrityksiä. Sen lisäksi tieto mihin maihin vastaajilla on eniten kiinnostusta matkustaa katsomaan kisaa ja mitkä syyt ovat johtaneet heidän päätöksiinsä. Miten Formula 1 kannattajat taas yleisesti seuraavat Formuloita on myös yksi tärkeä tieto kokonaisuuden ymmärtämisessä. Haastateltavilta myös kysytään aikaisemmista kisamatka kokemuksista, jos niitä on ja miten he kokevat Formula 1 vastuullisuuspuolen nykyaikana.

6.1 Tutkimusmenetelmä ja aineistonkeruuväline

Tutkimus toteutetaan laadullisen eli kvalitatiivisen tutkimuksen periaatteiden mukaisesti. Tuomi & Sarajärvi (2018, 83-84) mukaan laadullisen menetelmän tarkoitus on ymmärtää mitä ihminen ajattelee ja miten hän toimisi tietyissä tilanteissa. Yleistä laadullisissa tutkimuksissa on lähteä selvittämään toisen ajatuksia joko haastattelulla, havainnoinnilla tai kyselyllä. Kyseisiä laadullisen tutkimuksen menetelmiä voidaan myös yhdistellä tarvittaessa, mutta jokainen tapa voi jo yksinään riittää analysoimaan tilannetta. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 83-84.) On siis selvää, että laadullisessa tutkimuksessa ei pyritä tilastollisiin tuloksiin vaan tavoite on ymmärtää paremmin miksi ihmiset valitsevat tai päätyvät tekemään jotain. Tuomi & Sarajärvi (2018, 98) mukaan usein laadullisissa tutkimuksissa on tapana olla pienempi vastausjoukko verrattuna määrälliseen tutkimukseen. Tästä syystä on ehdottoman tärkeää valita oikein haastateltavat, jotta tyydyttävään lopputulokseen on mahdollista päästä. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 98.)

Aineistonkeruuvälineeksi on valikoitunut puolistrukturoitu haastattelu. Hyvärinen, Suoninen & Vuori (2021) mukaa puolistrukturoitu haastattelu tarkoittaa sitä, että kysymykset on laadittu ennakkoon, mutta niiden esittämistapa on enemmän tai vähemmän sama. Vastaamisen tapaa ei myöskään

rajoiteta, vaan haastateltava voi vapaasti omin sanoin kertoa omat mielipiteensä ja avata asioita niin laajasti, kuin haluaa. Riippuen vastauksista eri kysymyksiin, on kuitenkin mahdollista lisätä jatkokysymyksiä lennosta, jos kokee tarvitsevansa lisätietoa tiettyyn kohtaan haastattelussa. (Hyvärinen, Suoninen & Vuori 2021.)

Haastattelun etuina voidaan sanoa olevan sen joustavuus, sillä joskus tulee tilanteita, että haastateltava ei välttämättä ymmärrä kysymystä tai ymmärtää sen väärin, tällaisissa tilanteissa haastatteliija voi toistaa kysymyksen tai muotoilla sen uudestaan selkeämmäksi. Lisäksi vaikka kyseessä on puolistrukturoitu haastattelu, niin parhaimman lopputuloksen saamiseksi kysymykset kannattaa lähettää etukäteen haastateltaville. Yksinkertaisesti tällöin haastateltavat pääsevät tutustumaan kysymyksiin ennalta ja todennäköisesti kykenevät vastaamaan niihin pidemmin ja monipuolisemmin. Kuitenkin laadullisessa tutkimuksessa on tarkoitus saada mahdollisimman paljon tietoa tutkittavasta aiheesta. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 85.)

Miksi laadullinen tutkimus, eikä määrällinen? Vilkka (2021, 23) mukaan määrällinen tutkimus sopii tutkimusmenetelmänä silloin, jos tavoitteena on saada yleistettyä tutkimuksen tuloksia ja sen lisäksi kerätä numeraalista dataa. Erityisesti jos tutkimuksen tavoitteena on muun muassa vastata seuraaviin kysymyksiin, kuinka paljon, miten usein joku asia ilmenee tai jos halutaan etsiä yhteyksiä kokemusten ja käsitysten välille. Määrällisessä tutkimuksessa on tapana tutkia mitattavia asioita, jotta niiden muuttaminen numeraaliseksi dataksi on helppoa. Tämän jälkeen erinäisiä suhteita ja eroja on helppo tutkia yleisellä tasolla. (Vilka 2021, 23.) Lisäksi voidaan sanoa, että määrälliset tutkimukset ovat yleensä rajoitetumpia vastausvaihtoehtojen kanssa verrattuna laadulliseen. Määrällisissä tutkimuksissa vastausvaihtoehdot ovat yleensä tarkemmin määriteltyjä verrattuna laadulliseen tutkimukseen. Näistä syistä määrällinen tutkimus ei ollut sopiva vaihtoehto tähän opinnäytetyöhön, sillä tavoitteena on ymmärtää paremmin ja syvemmin ihmisten omia ajatuksia Formulaista ja matkustamisesta kyseisen lajin kisoihin.

6.2 Tutkimuksen toteutus ja analyysi

Tutkimus toteutettiin itsenäisesti ilman toimeksiantajaa ja tutkimuksen prosessi aloitettiin jo syyskuussa, jolloin tutkimusongelmaa alettiin pohtimaan ja asettamaan. Teoriapainotteisen alun jälkeen tutkimuksen suunta tarkentui ja lopulta marraskuun lopussa alkoivat haastattelut. Yhteensä haastatteluja saatiin täten marraskuun lopulta aina joulukuun loppupuolelle 12 kappaletta Formula 1 kannattajien puolelta ja yksi asiantuntija haastattelu Elämys Groupin työntekijältä. Tutkimus toteutettiin puolistrukturoidulla haastattelulla ja kahdella eri haastattelupohjalla. Toinen haastattelupohja oli suunnattu Formula 1 kannattajille ja toinen pohja asiantuntijahaastattelua varten. Haastattelut toteutettiin Zoomissa jokainen kannattaja yksitellen eri ajankohtina marras-, ja joulukuun aikana. Zoom valikoitui haastattelutavaksi, koska siinä on helpot toiminnot tutkimuksen toteuttajalle, että

myös haastateltaville. Lisäksi Zoomin nauhoitus ominaisuus oli helppo ja yksinkertainen käyttää, jotta haastattelut saatiin tallennettua niiden myöhempää läpikäymistä varten.

Yhteensä haastattelukysymyksiä oli yhdeksän, kuten näkyy liitteestä 1. Kuitenkin monet kysymykset sisälsivät useita kohtia, joten yhdeksän kysymystä ei kerro koko kuvaa haastattelusta. Kysymykset olivat enemmänkin jaettu yhdeksään eri kokonaisuuteen, mutta kysymysten määrä vaihteli vastaajien Formula 1 kokemuksiensa mukaan. Asiantuntijahaastattelussa oli taas 13 kysymystä, jotka näkyvät liite 2. Asiantuntijahaastattelu oli tyyliltään suurempi, eikä kysymysten sisällä ollut juurikaan niin sanottuja lisäkysymyksiä, jos ei perustelukysymyksiä lasketa. Ennen varsinaisia haastatteluja, tutkimus testattiin tutkimuksen ulkopuolisella henkilöllä, jotta saatiin ymmärrys tutkimuksen toimivuudesta. Tutkimusta myös muokattiin oman ohjaajan ja opponointiparin vinkeillä sopivammaksi.

Haastateltavat saivat haastattelukysymykset etukäteen pääasiassa, paitsi kolme haastateltavaa lähti niin sanotusti lennosta mukaan tutkimukseen, joten he eivät suurempaa valmistautumisaikaa saanut. Yleisemmin haastattelukysymykset pyrittiin lähettämään ennakkoon edellisenä päivänä ennen haastattelua, mutta vähintään samana päivänä muutama tunti etukäteen. Näin vastaajat pystyivät vähän tutustumaan aihealueisiin, jotta itse haastattelutilanne sujuisi nopeasti ja ytimekkäästi. En kuitenkaan koe, että haastattelukysymysten ennalta lähettäminen oli kriittinen asia, mutta lähinnä se oli vastaajille mukavampi, kun he tiesivät mitä on luvassa.

Aineistonkeruun jälkeen aineisto on tapana litteroida eli tehdä yhteismitallistaminen, missä aineisto muutetaan yhteen muotoon (Kananen, 2017, 132). Tämän opinnäytetyön tapauksessa tulokset litteroitiin ääninauhoitteista tekstimuotoon. Litteroinnin tasona on hyödynnetty propositiotason litterointia eli siinä kirjataan ylös ainoastaan sanoman ydinsisältö ylös (Kananen, 2017, 135). Tämä tapa valikoitui tavaksi siksi, koska haastatteluita kertyi enemmän, kun oli tavoitteena ja niiden läpikäyminen sanasta sanaan olisi ollut todella hidasta ja vaikeaa.

Tutkimus toteutettiin anonyymisti, eli tunnistetietoja on vältetty, mistä ihminen voitaisiin tunnistaa tietyksi henkilöksi. Tutkimuksen aikana ja analysoidessa ainoastaan ikähaarukka ja sukupuoli on huomioitu, jotta jonkinlaista koodausta on ollut mahdollista käyttää. Haastatellut kannattajat on koodattu väliltä A1-A12, kun taas asiantuntijahenkilön vastauksiin ei tarvita koodaamista, koska haastateltavia on vain yksi. Täten asiantuntijaan viitataan asiantuntija sanalla.

Analyysimenetelmänä on hyödynnetty sisällönanalyysiä ja siitä tarkemmin aineistolähtöisen sisällönanalyysi tapaa. Tuomi & Sarajärvi (2018) mukaan aineistolähtöisen sisällönanalyysin etenee seuraavalla tavalla. Ensimmäisenä kuunnellaan haastattelut ja litteroidaan ne. Tämän jälkeen kerättyyn aineistoon perehdytään tarkemmin, jotta päästään kokoamaan kokonaisvaltaista tietoa

tutkimuksesta. Aineistosta etsitään tiettyjä toistuvia ilmauksia ja etsitään samankaltaisuuksia ja eroavaisuuksia. Tämän jälkeen asiat voidaan luokitella ylä-, ja alaluokkiin ja lopuksi pystytään tekemään kokoava käsite tuloksista. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 123.)

6.3 Laadullisen tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksen luotettavuus lähtee liikkeelle siitä, että ensimmäisenä tutkimusasetelma on kunnossa, ongelmat on määritelty oikein, tutkimusmenetelmät ovat sopivia kyseiseen tutkimukseen ja yleisesti kokonaisuutena tutkimusprosessi toteutetaan tieteen sääntöjen mukaisesti. (Kananen 2017, 176.) Eli ennen kun koko tutkimusta on edes toteutettu, niin taustatiedot ja suunnitelmat täytyy olla tehty huolella, jotta tutkimuksen tulokset voivat olla luotettavia.

Laadullisen tutkimuksen luotettavuudenkriteereinä käytetään muun muassa seuraavia tapoja. Informantin vahvistus, vahvistettavuus, arvioitavuus/dokumentaatio, tulkinnan ristiriidattomuus, saturaatio ja aikaisemmat tutkimukset. (Kananen, 2017, 176.) Informantin vahvistus tarkoittaa tilannetta missä, tutkittava henkilö lukee tutkijan kirjaamat tiedot ja vahvistaa ne oikeiksi. Kyseisellä tavalla varmistutaan siitä, että tutkimuksen tekijä ei ole tulkinnut joitakin tutkittavan henkilön vastauksia väärin ja täten tutkimuksen tulos väärentyisi. (Kananen 2017, 177.)

Vahvistettavuus tarkoittaa tilannetta, jossa tutkimuksen luotettavuutta pyritään parantamaan hankkimalla eri lähteistä tietoa ja verrataan niitä oman tutkimuksen tulkintaan. Tällä nähdään, että eroavatko eri tietolähteet toisistaan vai vahvistavatko ne samaa tulosta. (Kananen 2017, 177.)

Arvioitavuus vaiheen tarkoituksena on tarkastella tutkimuksen dokumentaatiota ja sen riittävyttä. Tällä tarkoitetaan sitä, että tutkijan on pystyttävä perustelemaan omat valintansa jokaisessa tilanteessa eli tutkija on perehtynyt omaan tutkimukseen tarpeeksi, jotta voi selkeästi perustella miksi on valinnut esimerkiksi tietyn aineistonkeruumenetelmän. (Kananen 2017, 178.) Eli tutkija ei voi vaan valita ensimmäistä omasta mielestään toimivaa tapaa, jos ei ensiksi tutustu muihin tapoihin ja menetelmiin. Punnitsemalla eri tutkimustapoja ja analyysimuotoja on todennäköisempää, että tutkija onnistuu löytämään itsellensä sopivat tavat ja täten pystyy ne myös perustelemaan.

Tulkinnan ristiriidattomuudella tarkoitetaan sitä, että kaksi eri tutkijaa päätyvät samaan lopputulokseen, vaikka tarkastelukulma tai tutkimusongelma muuttuisikin (Kananen 2017, 179). Tällä tavoin pienenee mahdollisuus, että tutkija olisi tehnyt vääriä tulkintoja, kun on toinen tutkija vahvistamassa tuloksia.

Saturaatio toisella sanalla kylläntyminen tarkoittaa tilannetta, kun eri lähteiden tuoma informaatio alkaa toistamaan itseänsä ja kun tarkkaa vastaajamäärää ei ole asetettu laadulliseen tutkimukseen

(Kananen 2017, 179.) Täten on hyvä muistaa, että uusia tutkittavia on hyvä ottaa lisää niin kauan, kunnes huomaa tutkimustuloksien toistavan itseänsä.

Viimeinen luotettavuutta lisäävä asia on aikaisemmat tutkimukset. Vahvistusta omalle tutkimukselle voidaan etsiä aikaisemmista tutkimuksista, jotka käsittelevät samaa aihetta ja jos niissä on päädytty vielä samaan tulokseen (Kananen 2017, 179).

7 Tutkimustulokset

Tutkimukseen osallistui yhteensä 12 kannattajaa ja yksi asiantuntija urheilumatkailuyrityksen puolelta. Kohderyhmänä toimi täten yleisesti Formula 1 kannattajat ja moniäänisyyden saamiseksi asiantuntijan lausunnot toivat mukaan oman puolen Formula 1 matkojen maailmasta. Tavoite oli saada mahdollisimman monta haastateltavaa, koska aiheena tutkimus on hyvin moninainen, joten tietynlaisen toistuvuuden ja saturaation saaminen ei olisi tapahtunut, jos olisi haastatellut vain muutamia kannattajia.

7.1 Taustatiedot Formula 1 kannattajista

Haastattelun aluksi Formula 1 kannattajista kysyttiin taustatietoja heidän iästään ja sukupuolesta sekä heidän Formula 1 kannattajataustasta. Suurin osa osallistujista olivat 20-30 ikävuosien paikkeilla, mutta myös kahdelta vanhemmalta ihmiseltä 45-65 ikävuosien väliltä saatiin vastauksia. Yhteensä siis 10 vastaajista oli 20-30 ikävuosien väliltä ja juuri kaksi ikävuosien 45-65 väliltä. Miehiä osallistuneista kannattajista oli kahdeksan ja neljä oli naisia. Haastatellut on koodattu välillä A1-A12, ja taulukosta 2 näkyy vastaajan sukupuolen, ikähaarukan ja tiedon kuinka monta kertaa vastaaja on osallistunut Formula 1 kisaan paikan päällä. Näin saadaan vastaajat koodattua, sekä voidaan hiukan arvioida, onko vastauksien välillä eroja tai samankaltaisuuksia, jos on tai ei ole osallistunut kisaan aikaisemmin elämänsä aikana.

Taulukosta 3 näkyy tietoja vastauksista, jotka on kerätty ensimmäisen kysymyksen perusteella sekä neljännen kysymyksen kautta, että onko vastaaja käynyt paikan päällä kisassa vai ei. Neljättä kysymystä käsitellään kuitenkin myöhemmin tarkemmin heidän kannalta, jotka ovat käyneet kisassa. Ensimmäisessä kysymyksessä vastaajien piti kertoa ”Sukupuoli, ikä ja formulakannattajatausta ja milloin on ruvennut seuraamaan Formuloita ja mikä on aikaisin muistosi lajista”.

Taulukko 3. Vastaajat sukupuolen, iän ja Formula 1 kisaan osallistumisen kannalta

Vastaajat	Sukupuoli	Ikähaarukka	Formula 1 kisoja käytynä
A1	Nainen	25-30	0
A2	Mies	20-25	0
A3	Mies	20-25	0
A4	Nainen	45-50	1
A5	Mies	20-25	0
A6	Mies	20-25	0
A7	Mies	60-65	3
A8	Mies	20-25	0
A9	Mies	25-30	0
A10	Nainen	20-25	0
A11	Mies	20-25	1
A12	Nainen	25-30	1

Kysymyksen loppuosasta nousi esille usein, että vastaajat ovat lapsena/nuorempana jo tavoittanut lajin, koska kotona vanhemmat ovat sitä seurannut. Yleistä oli myös, että monilla lajin seuraaminen ei ole ollut lapsena vielä vahvassa asemassa omassa elämässä, mutta on päätynyt lajin pariin myöhemmin vanhemmalla iällä. Vastaaja A12 kertoo juuri hyvin tästä ilmiöstä, kuinka ”fanitausta on lähtöisin isältä lapsuudesta, kun isä seurasi formuloita ja sen jälkeen siitä tuli yhteinen juttu seurata sunnuntaisin kisoja yhdessä.” Samaa kertoi myös A1 ”Kotona katsottu aina pienestä pitäen ja aikaisemmat muistot tulee siitä, kun sunnuntait tuntuivat tylsiltä pienempänä formuloiden takia.” Sama vastaaja kuitenkin palannut lajin pariin aktiivisemmin vuonna 2018.

7.2 Formula 1 houkuttelevuus ja kannattajien motivaatio

Toinen, kuudes ja kahdeksas kysymys tukevat toinen toisiaan tämän aihepiirin parissa, joten ne ovat kysymykset mitkä seuraavana käydään läpi. Toinen kysymys kuuluu näin ”Mikä Formuloissa

on parasta, eli mikä motivoi sinua seuraamaan lajia? Kuinka iso asia Formulat on omassa elämässä ja miten paljon seuraat formuloita (Vapaat-harjoitukset, aika-ajot, kisat, YouTube videot jne)” Taulukosta 4 voi nähdä mitkä asiat nousivat eniten ylös motivaation kannalta, eli mikä motivoi vastaajia seuraamaan lajia.

Taulukko 4. Motivaation lähde lajin seuraamiseen.

Vastaaja	Motivaation lähde
A1	Drive to Survive Netflix sarja, Kuskien dynamiikka
A2	Yksi nopein moottoriurheilu laji ja suomalaisten seuraaminen
A3	Viihdyttävä laji ja muut lajit ei kiinnosta. Kaverien kanssa seuraaminen
A4	Jännitys, Kisatunnelma ja suomalaiset
A5	Puhdas kisaaminen, kuskien persoonat, omien suosikkien seuraaminen
A6	Kilpailullinen ja jännittävä laji, vaaranelementti aina läsnä
A7	Vauhti tuo jännityksen ja autojen ylivoimaisuus rata-autoilun parissa. Uskomattomat nopeudet
A8	Tekninen puoli, insinöörien työ autojen parissa
A9	Kuskien välinen kamppailu, uusien tulokkaiden pärjääminen,
A10	Kaverien ja perheen kanssa seuraaminen
A11	Suomalaisten pärjääminen
A12	Kisat aina erilaisia ja pienistä asioista kiinni, tilanteiden tapahtuminen nopeasti kovissa vauhdeissa

Vastaajien keskuudessa useimmiten toistui muun muassa suomalaisten rooli sarjassa, lajin luoma jännitys ja tunnelma, autojen nopeudet ja läheisten kanssa lajin seuraaminen. Kuitenkin A1, A2, A8, A9, A11 vastaajista totesivat kauden 2023 olleen tylsä ja motivaatio lajin seuraamisen oli vähäisempää kuin aikaisemmillä kausilla. Syitä tähän muun muassa oli yhden kuskin jatkuva dominointi ja voittaminen. Mestaruudenkin ratkeaminen hyvissä ajoin ennen kauden loppua vaikutti motivaatioon. A11 toteaaakin ”Tällä kaudella ei ole niin paljoa jaksanut seurata, kun mestaruustaisto ollut niin selkeä ja Bottaksellakaan ei ole kulkenut mitenkään hyvin.” A8 mainitsee myös, kuinka ”tuoreemmiltaan osa kisoista jäänyt katsomatta, kun kalenteri itsellä ollut niin täynnä ja kuinka kausi ratkaistiin jo niin ajoissa.”

Myös suomalaisten oleminen lajissa vaikuttaa vastaajien seurantaan, sillä A2, A4, A10, A11 mainitsevat kuinka suomalaisten kuskiensa oleminen sarjassa vaikuttaa heidän Formula 1 seuraamiseen. A10 toteaa ”Jos ei olisi suomalaisia yhtään, niin kiinnostus olisi vähäisempää” A2 kommentoi taas ”Jos ei olisi suomalaisia lajin parissa, niin kokee että seuraisi vähemmän, mutta ei lopettaisi katsomista kokonaan, mutta jonkinlainen vaikutus voisi olla”.

Yleisesti ottaen suurin osa vastaajista seuraa Formula 1 viikonlopusta aika-ajot sekä kisan, mutta vapaat-harjoitukset jäävät useimmilta katsomatta tai sitten niiden seuranta on hyvin vaihtelevaa. A11 esimerkiksi kertoo kuinka ”Yleensä katson vaan aika-ajot ja kisat mutta jos oikein kova kiinnostus on päällä niin saattaa katsoa harjoituksetkin.” A12 myös toteaa ”katson vapaita harjoituksia, miten kerkeään, mutta aika-ajot, sprintit ja kisat kyllä tulee katsottua”. Vastapainona taas A8 toteaa kuinka ”Silloin kun katsoo, niin eniten kiinnostaa aika-ajot ja kisat ja vapaita harjoituksia ei ole koskaan katsonut”. Vapaat harjoitukset eivät ole juuri kaikkien mieleen, mutta aika-ajot ja kisat herättävät mielenkiinnon lajin parissa.

Eniten Formula aiheisia asioita sosiaalisen median kanavista seurataan YouTubeista ja tarkemmin juuri Formula 1 virallista kanavaa. Myös Bottaksen ja Räikkösen sosiaalisen median kanavia seurataan parin vastaajan osalta ainakin, sillä kaikki eivät maininneet tarkasti ketä kuljettajia seuraa. Instagramia käytettiin YouTubein jälkeen eniten sosiaalisen median kanavista Formula 1 aihepiirin seuraamiseen. Myös Facebook ja Snapchat mainitaan A9 puolesta, mutta yleisesti YouTube ja Instagram hallitsi vastaajien vastauksia sosiaalisen median seurannan kannalta. Ainoastaan A7 ei seuraa mistään sosiaalisen median kanavista Formuloita. A8 kertoo sosiaalisen median seuraamista seuraavanlaisesti ”Somessa kuten Instagram seuraa talleja ja kuskeja sitten YouTubeissa Formuloiden omaa kanavaa ja yksityishenkilöitä, jotka tekevät videoita aiheesta ja niitä on erilaisia vakavimmista huumoriin kanaviin. Niitä on kiva katsella”.

Seuraava kysymys liittyen motivaatioon ja Formula 1 kisojen houkuttelevuuteen oli haastattelun kuudes kysymys: ”Millä todennäköisyydellä matkustat Formula kisaan seuraavan kahden vuoden aikana? Miksi et?”

Kahdestatoista vastaajasta voi sanoa kolmen vastaajan A1, A7 ja A12 selkeästi erottuvan joukosta matkustamisen puolesta katsottuna. Heillä on selkeästi aikomus lähteä seuraavan tai sitä seuraavan kauden kisoihin. Loput vastaajista ovatkin joko enemmän tai vähemmän epävarmoja oman Formula reissun suhteen. Vastauksissa painottuu, kuinka monet ovat valmiita lähtemään kisaan hyvässä seurassa, mutta yksin matkustamisesta ei olla innoissaan. Suurimpana esteenä Formula reissulle seuraavan kahden vuoden aikana koetaan olevan vastaajien oma taloudellinen tilanne. Reissut eivät ole halpoja, joten monet epäilevät, että sen takia seuraavan kahden vuoden aikana ei löydy niin paljon ylimääräistä rahaa, jonka voisi käyttää Formula reissuun. Pari vastaajaa A10 ja A5 kertovatkin kuinka todennäköisyys kisaan kahden seuraavan vuoden aikana ei ole todennäköistä, mutta seuraavan viiden vuoden aikana kisaan osallistumisen mahdollisuus nousee.

A8 kiteyttää hyvin yleisen ilmapiirin vastaajien keskuudessa. ”Tavoite on käydä katsomassa Formula kisoja, mutta vaatii suunnittelua ja taloudellista tilannetta, mitä ei ihan tällä hetkellä ole. Silti on mahdollista, että parinkin vuoden aikana olisi mahdollista tapahtua reissu. Yksin en lähtisi, mutta porukalla voisi lähteä Unkariin sen sijainnin ja hintatason takia.” Eli monilla on se halu lähteä, mutta se vaatii suunnittelua ja taloudellista tilannetta, joista monet ovat epävarmoja seuraavien kahden vuoden aikana.

Vastaajista erottui myös pari vastaajaa, joille Formula kisaan matkustaminen ei ole ollenkaan ajatuksissa tällä hetkellä. A9 kertoo kuinka ”aika nollassa on tällä hetkellä todennäköisyys reissulle, koska olen sen verran mukavuudenhaluinen niin ennemmin katson telkkarista, kun siitä sen näkee paremmin kuin paikan päällä” A11 myös kertoo kuinka reissu ei ole todennäköistä ihan puhtaasti hintojen takia.

Kahdeksas kysymys ja viimeinen kysymys tähän kategoriaan on ”Kuinka paljon rahaa olisit valmis käyttämään päästäksesi katsomaan Formula kisaan? Minkälaisen lipputyypin todennäköisesti ostaisit?”. Tämän kysymyksen tarkoitus on mitata, että ovatko kannattajat oikeasti valmiita maksamaan Formula kokemuksesta niitä summia mitä ne tällä hetkellä maksavat, vai meneekö kattohinnat vastaajilla alemmaksi, kuin oikeat hinnat.

Taulukko 5. Formula 1 kannattajien maksimihinta kolmen päivän lipuista

Vastaajat	Maksimi hinta kolmen päivän lipuista
A1	600€
A2	300€
A3	500€
A4	500€
A5	200€
A6	400€
A7	500€
A8	400€
A9	400€
A10	Nyt 300€ viiden vuoden päästä 500€
A11	300€
A12	300€

Vastaajilla on jonkin verran hajontaa, kuten taulukosta 5 näkyy, mutta aika tasaisena pysyy hintahaarukka pääasiassa. Ääripäät herättävät eniten huomiota eli A1 600€ vastaus ja A5 200€ vastaus. Loput vastaajat jakautuvat tasaisesti kolmeen eri luokkaan. 300€ valinneita on yhteensä neljä, kun katsotaan nykyhetken tilannetta. 400€ valinneita on kolme kappaletta ja 500€ valinneita myös kolme.

Yhdeksän vastaajista suosisi enemmän kunnan katsomopaikkaa ja kolmelle vastaajista taas voisi kelvata myös halvempi aluelippu. Vastaajat ymmärtävät pääsääntöisesti, että liput eivät ole halvimmasta päästä, joten katsomolipun saamiseksi lipuista joutuisi pulittamaan välillä isoja summia. Pari vastaajaa A8 ja A10 mainitsevatkin Formula kisan olevan mahdollisesti ”once in a lifetime” kokemus, joten senkin takia lipputyypillä on väliä kokemuksen kannalta. A10 kommentti lipputyyppiin kuuluu näin: ”Haluan parhaimman sekunti/euro suhde paikan.” Eli tämä tarkoittaa paikkaa mistä näkee rahaa vastaan eniten tapahtumia ja ajallisesti pisimpään Formuloita. A4 taas kommentoi,

kuinka hänelle riittäisi myös vain lauantain ja sunnuntain liput eikä näin tarvitsisi perjantain lippuja ollenkaan.

A5, joka oli vastaajista valmis maksamaan Formula kokemuksesta vähiten, on myös lipputyypeissä valmis ottamaan niin sanotun aluelipun, jolla pääsee radan reunalle omien penkkien kera. A5 kertoo kuitenkin, että omassa hintabudjetissa on joustovaraa juuri paikkojen suhteen, mutta pakolla hän ei koe tarvitsevänsä katsomopaikkoja. Iso asia yleisesti vastaajien kesken on, että kun monilla seuraava Formula 1 kisa on heidän ensimmäinen, niin sen takia hyvät paikat ja juuri katsomopaikat olisivat kivat, jotta oma kokemus olisi todennäköisesti parempi.

7.3 Formula 1 kannattajien kokemukset

Tässä kappaleessa on tarkoitus syventyä Formula 1 kannattajien omiin kokemuksiin, jos niitä on. Neljännen kysymyksen tulokset näkyvät jo taulukossa 2, joten seuraavaksi keskitytään heihin, joilla on jo kokemuksia Formula 1 kisoista. Tarkemmin neljäs kysymys kuului näin: ”Oletko käynyt paikan päällä kisassa? Tarkentavia kysymyksiä, jos on kokemusta kilpailuista, kuten minkälainen kokemus oli, paljonko maksoi, oliko reissu itsenäinen vai valmispaketti matka jne?”

Yhteensä neljällä vastaajista kahdestatoista oli entuudestaan kokemusta Formula 1 kisaviikonlopusta. Seuraavaksi keskitymmekin noihin neljään ja heidän vastauksiinsa. A4 on kokemusta yhden kisaviikonlopun verran Abu Dhabista vuodelta 2019. Reissu oli tehty yhdessä hänen miehensä kanssa ja reissu oli toteutettu ja varattu itse, kun olivat siellä lomalla eikä reissu pelkästään toteutettu Formuloiden takia. Kokonaisuutena reissu ja järjestelyt olivat hyviä ja kaikki aloitusshowt ja loppuilotulitukset olivat hienoja. A4 kertookin, kuinka oli kiva seurata kisaa, kun molemmat Räikkönen ja Bottas olivat kisassa mukana. Liput maksoivat noin vähän alle 400€ kolmelle päivälle ja kyseessä oli katsomopaikat.

A7 taas oli kokemusta jopa kolmesta eri kisasta, jotka ajettiin Saksassa, Italiassa ja Abu Dhabissa. A7 kertoo kuinka kokemuksena kisat ovat olleet hienoja ja erityisesti sen vauhdin aistii eri tavalla paikan päällä, kun televisio latistaa vauhdin tunnetta. A7 myös lisää, kuinka reissut ovat olleet kahdesti viiden hengen äijäporukalla tehtyjä ja kerran vaimon kanssa. Reissun eri osiot on varattu erikseen ja hinnaksi on tullut noin alle tonni yhteensä. Järjestelyjen kannalta Italia oli huonoin, sillä maa ruuhkaantuu todella paljon, kun kymmeniä tuhansia ihmisiä pyrkivät samaan paikkaan samaan aikaan. Erilaisia portteja mistä pitää mennä läpi on noin 7-8 ja jos jotain ongelmatapauksia tulee, niin koko systeemi suljetaan ja ruvetaan ihmettelemään yksittäisiä ongelmatapauksia. Yleisesti pitkät jonot katsomoihin, vessoihin ja ulos alueelta koko päivän ajan. A7 kertoo, että Saksassa oli ihan eri meno, vaikka porukkaa oli älyttömästi myös, mutta siellä järjestelyt toimivat ja joka paikkaan pääsi moitteettomasti. Samoin Abu Dhabi sai kehuja A7 hyvistä järjestelyistä.

A11 vieraili taas Monzan kisassa vuonna 2021. A11 kertoo reissun olleen kokonaisuudessaan tosi hyvä reissu, mutta mainitsee joutuneen jonottamaan kauheasti, kun italialaiset eivät oikein ole hallinneet järjestelyitä. Oli kuullut muilta kannattajilta kisaviikonlopun aikana, että ei muualla ole tällaisia jonoja ja suositeltu Itävallan kisaa hyväksi paikaksi osallistua, kun siellä järjestelyt toimivat. Lisäksi kisa-alueella toiminut poletti järjestelmä oli huono, kun sillä piti ostaa kaikki ruoat ja juomat. Yksi poletti oli 2,5€ arvoinen ja täten taskut olivat niitä poletteja aivan täynnä. Polettijärjestelmän takia omaa käteistä ei voinut juuri käyttää. Muuten reissu oli todella hyvä. A11 oli hyödyntänyt elämysmatkojen valmismatkapaketti, johon kuului juuri hotelli aamupalalla, matkat radalle ja takasin, lennot ja kyydit lentokentältä. Myös Formula 1 liput varmasti kuulunut pakettiin. Ei kuitenkaan muista yhtään paljonko reissu maksoi.

A12 Formulakokemus tulee taas vuodelta 2022 Barcelonan kisasta Espanjasta. A12 oli opiskelijavaihdossa siihen aikaan ja kisa ajoittuikin sopivasti juuri ennen pois lähtöä maasta. Kisaan oli kullekin itsessään helppo matkustaa junalla sitten kun siihen pääsi. Järjestelyt olivat huonot sillä juna-asemalle ei meinannut päästä, vaan joutui odottelemaan juna-aseman pihalla, että joskus pääsisi junaan ruuhkien takia. Juna oli kuitenkin paras ja sillä hetkellä ainoa tapa päästä kisaan, koska rata sijaitti vähän niin kuin keskellä ei mitään. Omat paikatkin A12 kertoo olleen toisella puolella rataa, joten omille paikoillekin kävely oli iso homma kovassa helteessä. Vaikka kisa olikin hieno kokemus paikan päällä, niin yllättyi kuinka vaikeata itse kisaa oli seurata, koska ei ollut mitään televisio ruutuja paikkojen läheisyydessä. Tästä syystä ei ollut mitään tietoa mitä toisella puolella rataa edes tapahtui. A12 kertookin kuinka helpompi on seurata suoratoistopalveluista Formula 1:ta, kun paikan päällä vaan näkee hetken, kun autot ajaa ohitse. Kiva tunnelma paikan päällä, mutta seuraaminen vaikeata. Reissu oli itsenäinen, kun oli vaihdossa samaan aikaan.

7.4 Matkustustavat ja kohteet

Yksi neljästä jo kisassa käyneistä käytti valmista matkapakettia hyödyksi, kun taas kolme muuta rakensi itse oman reissunsa. Seuraava kysymys koskien kaikkia vastaajia onkin ”Matkustaisitko todennäköisesti tulevaisuudessa itsenäisesti vai valmiita matkapaketteja myyvien yritysten kautta?”

Noin seitsemän vastaajista voisi kuvitella käyttävänsä valmista matkapakettia seuraavalla reissulansaan ja monilla vastaajista se olisi muutenkin heidän ensimmäinen reissunsa. Ne, jotka olivat jo matkustaneet vähintään yhteen Formula kisaan, pääasiassa valitsisivat itsenäisesti rakennettavat reissut eikä hyödyntäisi valmiita matkapaketteja paitsi A12. Haastateltu A4 esimerkiksi haluaisi itse suunnitella ja varaila kaikki reissuun liittyvät asiat. A7 varailee mieluummin itse, koska täten voi muutakin lomaa rakentaa reissuun, kun pelkästään Formula kisan. A11 yrittäisi taas järkätä itse matkansa, jotta pääsisi mahdollisimman halvalla. Mainitsee kuitenkin, että ensimmäisenä reissuna valmis matkapaketti on turvallinen valinta. A12 eroaa muista jo Formula kisoissa käyneistä, sillä

hän on tehnyt jo päätöksen kaverin kanssa menevänsä kisaan valmiin matkapaketin avulla. Syitä tälle on matkan helppous ja kun kaikki kuljetukset ovat jo mietittynä matkapaketissa valmiiksi. Lähinnä myös, kun reissu olisi ensimmäinen Suomesta käsin lähtevä reissu, niin siksi suosisi valmista matkapakettia.

Yleinen ajatus olisi muilla vastaajilla, että suosisi valmista matkapakettia, jos hintaerot itse rakennettuun matkaan ei pomppaisi ihan älyttömästi. Juuri valmis matkapakettien helppous houkuttelee vastaajien joukossa kuten A1, A2 ja A9 kohdalla, koska täten itse ei tarvitsisi huolehtia niin monista asioista. A2 valintaan vaikuttaa kuitenkin myös, että onko reissu pidempi lomareissu, jossa Formulat yksi osa, vai onko reissun tarkoitus vain nähdä Formulat ja tulla välittömästi takaisin. A1 suosisi matkapakettia, koska kisapaikkoihin on välillä vaikea päästä, niin matkapaketti tuntuisi helpommalta juuri niiden kyytien takia ja kun kaikki olisi samassa paketissa eikä tarvitsisi erikseen ostella mitään.

A10 taas rakentaisi reissun itse, koska ajattelee, että tuskin tulisi lähdettyä reissuun vain pelkäämään Formuloiden takia, vaan se olisi lähinnä yksi osa-alue reissusta. Niin sanotusti kaksi karpästä yhdellä iskulla. A6 syyt itsenäisesti tekemälle reissulle on taas, että tällöin reissu toimisi omana projektina ja kokisi sen olevan hauskaa suunnitella kaikkea ja personoida reissu juuri oman näköiseksi ja samalla päästä hiukan halvemmalla. A6 kuitenkin mainitsee että, jos matkapaketin hinnat olivat lähellä itsenäisen reissun hintoja ja majoitus olisi hyvä tasoista niin voisi myös mahdollisesti ottaa valmiin matkapaketin.

Seuraavan kysymyksen eli ” Mihin maahan haluaisit matkustaa Formula kisaan katsomaan ja miksi?” avulla pyrittiin selvittämään mikä kohdemaahan houkuttelisi katsojia lähtemään katsomaan Formula 1 kisaan ja mitkä syyt taustalla painaisivat eniten.

Eniten vastauksista, jotka voi nähdä taulukosta 6, niin erottui Unkari, sillä vastaajista A3, A7, A8 ja A9 mainitsivat sen mahdolliseksi kohteeksi. Syitä Unkarin valinnalle oli sen sijainti Suomen kannalta, ja kisan olevan halvimmasta päästä kaiken kaikkiaan. A8:lle Unkari ei ollut suosikkikohteeksi, mutta mainitsi sen realistisimpana kohteena tällä hetkellä.

Toiseksi eniten mainintoja keräsi Englannin Silverstone, sillä kolme vastaajista A1, A4 ja A12 halusivat katsoa siellä kisaan.

Kolmanneksi eniten mainintoja keräsi Singapore, Abu Dhabi ja Monacon kisat sillä jokainen mainittiin kahdesti. Kerran mainittuja kisoja olivat Belgian, Japanin ja Itävallan kisat. Yleisellä tasolla monilla kohteeksi valikoituisi Euroopan kisat, koska ne ovat lähellä ja varsinkin osa kisoista on halvimmasta päästä. Monilla myös painottui halu muutenkin nähdä kyseisiä kohteita maina, eli pelkäämään Formula 1 ei ollut motivaation lähde. A2 esimerkiksi kertoo kuinka ”Singapore kiinnostaisi,

vaikka ei ole realistisin paikka matkustaa tällä hetkellä, mutta paikka itsessään kiinnostaa, niin saisi niin sanotusti kaksi kärpystä yhdellä iskulla.”

Taulukko 6. Vastaajien suosikki Formula 1 kisakohteet

Vastaajat	Suosikki kohde
A1	Englanti
A2	Singapore
A3	Eurooppa (Belgia Spa ja Unkari)
A4	Abu Dhabi, Monaco ja Englanti
A5	Eurooppa (Monaco)
A6	Eurooppa (Barcelona)
A7	Unkari
A8	Japani, Unkari
A9	Unkari
A10	Abu Dhabi ja Singapore
A11	Itävalta
A12	Englanti

A6 sanoo kuinka matkustaisi ”Varmaan Eurooppaan, koska on vähän lähempänä ja halvempaa. Barcelona olisi mielenkiintoinen kohde, koska usein sinne tulee autoihin päivityksiä, niin olisi jännä nähdä se puoli.” A6 lisää kuitenkin, että ”Espanja on muutenkin kohteena kiva, kun on lämmintä ja siellä voisi Formuloiden lisäksi tehdä kaikenlaista”. Eli monilla vastaajista painottuu myös se kohdemaan muu tarjonta tekemisen kannalta. A11 taas valitsi Itävallan, koska on suosikkirata ja oli juuri kuullut siellä kisajärjestelyiden toimivan hyvin. Sen lisäksi tykkää ajaa Formulapeleissä kyseisen maan rataa.

7.5 Formuloiden seuraaminen

Matkustaminen Formula 1 kisaan on monilla tavoite ja osalla se on jo saavutettu, mutta tietämys miten Formula 1 kannattajat pääsääntöisesti seuraavat lajia auttaa käsittämään kannattajien

katsomisen tottumuksia lisää. Haastattelun kolmas kysymys oli seuraava: Miten seuraat Formuloita (Suoratoistopalvelut, sporttibaarit) ja onko suoratoisto liian kallista tai sopivan hintaista?

Kahdeksan vastaajista sanoi seuraavansa Formuloita pääsääntöisesti F1 Tv:n kautta, kun taas neljä ihmistä kertoi seuraavansa Viaplay -palvelusta kisoja. Yksi vastaajista kuului sekä F1 tv:n ja Viaplay vastaajien ryhmään, koska seurasi molemmista kisoja ja yksi vastaajista jätettiin laskuista kokonaan pois, koska seurasi kisoja vaan kavereiden kanssa eikä itsellä ollut käytössä mitään palvelua säännöllisesti.

F1 Tv:n omaavat kahdeksan vastaajaa kokivat pääsääntöisesti F1 Tv:n olevan rahansa arvoinen eivätkä kokeneet sitä liian kalliiksi palveluksi Formuloiden seuraamiseen. Ainoita miinuksia F1 Tv:n tilauksessa oli Suomen kielisen selostuksen puuttuminen. A11, joka kuului juuri F1 Tv:n tilaajien joukkoon, kertoi kuinka ”F1 Tv on rahan väärsti, kun näkee vanhatkin kaudet sieltä ja muita juttuja. Ainoa miinus on, kun ei saa suomalaista selostusta, mutta en haluaisi maksaa yli 30 € kuukaudessa enemmän, jotta saisi suomalaiset selostajat” A4 sanoi haastattelussa, että ”F1 Tv on käytössä ja on omasta mielestä edullinen, kun maksaa noin 100€ vuodessa ja Viaplay taas maksaisi kuukaudessa 45 euroa, niin koen F1 Tv:n olevan sopivan hintainen.” Monilla vastaajista onkin perusteluna F1 Tv:n käyttöön se, että kilpaileva yritys eli tässä tapauksessa Viaplay on aivan liian kallis Formuloiden seuraamiseen.

Neljä vastaajista seurasi Formuloita Viaplaysta, mutta jokainen Viaplayta käyttävä koki palvelun olevan liian kallis, mutta hyviäkin puolia palvelusta löydettiin. Viaplay:n hyviä puolia oli muun muassa suomalaiset selostajat, asiantuntijat ja yleisesti Viaplay:n panostus Formuloihin koettiin olevan hyvällä tasolla. A12 esimerkiksi kommentoi että ”Viaplay on panostanut tuohon Formula 1 tiimiin, kun siellä on esimerkiksi paikan päällä Mervi Kalliota ja muutenkin koko Viaplay:n Formula 1 tiimi on hyvä ja täten en halua siirtyä F1 Tv:n puolelle, vaikka olisikin halvempi vaihtoehto.” A12 mainitsi kuitenkin palvelun olevan tyyris ja muutokset, kuten se, että voi seurata samaa live-lähetystä vain yhdeltä ruudulta on ollut negatiivisia asioita palvelun parissa. A6 oli taas kokemusta molempien palveluiden käytöstä ja kertoikin kuinka Viaplay:n hyviä puolia on suomalaiset kommentaattorit, kun taas F1 Tv:n hyviä puolia oli erilaiset reaaliaikaiset statistikat, joita pystyi seuraamaan kisan aikana. F1 Tv:n hinta/laatu suhteen A6 koki hyväksi, kun taas Viaplayta hän piti liian kalliina eikä täten suosittelisi Viaplayta, jos pelkästään Formuloita haluaa katsoa.

Sporttibaareista oli selkeästi vähemmistöllä kokemusta, sillä ainoastaan kolme vastaajista mainitsi käyneensä sporttibaareissa katsomassa Formuloita tai olleensa sporttibaarissa samaan aikaan, kun Formulat on ollut menossa. A1 kertookin, kuinka ”Yksi kaksi kertaa olen käynyt sporttibaareissa, mutta varta vasten Formuloiden takia en ole sinne mennyt.” A1 lisäsi kuinka koki, että Formulat on enemmänkin ollut vain taustalla eikä baarissa ole ollut pahemmin mitään erikoista

tunnelmaa Formuloiden takia. Myös A3 oli kokemusta sporttibaareista, mutta samalla tavalla, kuin A1, niin Formulot eivät olleet tärkein syy baariin menolle, vaan lähinnä Formulot ovat olleet taustalla. Ainoastaan A7 sanoo menneensä katsomaan kisaa ihan tarkoituksella Sporttibaariin, jos on ollut reissussa ja halunnut päästä näkemään Formula kisaa. A5 ja A8 mainitsivat kuitenkin sporttibaarissa katsomisen olevan kiinnostava mahdollisuus, vaikka kokemusta siellä katsomisesta ei ollutkaan.

7.6 Kokemukset Formuloiden vastuullisuudesta

Viimeisenä asiana haastattelussa käytiin läpi Formuloiden vastuullisuuspuolta ja vastuullisuutta tarkasteltiin tarkemmin kolmen kategorian kautta, joita olivat ympäristö-, sosiaalinen- ja taloudellinen vastuu. Tarkoituksena oli selvittää vastaajilta, että miten he itse kokivat Formuloiden onnistuneen eri vastuullisuuden kategorioissa plussien ja miinuksien kautta.

7.6.1 Ympäristövastuullisuus

Ensimmäinen kategoria oli ympäristövastuullisuus. Positiivisina asioina tässä kategoriassa mainittiin muun muassa erilaiset lahjoitukset hyväntekeväisyyteen, päästöjen kompensointi, sähköosien tuonti lajiin, 2030 päästötavoitteet kohti "zero carbon footprint", renkaiden kierrätys, moottorit ekologisempia, hybridipuoli autoissa ja polttoaineen parantaminen ympäristön kannalta. Eniten mainintoja keräsi 2030 päästötavoitteet ja autojen sähköosien lisääntyminen.

A3, A4, A6, A9, ja A10 toivat omissa kommentteissaan juuri ilmi 2030 tavoitteen ja hiilineutraaliuden hyvänä asiana, mutta osaltaan 2030 tavoitteet toivat omat epäilyksensä sen onnistumisesta. A9 esimerkiksi kommentoi että "En ole huomannut Formuloiden panostaneen ympäristövastuullisuuteen, vaikka mainostavat tulevansa hiilineutraaliksi, mutta en ole nähnyt mitään mainostusta, että miten he asiaa olisivat edistäneet." A4 on vähän samoilla linjoilla A9 kanssa, että "Formulat yrittävät olla hiilineutraaleja jossain vaiheessa, mutta en koe, että he panostavat kovasti asiaan siltikään."

Negatiivisina asioina koettiin pääsääntöisesti juuri kisakalenteri, koska kahdeksan vastaajista mainitsi kisakalenterin isoimpana aiheena ympäristön kannalta. Vastauksissa oli osaltaan ymmärrystä, että kisakalenteri on parantunut, mutta silti pääsääntöisesti se koettiin hämmentävänä asiana, kuinka paljon edelleen reissataan edestakaisin ympäri eri mantereita. Kuitenkin kisakalenterin parantaminen jatkossa koettiin tärkeäksi asiaksi, jos Formulot haluavat olla vastuullisempia tällä osalla. Yleisesti vastaajat eivät juuri kokeneet, että Formulot olisivat erityisen vastuullinen laji ympäristön kannalta.

Muun muassa A8 ja A12 pohtivat pystyisikö kisakalenteria muokkaamaan ja keskittämään paremmaksi tulevaisuudessa, jotta pitkiltä mantereiden ylittäviltä lennoilta pystyttäisiin välttymään. A12 kuitenkin ymmärtää, että kisojen aikatauluihin kalenterissa vaikuttavat asiat kuten sää ja lämpötilat eri vuodenaikoina. A8 miettii, miten kaikki tämä kalustojen siirtäminen ympäri maailmaa kompensoidaan ja mitä tälle aiheelle konkreettisesti tehdään tulevaisuudessa. A8 kokee, että näitä asioita yritetään vähän peitellä muiden asioiden painottamisella.

7.6.2 Sosiaalinen vastuullisuus

Sosiaalisen vastuullisuuden kannalta hyvinä asioina Formula maailmassa pidettiin muun muassa seuraavia asioita. Tasa-arvo paitoja eli Formuloiden ”We race as one” ja ”Black lives matter” kampanjat. Erityisesti Hamiltonin ja Vettelin puheet kyseisistä aihepiireistä, mutta myös muiden kuskien panostus tasa-arvo aihepiireihin mainittiin.

A12 mainitsi juuri black lives matter kampanjan ja piti hyvänä asiana, että lajissa on edistytty yhdenvertaisuudessa. Mietti kuitenkin, että olisiko tällaiset asiat tulleet niin isosti käsiteltäviksi, jos Hamilton ei ajaisi sarjassa. A12 kokee kuitenkin lajin olevan tasa-arvoinen eikä lajin parissa ole diskriminaatiota. Myös A10, A7 ja A1 mainitsivat Hamiltonin tuoneen sosiaalisen vastuullisuuden puolta esille lajin parissa. Vettel mainittiin myös samojen asioiden puolesta puhujana A1 ja A7 toimesta. Yleisesti isoimpina asioina sosiaalisen vastuullisuuden puolesta pidettiin kuskien esimerkin näyttöä, jotta tällaiset sosiaalisen vastuullisuuden puolen asiat huomioitaisiin paremmin.

Negatiivisia puolia sosiaalisen vastuullisuuden puolella oli muun muassa seuraavat asiat. Lähi-idän maissa ajaminen huonojen ihmisoikeuksien takia, lajin miespainotteisuus, enemmän puhetta kuin tekoja sosiaalisen vastuullisuuden puolella ja konservatismi.

A9 kommentoi juuri tuota Lähi-idän maissa ajamista seuraavanlaisesti: ”Kisat viedään maihin missä ei ole hyvät ihmisoikeudet, eikä lajia kiinnosta, että pommituksia tapahtuu radan lähellä, niin Formuloita ei tunnu asia haittaavan yhtään, vaikka ihmisiäkin saattaa kuolla.” Asia mistä A9 kommentoi tapahtui juuri vuonna 2022 Saudi-Arabiassa, kun aivan radan läheisyydessä tapahtui pommi-iskuja, mutta kisoja silti jatkettiin, vaikka paljon kysymyksiä heräsi ihmisten turvallisuudesta ja yleisesti Formuloiden päätöstä jatkaa kisaviikonloppua kritisoitiin mediassa.

Haastateltavista kahdeksan mainitsi juuri Lähi-Idässä ajamisen olevan negatiivinen asia ja se nousi ylös juuri sosiaalisen vastuullisuuden puolella, mutta myös osa vastaajista mainitsi asian myös taloudellisen vastuullisuuden kategoriassa. Juuri siksi voidaan sanoa, että suurimpana negatiivisena huomiona kokonaisuudessaan pidettiin Lähi-idän maissa kisojen ajamista, juuri maiden negatiivisten ihmisoikeuksien takia. A11 esimerkiksi sanoi että ”Ei tarvitsisi ajaa Jeddahissa (eli juuri Saudi-Arabiassa), kun se on yhtä sekoilua siellä.” A8 kommentoi sosiaalisen vastuullisuuden

näkökulmasta että ”Öljymaissa, jossa ihmisoikeudet ei ole nii justinsa ajetaan kisoja innolla, niin siinäkin tulee pohdittua etiikkaa, että painaako enemmän perusarvot vai öljyrahat ja varmasti aiheuttaa keskustelua jatkossakin.”

A10 mainitsi lajin miespainotteisuuden ja kuinka tasa-arvo kuskienvälillä ei näin toteudu. Pohti että pitäisikö naisille olla yksi paikka, kun ala on niin miesvaltainen, mutta samaan aikaan mietti, että johtuuko asia vaan siitä, että naiset olisivat huonompia kuskeja. Lajin konservatiivisuuden nosti myös esille negatiivisena puolena. A10 lisäksi A5 mainitsi lajin miespainotteisuuden kysymyksen yhteydessä.

7.6.3 Taloudellinen vastuullisuus

Taloudellinen vastuullisuus oli vastaajien keskuudessa ehkä hiukan vaikeampi aihe käsiteltäväksi ja siksi myös tähän aihekategoriaan saatiin vähemmän vastauksia. Kuitenkin hyvinä asioina taloudellisella puolella koettiin seuraavia asioita. Paikkoja, missä kisoja ajetaan, tuetaan Formuloiden toimesta. Formula 1 tallit sijaitsevat muun muassa Englannissa eikä missään verovapaissa maissa ja kokevat lajin maksavan veroja normaalisti ja sarjan menestyvän hyvin taloudellisesti. Useammalla vastaajista ei kuitenkaan ollut mitään hyvää eikä huonoa sanottavaa.

Negatiiviset kommentit taloudelliselta puolelta käsittelivät seuraavia aiheita. Jotkut kuskit asuvat maissa, missä veroja ei makseta samalla tavalla. Tallien taloudelliset erot liian suuria, hämäämiltä tahoilta rahojen ottaminen. Lisäksi niin sanotut rahakuskit, jotka vievät tallipaikkoja rahan avulla ja kisojen siirtyminen enemmän ja enemmän öljymaihin.

A4 kommentoikin juuri kuskeista, jotka asuvat niin sanotuissa verovapaissa maissa, mutta samaan aikaan totesi, että se on pieni osa koko systeemiä, kun juuri totesi tallien sijaitsevan sellaisissa maissa, missä veroja maksetaan normaalisti. A7 kommentoi taloudellista puolta, että ”Liian suuret erot isojen ja pienien tallien välillä rahojen suhteen. Sitä voisi tasoittaa, vaikka onkin yritetty tuoda kulukattoa.” A7 kokee, että vaikka kulukattoja tuotu lajiin, niin nämä asiat ovat kuitenkin jollain tapaa kierrettävissä.

A8 ja A12 nostivat esiin huolen, kuinka öljymaat on saanut lisää valtaa Formuloiden parissa. A12 kommentoi asiaa seuraavanlaisesti. ”Tosi sääli, että raha puhuu enemmän ja kisoja ajetaan enemmän vaan öljymaissa. FIA:llakin töissä erinäisiä sheikkejä just ja sama ilmiö on muissakin lajeissa kuten jalkapallossa.” A12 lisääkin, että touhu on sellaista lahjontaa ja korruptiota, kun ajetaan tällaisissa maissa, vaikka ei ole kyse eettisistä maista. A8 kokeekin, että ”jos päästään eroon fossiilista polttoaineista ja päästään kohti kestävämpiä ratkaisuja, niin sitten ei tarvitsisi ottaa lahjuksia hämäämiltä tahoilta tai käyttää rahaa kyseisiin maihin, kun voitaisiin siirtyä enemmän omavaraiseen toimintaan.” A2 mietti myös, että onko oikein järjestää urheilutapahtumia Lähi-Idän maissa,

jossa ihmisoikeudet ovat huonolla tasolla. Pohtii kuitenkin, että ei Formula kisat ainakaan huononna tilannetta ajamalla kyseisissä maissa.

7.7 Suosikit

Lisäkysymyksenä haastattelun lopussa halusin selvittää haastateltavien suosikkeja Formula 1 maailmasta eli suosikkikuskia, -rataa ja -tallia. Tulokset visualisoitiin sanapilven muodossa kuvassa 1, jossa isoiten kirjoitetut sanat mainittiin eniten ja pienimmät sanat mainittiin esimerkiksi vain yhden henkilön toimesta. Haastateltavat saivat mainita enemmän kuin yhden suosikin, joten siksi äänimäärät eivät täysin täsmää haastateltavien määriä jokaisessa kategoriassa.



Kuva 1. Haastateltavien suosikkikuskit, -tallit ja -radat sanapilvenä.

Suosikkikuski erottui eniten ääniä saaneena McLaren -tallin kuski Lando Norris neljällä äänellä. Toiseksi sijoittui tasapelinä Alfa Romeon kuski Valtteri Bottas ja entinen Formula 1 kuski Kimi Räikkönen, joista molemmat saivat yhteensä kolme ääntä. Loput kuskit sanapilvessä saivat vain yksittäisen maininnan.

Suosikkitaliksi erottui McLaren viidellä äänellä ja toisella sijalla oli jälleen tasapeli, sillä Mercedes sekä Ferrari saivat molemmat kolme ääntä. Muut tallit jäivät taas yhden äänen varaan.

Viimeisessä kategoriassa eli suosikkiradassa parhaimmalle sijalle ylsi kaksi rataa, jotka olivat Silverstone ja Spa. Molemmat saivat kolme ääntä haastatteluissa. Toiselle sijalle ylsi Itävallan Spielberg, joka mainittiin kaksi kertaa. Loput radat mainittiin vain kerran haastateltavien toimesta.

8 Asiantuntijahaastattelun tulokset

Asiantuntijahaastattelun tarkoitus oli saada parempi käsitys minkälaiset suomalaiset matkustavat Formula 1 kisoihin ja yleisesti miten Suomesta käsin Formulamatkailu toimii matkailuyrityksen kautta ja tietenkin saada opinnäytetyön tutkimusosuuteen moniäänisyyttä. Kysymyksiä asiantuntijalle oli yhteensä 13 ja kysymykset haastatteluun on nähtävissä liitteestä 2. Asiantuntijaan viitataan normaalisti asiantuntijana.

8.1 Taustatiedot

Asiantuntija toimii Elämys Groupin konsernissa Elämys Sportin osastolla työntekijänä. Ensimmäisessä kysymyksessä pyysin asiantuntijaa avaamaan taustaa yleisesti yrityksestä ja kuinka Formulamatkat toimivat yrityksen sisällä.

Asiantuntija: ”Elämys Group toimii yrityksenä ja toimii konserni mallina eli Elämys Groupin alla on useita eri yrityksiä, kuten juuri Elämys Sport, jonka alla on juuri Formulamatkat toimivat. Sen lisäksi on Elämys Cruises, Ski, ja perinteisempää matkatoimisto mallia kuten Ok matkat ja Matka-Agentit, jotka tekevät kaupunki- ja rantalomia. Isona puolena on myös Matkapojat ja liikematkailun puoli Menestys.” Formulamatkoista asiantuntija taas kertoi, kuinka Formulamatkat tuotetaan käytännössä alusta loppuun eli markkinoidaan, myydään, operoidaan, toteutetaan ja käydään itse matkanjohtajina paikan päällä.

Toisessa kysymyksessä lähdettiin selvittämään tarkemmin itse Formulamatkoja eli mitä kaikkea matkapaketit sisältävät Elämys Sportin matkoilla.

Asiantuntija: ”Perinteiseen malliin kuuluu käytännössä melkein kaikki eli lennot, lentokenttäkuljetukset, majoitukset aamiaisella, lippu kisaan, kuljetukset radalle edestakaisin ja suomalaiset matkanjohtajat, jotka auttavat ja varmistavat kaikkien matkustajien löytävän busseille ja pääsevän kisaan. Yrityksille myös myydään lisäretkiä, jos ne sopivat viikonloppuun. Budapestissa on esimerkiksi illallisteily Tonavalla, jonka noin 60 % asiakkaista ostaa lisänä omaan reissuun.”

8.2 Suomalaiset asiakkaat ja yritykset

Kolmas kysymys koski Elämys Sportin kohderyhmää eli ”Minkälaiset ihmiset valitsevat teidän matkapakettinne eli ketkä ovat suurimpia asiakkaita?”

Asiantuntija: ” Suurin osa myydään normaaleille kuluttajille, että noin 80 % on normaaleja kuluttajia, jota ovat yleisemmin 40-60 vuotiaat. Paljon tulee pariskuntia, kaveriporukoita, perheitä ja nykyään lapsiakin tulee reissuun mukaan kasvavissa määrin ja etenkin formulamatkoille. Suurin osa asiakkaista ovat varakkaita, kun reissut eivät ole kuitenkaan mitään kovin halpoja.” Asiantuntija

myös kertoi lisäksi, että kyllähän jokainen pystyisi tällaisen reissun itse järjestämään, mutta heidän asiakkaansa valitsevat ne, koska se on helppoa ja kätevää kun kaiken saa yhdestä paikasta. Asiantuntija sanookin, että yksi iso asia on bussikuljetukset reissussa, kun ne helpottavat kisapäiviä, kun pääsee radalle ja pois kätevämmiin.

Neljäs kysymys taas oli ”Onko paljon yrityksiä ja niin sanottuja kannustematkojen käyttäjiä?”

Asiantuntija: ”On kyllä, niitä tulee, mutta Formulamatkat yleisesti ei ole yrityksille niitä ykköskohhteita.” Syyksi hän arvioi sen johtuvan siitä, että yritykset eivät halua käyttää viikonloppuja ja siksi useammin yritykset lähtevät katsomaan jalkapalloa ennemmin, kun ne ajoittuvat mahdollisesti arkipäiviin ja muutenkin reissu on lyhyempi. Eli yrityksiä on mutta vähemmän kun itsessään normaaleja kuluttajia.

Viides kysymys koski yleisesti suomalaisia Formula kannattajia eli minkälaisia he ovat ja mitä he eniten haluavat reissulta. Vielä lisäksi halusin tietää palaavatko samat asiakkaan uudestaan vai onko heillä paljon asiakas vaihtuvuutta.

Asiakas pysyvyyteen ja asiakkaiden vaihtuvuus osaan asiantuntija kertoi, että tietyt asiakkaat tulevat takaisin vuodesta toiseen ja on mahdollista, että ne käyvät useissakin kisoissa vuoden aikana. Esimerkiksi asiantuntija kertoi yhden asiakkaan, joka liikkuu vähän eri porukoissa, mutta saattaa vuoden aikana käydä katsomassa viidestä kahdeksaan kisaan paikan päällä. Lisäksi on niitä asiakkaita, jotka käyvät kerran tai kaksi kertaa vuodessa katsomassa Formuloita.

Mitä sitten asiakkaat haluavat eniten reissulta? Asiantuntija: ”Koronan jälkeen uutta porukkaa, jotka eivät ole ikinä käyneet formuloita katsomassa, ja ne nimenomaan haluavat reissulta sitä helpoutta, kätevyyttä eli joku on kertomassa, että missä mennään ja mihin mennään milloinkin.”

Asiantuntija kuvaili heidän suomalaisten Formula 1 asiakkaiden olevan ”Tosi formula faneja, että ne tietävät todella paljon ja kun ne menevät sinne, niin ne istuvat siellä kokopäivän ja katsoo kaikkien kisan luokkien kisat ja yleisesti tietää siitä lajista todella paljon. Usein tietävät enemmän kuin matkanjohtajat, vaikka matkanjohtajatkin ihan asiantuntijoita.” Hänen mukaan nykyään on aika vähän sellaista porukkaa, jotka niin sanotusti lähtevät reissuun vain juomaan ja juhlimaan, että pääasiassa porukka käyttäytyy hyvin ja siististi.

Haastattelussa myös kysyin, onko pienemmillä Formula luokilla väliä asiakkaiden päätöksissä lähteä katsomaan Formuloita, mutta asiantuntija kertoi, että eniten päätöksissä vaikuttaa matkan hinta ja se kaupunki missä kisa ajetaan, että sillä koetaan olevan enemmän merkitystä eikä niinkään pienemmillä Formula luokilla.

8.3 Formula 1 eri aikakaudet ja suomalaisten kuskien menestys

Kuudennessa kysymyksessä aiheena oli Formuloiden eri aikakaudet ja että onko suomalainen Formula kansa intohimoista nykyään vai onko juuri eroja eri vuosiin. Asiantuntijan mukaan eroja on eri aikakausiin, sillä Mika Häkkisen kulta-aikoina suomalaiset olivat erityisen kovia matkustamaan ja kertoikin esimerkin, kuinka vanhempi työntekijä oli aikoinaan joutunut ottamaan käyttöön viisi charter lentoa täynnä suomalaisia Formula kannattajia menossa katsomaan Häkkistä. Kimi Räikkösen parhaimpina kulta-aikoina innostus taas nousi pienen laskun jälkeen.

Nykytilanne on asiantuntija mukaan sellainen, että Bottas ei vedä samalla tavalla yleisöä, kuin Räikkönen ja Häkkinen omina aikoinaan, mutta yleisesti silti hyvä asema Formulamatkoilla, että suomalaisia näkyy kisoissa edelleen. Hän myös sanoo, että heillä määrät matkustajissa ei ole vähentynyt vaan pysynyt hyvällä tasolla.

Seitsemäs kysymys oli ”Vaikuttaako suomalaisten kuskien menestys ja olemassaolo sarjassa teidän matkojen myyntiin?” Asiantuntijan mukaan jonkinasteinen negatiivinen vaikutus on sillä, kun ei ole suomalaista menestyvää kuskia, mutta ei niin iso koska samalla huomauttaa, että Bottas ei ole ollut niin valovoimainen vetotekijä ensinnäkään. Asiantuntija kommentoi kolikonkääntö puolta myös seuraavasti ”Jos sarjassa olisi menestyvä suomalainen niin varmasti olisi positiivinen vaikutus, että helposti voisi tuplatakin matkustajamäärät.”

8.4 Miksi Elämys Sport ja eri kisamaiden kysyntä

Kahdeksannessa kysymyksessä kysyttiin suoraan ”Miksi asiakkaat valitsevat juuri teidät?” Eli miksi asiakkaat valitsisivat Elämys Sportin eikä jotain muuta yritystä.

Asiantuntija: ”Hintavertailussa ollaan parhaimpia ja meillä on paras tuote verrattuna kilpailijoihin. Meillä myös selkeinten esitelty tuote sivuilla ja yleensä paras hinta.” Lisäksi hän arvelee yrityksen suomalaisuudella olevan merkitystä, koska kovin kilpailija perustuu Ruotsiin, niin kokee täysin suomalaisen yrityksen olevan valttikortti. Asiantuntija kertoo myös, että he ovat olleet vahvimpia viime vuosina Formula matkailussa, koska he keskittyvät siihen kilpailijoita enemmän. Hän kommentoikin että ”Muut tekevät vähän vasemmalla kädellä tuotteita, jotka ei ole niin hyviä eikä hinnatkaan ole niin halpoja.”

Yhdeksäs kysymys käsittelee taas eri kohdemaiden kysyntää Formuloiden näkökulmasta ja mikä kysyntään vaikuttaa Formulamatkoissa. Kysymys kuuluukin että ”Mihin maihin on suurinta kysyntää ja miksi?”

Asiantuntija: ” Monza ja Budapest suosituimpia ja Barcelona vähän niiden takana, Itävalta myös suosittu, mutta sinne kapasiteetti ei ole niin iso, että siitä tulisi niin iso mutta myydään myös loppuun kyllä.” Syyt miksi kyseiset kohteet ovat suosittuja, niin hän sanoo sen johtuvan siitä, kun kohteet ovat Euroopan maita eli täten suht edullisia, helppoja matkustaa, kun pääsee usein suorilla lennoilla ja yleisesti kohteet ovat kivoja.

Kymmenes kysymys taas käsitteli eroavaisuuksia kalliimpien ja halvempien matkapakettien kysynnässä. Asiantuntijan mukaan eroja on, että yleisesti halvimmat paketit myydään ensimmäisenä, mutta on huomannut, että nykyään yllättävän paljon halutaan maksaa suorista lennoista ja ollaan valmiita maksamaan useamman satasen extraa, jos on mahdollisuus päästä huippuhotelliin. Hän lisääkin, että ” Vähän kaksijakoista, mutta koko ajan menty siihen suuntaan, että paremmat paketit myyvät paremmin. Perinteisempi meni halvemmat ensin, mutta nykyään siirtyy siihen kalliimpiin vaihtoehtoihin.”

8.5 Formula 1 kohteiden kokemukset ja vastuullisuus

Formula 1 kohdemaat ovat toisistaan välillä hyvinkin erilaisia, joten oli mielenkiintoista selvittää mistä maista itse matkanjärjestäjillä on parhaimmat kokemukset ja samoin asiakkaiden. Yhdestoista kysymys olikin ”Mistä maista on parhaimmat kokemukset itse matkanjärjestäjänä ja miksi?”

Asiantuntijan mukaan paras kohde on Barcelona ja Abu Dhabi myös hyvä paikka. Syitä Barcelonan valinnalle hän perustelee näin ”Siellä toimii kaikki tosi hyvin, Formuloiden aikaan sinne menee satoja tuhansia ihmisiä, niin tiet menevät todella ruuhkaiseksi, kun menee paljon autoja ja busseja, mutta Barcelonassa järjestelyt toimivat tosi hyvin, kun busseille on omat kaistat ja parkkipaikat, niin pääsee helposti sinne ja pois.” Abu Dhabissa on myös hyvät järjestelyt asiantuntijan mukaan.

Huonoimpia kohteita matkanjärjestäjän kokemuksen suhteen ovat Monza ja Budapest sanoo asiantuntija. Syyksi tälle hän kertoo huonot järjestelyt ja kuinka matkat ja alueelta pois pääsemiseen kestää tunteja. Asiantuntija kommentoikin Monzan kisaviikonloppua seuraavasti ”Monzassa ei oikein mikään toimi kovin hyvin, että ei siellä itse italialaisetkaan tiedä mitä tapahtuu.”

Kahdestoista kysymys taas oli käytännössä sama, mutta asiasta kysyttiin asiakkaiden näkökulmasta eli ”Mistä kohdemaista asiakkaat ovat tykänneet vuosien aikana eniten ja miksi?” Suuria eroja ei matkanjärjestäjän näkemyksiin tässä saada, sillä asiantuntijan mukaan parhaimmat palautteet on tullut samoista kohteista, jotka hän itse mainitsi parhaimmiksi. Eli Barcelonasta ja Abu Dhabista on tullut parhaimmat palautteet, kun kyseisissä kohteissa kaikki toiminut hyvin aina hotellista ratapalveluihin.

Huonoja palautteita asiantuntija kommentoi seuraavanlaisesti. ” Monissa muissa just jos on pitkät jonot ruoalle sun muuhun niin vaikuttaa asiakkaan kokemukseen vaikka ei johdukaan meidän toiminnasta.” Eli huonompaa palautetta on tullut heille maista, jossa asiat eivät ole toimineet niin hyvin, vaikka se ei johtuisikaan heidän omasta toiminnastaan.

Viimeisenä asiana haastattelussa aiheena oli Formula 1 vastuullisuuspuoli. Kysymys oli että ”Miten te koette yrityksenä Formuloiden vastuullisuuden varsinkin nykyaikana eli ympäristö-, sosiaalinen ja taloudellinen vastuu.” Tarkoituksena oli siis saada samankaltaisesti kuin kannattajilta kommentteja Formuloiden vastuullisuudesta kolmen osa-alueen osalta ja myös, miten vastuullisuus näkyy omassa toiminnassa.

Ympäristöllisen vastuullisuuden osalta asiantuntija kommentoi näin. ”Ympäristöllisesti Formulamatkoista ei saa ympäristöystävällistä, ja matkailu ylipäättäänsä ja itse lajikin kaukana siitä. Vaikka sitä voi kompensoida ja näin ja voi saada vastuullisemmaksi, niin se asiakaskunta, joka osallistuu näihin, niin niille se ei ole vaikuttava asia ostopäätökseen.”

Sosiaalisen vastuullisuuden näkökulmasta asiantuntija ei ole huomannut Formuloiden panostaneen asiaan tai ei itse ole sitä ainakaan nähnyt. Hän kommentoikin, että ”Jatkuvasti siirrytään enemmän Lähi-Itään kilpailemaan ja maihin, jotka ei ole niin sosiaalisesti vastuullisia, joten ei formuloiden prioriteetti ole sosiaalinen vastuu vaan enemmänkin se raha mitä ne tekevät.” Hän lisääkin, että ei ympäristölliset ja sosiaaliset asiat ole Formuloille niin merkittävä tekijä, kun vertaa taloudelliseen puoleen. Asiantuntija lisääkin vielä edellisiin asioihin, että ”Raha määrää ja olisi kiva sanoa, että voitaisiin itse vaikuttaa tällaisiin asioihin, mutta en usko, että se asiakkaiden päätöksissäkään paljoa vaikuttaa. Ehkä siinä, että osa porukasta ei sitten lähde Lähi-Itään vaan matkustavat sitten enemmän Eurooppaan missä asiat ovat paremmin.”

9 Pohdinta

Opinnäytetyön viimeinen osio käsittelee omaa pohdintaa työn tuloksista, kehittämisideoista, tutkimuksen luotettavuudesta ja omasta työskentelystä ja oppimisesta opinnäytetyön parissa.

Koko opinnäytetyön ja erityisesti tutkimusvaiheen tavoite oli ymmärtää suomalaisia Formula 1 kannattajia ja selvittää heidän motivaationsa tasoa Formula 1 kisoja kohtaan ja näin saada tietämystä, että onko heillä kiinnostusta lähteä katsomaan kisoja paikanpäälle.

9.1 Johtopäätökset

Formula 1 kannattajien joukossa asiat, jotka nousivat ylös motivaation puolella, olivat suomalaisten ja omien suosikkikuskien seuraaminen, lajin jännittävyys ja kuskien väliset kamppailut ja dynamiikka. Vastauksissa oli eroavaisuuksia, mutta silti niistä pystyi vetämään selkeitä johtopäätöksiä ja vastauksia pystyi luokittelemaan tiettyihin luokkiin. Esimerkiksi kisojen jännittävyys, viihdyttävyyys, kilpailullisuus, vaaran elementti ja kuskien kamppailu kulkevat hyvin pitkälti käsikädessä, vaikkakin ne eivät täysin sama asia olekaan. Kuitenkin nämä ovat niitä asioita, mitä käsiteltiin teoriaosuudessa ”Urheilijakatsojan motivaatio”. Kyseisessä kappaleessa käsiteltiinkin, kuinka monet urheilukatsojat kokevat niin sanotusti eustressiä eli positiivista stressiä koska ne nauttivat urheilulajin jännityksestä ja ennakoimattomuudesta (Pedersen & Thibault 2014, 324). Tämä motivaation lähde nousikin hyvin selkeästi esille tutkimuksessa ja samalla se kuuluu myös sisäiseen motivaatioon.

Sisäisen motivaation kategoriat ”tietämiseen” ja ”kokea stimulointia/ärsykettä” juuri nousivat vastauksissa esille. Tietämisen motivaatioissa oli kyse uuden oppimisesta, tutkimisesta ja henkilökohtaisesta kehityksestä (Funk, Alexandris & McDonald 2023, 138.) Vastauksissa tuli myös ilmi tämän kategorian puolia, sillä kiinnostusta oli Netflixin ”Drive to Survive” sarjaa kohtaan ja myös tekniseen puoleen, eli kuinka insinöörit kehittävät ja rakentavat autoja. Kyseiset asiat kuuluvat juuri uuden oppimiseen ja samalla henkilökohtaiseen kehitykseen.

Jännitys puoli taas kuuluu sisäisen motivaation ”kokea stimulointia/ärsykettä” puolelle, jossa on kyse aistimuksien hakemisessa, hauskuudessa ja jännityksen tarpeen saamisessa (Funk, Alexandris & McDonald 2023, 139). Nämä tulokset kertovat sen, että suurin osa haastatteluun osallistuneista ovat sisäisesti motivoituneita, joten heidän motivaationsa taso on korkeampi ja pysyvämpi, kun jos ne vain olisivat ulkoisesti motivoituneita. Sisäinen motivaatio myös todennäköisemmin johtaa siihen, että kannattajat lähtevät herkemmin kisareissulle ulkomaille, kunhan muutkin kohdat mistä myöhemmin kerrotaan täyttyvät.

Kaikki vastaukset eivät kuitenkaan osuneet sisäisen motivaation puolelle, vaan enemmänkin ulkoiseen motivaatioon, sillä pari vastaajista mainitsivat myös sosiaalisen puolen johtavan heidän seuraamiseensa eli kavereiden ja perheen kanssa lajin seuraaminen. En kuitenkaan usko, että kyseisten vastaajien motivaatio olisi jotenkin muiden sanelema, kuten teoriakappaleissa käsiteltiin, mutta riski lajin seuraamisen loppumiseen on suurempi, jos pääasiallinen motivaatio tulee siitä, että kun kavereiden tai perheen kanssa tulee seurattua.

Opinnäytetyön tutkimuksen tulokset ovat myös hyvin linjassa vuoden 2010 markkinointitoimiston Octagonin toteuttamaan tutkimukseen yhdysvaltalaisen urheilulajien katsojien motivaatiosta. Funk, Alexandris & McDonald (2023,141) kirjoittivatkin, kuinka tutkimuksen tuloksista huomattiin, että suurin osa motivaatioista syntyi juuri sisäisestä motivaatiosta kuten nostalgiasta, rakkaudesta lajiin ja pelaajista johtuvasta jännityksestä, lajin arvostuksesta ja joukkueiden omistautumisesta. Siinä myös todettiin, osan motivaation syntyvän sosialisoitumisesta ja puhumisesta.

Formula 1 teettämässä kannattajatutkimuksessa nousi myös esille sana ”jännitys/jännittävä”, sillä Formula 1 kuvailtiin brändinä jännittävänä, kilpailullisena ja viihdyttävänä (Allen 2021). Eli kansainvälisesti sana jännitys/jännittävä on yksiä ensimmäisiä asioita, mitä lajia seuraaville tulee mieleen, kun lajia pitää pohtia.

Opinnäytetyön tutkimuksessa tuli kuitenkin ilmi, että 2023 kausi oli todella tylsä, kun yksi kuski käytännössä dominoi koko lajia, joten tällä hetkellä Formula 1 kiinnostavuuden tasolla on riskitekijä, joka on yhden kuskin/tallin dominointi. Tämä asia voi tulevaisuudessa vaikuttaa myös Formula 1 kannattajien motivaatio tasoihin lajia kohtaan, jos tulevat kaudet jatkuvat samanlaisina.

Yleisesti ottaen motivaatio taso Formula 1 seuraamiseen on edelleen korkealla, kun selvitettiin vastaajilta, miten paljon ne seuraavat Formuloita. Yleisin tulos oli, että aika-ajot ja kisat seurataan, mutta vapaat-harjoitukset jäävät monilta katsomatta. Sosiaalisen median puolella vastaajat olivat huomattavasti maltillisempia, sillä jotkut seurasivat siellä muutamia asioita, mutta en kokenut sosiaalisen median silti olevan vastaajilla niin sanotusti iso asia. Enemmänkin sosiaalisen median puolella vastaajat seurasivat Formula 1 omia virallisia kanavia ja sen lisäksi muutamia suosikkikuskeja.

25 % eli neljä haastatteluun osallistuneista on tarkoitus lähteä katsomaan Formula 1 kisaa paikan päälle seuraavan kahden vuoden aikana. Loput 75 % eli kahdeksan vastaajaa taas ovat enemmän tai vähemmän epävarmoja reissuun lähtemisestä, vaikka kiinnostusta löytyikin lähes kaikilta. Monilla kynnyskysymykseksi nousi seuraavan kahden vuoden aikana taloudellinen puoli. Tämä asia on toisaalta hyvin ymmärrettävissä vastaajien ikäjakaumalla ja tämänhetkisen elämisen kalleudella. Suurin osa vastaajista kuuluivat 20-30 vuotiaiden ikäryhmiin, eli monilla voi olla vielä opiskelut kesken, jolloin on ymmärrettävää, että taloudellinen tilanne ei välttämättä ole niin hyvä, että

Formula 1 reissuihin pystyy lähtemään. Toinen asia on tällä hetkellä vaikuttava inflaatio, joka käytännössä tarkoittaa, että nykyään saat vähemmän asioita samalla rahalla, kuin ennen. On huomiotava, että kukaan ei suoraan sanonut inflaatiota syyksi, mutta on aivan selkeä asia, että se vaikuttaa tällä hetkellä jokaisen suomalaisen taloudelliseen tilanteeseen tietyllä asteella. Eli motivaatiota on lähteä reissuun esimerkiksi kaveriporukan kanssa tai muun loman yhteydessä, mutta haasteellinen taloudellinen tilanne vaikuttaa vielä ainakin seuraavan kahden vuoden aikana kannattajien matkustamiseen.

Samat prosenttimäärät ilmenivät myös jo kisoissa käyneiden ja ei kisoissa käyneiden kohdalla. Jo entuudestaan Formula 1 kisassa oli käynyt 25 % vastanneista, kun taas 75 % ei ollut käynyt. Yksi vastaajista oli käynyt jopa enemmän, kuin yhdessä kisassa eli yhteensä kisakokemuksia oli kaiken kaikkiaan seitsemästä kisasta. Noble (2021) Formula 1 fanitutkimuksessa todettiin, että vain noin 13 % vastaajista olivat käyneet Formula 1 kisassa muualla, kuin omassa kotimaassa. Omassa kotikisassakaan oli käynyt vain 20 % vastaajista viimeisen viiden vuoden aikana. Kyselyyn vastasi 167 000 Formula 1 kannattajaa (Noble 2021.) On siis hyvä huomata, että vastausmäärät eivät ole lähes ollenkaan vertailtavissa omaan tutkimukseen, mutta silti on hyvä huomioida, että se ei ole lopulta niin yleistä Formula 1 kannattajien keskuudessa, että lähdetään ulkomaille katsomaan kisoja. Varsinkin, jos omassa kotimaassa ajetaan jo kisaa. Tietenkään suomalaisten tapauksessa se ei ole mahdollista, ja lähimmät kisat sijaitsevat lentoajallisesti Unkarissa, Itävallassa, Hollannissa ja Belgiassa Euroopassa.

Vastaukset kolmen päivän lipuista myös avasi hiukan motivaatiopuolta ja kuinka valmiita ollaan panostamaan Formula 1 reissuun, että saisi hyvän kokemuksen. Keskimääräisesti kahdentoista vastaajan kesken Formula 1 kolmen päivän lipun maksimi hinnoille tuli tulokseksi 391,666... eli pyöristettynä 400€. Kyseisellä keskihinnalla pääsisi keskimääräisesti seuraaviin kisoihin Balfour (2023) lähteen mukaan. Unkari, Bahrain, Australia, Kanada, Itävalta, Espanja, Japani, Italia (Monza), Azerbaidžan, Brasilia, Saudi-Arabia ja Belgia. (Balfour 2023.) Eli tutkimukseen osallistuneet keskimääräisesti voisivat osallistua 400€ keskihinta panostuksella noin puoliin Formula 1 kalenterin kisoista. Minun mielestäni tämä on selkeä viite siitä, että jos Formula 1 kisaan lähtisi tutkimukseen osallistuneet, niin he olisivat valmiita panostamaan kokemukseen, kun eivät menisi halvimmalla mahdollisella tavalla. Kuitenkin yhdeksän vastaajista haluaisivat katsomopaikan, jotta kokemus olisi parempi ja näin myös lipun hinta nousisi. Tämä myös kertoo siitä, että vastaajille ei ole aivan sama missä istuu Formula 1 kisassa ja että todellakin sillä kokemuksella on väliä heille, jos se on kerran elämässä tapahtuva asia monille. Voidaan siis todeta, että motivaatiota kisaan lähtemiselle on ja siihen halutaan panostaa.

Yksi alaongelmista oli selvittää Formula 1 kannattajien mahdollisia matkustustapoja. Vaihtoehtoina esiteltiin itsenäinen matkustaminen, eli tapa missä matkustaja itse varaa kaiken mahdollisen erikseen ja näin suorittaa itsenäisen reissun. Toinen tapa oli taas hyödyntää valmiita matkapaketteja myyviä yrityksiä. Johtopäätöksenä voidaan todeta, että valmis matkapaketit ovat houkuttelevia niiden helppouden takia, mutta matkapaketin hinta on se, mikä vastaajien keskuudessa ratkaisi tilanteen. Valmiin matkapaketin hinnan ollessa tarpeeksi lähellä oman itsenäisen matkan järjestämistä, niin monet suosivat valmista matkapakettia. Kuitenkin, jos hinta tuntuisi liian kalliilta omaan reissuun verrattuna, niin silloin itsenäinen reissu olisi houkuttelevampi. Itsenäistä matkustusta suositettiin silloin, kun haluttiin reissulta muutakin, kuin Formula 1. Tällöin reissuun pystyisi varailemaan muutakin lomaa, kun tekee reissun itsenäisesti. Kuitenkin voidaan todeta, että hyvin 50/50 oli vastaukset, eikä suurta eroa suuntaan tai toiseen ollut näitä kahta tapaa vertaillessa.

Matkustuskohteista ei tullut suuria yllätyksiä, että mitkä ovat suosituimpia kohteita suomalaisille. Unkaria on aina pidetty suomalaisten ”kotikisana” ja myös tässä tutkimuksessa Unkari sai eniten ääniä matkustuskohteena Formula 1 kisaan. Syitä valinnalle oli juuri kisan sijainti Suomeen nähden ja sen hintataso. Toiselle sijalle ylsi Englanti, mikä taas noudattaa siinä mielessä yleistä linjaa Formula 1 kannattajien keskuudessa, kun Silverstonen rataa pidetään yhtenä suosikeista Formula 1 kalenterissa. Karprov (2021) mukaan Formula 1 tutkimuksessa neljä suosikkirataa oli Monza, Spa, Silverstone ja Monaco. Loput radat jakaantuivat tasaisemmin neljän kärkimaan taakse (Karpov 2021). Eli siinä mielessä tutkimukseen osallistuneiden innostuminen Silverstonen radasta ja Englannista ei ole yllättävää. Unkari ei nouse kansainvälisesti suurelle tasolle kannattajien yhteydessä, mutta suomalaisilla se on aina kärkipäässä, joten siinä suomalaiset eroavat muista Formula 1 kannattajista. Yleisesti johtopäätös on, että Euroopan kisat olivat kiinnostuksen kohteita ja muutama muu maa muualta, kuten Singapore, Abu Dhabi ja Japani. Hyvä myös huomioida tutkimuksen tuloksista, että osa valitsi kohteita myös sen mukaan, että minkälainen itse kohdema on, jotta Formuloiden ympärilläkin olisi kivaa tekemistä.

Vaikka tutkimuksessa oli tärkeää selvittää Formula 1 kannattajien motivaatiota matkustamiseen, niin oli hyvä myös selvittää, miten he tavallisesti seuraavat Formula 1. Selkeän voiton kahdesta mahdollisesta suoratoistopalveluista vei F1 TV ja toiselle sijalle jäi Viaplay. Sporttibaarimahdollisuus taas oli kaikkein vähiten käytetty keino, vaikkakin pientä kokemusta osalla oli ja jonkun verran kokeilun kiinnostusta löytyi. F1 TV oli kuitenkin ykkönen, sillä kahdeksan vastaajista käytti kyseistä suoratoistopalvelua Formuloiden katsomiseen ja vain neljä Viaplayta. F1 TV:tä pidettiin sopivan hintaisena ja laadukkaana suoratoistopalveluna. Viaplayta taas pidettiin aivan liian kalliina Formuloiden seuraamiseen. Tulokset eivät yllättäneet, kun palataan taaksepäin ja verrataan kahden palvelun hintoja. Formula1.com d (2023) mukaan F1 TV hinta oli 109,99 € vuodessa tai kuukaudessa 13,99 €.

Viaplayn hinta taas Suomessa on 44,99 € kuukaudessa (Viaplay.f1 a 2023). Hyvä kuitenkin huomioida, että Viaplay tarjoaa Formuloiden lisäksi muita lajeja katsottavaksi. Kuitenkin pelkästään kuukausi hintaeroksi Viaplayn ja F1 TV:n välille tulee 31 €. Vuositasolla taas Viaplay maksaisi yhteensä 539,88 €, kun taas F1 TV:n vuosihinta on se 109,99 €. Vain Formula ykkösiä seuraaville ei täten juurikaan jää paljoa perusteluita valita Viaplay, paitsi jos Suomen kielen selostus ja muiden lajien seuraaminen on tärkeää. Tulos on siinä mielessä hyvin looginen, että enemmänkin rahamäärää ja täten halvempaa suoratoistopalvelua suositaan ymmärrettävistä syistä. Suomalaiselle selostukselle ei anneta niin paljoa painoarvoa, jos siitä joutuisi maksamaan 31 € enemmän joka kuukausi.

Formula 1 vastuullisuus osuudessa haastateltavilta selvitettiin heidän omaa tietämystensä Formula 1 vastuullisuuspuolesta kolmen kategorian kautta, joita olivat juuri ympäristö-, sosiaalinen- ja taloudellinen vastuullisuus. Ympäristöpuolelta eniten huomiota sai Formula 1 tavoitteet vuotta 2030 varten. Tarkemmin tavoitteesta ei tiedetty, että mitä se sisältää, mutta tiedettiin että tavoite on olla hiili-neutraali kyseiseen vuoteen mennessä. Yleinen ilmapiiri oli kuitenkin, että Formulot eivät panostaisi kovasti kyseiseen asiaan kuitenkaan. Myös autojen sähköosien lisääntyminen koettiin positiivisena asiana tulevaisuuden varalta. Isoimpana kritiikkinä koettiin ympäristön kannalta kisakalenteri ja siihen toivottiinkin muutoksia jatkossa, jotta ylimääräistä lentämistä ja rahdin kuljettamista saataisiin vähennettyä.

Yleinen tavoite tiedettiin, mutta kyseisen vuoden 2030 operaation tarkempia tietoja ei tiedetty ja koettiin että Formulot eivät tee asialle tarpeeksi. Formula1.com (2019) mukaan tavoitteisiin kuului muun muassa seuraavia asioita. ”Kisa-autot ovat nollapäästöisiä hiilidioksidin kannalta, logistiikka ja matkustaminen on saatu nolla/vähäisiin hiilidioksidi päästöihin. Lisäksi kaikki Formula 1 liittyvät toimistot, tilat ja tehtaat olisivat 100 % uusiutuvia energialähteitä hyödyntäviä ja väistämättömät päästöt on tarkoitus tasoittaa todistettavilla biologisilla tai teknisillä sekvestrointiohjelmilla.” (Formula1.com 2019) Eli Formuloilla kyllä on selkeitä ja jopa kunnianhimoisia tavoitteita, mutta on myös aivan totta, että ei tavan Formula 1 kannattaja välttämättä ole asioista perillä, jos näistä ei mainosteta selkeästi mitä tehdään ja miten on edistytty. Loppujen lopuksi, yleinen ajatus vastaajien keskuudessa oli, että Formula 1 ei ole vastuullinen laji ympäristön puolesta.

Sosiaalisen vastuullisuuden puolella oli huomattu erilaiset tasa-arvo kampanjat kuten ”We race as one” ja ”Black lives matter” ja kuskien kuten Hamiltonin ja Vettelin panostusta aiheisiin arvostettiin. Isoimpana huonona asiana pidettiin Lähi-Idän maissa ajamista. Sama asia kuitenkin toistui sosiaalisen kategorian puolella, että Formula 1 omista tavoitteista ei juuri tiedetty, että mitä he tällä saralla tekevät. Teoriassa mainitut tavoitteet ”Positiivinen kilpailujälki” ja ”Muutoksen aalto” osaltaan juuri käsittelivät myös sosiaalisen vastuullisuuden puolia. Kuitenkin Lähi-Idän maiden tilanteeseen

monilla oli ajatusta ja kanta kyseisissä maissa ajamiseen oli hyvin selkeä, että siellä ei pitäisi ajaa. Tämä on yksi isoimpia asioita, mitä Formula 1 onkin uutisoitu. Jackson (2023) kertoikin kuinka Formula 1 syytetään ihan suoraan, kuinka he hiljaa hyväksyvät tappamisen ja syrjinnän ajamalla maissa, missä tällaista väkivaltaa tapahtuu. Formula 1 tarjoavat itsessään työkalun Lähi-Idän maille sport washing idealle, eli missä maa pyrkii nostamaan omia pisteitään urheilun avulla muualla maailmassa. (Jackson 2023.) Siinä mielessä tutkimukseen osallistuneet ovat huomanneet saman asian, kuten monet muut muualla maailmaa ja tällainen toiminta koetaan hyvin negatiivisena.

Taloudellinen puoli oli selkeästi vaikein asia käsiteltäväksi, sillä sen vastuullisuuspuolesta ei kaikilla ollut tietoa. Uskottiin Formula 1 sarjana menestyvän hyvin ja heidän maksavan normaalisti veroja. Negatiivisina asioina pidettiin tässäkin kategoriassa Lähi-Idän maita ja kuinka heidän rahoillansa he saavat valtaa enemmän ja enemmän Formuloista. Yleinen mielipide pysyy hyvin samana taloudellisella puolella, että kyseisiä Lähi-Idän maita ei tarvittaisi lajin parissa. Vastaajien käsitys Formula 1 taloudellisesta tilanteesta on siinä mielessä aivan oikea, kun aivan jättisummien edestä sarja on saanut tuloja. Formula 1 tuottivat vuonna 2022 tuloja 2,57 miljardin edestä (Tafá 2023).

Suosikit kysymyksessä esiin nousi ykkössijoilla Lando Norris, McLaren ja Silverstone ja Spa. Tutkimuksen tulokset olivat hyvin linjassa Formula 1 kannattajatutkimuksen kanssa. Karpov (2021) kertoikin, kuinka Formula 1 suosituin kuski vastaajien mukaan oli Max Verstappen, mutta toisena tuli heti Lando Norris ja kolmantena Lewis Hamilton. Talleista taas McLaren vei voiton ja sen jälkeen Redbull ja Ferrari. Formula 1 tutkimuksessa neljä suosikkirataa oli Monza, Spa, Silverstone ja Monaco. (Karpov 2021.) Eli kaiken kaikkiaan opinnäytetyön tutkimuksen tulokset suosikkikategoriassa olivat lähes täysin linjassa Formula 1 suorittaman kannattajatutkimuksen kanssa.

Asiantuntijahaastattelun johtopäätökset ovat seuraavanlaisia. Elämys Sportin asiakaskunta on pääasiassa yksityisasiakkaita, jotka kuuluvat 40-60 vuotiaisiin. Asiakkaina on perheitä, pariskuntia, kaveriporukoita ja nykyään on myös lapsia enemmän mukana. Reissuun lähtijät ovat varakkaita ja asiantuntijoita Formula tietämyksessä. Tietyt asiakkaat myös kiertävät vuodesta toiseen heidän järjestämillään matkoilla. Elämys Sportin asiakasryhmä eroaa suuresti Formula 1 kannattajatutkimuksen tuloksista. Bradley (2021) kertoikin, kuinka Formula 1 kannattajatutkimuksessa selvisi, että 63 % vastaajista kuuluvat 16-34 ikäluokkiin ja keski-ikäkin oli 32-vuotiaat. Varsinkin tosi nuorten 16-24 vuotiaiden kannattajien määrä oli noussut edellisestä tutkimuksesta 26 % (Bradley 2021.) Toisaalta on ymmärrettävää, että asiakaskunta on vanhempaa Elämys Sportilla, kun reissut ovat juuri hintavampia niiden kattavuuden takia. Asiakkaat ovat myös varmaan pitkäaikaisia Formula 1 kannattajia ja suosivatkin reissujen mukavuutta ja helppoutta ja täten varailevat valmiita matkapaketteja enemmän, kun varailisivat itse.

Asiakkaat valitsevat Elämys Sportin, koska heiltä saa helposti ja kätevästi reissut, johon kuuluu kattavasti kaikki tarvittavat palvelut. Yrityksen suomalaisuus koettiin asiantuntijan puolesta tärkeäksi asiakkaille.

Suomalaisten kuskien läsnäolo ja menestys sarjassa koettiin merkittäväksi, sillä Häkkisen ja Räikkösen kulta-aikoina Formula 1 innostus oli kovimmillaan ja asiakkaita oli todella paljon. Nykyään koetaan, että Bottaksen valovoimaisuus ei ole niin suuri, kuin Räikkösellä ja Häkkisellä aikanaan, mutta silti asiakasmäärät kisoihin ovat hyviä.

Sekä itse matkanjärjestäjien ja heidän asiakkaiden mielipiteet olivat linjassa toistensa kanssa kohdemaista. Barcelonan ja Abu Dhabin kisat saivat parhainta palautetta hyvien järjestelyjen takia. Unkari ja Italian Monza taas saivat molemmilta huonoa palautetta, koska järjestelyt eivät toimineet hyvin ja jonotusta on joka suuntaan monia tunteja. Formula 1 kannattajahaastatteluista selvisi myös parin haastattelun kautta samat asiat, että juuri Italian Monzassa järjestelyt eivät toimineet, joten vahvistusta asiaan on jo tullut monelta eri taholta.

Asiantuntija toivoisi, että he itse pystyisivät suoraan vaikuttamaan vastuullisuuspuolella, mutta myöntää että eihän tällainen matkustaminen ja Formula 1 itsessään ole vastuullisemmasta päästä millään lailla. Kokevat kuitenkin, että asiakaskunta, jotka varailevat reissuja eivät hirveästi välittäisivät kyseisistä asioista. Lähi-Idän maiden ongelmat on myös huomattu ja kokevat että Formula 1 priorisoivatkin rahaa ja taloudellista puolta enemmän, kuin sosiaalisia ja ympäristöllisiä puolia lajin parissa. Formula 1 kannattaja haastattelun vastauksiin verrattuna molemmat osapuolet ovat hyvin samoilla linjoilla vastuullisuusasioissa. Molemmissa nousi ylös asiat Lähi-idän maista ja kuinka raha määrää, ja ympäristöpuolen ei koeta olevan niin tärkeä asia Formula 1.

9.2 Kehittämisehdotukset

Tutkimusta voi joko itsessään parannella tai muuttaa sen konseptia vähän erilaiseksi. Yksi tapa on rajata aihetta vielä selkeämmin, vaikka johonkin tiettyyn ikäluokkaan tai tehdä kahden eri ikäluokan tutkimus. Tällä tavoin pystyisi paremmin vertailemaan tasa-arvoisemmin kahta ikäluokkaa, kun tutkimukseen valitsisi saman verran molemmista ikäluokista. Tässä kyseisessä opinnäytetyössä vertailua oli vaikeampi tehdä, kun oli ainoastaan kaksi vanhemman ikäluokan edustajaa ja pääasiassa kaikki olivat 20-30 vuotiaiden ikäjakaumassa.

Toinen kehittämissuositus on tehdä tutkimus pelkästään Formula 1 kisoissa käyneille. Tutkimuksen suunta varmasti vaihtuisi, mutta tutkimuksen pystyisi silloin painottamaan enemmän jo koettuihin kokemuksiin, eikä vain mahdollisuuksiin ja pohdintoihin kuten tässä opinnäytetyössä tehtiin. Tällöin tutkimuksesta olisi mahdollista saada vielä konkreettisempi. Tällöin tutkimuksessa voitaisiin tarkemmin keskittyä esimerkiksi Formula 1 matkailun kehittämiseen ja miten asiakkaiden kokemusta

voitaisiin parantaa reissuilla ja niin edelleen. Laajemmalla tasolla tästä voisi olla jopa apua kisojen järjestäjille, jos heidät tavoitettaisiin tällaisilla tutkimuksilla. Tutkimus voitaisiin tässä tapauksessa myös muuttaa määrälliseksi, jos haluttaisiin laajempi vastausmäärä. Koen kuitenkin, että laadullisella tutkimuksella on omat hyvät puolensa siinä, että vastaajat pystyvät vastaamaan kysymyksiin laajemmin ja syvemmin, kuin mitä määrällisessä on edes mahdollista. On kuitenkin ymmärrettävää, että määrälliset tutkimukset tavoittavat ihmiset paremmin, kuten Formula 1 omasta kannattajatutkimuksesta voidaan huomata. Eli aivan pätevä keino on myös muuttaa tutkimus määrälliseksi tässä tapauksessa, kun halutaan jo Formula 1 kisat kokeneilta kannattajilta tietoa.

Omaa tutkimusta parantaisin kysymysten laadulla ja määrällä, mutta tutkimustapaa en muuttaisi. Syy tähän on, että haastatteluilla oli mahdollista saada hyvin paljon tietoa, mitä ei välttämättä olisi voinut saada, jos olisi vain lähetetty kyselylomake. Mitä kysymyksiä sitten olisin näin jälkeinpäin lisännyt tutkimukseen. Ensimmäisenä olisi pitänyt paremmin selvittää suomalaisten kuskiensa roolin tärkeyttä kannattajien Formula 1 seuraamiseen. Parissakin kohtaa nousi ylös suomalaisten kuskiensa rooli, mutta en lähtenyt selvittämään sitä syvemmin, että mitä jos suomalaisia ei olisi niin vaikuttaisiko se esimerkiksi kannattajien innostukseen lähteä edes katsomaan paikan päälle. Tätä pidän oman tutkimuksen yhtenä isoimpana miinuksena, joka heikentää tutkimuksen tasoa omasta mielestäni.

Olisi ollut myös hyvä selvittää, että olisivatko kannattajat jo osallistuneet kisaan, jos kisoja olisi ajettu kotimaassa tai aivan lähellä naapurimaissa. Tällä olisi voitu saavuttaa lisää tietoa motivaatiosta, sillä tällä hetkellä Formula 1 kisat ovat kuitenkin sen verran kaukana, että reissut vaativat jo ihan kunnon suunnittelua, joten vaikka motivaatiota on, niin itse reissun toteuttaminen vaatii todella paljon. Lisäksi olisi ollut hyvä selvittää, että kokevatko Formula 1 kannattajat kisat houkuttelevina, vai kokevatko he, että parempi seurata vain kisoja suoratoistopalveluista. Tällä tavoin olisi saavutettu laajempi näkemys aiheesta ja samalla olisi voinut niin sanottuna lisätiedusteluna selvittää, että miten he parantaisivat Formula 1 kisojen saavutettavuutta ja houkuttelevuutta. Eli vaikka motivaatiota olisi, niin tälle muotoiltu kysymys olisi tuonut ehkä kuitenkin jotain lisäajatuksia, jotka olisi ollut huomion arvoisia.

Viimeisenä asiana olisin tuonut vastuullisuuspuolen järkevämmin esille kysymyksissä. Päädyin vaan kyselemään haastateltavilta, että mitä positiivista ja negatiivista sanottavaa heillä on Formula 1:n vastuullisuuspuolesta, mutta lisäksi olisi pitänyt selvittää, että vaikuttaako vastuullisuusasiat heidän omaan matkustamiseensa. Näin vastuullisuuspuolesta olisi saanut paljon merkittävämmän asian tutkimuksessa, kun nyt se jäi vaan taustarooliin ja niin sanotusti pakolliseksi kysymykseksi ilman suurta merkitystä.

9.3 Luotettavuus

Pääsääntöisesti pidän tutkimusta luotettavana. Tutkimukseen valittiin kaksitoista Formula 1 kannattajaa ja joista jokainen sopi kohderyhmään eli kaikki olivat Formula 1 kannattajia. Kohderyhmää ei muuten kohdistettu mitenkään tiettyyn ikäluokkaan, koska en kokenut ikärajan tuovan tutkimukselle mitään lisäarvoa, eli jos olisin tutkinut vain tietyn ikäisiä Formula 1 kannattajia. Lähinnä rajaamisen jättämisellä pois toi tutkimukseen monipuolisuutta, kun sekä vanhemmat että nuoremmat kannattajat saivat äänensä kuuluviin. On totta, että tasapainoista määrää vanhempien ja nuorempien välillä ei saavutettu, vaan tutkimus lopulta kohdistui pääpainossa nuorempiin ikäryhmiin eli 20-30 vuoden ikäluokkiin. Hyvä kuitenkin huomioida, että myös Formula 1 teettämässä kannattaja tutkimuksessa huomattiin nuorten ikäpolvien olevan isoin kannattaja porukka. Allen (2021) mukaan 16-34 ikäluokat olivat eniten edustettuna kannattajatutkimuksessa. Myös nuorten 16-24 vuotiaiden osuus oli noussut selkeästi edellisestä tutkimuksesta. (Allen 2021.) Siinä suhteessa mahdollinen vertailukin oli helpompaa kahden eri tutkimuksen välillä.

Aikaisemmat tutkimukset ovat myös yksi luotettavuutta lisäävä tekijä. Kananen (2017, 179) mukaan aikaisemmat tutkimukset voivat tuoda vahvistusta omalle tutkimukselle, jos on käsitelty samaa aihetta ja on saatu samoja tuloksia. (Kananen 2017, 179.) Oman tutkimuksen ja Formula 1 teettämässä tutkimuksessa oli paljon samanlaisia tuloksia, vaikka tutkimukset muuten olivatkin hyvin erilaisia. Tämä tuo kuitenkin vahvistusta, että oman tutkimuksen kohdehenkilöt ovat olleet oikeita ja tulokset ovat luotettavia, kun pystyy vertaamaan niitä Formula 1 tutkimukseen.

Myös tutkimuksen arvioitavuus on yksi luotettavuudenkriteeri. Kanasen (2017, 178) mukaan arvioitavuudella tarkoitetaan dokumentaation tarkastelua ja sen riittävyttä. Eli tutkija on perustellut oman tekemiset ja päätökset koskien tutkimusta. (Kananen 2017, 178.) Tutkimuksen esittely kappaleessa olen kertonut vaiheittain omat päätökset ja myös perustellut omat valinnat tutkimuksen etenemisen kannalta.

Tutkimus toteutettiin laadullisen tutkimuksen mukaan ja aineistonkeruumenetelmänä käytettiin puolistrukturoitua haastattelua. Pidän valintaa oikeana syyskuussa ja pidän sitä edelleen helmikuussa. Puolistrukturoidun haastattelun avulla haastateltavat pystyivät avaamaan omia vastauksiaan hyvin avoimesti ja niin pitkästi, kuin he haluaisivat. Jos tutkimus olisi toteutettu esimerkiksi kyselylomakkeella, niin lisäkysymysten lisääminen tai kysymysten selventäminen ei olisi ollut mahdollista. Tiettyissä tapauksissa haastateltaville piti vähän laajemmin selittää kysymyksiä, jotta saatiin mahdollisimman laadukas vastaus.

Kysymysten muotoilussa ja laadussa olisi ollut parantamisen varaa, jotta minkäänlaisille epäselvyyksille ei olisi jäänyt tilaa. Esimerkiksi kysymys taloudellisesta vastuullisuudesta koettiin aika

vaikeaksi kysymykseksi, enkä osannut sitä tarpeeksi hyvin havainnollistaa Formuloiden kautta. Perusesimerkit mitä taloudelliseen vastuullisuuteen liittyivät eivät ehkä avautunut, kun ne olisi pitänyt siirtää Formula 1 maailmaan. Tutkimusosuus oli tarkoitus pitää ytimekkäänä, mutta näin jälkeensä huomasin, että kysymyksiä olisi voinut olla enemmän, jotta olisi saatu vielä kokonaisvaltaisempi tulos juuri motivaatio tasoihin liittyen, kuten kehittämisehdotuksissakin kerroin.

Saturaatiotaso saavutettiin tutkimuksessa, joka lisää tutkimuksen luotettavuutta. Saturaatio tarkoitti tutkimuksen tilaa, jossa eri lähteiden tieto rupeaa toistumaan tuloksissa (Kananen 2017, 179). Saturaation kannalta luotettavuus on hyvä, sillä saturaatiota oli selkeästi nähtävissä monissa kysymyksissä ja se myös näkyy tuloksissa ja johtopäätöksissä. Tietyissä vastauksissa oli eroavaisuuksia, mutta yleinen linja oli, että samankaltaisuuksia vastauksista löytyi paljon ja pääpointit olivat helposti poimittavissa aineistosta. Täten en koe, että lisähaastattelulla olisi saavutettu enää merkittäviä tuloksia tutkimuksen kannalta.

Viimeinen asia, mikä luo tietynlaista luotettavuutta on lähteiden määrä ja monipuolisuus. Formula 1 aiheisista teoriaosuuksista oli todella vaikea löytää kirjalähteitä, mutta tasapainon vuoksi otin Formula 1 virallisten lähteiden lisäksi muita lähteitä, jotta kaikki teoria ei tulisi Formula 1 sanelemana. Vastanäkemyksiä on kuitenkin hyvä hakea, kun niitä löytyy tällaisten isojen lajien parista. Muita aiheita käsitellessäni kirjalähteitä oli useampiakin käytössä. Monet lähteet myös vahvistivat toisia, kun niitä käytti yhdessä samoissa kappaleissa. Lähteet olivat myös pääsääntöisesti tuoreita eikä vanhoja yli 10 vuotta vanhoja lähteitä ollut käytössä.

9.4 Opinnäytetyöprosessi ja oma oppiminen

Opinnäyteprosessi alkoi syyskuussa ja aika nopealla aikataululla piti tehdä päätös omasta aiheesta, sillä tajusin asian vain pari päivää ennen aiheen jättämisen takarajaa. Aluksi ajattelin tehdä tutkimuksen suomalaisten urheilumatkailusta, mutta heti ensimmäisen opponointitunnin jälkeen ymmärsin, että aihe on aivan liian laaja ja valtava käsiteltäväksi. Tämän jälkeen muokkasinkin aihetta ja lopulta päädyin tutkimaan suomalaisten Formula 1 kisoihin kohdistuvaa matkustamismotivaatiota ja yleistä kokonaisuutta sen ympärillä. Aihetta ei rajattu sen enempää mihinkään ikäluokkiin, sillä koin, että riittävä rajausta aiheeseen oli saavutettu. Valitsin Formula 1 tarkasteltavaksi lajiksi, koska yksinkertaisesti se on tämänhetkinen suosikkilaji itselleni seuraamisen kannalta. Koin myös, että oma tietämys lajista auttaisi teoria- sekä tutkimusosiossa. Työllä ei ollut toimeksiantajaa, mutta koin asiantuntijahaastattelun tuovan opinnäytetyöhön tarvittavaa lisämakua, jotta tutkimus olisi hyvä ja moniääninen. Koen, että tästä tutkimuksesta on kuitenkin hyötyä erilaisille matkailualan yrityksille, jotka myyvät urheilumatkoja. Tuloksista he voivat katsoa minkälaisia tapoja suomalaisilla Formula 1 kannattajilla on ja minkälaisia matkailuun liittyviä tapoja ja kiinnostuksen kohteita heillä

on. Näin yritykset pystyvät paremmin keskittämään markkinointia ja luomaan matkapaketteja, joilla koettaisiin olevan eniten kysyntää.

Ensimmäisenä rupesin työstämään teoriaosuutta ja vasta tämän jälkeen oli tarkoitus keskittyä enemmän tutkimukseen, kunhan teoriapohja olisi kunnossa ensin. Ensimmäinen asia minkä huomasi oli, että suomalaisia lähteitä oli ylipäättänsä vaikea löytää. Koen, että lähes 85 % kaikista lähteistä oli englanninkielisiä, mikä tietenkin vaikutti varsinkin teoriaosuuden tekemiseen. Englannin kielestä kääntäminen suomeksi ei minun mielestäni suoraan ole helppoa ja osa käännoksistä ei edes välttämättä tee järkeä suoraan käännettynä, vaan on itse keksittävä järkevämpiä sanavalintoja. Tämä täten toi oman haastavuuden, vaikka koenkin olevani hyvä englannin kielessä. Teoria-aiheita oli muun muassa urheilumatkailu, urheilukatsojan motivaatio ja itse Formula 1 käsittelin hyvin laajasti, koska siitä oli eniten tietämystä omasta takaa.

Teoriaosuuden jälkeen keskittyminen vaihtui itse tutkimukseen ja sen toteuttamiseen. Tutkimuskysymykset haastatteluita varten tosin piti tehdä jo aikaisemmin muistaakseni ennen viimeistä opinnointia kertaa. Tämä vaikutti omaan tutkimukseen siten, että luotin liikaa, että tutkimus on nyt hyvällä mallilla haastatteluita varten, enkä kunnolla paneutunut kysymyksiin enää uudestaan. Koen, että jos olisin teoriaosuuden jälkeen palannut tarkastelemaan kysymyksiä kunnolla uudestaan, niin olisin keksinyt mahdollisesti vielä lisäkysymyksiä, jotta tutkimus olisi ollut parempi. Tämä on siis virhe omalta osalta, josta otin opikseni.

Loppujen lopuksi koen, että olen tämän opinnäytetyön jälkeen viisaampi ja tiedän enemmän aiheista kuten motivaatiosta ja yleisesti urheilumatkailusta ja minkälaisia vaikutuksia sillä on. Myös Formula 1 olen saanut hiukan lisätietoa, vaikkakin useimmat asiat olivatkin jo itselle tuttuja. Tämä asia myös tuotti siinä mielessä ongelmia, kun silti kaikkiin aiheisiin oli löydettävä joku lähde, vaikka itse olisikin jo tiennyt aiheesta. Tavoite oli kirjoittaa noin 40 sivun opinnäytetyö, jotta en kokisi, että työ olisi aivan liian lyhyt. Tämä tavoite saavutettiin ja opinnäytetyö venyikin lähes 70 sivun mittaiseksi. Tästä syystä myös opinnäytetyön valmistuminen on venynyt pahasti tavoiteaikataulusta, sillä kirjottelen tätäkin ajatusta helmikuun puolivälissä. Alkuperäinen ajatus oli saada opinnäytetyö lähes valmiiksi joulukuussa, mutta lopulta näin ei käynyt. Arvioin omassa päässäni aivan väärin aikataulun. Myös työharjoittelun alkaminen heti tammikuun alusta on hidastanut opinnäytetyön viimeistelyvaihetta, koska yksinkertaisesti ei ole ollut voimia ja energiaa tehdä opinnäytetyötä työpäivien jälkeen.

Tiivistettynä koen tehneeni niin hyvää työtä, kun omat taidot antavat ja olen myös oppinut paljon uutta. Tulevaisuuden oppimistavoitteiksi voisi silti listata tiivistämisen ja jonkin taidon, sillä en tiedä olisiko tästä opinnäytetyöstä tarvinnut tulla näin pitkä. Lisäksi oman opinnäytetyön prosessin aikatauluttaminen kunnolla olisi helpottanut prosessin kulkua.

Lähteet

10.fi. 2023. Mitkä ovat suosituimmat urheilulajit Suomessa? Luettavissa: <https://10.fi/suosituimmat-urheilulajit/>. Luettu: 14.10.2023.

Allen, J. 2021. Motorsport network. Formula 1 in 2021. Executive Summary. Luettavissa: <https://cdn-1.motorsportnetwork.com/survey/2021/2021-f1-global-fan-survey-motorsportnetwork.pdf>. Luettu: 11.10.2021.

Arkko, S & Lappalainen, P. 2023. Yle. Naisten formulasarja kaatui rahan puutteeseen – harmistunut Emma Kimiläinen avaa sarjan merkitystä: ”Ei todellakaan epäonnistunut”. Luettavissa: <https://yle.fi/a/74-20037179>. Luettu: 2.12.2023.

Balfour, A. a 2023. F1Destinations.com. The beginner’s guide to attending an F1 race in 2023. Luettavissa: <https://f1destinations.com/beginners-guide-f1-travel/>. Luettu: 22.11.2023.

Balfour, A. b 2023. F1Destinations.com. Ranked: How much do F1 tickets cost in 2023. Luettavissa: <https://f1destinations.com/ranked-how-much-do-f1-tickets-cost-in-2023/>. Luettu: 23.11.2023.

Barretto, L. a 2023. Formula 1.com. EXPLAINED: Everything you need to know about the 2023 F1 sprint format. Luettavissa: <https://www.formula1.com/en/latest/article.explained-everything-you-need-to-know-about-the-2023-f1-sprint-format.583WHWKbWVVBemPKi6pJxH.html>. Luettu: 9.10.2023.

Barretto, L. b 2023. Formula 1.com. Three key stand outs from the 2024 F1 calendar. Luettavissa: <https://www.formula1.com/en/latest/article.three-key-stand-outs-from-the-2024-f1-calendar.3oWUI1iZsdvONqJiOp6kK8.html>. Luettu: 10.11.2023.

Bradley, C. 2021. Motorsport network. Formula 1 in 2021. F1 audience. Luettavissa: <https://cdn-1.motorsportnetwork.com/survey/2021/2021-f1-global-fan-survey-motorsportnetwork.pdf>. Luettu: 11.10.2023.

Brent, H. 2023. Daily Star. What happened to South Africa’s 2010 world cup stadiums – From bungee jumping to Christian gatherings. Luettavissa: <https://www.dailystar.co.uk/sport/football/south-africa-world-cup-stadiums-28673234>. Luettu: 8.11.2023.

CBI. 2023. The European market potential for sports tourism. Luettavissa: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/sport-tourism/market-potential>. Luettu: 4.11.2023.

Chadwick, S., Chanavat, N. & Desbordes, M. 2016. Routledge handbook of sports marketing. Routledge. Lontoo.

Coghlan, A. 2019. An introduction to sustainable tourism. Goodfellow Publishers. Oxford.

Dodds, M., Heisey, K. & Ahonen, A. 2018. Routledge handbook of international sport business. Routledge. New York.

Donoughe, W. 2022. Towson university journal of international affairs. Lights out: How Formula one enables human rights violations in the middle east. Luettavissa: <https://wp.towson.edu/iajournal/2022/11/16/lights-out-how-formula-one-enables-human-rights-violations-in-the-middle-east/>. Luettu: 5.12.2023.

Dyson, J. 2023. Zerocarbonacademy.com. Can Formula 1 really become net zero by 2030. Luettavissa: <https://www.zerocarbonacademy.com/posts/can-formula-1-really-become-net-zero-by-2030>. Luettu: 5.12.2023.

Edelheim, J & Ilola, H. 2017. Matkailututkimuksen avainkäsitteet. Lapland university press. Rovaniemi.

Elämysgroup.com s.a. Elämys Group. Luettavissa: <https://elamysgroup.com/>. Luettu: 18.12.2023.

Elämyssport.com a. s.a. Elämys Sport urheilumatkat. Luettavissa: <https://elamyssport.com/>. Luettu: 15.12.2023.

Elämyssport.com b. s.a. F1-formulamatkat. Luettavissa: <https://elamyssport.com/formula1/>. Luettu: 15.12.2023.

Event-travel.fi. a s.a. Formulamatkat. Luettavissa: <https://www.event-travel.fi/moottoriurheilu/formulamatkat/>. Luettu: 18.12.2023.

Event-travel.fi b s.a. Hollannin Grand Prix perjantai – maanantai. Luettavissa: <https://www.event-travel.fi/matkapaketit/hollannin-grand-prix/>. Luettu: 18.12.2023.

FIA.com. 2023. 2023. FIA Formula one world championship. Luettavissa: <https://www.fia.com/events/fia-formula-one-world-championship/season-2023/2023-fia-formula-one-world-championship>. Luettu: 9.10.2023.

Formula1.com. 2019. F1 Sustainability strategy. Luettavissa: <https://corp.formula1.com/wp-content/uploads/2019/11/Environmental-sustainability-Corp-website-vFINAL.pdf>. Luettu: 1.12.2023.

Formula1.com. 2022. ESG briefing note. Luettavissa: <https://corp.formula1.com/wp-content/uploads/2022/02/F1-ESG-Briefing-Note-February-2022-vF.pdf>. Luettu: 1.12.2023.

Formula1.com. a 2023. Drivers, teams, cars, circuits and more – Everything you need to know about Formula 1. Formula 1.com Luettavissa: <https://www.formula1.com/en/latest/article.drivers-teams-cars-circuits-and-more-everything-you-need-to-know-about.7iQfL3Rivf1comz dqV5jwc.html>. Luettu: 9.10.2023.

Formula1.com. b 2023. Drivers, teams, cars, circuits and more – Everything you need to know about Formula 1. Formula 1.com Luettavissa: <https://www.formula1.com/en/latest/article.drivers-teams-cars-circuits-and-more-everything-you-need-to-know-about.7iQfL3Rivf1comz dqV5jwc.html>. Luettu: 9.10.2023.

Formula1.com. c 2023. Formula 1 Belgian grand Prix 2024. Luettavissa: <https://tickets.formula1.com/en/f1-3286-belgium>. Luettu: 28.11.2023.

Formula1.com. d 2023. Stream F1 live, your way. Luettavissa: <https://www.formula1.com/en-fi/subscribe-to-f1-tv>. Luettu: 10.12.2023.

Formulapoints.com. 2023. Nation – Finland. Luettavissa: <https://www.formula1points.com/nation/Finland>. Luettu: 16.10.2023.

Francis, J. s.a. Responsible travel. Overtourism – What is it, and how can we avoid it. Luettavissa: <https://www.responsibletravel.com/copy/what-is-overtourism>. Luettu: 4.11.2023.

Funk, D, C., Alexandris, K. & McDonald, H. 2023. Sport consumer behaviour marketing strategies. Routledge. New York ja Lontoo.

Haldenby, N. 2023. F1Destinations.com. Ranked: The top seven F1 races to attend for trackside concerts. Luettavissa: <https://f1destinations.com/ranked-the-top-f1-races-to-attend-for-trackside-concerts/>. Luettu: 22.11.2023.

Horner, S & Swarbrooke, J. 2016. Consumer behaviour in tourism. Routledge. Lontoo ja New York.

Hyvärinen, M., Suoninen, E. & Vuori, J. 2021. Tietoarkisto. Laadullisen tutkimuksen aineistot: Haastattelut. Luettavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-aineistot/haastattelut/>. Luettu: 21.9.2023

Jackson, K. 2023. Independent. Formula 1 accused of enabling violence and bloodshed by racing in Saudi Arabia. Luettavissa: <https://www.independent.co.uk/f1/f1-saudi-arabian-grand-prix-jeddah-b2302077.html>. Luettu: 5.12.2023.

- Kananen, J. 2017. Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä. Jyväskylän Ammattikorkeakoulu. Jyväskylä.
- Kanal, S. 2023. Formula 1.com. The beginner's guide to the Formula 1 grand prix weekend. Luetavissa: <https://www.formula1.com/en/latest/article.the-beginners-guide-to-the-formula-1-grand-prix-weekend.20OGbgZCWKj9ML79gBzfoX.html>. Luettu: 9.10.2023.
- Kapur, S. 2023. NBC News. Formula 1 popularity explodes in U.S. as 2023 seasons begins. Luetavissa: <https://www.nbcnews.com/news/us-news/formula-1-popularity-explodes-us-2023-season-begins-rcna71676>. Luettu: 11.10.2023.
- Karpov, O. 2021. Motorsport network. Formula 1 in 2021. F1 Competitors. Luetavissa: <https://cdn-1.motorsportnetwork.com/survey/2021/2021-f1-global-fan-survey-motorsportnetwork.pdf>. Luettu: 14.10.2023.
- Kolamo, S. 2018. Mediaurheilu: Tunnetalouden dynamo. Vastapaino. Tallinna.
- Lawler, O. 2023. Thrillist. Formula 1 races are the next big U.S. travel destination. Luetavissa: <https://www.thrillist.com/travel/nation/formula-1-races-us-travel-destination>. Luettu: 22.11.2023.
- Linden, H & Linden, S. 2017. Fans and fan cultures. Tourism, consumerism and social media. Palgrave Macmillan. Lontoo.
- Mancini, J. 2023. Yahoo! Finance. Ryan Reynolds and Rob McElhenney used only their fame and star power for the 218\$ million Alpine F1 racing deal – None of their own money invested. Luetavissa: <https://finance.yahoo.com/news/ryan-reynolds-rob-mcelhenney-used-150311882.html>. Luettu: 5.12.2023.
- Motorsporttickets.com. 2022. 10 best grandstands to watch Formula 1 from in 2022. Luetavissa: <https://motorsporttickets.com/blog/10-best-grandstands-to-watch-formula-1-from-in-2022/>. Luettu: 28.11.2023.
- Netzeroclimate.org. s.a. University of Oxford. Luetavissa: <https://netzeroclimate.org/what-is-net-zero-2/>. Luettu: 11.02.2024.
- Noble, J. 2021. Motorsport network. Formula 1 in 2021. F1 Calendar. Luetavissa: <https://cdn-1.motorsportnetwork.com/survey/2021/2021-f1-global-fan-survey-motorsportnetwork.pdf>. Luettu: 14.10.2023.
- Pedersen, P & Thibault, L. 2014. Contemporary sport management. Human Kinetics. United States

- Roberts, K. 2016. The business of leisure: Tourism, sport, events and other leisure industries. Palgrave. Lontoo.
- Rookie Road. 2023. What are the best seats at a Formula 1 race? Luettavissa: <https://www.rookieroad.com/formula-1/what-are-best-seats-at-formula-1-race-8846406/>. Luettu: 28.11.2023.
- Schwarz, E., Hunter, J. & Lafleur, A. 2013. Advanced theory and practice in sport marketing. Routledge. Lontoo & New York.
- Suomif1.com. s.a. Formula 1 – Televisiointi. Luettavissa: <https://www.suomif1.com/formula-1-televisiointi-viaplay/>. Luettu: 10.12.2023.
- Tafá, R. 2023. RTR Sports Marketing. The unprecedented economic growth of Formula one teams: Unraveling the factors behind the soaring success. Luettavissa: <https://rtr-sports.com/en/blog/the-unprecedented-economic-growth-of-formula-one-teams-unraveling-the-factors-behind-the-soaring-success/>. Luettu: 5.12.2023.
- Taipale, J. 2019. SuomiF1. Suomalaiset F1-fanit kertovat: Näin formulat veivät mennessään – vastauksissa yksi huolestuttava yksityiskohta. Luettavissa: <https://www.suomif1.com/2019/04/suomalaiset-f1-fanit-kertovat-nain-formulat-veivat-mennessaan-vastauksissa-yksi-huolestuttava-yksityiskohta/>. Luettu: 14.10.2023.
- Taipale, J. 2022. Iltalehti. Formuloita voi katsoa todella halvalla – Odotettu palvelu vihdoon Suomeen. Luettavissa: <https://www.iltalehti.fi/formulat/a/69a5bcd9-78bf-4e54-8ea5-dc04b4df634f>. Luettu: 10.12.2023.
- Tjäreborg.fi. a s.a. Tjäreborg – Pohjoismainen matkanjärjestäjä. Luettavissa: <https://www.tjareborg.fi/tietoa-meista>. Luettu: 18.12.2023.
- Tjäreborg.fi. b s.a. Formulamatkat. Luettavissa: <https://www.tjareborg.fi/formulamatkat>. Luettu: 18.12.2023.
- Trabalski, C. 2023. ISPO.com. Growth market sports tourism: Opportunities for tour operators and brands. Luettavissa: <https://www.ispo.com/en/sports-business/growth-market-sports-tourism-opportunities-organizers-and-brands#!> Luettu: 4.11.2023.
- Tuomi, J & Sarajärvi, A. 2018. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Tammi. Helsinki.
- Turpin, R. 2021. Medium. What’s behind the incredible success of Finnish drivers in Formula one? Luettavissa: <https://medium.com/@turpinrt/whats-behind-the-incredible-success-of-finnish-drivers-in-formula-one-9c661ecbda7>. Luettu: 16.10.2023.

Viaplay.com. 2023. Hanki Viaplay. Luettavissa: <https://help.viaplay.com/fi/nain-paaset-kayntiin-viaplayn-kanssa/>. Luettu: 10.12.2023.

Viaplay.fi. a 2023. Valtavasti viihdettä – Katso elokuvia, sarjoja, lasten suosikkeja, urheilua ja paljon muuta. Luettavissa: <https://viaplay.fi/fi-fi/>. Luettu: 10.12.2023.

Viaplay.fi. b 2023. Formula 1. Luettavissa: <https://help.viaplay.com/fi/formula-1/>. Luettu: 10.12.2023.

Vilkkä, H. 2021. Näin onnistut opinnäytetyössä. Ratkaisut tutkimuksen umpikujiin. PS-Kustannus. Jyväskylä.

Liitteet

Liite 1. Haastattelurunko Formula 1 kannattajille

1. Sukupuoli, ikä, ja formulakannattaja tausta (Milloin rupesit katsomaan Formuloita ja mikä on aikaisin muistosi lajista)
2. Mikä formuloissa on parasta eli mikä motivoi sinua seuraamaan lajia? Kuinka iso asia Formulot on omassa elämässäsi, miten paljon seuraat formuloita (vapaat-harjoitukset, aika-ajot, kisat, YouTube videot jne.)?
3. Miten seuraat Formuloita (Suoratoistopalvelut, sporttibaarit) onko suoratoisto liian kallis tai sopiva hintanen
4. Oletko käynyt paikan päällä kisassa? Tarkentavia kysymyksiä, jos on kokemusta kilpailuista, kuten minkälainen kokemus oli, paljonko maksoi, oliko reissu itsenäinen vai valmispaketti jne.
5. Mihin maahan haluaisit matkustaa Formula kisaan katsomaan ja miksi?
6. Millä todennäköisyydellä matkustat Formula kisaan seuraavan kahden vuoden aikana? Miksi et?
7. Matkustaisitko todennäköisesti tulevaisuudessa itsenäisesti vai valmiita matkapaketteja myyvien yritysten kautta? Perustelut hyvä kysyä
8. Kuinka paljon rahaa olisit valmis käyttämään päästäksesi katsomaan Formula kisaan? Minkälaisen lipputyypin todennäköisesti ostaisit?
9. Oletko huomannut Formuloiden panostaneen ympäristölliseen, sosiaaliseen tai taloudelliseen vastuullisuuteen, kerro esimerkki. Kysymykseen liitettynä lyhyet selitykset ympäristöllisestä, sosiaalisesta ja taloudellisesta vastuullisuudesta.

Ympäristövastuullisuus = Toimintaa, jossa on tarkoitus muun muassa torjua ilmastonmuutosta, suojella luonnon monimuotoisuutta, ja käyttää säästeliäästi luonnon varoja.

Sosiaalinen vastuu = Tasa-arvo, yhdenvertaisuus, koulutus, terveys ja hyvinvointi, ihmisoikeudet.

Taloudellinen vastuu = Liiketoiminnan kannattavuus, riskienhallinta, korruption ja lahjonnan torjunta, vastuullinen veronmaksu.

BONUS kysymys= Suosikki kuski ja talli ja rata

Liite 2. Haastattelurunko asiantuntijalle

1. Kerro yleisesti yrityksestä ja kuinka Formula matkat toimivat yrityksen sisällä.
2. Mitä matkapaketit sisältävät formulamatkoissa?
3. Minkälaiset ihmiset valitsevat teidän matkapakettinne eli ketkä ovat suurimpia asiakkaita (Kohderyhmä)
4. Onko paljon yrityksiä ja ns. kannustematkojen käyttäjiä
5. Minkälaisia ovat suomalaiset Formula kannattajat ja mitä he eniten haluavat reissulta? + Palaavatko samat asiakkaat uudestaan vai onko paljon vaihtuvuutta?
6. Koetteko suomalaisten olevan intohimoista Formula kansaa nykyään vai onko eroja eri kausina?
7. Vaikuttaako suomalaisten kuskien menestys ja olemassaolo sarjassa teidän matkojen myyntiin?
8. Miksi asiakkaat valitsevat juuri teidät?
9. Mihin maihin on suurinta kysyntää? Miksi?
10. Onko eroja kysynnässä, jos vertaa kalliimpia matkapaketteja halvimpiin.
11. Mistä maista on parhaimmat kokemukset itse matkan järjestäjänä ? Miksi
12. Mistä kohdemaista asiakkaat ovat tykänneet vuosien aikana eniten? Miksi
13. Miten te koette yrityksenä Formuloiden vastuullisuuden varsinkin nykyaikana eli ympäristö-, sosiaalinen-, ja taloudellinen vastuu?