

Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa

Hanna Askola, Oona Takala, Joni Tefke

Julkaisun nimi Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa	
Tekijät Hanna Askola, Oona Takala, Joni Tefke, Sito Oy	
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi), 22.11.2016	
Julkaisusarjan nimi ja numero Trafin tutkimuksia 4/2017	ISSN (verkkojulkaisu) 2342-0294 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-191-2
Asiasanat veneily, veneet, taloudelliset vaikutukset, ympäristövaikutukset, veneilyn turvallisuus	
Yhteyshenkilö Kimmo Patrakka	Raportin kieli suomi
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tutkimuksen tavoitteena oli kuvata veneilyn nykytilaa Suomessa. Tutkimus sisältää arviot vesikulkuneuvojen määrästä sekä veneilyn turvallisuus-, ympäristö- ja taloudellisista vaikutuksista. Veneilyn määrää Suomessa on viimeksi tutkittu laajemmin vuonna 2005. Tutkimuksessa on hyödynnetty aiempia tutkimustuloksia sekä Ruotsin ja Norjan vastaavia tietoja. Tutkimuksen aineisto kerättiin satunnaisotannalla tehdyn puhelinhaastattelututkimuksen ja aktiiviveneilijöille suunnatun internet-kyselyn avulla. Lisäksi aineistoa koottiin veneilyn parissa toimivilta viranomaisilta ja sidosryhmiltä. Eri lähteistä kerätty aineisto koottiin, käsiteltiin yhdenmukaisesti, analysoitiin, tulkittiin ja raportoitiiin.</p> <p>Arvioiden mukaisesti suomalainen vesikulkuneuvokanta on jonkin verran kasvanut viimeisten 12 vuoden aikana. Vuonna 2016 suurin tyyppiryhmä kaikista moottoroiduista 554 000 vesikulkuneuvosta oli enintään 20 hv:n moottorilla varustetuista perämoottoriveneet (54 %). Muita yleisiä venetyyppejä olivat yli 20 hv:n perämoottoriveneet (30 %), sisämoottoriveneet (10 %) ja purjeveneet (3 %). Eniten vesikulkuneuvoja oli Uudellamaalla, Varsinais-Suomessa ja Pirkanmaalla eli alueilla, joilla asuu paljon väestöä yhdistettynä saariston, merialueiden ja sisävesistöjen helppoon saavutettavuuteen. Vuonna 2016 kaikkien moottoroitujen vesikulkuneuvojen keskipituus arvioitiin 5,4 metriin ja keski-ikä 19,5 vuoteen. Moottorityypeistä suosituimpia olivat 2- ja 4-tahtiset bensiinimoottorit, joiden kesimääräinen teho oli 36 hv:aa.</p> <p>Suomalaisten veneilyyn käyttämän ajan veneilykauden aikana arvioitiin hieman vähentyneen viime vuosina. Käyttäjät hyödynsivät vesikulkuneuvoja mökkimatkoihin (20 %), lyhyisiin päiväretkiin (69 %) sekä usean päivän tai viikon mittaisiin matkoihin (11 %). Loma-aikaan veneitä käytettiin selvästi useammin kuin lomakauden ulkopuolella. Loma-aikana yli puolet käyttäjistä veneili vähintään viikoittain, ja 77 % käyttäjistä veneili vähintään muutamia kertoja kuukaudessa. Keskimäärin 14 % veneilijöistä yöpyi veneilymatkoilla. Kolme neljännestä käytti vesikulkuneuvoja kotisatamien läheisyydessä, ja suosituin kotisataman ulkopuolinen veneilyalue oli Saaristomeri.</p> <p>Vesikulkuneuvoista ja veneilytaidosta huolehditaan Suomessa pääsääntöisesti hyvin. Veneilyturvallisuus on parantunut viime vuosina, sillä kuolemaan johtaneet vesikulkuneuvo-onnettomuudet ovat vähentyneet ja poliisin puhallutskoikeissa sallitun alkoholimäärän ylittävien veneilijöiden määrä on laskenut. Ympäristötietoisuus on lisääntynyt veneilijöiden keskuudessa. Ympäristövaikutuksiin tähtäävät vaatimukset ovat tiukentuneet, ja samanaikaisesti yhä useammat veneet on varustettu nykyaikaisin jätetuoltoa tukevin varustein.</p> <p>Veneilyyn liittyvien toimialojen yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2015 oli 627 milj. euroa. Vuonna 2016 veneilijät käyttivät vesikulkuneuvojen ylläpitoon vuosittain 301 milj. euroa, joka koostui laitteista ja tarvikkeista, veneen huollosta, venesatamapaikasta, talvisäilytyksestä sekä vesillelaskusta ja nostosta. Veneilijöiden polttoainekustannuksiksi arvioitiin noin 80 milj. euroa vuodessa. Veneily tuotti verotuloja arviolta 176 milj. euroa vuodessa, mistä pääosa oli polttoaineveroja sekä arvonlisäveroja.</p> <p>Veneilytottumuksissa tapahtuu jatkuvaa muutosta, jonka tutkiminen auttaa ymmärtämään taustalla esiintyviä vaikutteita. Eri osapuolten tilastoinnin laajuudessa ja yksityiskohtaisuudessa on edelleen kehittämistä. Aineiston keräämisen tapaan ja suuntaamiseen sekä kyselyn sisältöön tulisi jatkossa kiinnittää yhä tarkempaa huomiota, jolloin julkinen ja yksityinen sektori hyötyisivät nykytilakuvauksesta. Osin avoimeksi jää yhä kysymys, miksi suomalaiset haluavat viettää vapaa-aikaa veneissä sekä millaisia viihtyvyyttä ja terveyttä edistäviä vaikutuksia käyttäjät kokevat veneilyn avulla saavuttavansa.</p>	

Publikation Båtlivets omfattning samt dess ekonomiska och miljörelaterade konsekvenser i Finland	
Författare Hanna Askola, Oona Takala, Joni Tefke, Sito Oy	
Tillsatt av och datum Trafiksäkerhetsverket (Trafi), 22 november 2011	
Publikationsseriens namn och nummer Trafis undersökningsrapporter 4/2017	ISSN (webbpublikation) 2342-0294 ISBN (webbpublikation) 978-952-311-191-2
Ämnesord båtliv, båtar, ekonomiska konsekvenser, miljökonsekvenser, båtlivets säkerhet	
Kontaktperson Kimmo Patrakka	Rapportens språk finska
Sammandrag <p>Målet med undersökningen var att beskriva dagsläget för båtlivet i Finland. Undersökningen innefattar uppskattningar av antalet farkoster samt båtlivets säkerhets- och miljökonsekvenser samt de ekonomiska konsekvenserna. En större undersökning av båtlivets omfattning i Finland gjordes senast år 2005. I undersökningen har vi utnyttjat tidigare undersökningsresultat samt motsvarande information från Sverige och Norge. Undersökningsmaterialet samlades in genom slumpmässiga telefonintervjuer och en internetenkät som riktades till aktiva båtanvändare. Dessutom samlade vi in material från myndigheter och intressegrupper som verkar inom båtlivet. Det från olika källor insamlade materialet sammanställdes, bearbetades enhetligt, analyserades, tolkades och rapporterades.</p> <p>Enligt uppskattningar har den finska farkostflottan vuxit något under de senaste 12 åren. Den största typgruppen av alla 554 000 motoriserade farkoster år 2016 var motorbåtar med högst 20 hästkrafters utombordsmotor (54 %). Andra vanliga båttyper var motorbåtar med utombordsmotor över 20 hk (30 %), båtar med inombordsmotor (10 %) och segelbåtar (3 %). De flesta farkosterna fanns i Nyland, Egentliga Finland och Birkaland, dvs. i områden med stor befolkning och lätnåbarhet till skärgård, havsområden och insjöar. År 2016 bedömdes genomsnittslängden hos samtliga motoriserade farkoster till 5,4 meter och genomsnittsåldern till 19,5 år. Av motortyperna var 2- och 4-takts bensinmotorer mest populära, med en genomsnittlig effekt av 36 hk.</p> <p>Den tid som finländarna tillbringa på sjön under båtsäsongen bedömdes ha minskat något under de senaste åren. Båtanvändarna utnyttjade farkosterna för resor till stugan (20 %), korta dagsturer (69 %) samt resor som varade flera dagar eller upp till en vecka (11 %). Under semestertid användes båtarna betydligt oftare än utanför semester-tid. Under semestertid använde mer än hälften av båtanvändarna båten minst varje vecka, och 77 % av dem använde båten åtminstone några gånger i månaden. I genomsnitt 14 % av båtanvändarna övernattade under båtresaerna. Tre fjärdedelar av båtanvändarna använde farkosterna i närheten av hemmahamnen, och det mest populära båtlivsområdet utanför hemmahamnen var Skärgårdshavet.</p> <p>Som huvudregel tar man väl hand om sina farkoster och färdigheterna på sjön. Båtsäkerheten har förbättrats under de senaste åren, eftersom antalet farkostolyckor med dödlig utgång har minskat och antalet båtförare med en blodalkoholhalt över den tillåtna har blivit färre vid polisens utandningsprov. Miljömedvetenheten bland båtanvändarna har ökat. De mot miljökonsekvenserna inriktade kraven har blivit strängare, och samtidigt har allt fler båtar försetts med utrustning som underlättar modern avfallshantering.</p> <p>Den totala omsättningen inom branscher med anknytning till båtliv var 627 milj. euro år 2015. År 2016 använde båtanvändarna 301 milj. euro årligen för underhåll av farkosterna, innefattande utrustning och tillbehör, båtservice, hamnplats för båten, vinterupplag samt sjösättning och upptagning. Båtanvändarnas bränslekostnader uppskattades till cirka 80 milj. euro om året. Båtlivet gav skatteinkomster på uppskattningsvis 176 milj. euro om året, av vilket huvuddelen var bränsleskatter och mervärdesskatter.</p> <p>Det sker en kontinuerlig förändring av båtvanorna, och undersökningen av dessa hjälper oss att förstå de bakomliggande faktorerna. Det finns utrymme för utveckling av omfattningen av och detaljrikedomen hos olika parterers statistik. I fortsättningen bör man rikta ännu mer uppmärksamhet på insamlingsätt och inriktning för material och innehåll i enkäter, för att den offentliga och privata sektorn ska kunna dra nytta av dagslägesbeskrivningen. Delvis öppen kvarblir fortfarande frågan varför finländarna vill tillbringa sin fritid i båtar samt vilka trivsel- och hälsofrämjande effekter båtanvändarna upplever att de uppnår med hjälp av båtliv.</p>	

Title of publication Volume of boating and its economic and environmental impacts in Finland	
Author(s) Hanna Askola, Oona Takala, Joni Tefke, Sito Oy	
Commissioned by, date Finnish Transport Safety Agency, 22 November 2016	
Publication series and number Trafi Research Reports 4/2017	ISSN (online) 2342-0294 ISBN (online) 978-952-311-191-2
Keywords boating, boats, economic impacts, environmental impacts, safety of boating	
Contact person Kimmo Patrakka	Language of the report Finnish
<p>Abstract</p> <p>The objective of the study was to establish the current status of boating in Finland. The study contains estimates of the number of watercraft as well as the safety of boating and its environmental and economic impacts. The volume of boating in Finland was last studied more extensively in 2005. The study makes use of earlier findings as well as similar surveys carried out in Sweden and Norway. The source data for the study were compiled by means of telephone interviews with a randomly selected sample of people as well as an online questionnaire sent to active boaters. Data were also gathered from the authorities and stakeholders involved in boating. The data pooled from different sources were collated, homogenised, analysed, interpreted, and reported.</p> <p>According to estimates, the number of watercraft in Finland has increased somewhat during the last 12 years. The biggest group of all the 554,000 motorised watercraft in 2016 were outboard motorboats with engines of up to 20 hp (54%). Other common boat types were outboard motorboats with engines larger than 20 hp (30%), inboard motorboats (10%), and sailing boats (3%). The highest numbers of watercraft were found in Uusimaa, Southwest Finland, and Pirkanmaa, i.e. in densely populated areas with easy access to the archipelago, sea, and inland waters. The average length of all motorised watercraft in 2016 was estimated at 5.4 metres and their average age at 19.5 years. The most popular engine types were two-stroke and four-stroke petrol engines with an average power output of 36 hp.</p> <p>The amount of time spent by Finns on boating during the boating season was estimated to have decreased slightly in recent years. Boaters used watercraft to visit their holiday homes (20%), for short day trips (69%), and for journeys of several days or weeks (11%). Boats were being used considerably more frequently during the holiday season than outside the holiday season. During the holiday season, more than half of all boaters used a boat at least weekly and 77% used a boat at least a few times a month. On average, 14% of boaters made overnight boating trips. Three quarters of boaters used watercraft close to their home marina, and the most popular boating area beyond home marinas was the Archipelago Sea.</p> <p>Watercraft and boating skills are generally well looked after in Finland. The safety of boating has improved in recent years, as the number of fatal watercraft accidents has decreased and the number of boaters who fail a breathalyser test given by the police has dropped. Awareness about the environment has increased among boaters. Requirements relating to environmental impacts have become stricter, and more and more boats now also have modern waste management equipment on board.</p> <p>The combined turnover of industries related to boating was EUR 627 million in 2015. Boaters spent EUR 301 million per year on keeping watercraft in 2016, which consisted of equipment and accessories, boat maintenance, marina fees, winter storage, and launching and retrieving. Boaters' fuel costs were estimated at approximately EUR 80 million per year. Boating generated an estimated EUR 176 million in tax revenue per year, the majority of which was fuel tax and value-added tax.</p> <p>Boating habits are constantly changing, and studying the changes helps to understand the motives behind boating. There is still room for improvement in the scope and level of detail of statistics compiled by different parties. More and more attention should be given to the method of gathering data and targeting questionnaires, as well as the content of the questionnaire, in the future, which would make status reports more useful for both the public and the private sector. The question why Finns like to spend their spare time on boats and what kinds of benefits they feel they are getting from boating in terms of comfort of living and health has still not been fully answered.</p>	

ALKUSANAT

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi teetti kattavan tutkimuksen veneilyn nykytilasta Suomessa, jonka tulokset on koottu tähän raporttiin. Veneilytutkimus sisälsi laajan viranomaisilta, sidosryhmiltä ja veneilijöiltä kerätyn aineiston käsittelyn, tulkinnan sekä raportoinnin. Tutkimustulokset pohjautuvat käytössä olleeseen tutkimusdataan, ja tämä tulee ottaa huomioon raportin tuloksia luettaessa. Aiemmin Trafian edeltäjä Merenkululaitos on teettänyt vastaavan tutkimuksen vuonna 2005.

Tutkimuksen projektipäällikkönä toimi Hanna Askola Sitosta. Hänen lisäksi Siton projektityöryhmään kuuluivat Oona Takala ja Joni Tefke. Kirsi Lamminen Sitosta tarkasti raportin kieli- ja ulkoasun.

Ohjausryhmään osallistuivat Trafista Kimmo Patrakka, Inkeri Parkkari ja Ville Räisänen. Liikennevirastosta osallistuivat Juha Tiihonen ja Simo Kerkelä. Sitosta osallistuivat Hanna Askola ja Joni Tefke.

Helsingissä, 10. helmikuuta 2017

Kimmo Patrakka
Erityisasiantuntija
Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)

FÖRORD

Trafiksäkerhetsverket Trafi lät genomföra en omfattande undersökning av båtlivets dagsläge i Finland, vars resultat finns samlade i denna rapport. Båtundersökningen innefattade insamling, tolkning och rapportering av ett omfattande material insamlat från myndigheter, intressegrupper och båtanvändare. Undersökningens resultat baseras på tillgängliga undersökningsdata, och detta bör man beakta vid läsningen av rapportens resultat. Tidigare har Trafis föregångare Sjöfartsverket låtit genomföra en motsvarande undersökning år 2005.

Förutom denna rapport gjordes en bildpresentation och en meddelandemall av resultaten.

Projektchef för undersökningen var Hanna Askola från Sito. Förutom henne ingick Oona Takala och Joni Tefke i Sitos projektgrupp. Kirsi Lamminen från Sito granskade rapportens språk och utseende.

I styrgruppen deltog från Trafi Kimmo Patrakka, Inkeri Parkkari och Ville Räisänen. Från Trafikverket deltog Juha Tiihonen och Simo Kerkelä. Från Sito deltog Hanna Askola och Joni Tefke.

Helsingfors, den 10 februari 2017

Kimmo Patrakka
Specialsakkunnig
Trafiksäkerhetsverket (Trafi)

FOREWORD

The Finnish Transport Safety Agency conducted an extensive study on the current status of boating in Finland, the findings of which are compiled in this report. The boating study involved analysing, interpreting, and reporting an extensive set of data collected from the authorities, stakeholders, and boaters. The findings of the study are based on the source data available at the time, which must be taken into consideration when reading the report. The Finnish Transport Safety Agency's predecessor, the Finnish Maritime Administration, last conducted a similar study in 2005.

In addition to this report, the findings were turned into a PowerPoint presentation and a press release.

The project manager for the study was Hanna Askola from Sito. In addition to Askola, Sito's project team consisted of Oona Takala and Joni Tefke. Kirsi Lamminen from Sito proofread the report and checked the layout.

The steering group included Kimmo Patrakka, Inkeri Parkkari, and Ville Räisänen from the Finnish Transport Safety Agency. The Finnish Transport Agency was represented by Juha Tiihonen and Simo Kerkelä. Sito's representatives were Hanna Askola and Joni Tefke.

Helsinki, 10 February 2017

Kimmo Patrakka
Special Adviser
Finnish Transport Safety Agency (Trafi)

Sisällysluettelo

1	Tutkimuksen tavoite.....	9
1.1	Määritelmät.....	9
1.2	Tutkimuskysymykset.....	9
2	Tutkimuksen menetelmät ja rajaukset.....	10
2.1	Lähtömateriaalin esittely.....	10
2.2	Tutkimusmenetelmä.....	10
2.3	Rajaukset.....	14
3	Veneily Suomessa.....	15
3.1	Veneiden määrä.....	15
3.2	Veneiden rekisteröinti.....	18
3.3	Veneiden katsastus.....	19
3.4	Veneiden vakuutukset.....	21
3.5	Veneilyn maantieteellinen jakauma.....	21
3.6	Veneilysuoritteet.....	24
4	Veneilijät.....	30
4.1	Omistajien jakauma.....	30
4.2	Käyttäjien jakauma.....	30
4.3	Käyttäjien veneilytutkinnot ja -koulutus.....	31
4.4	Veneilyseuran jäsenyys.....	35
5	Veneilyn turvallisuus.....	38
5.1	Veneilyn riskit.....	38
5.2	Pelastustehtäviä vaatineet veneilyonnettomuudet.....	38
5.3	Läheltä piti -tilanteet.....	44
5.4	Merikartat ja veneväylästä.....	45
5.5	Veneiden ominaisuudet ja varustelu.....	45
5.6	Alkoholin käyttö veneillä.....	47
6	Veneilyn ympäristövaikutukset.....	48
6.1	Venekäymälät.....	48
6.2	Jätevesien poisto.....	49
6.3	Veneilyyn liittyvä autoilu.....	49
6.4	Eliönestomaalien käyttö.....	50
6.5	Veneiden jätehuolto.....	51
6.6	Veneilyn hiilidioksidipäästöt.....	52
7	Veneilyn taloudelliset vaikutukset.....	53
7.1	Elinkeinoelämän rahavirrat.....	53
7.2	Veneiden valmistus.....	53
7.3	Veneilyn kustannukset yksittäiselle veneilijälle.....	58
7.4	Julkiselle sektorille aiheutuvat tulot ja menot.....	61
8	Tutkimuksen yhteenveto ja johtopäätökset.....	63
8.1	Yhteenveto nykytilanteesta.....	63
8.2	Veneilijöiden asenteet.....	63
8.3	Veneilyn taloudelliset vaikutukset.....	64
8.4	Tutkimuksen luotettavuus.....	64
8.5	Jatkotutkimustarpeita.....	64
9	Lähdeluettelo.....	66
	Liite 1. Taloustutkimuksen kyselyn kysymykset.....	68
	Liite 2. Internet-kyselyn kysymykset.....	75
	Liite 3. Trafifin tiedote vesikulkuneuvojen määrästä.....	77
	Liite 4. Vesistöjen aluejako.....	79

1 Tutkimuksen tavoite

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli laatia raportti veneilyn nykytilasta Suomessa. Raportti sisältää arviot veneiden määrästä sekä veneilyn turvallisuus-, ympäristö- ja taloudellisista vaikutuksista. Veneilyn määrää Suomessa on viimeksi tutkittu laajemmin vuonna 2005 (Räsänen, Järvi, Mäkelä, Rytkönen, Hentinen, Hänninen & Tervonen, 2005). Tämän tutkimuksen veneilymääristä saatuja tuloksia on vertailtu soveltuvien osin vuoden 2005 veneily selvitykseen sekä Ruotsin ja Norjan veneselvitysten tuloksiin (Räsänen ym. 2005; Transportstyrelsen 2010; Kongelig Norsk Båtförbund 2012).

Tämä tutkimus käsitteli ainoastaan yksityisomistuksessa olleita moottorilla varustettuja vapaa-ajan veneitä.

Tutkimus teetettiin erityisesti veneilyverkoston eli viranomaisten ja veneilyn sidosryhmien tarpeisiin.

1.1 Määritelmät

Raportin luettavuuden parantamiseksi raportissa käytetään joukkoa yleiskielisiä termejä, jotka on määritelty alla.

- Tässä tutkimuksessa veneellä tarkoitetaan seuraavia moottoroituja vesikulkuneuvoja:
 - Vesiskootteri
 - Moottorivene, perämoottori alle 20 hv (hevosvoimaa)
 - Moottorivene, perämoottori yli 20 hv (hevosvoimaa)
 - Sisämoottorivene ja sisäperämoottorivene
 - Purjevene (ryhmä sisältää moottorilla varustetut purjeveneet ja moottoripurjehtijat; moottorittomat purjeveneet on rajattu tutkimuksen ulkopuolelle)
- Venerekisterillä tarkoitetaan vesikulkuneuvorekisteriä.
- Veneen käyttäjällä tarkoitetaan veneen omistajaa, kuljettajaa tai muuta venettä käyttävää henkilöä.
- Veneilyseuralla tarkoitetaan veneily-, vene-, navigaatio- ja pursiseuroja.

1.2 Tutkimuskysymykset

Mikä on veneilyn nykytila Suomessa (vuonna 2016)?

- Kuinka paljon Suomessa on veneitä?
- Millainen on veneilyturvallisuuden nykytila?
- Millaisia ympäristövaikutuksia veneilyllä on?
- Millaisia kansantaloudellisia vaikutuksia veneilyllä on?

2 Tutkimuksen menetelmät ja rajaukset

2.1 Lähtömateriaalin esittely

Tutkimuksen tausta-aineisto koostui seuraavista lähteistä:

- Venetilastot (Finnboat 2016)
 - Tilastodata 2005–2016
 - Yhteenvedo tilastoista
- Satunnaisotannalla toteutetun laajan puhelinhaastattelun aineisto (Taloustutkimus 2016). Aineisto sisälsi raakadatan, arviot veneiden määrästä maakunnittain sekä sen perusteella tuotettuja taulukoita ja ristiintaulukointeja.
- Veneilijöille suunnatun avoimen internet-kyselyn vastaukset (Trafi 2016)
- Liikenneviraston aktiiviveneilijöille suunnattu asiakastyytyväisyyskysely (Taloustutkimus 2012)
- Sidosryhmät ja viranomaiset, jotka ovat toimittaneet tietoja
 - Venealan Keskusliitto Finnboat ry
 - Suomen Purjehdus ja Veneily ry
 - Suomen Navigaatioliitto ry
 - Pidä Saaristo Siistinä ry
 - Suomen Meripelastusseura ry
 - Suomen Työväen Urheiluliitto ry
 - Rajavartiolaitos
 - Poliisi
- Lisäksi hyödynnetään aiempia aihepiirejä koskevia selvityksiä Suomesta, Ruotsista ja Norjasta
- Vesikulkuneuvorekisteri (Trafi 2017e)

Tutkimuksen pääasiallisina tietolähteinä olivat Trafín teettämän puhelinhaastattelun aineisto, johon viitataan ”Taloustutkimus 2016” tai ”puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016”, sekä avoimen internet-kyselyn vastaukset, joihin viitataan tutkimuksessa ”Trafi 2016” tai ”internet-kysely, Trafi 2016”.

2.2 Tutkimusmenetelmä

Trafi kokosi tutkimuksen aineiston veneilyn parissa toimivilta viranomaisilta ja sidosryhmiltä sähköpostitse. Lisäksi Trafi teetti puhelinhaastattelututkimuksen sekä keräsi tietoa veneilijöiltä internet-kyselyssä Webropol-työkalun avulla.

Puhelinhaastattelun sisältö on esitetty liitteessä 1 ja internet-kyselyn sisältö liitteessä 2.

Tämän jälkeen aineiston koostamisesta tutkimusraportiksi vastasi Sito Oy:n konsultit. Tehtävä sisälsi aineiston kokoamisen, käsittelyn, analyysin ja tulkinnan sekä raportoinnin.

Tutkimuksen tulokset ja niistä tehdyt johtopäätökset perustuvat suurelta osin puhelinhaastatteluilla ja internet-kyselyllä kerättyyn aineistoon. Näiden tiedonkeruumenetelmien ominaispiirteet tulee huomioida tutkimusta luettaessa ja sen tuloksia hyödynnetäessä.

2.2.1 Tutkimuksen kohderyhmä

Puhelinhaastattelujen kohderyhmä

Puhelinhaastattelun kohderyhmänä olivat suomalaiset kotitaloudet Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Loppuun vietyjä haastatteluja tehtiin kaikkiaan 1300 kappaletta ja ne kiintiöitiin maakunnista muodostettujen alueiden mukaisesti.

1. Alue, Länsi-Suomi 330 kpl
2. Alue, Helsinki-Uusimaa 380 kpl
3. Alue, Muu Etelä-Suomi (muu kuin Helsinki-Uusimaa) 290 kpl
4. Alue, Itä-Suomi (Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala, Kainuu) 150 kpl
5. Alue, Pohjois-Suomi (Keski-Pohjanmaa, Pohjois-Pohjanmaa, Lappi) 150 kpl

Aluekiintiöiden sisällä haastateltavat taloudet valittiin satunnaisesti. Taloudesta tavoiteltiin henkilöä, joka osasi vastata veneitä koskeviin kysymyksiin. Jos taloudessa ei ollut venettä, haastattelua ei jatkettu. Keskimäärin yksi haastattelu kesti 13 minuuttia. Aineisto kerättiin 7.9.–5.10.2016 välisenä aikana. Puhelinhaastattelulomake on liitteessä 1. (Taloustutkimus 2016.)

Internet-kyselyn kohderyhmä

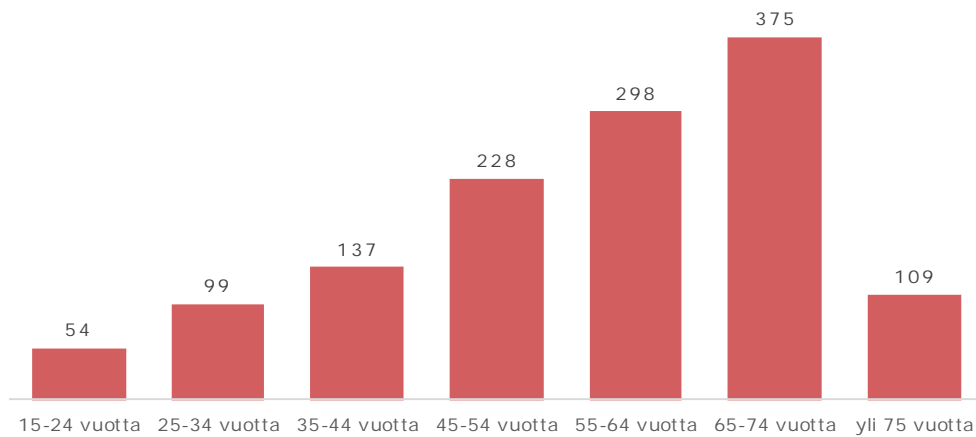
Veneilyn nykytilaa kartoittavaan internet-kyselyyn saivat vastata kaikki halukkaat. Kyselyn saatetekstissä kerrottiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto päivittää tietoja veneiden ja veneilyn määrästä ja niiden taloudellisista ja ympäristövaikutuksista. Internet-kyselyn kohderyhmänä olivat aktiiviveneilijät. Internet-kyselyssä Ahvenanmaan maakuntaa ei rajattu kyselyn ulkopuolelle. Koska kyselyyn vastattiin oma-aloitteisesti, on syytä olettaa, että vastaajat olivat aktiivisia veneilijöitä ja siten kiinnostuneita edistämään veneilytietoa Suomessa. Internet-kyselyn haastattelulomake on liitteessä 2.

2.2.2 Haastatteluiden ja internet-kyselyn otanta

Puhelinhaastattelujen vastaajat

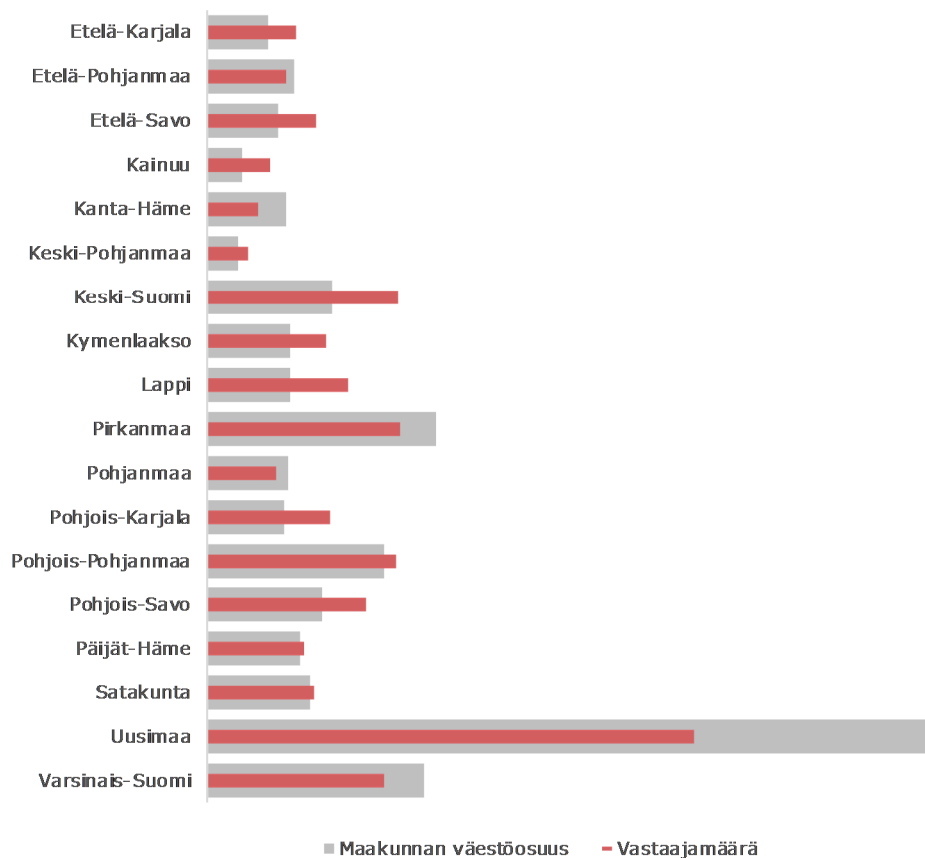
Puhelinhaastattelua varten tavoitettiin 7650 henkilöä, joista 2212:lla on vene käytössä. Näistä 1300, joilla oli käytössään moottoroitu vene, valittiin tutkimuksen lopulliseen otokseen. (Taloustutkimus 2016.)

Puhelinhaastatteluun vastanneista 1125 oli miehiä ja 175 naisia. Puhelinhaastatteluisissa vastaajien ikäjakauma painottui keski-ikäen ylittäneisiin (kuva 1). Vastaajien kotitalouksista valtaosa (58 %) oli kahden henkilön talouksia: yhden henkilön kotitalouksia oli 13 % ja kolmen henkilön tai sitä suurempia kotitalouksia oli 29 %.



Kuva 1 Puhelinhaastattelun vastaajien ikäjakauma (Taloustutkimus 2016)

Vastaajien maantieteellinen jakauma mukaili pääpiirteissään maakuntien väestöjakaumaa (kuva 2). Maakunnittain tarkasteltaessa merkittäviä vesialueita sisältävät maakunnat Uusimaa, Varsinais-Suomi ja Pirkanmaa ovat hieman aliedustettuja suhteutettuina maakuntien väkimäärään. Sen sijaan vastaajissa painottuvat erityisesti keskisuomalaiset.

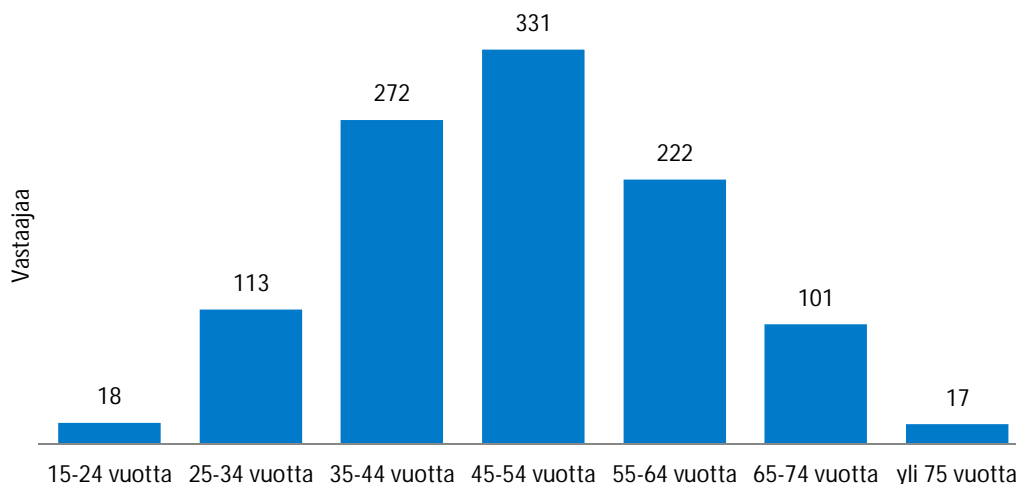


Kuva 2 Vastaajien maantieteellinen jakauma (Taloustutkimusta (2016) mukailen)

Internet-kyselyn vastaajat

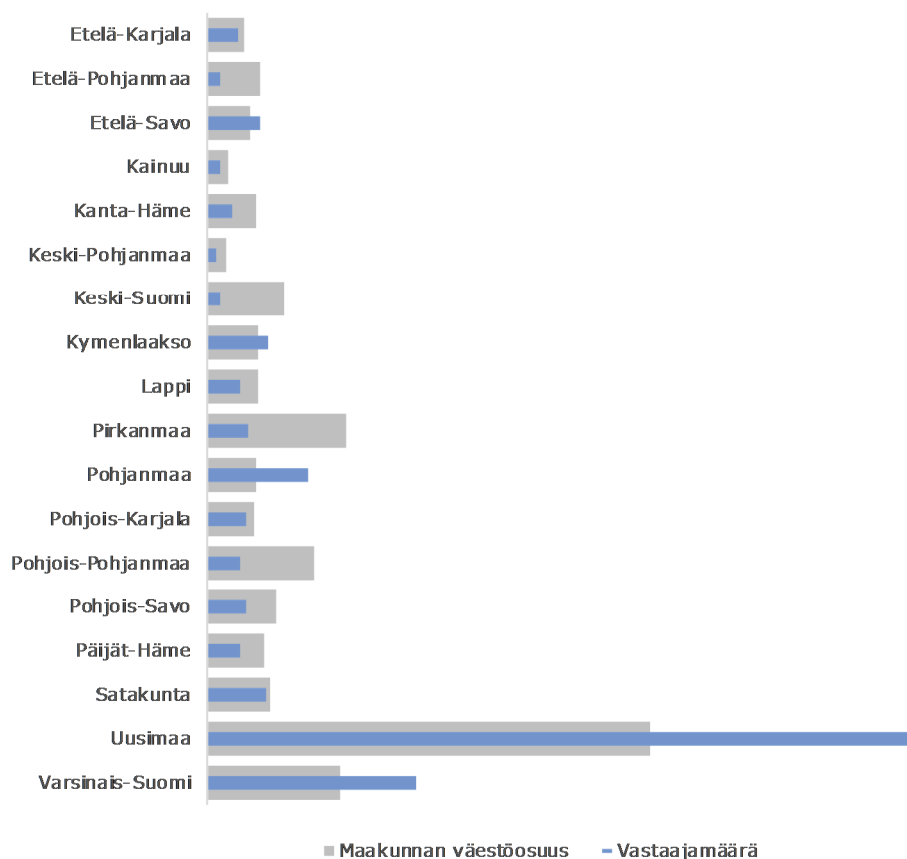
Internet-kyselyyn vastasi yhteensä 1074 veneilijää. Pieni osa vastaajista keskeytti kyselyn ja vähäinen osa jätti vastaamatta joihinkin kysymyksiin. Internet-kyselyyn vastanneiden henkilöiden ikäjakauma painottui keski-ikäisiin (45–54 vuotta). Nuorten

(15–24 vuotta) sekä nuorten aikuisten (25–34 vuotta) sekä keski-ikäisten selvästi ylittäneiden (yli 65-vuotiaat) vastaajien määrä oli pieni (kuva 3). Internet-kyselyssä ei kysytty talouden kokoa eikä sitä, oliko vastaaja mies vai nainen.



Kuva 3 Internet-kyselyn vastaajien ikäjakauma (internet-kysely, Trafi 2016)

Internet-kyselyn vastaajien maantieteellinen jakauma mukaili jonkin verran maakuntien väestöjakaumaa (kuva 4). Maakunnittain tarkasteltaessa merkittäviä vesialueita sisältävät maakunnat Uusimaa ja Varsinais-Suomi olivat selvästi yliedustettuja suhteutettuina maakuntien väkimäärään, minkä lisäksi Pohjanmaalta, Kymenlaaksosta ja Etelä-Savosta oli väkilukuun suhteutettuna paljon vastaajia. Aliedustettuja olivat erityisesti Pirkanmaa, Etelä-Pohjanmaa, Keski-Suomi ja Pohjois-Pohjanmaa.



Kuva 4 Internet-kyselyyn vastaajien maantieteellinen jakauma (internet-kysely, Trafi 2016)

2.2.3 Aineiston käsittely

Puhelinhaastattelun (Taloustutkimus 2016) ja internet-kyselyn (Trafi 2016) aineistoja voitiin käsitellä kokonaisuutena ja vertailla keskenään, kun molemmat aineistot analysoitiin samalla tavalla ja menetelmällä, karsinnat ja painokertoimet toteutettiin samalla tavalla sekä vastaukset skaalattiin siten, että molemmissa aineistoissa venetyyppien suhteelliset määrät maakunnittain vastasivat toisiaan.

- Aineistoa käsiteltiin normaalein tilastollisin menetelmin, muun muassa laskemalla vastausten tunnuslukuja ja arvioimalla tulosten riippuvuuksia ristiintaulukoimalla.
- Tulosten luottamusvälejä ei arvioitu. Sekä puhelinhaastattelujen ja internet-kyselyiden otoskoko oli hieman yli 1000, joka perinteisin menetelmin ja oletuksin tuottaa noin ± 3 %:n virhemarginaalit 95 %:n luottamustasolla. Tätä ei voida yleistää koskemaan koko tutkimusdataa. Esimerkiksi puhelinhaastatteluiden perustella 82 % vesiskoottereiden ja 89 % purjeveneiden käyttäjistä kuuluu veneilyseuraan. Alhaisen vastausmäärien vesiskoottereiden (N = 17) ja purjeveneiden (N = 45) käyttäjien vastausten luottamusvälit muodostuvat laajoiksi. 95 %:n varmuustasolla veneilyseuran jäseniä on 64–100 % vesiskootterin ja 80–98 % purjeveneiden käyttäjistä.
- Tulosten tulkinnan kannalta ongelmallisia venetyyppejä ovat esimerkiksi vesiskootterit ja purjeveneet, koska niiden vastausmäärät ovat jääneet hyvin alhaisiksi.
- Internet-kyselyn tulokset yleistettiin kattamaan kaikkea suomalaista yksityisveneilyä painottamalla internet-kyselyn vastauksia puhelinhaastatteluiden avulla arvioituilla maakunnallisilla venemäärillä. Näin internet-kyselyn ei-satunnainen otos voitiin yhteismitallistaa puhelinhaastattelun tulosten kanssa. Koska internet-kyselyyn vastasi huomattavan paljon purjeveneilijöitä ja vähän alle 20 hv perämoottoriveneilijöitä, ovat tulokset purjeveneiden osalta puhelinhaastatteluja tarkempia ja pienitehoisten perämoottoriveneiden osalta epätarkempia.

2.3 Rajaukset

Tutkimus koskee suomalaisten veneilijöiden veneilyä Suomen sisävesillä, merialueilla ja ulkomailla. Tutkimuksen ulkopuolelle on rajattu Ahvenanmaan maakunnassa asuvat veneilijät (omat rekisterit ja tilastot).

Sekä Trafin teettämässä puhelinhaastatteluissa, että internet-kyselyssä oli joitakin kysymyksiä, jotka käsitelivät veneilijän toista omistamaa venettä. Veneilijöiden, jotka omistavat enemmän kuin yhden veneen, määrä oli pieni ja toisena veneenä oli usein moottorimatton vene, esim. soutuvene. Näistä syistä tutkimuksen laadullisen analyysin ulkopuolelle on rajattu veneilijöiden toissijaiset veneet. Nämä veneet huomioidaan veneiden kokonaismäärien arvioissa.

3 Veneily Suomessa

3.1 Veneiden määrä

Vuonna 2016 Suomessa oli arviolta yli miljoona (1 157 500) venettä, joista moottoroituja veneitä oli 554 000 ja moottoroimattomia 603 500 (Taloustutkimus 2016). Venekannan määrää ja rakennetta selvitettiin myös vuonna 2004 (Räsänen ym. 2005). Vuoden 2004 arvioihin verrattuna suomalainen venekanta on kasvanut ja sen rakenne muuttunut (taulukko 1). Venekanta on kasvanut 12 vuodessa 57 %, tosin suurin osa kasvusta on kohdistunut moottoroimattomiin veneisiin. Vesiskoottereiden määrässä on tapahtunut eniten prosentuaalista kasvua, minkä lisäksi kasvua on tapahtunut kaikissa muissakin venetyyppiryhmissä moottoripurjehtijoita lukuun ottamatta. Taloustutkimuksen (2016) arvion mukaisesti moottoroiduista veneistä yleisimpiä ovat eritehoisilla perämoottoreilla varustetut veneet.

Taulukko 1 Eri venetyyppien määrä Suomessa (Vuonna 2016 sisäperämoottoriveneet on yhdistetty sisämoottoriveneiden ryhmään) (Räsänen ym. 2005; puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Venetyyppi	Suomi		
	2004	2016	Muutos
Soutuvene	260 000	419 200	+61 %
Kevytpurjevene	16 000	33 800	+111 %
Kanootti/kajakki	40 000	99 900	+150 %
Muu vene, ei moottoria		50 600	
Vesiskootteri	2 500	8 500	+240 %
Enintään 20 hv perämoottori	242 000	301 800	+25 %
Yli 20 hv perämoottori	130 000	168 500	+30 %
Sisäperämoottoriveneet	12 000		
Sisämoottorivene	17 000	56 600	+95 %
Moottoripurjehtija	3 500	2 400	-31 %
Purjevene	14 500	16 200	+12 %
Yhteensä	737 500	1 157 500	+57 %

Jatkossa tämän tutkimuksen analyyseissä tarkastellaan ainoastaan Taloustutkimuksen arvioimaa 554 000 moottoroitua venettä. Taloustutkimuksen arvion mukaisesti kaikista moottoroiduista veneistä suurimman ryhmän muodostavat enintään 20 hv:n moottorilla varustetut perämoottoriveneet (54 %). Muut venetyypit yleisemmistä harvinaisempiin arvioituina ovat yli 20 hv:n perämoottoriveneet, sisämoottoriveneet, purjeveneet, vesiskootterit ja moottoripurjehtijat. Jatkossa tässä raportissa purjeveneet ja moottoripurjehtijat muodostavat yhden ryhmän, jonka nimi on ”purjevene” ja joka sisältää 18 600 venettä.

Taulukossa 2 on tarkasteltu erilaisten venetyyppien kokonaismäärää sekä kokonaismäärää suhteutettuna maiden asukaslukuun Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa. Vuosille 2010–2016 sijoittuvien arvioiden perusteella määrällisesti eniten moottoroituja veneitä on Ruotsissa. Eri maiden asukaslukuun suhteutettuna venekannoissa on sekä samankaltaisuutta että eroavaisuuksia. Suomessa on lähes nelinkertaisesti suurempi pienitehoisten perämoottoriveneiden kanta kuin Ruotsissa. Ruotsissa ja Norjassa on purjeveneitä asukaslukuun suhteutettuna kolminkertainen määrä Suomeen verrattuna.

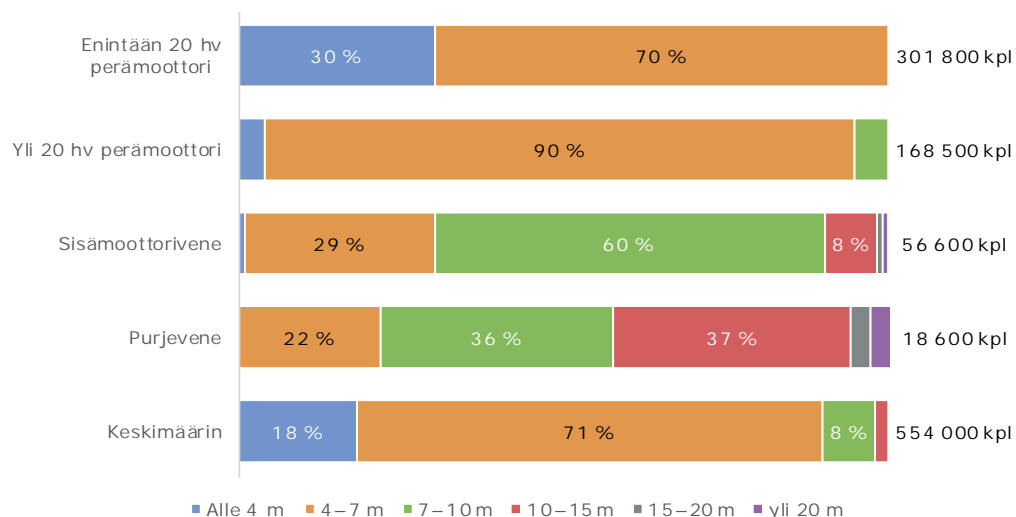
Taulukko 2 Eri venetyyppien määrä Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa (Taloustutkimus 2016, Sportsstyrelsen 2010, Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) 2012)

Venetyyppi	Venemäärät			Venettä tuhatta asukasta kohti		
	Suomi	Ruotsi	Norja	Suomi	Ruotsi	Norja
Soutuvene	419 200		152 000	76		29
Kevytpurjevene	33 800			6		
Kanootti/kajakki	99 900		80 300	18		15
Muu vene, ei moottoria	50 600			9		
Vesiskootteri	8 500			2		
Enintään 20 hv perämoottori	301 800	162 000		55	16	
Yli 20 hv perämoottori	168 500	282 000		31	28	
Sisämoottorivene	56 600	120 000		10	12	
Moottorivene			467 200			89
Moottoripurjehtija	2 400			0		
Purjevene	16 200	95 000	53 300	3	10	10
Yhteensä	1 157 500	659 000	752 800	210	66	143

Tulosten tulkintaa: Veneiden määrä on kasvanut 12 vuodessa (2004–2016). Taulukossa 1 esitetty 57 %:in kasvu perustuu vuosien 2004 ja 2016 arvioihin, eivätkä arviointitavat ole täsmälleen samanlaisia. Onkin mahdollista, että jompikumpi tai molemmat arviot ovat virheellisiä. Arvioiden perusteella voidaan kuitenkin perustellusti todeta, että suomalainen venekanta on jonkin verran kasvanut 12 vuodessa. Perinteisen veneilyn rinnalla voimakasta kasvua on ollut aktiviteettien ja elämisharrastamisen saralla, sillä esimerkiksi vesiskootterilla ajelu on lisännyt suosiotaan.

3.1.1 Veneiden pituus

Valtaosa veneistä on varsin pienikokoisia, sillä 71 %:lla veneistä pituus on neljästä seitsemään metriä (kuva 5). Lähes kaikki perämoottoriveneet ovat alle seitsemänmetrisiä, kun taas purjeveneet ja sisämoottoriveneet ovat useimmiten yli seitsemänmetrisiä. Kookkaimmat yli 20-metriset veneet ovat sisämoottori- ja purjeveneitä.



Kuva 5 Veneiden pituusjakauma venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Tarkennuksena kuvaan 5, taulukossa 3 on ilmoitettu veneiden keskipituudet venetyypeittäin. Veneiden pituus on keskimäärin 5,4 metriä, mikä johtuu suuresta määrästä pienikokoisia moottoriveneitä. Keskipituudeltaan suurimpia veneitä ovat purjeveneet (10,1 m).

Taulukko 3 Moottoroitujen veneiden keskipituudet venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Venetyyppi	Keskipituus (m)
Enintään 20 hv perämoottori	4,8
Yli 20 hv perämoottori	5,6
Sisämoottorivene	8,2
Purjevene	10,1
<i>Keskimäärin</i>	<i>5,4</i>

Tulosten tulkintaa: Veneiden pituuksien osalta tutkimustulokset eivät vastaa täysin yleisiä oletuksia, sillä esimerkiksi tyyppillisten alle 20 hv:n perämoottoriveneiden keskipituus on noin neljä metriä ja yli 20 hv:n perämoottoriveneiden keskipituus noin viisi metriä. Lisäksi Trafín ylläpitämässä venerekisterissä purjeveneiden keskipituus oli 9,2 metriä. Näin ollen kyseisten venetyyppien osalta saatiin tässä tutkimuksessa noin metrin verran oletettua korkeampia vastauksia veneiden pituuksissa.

3.1.2 Veneiden ikä

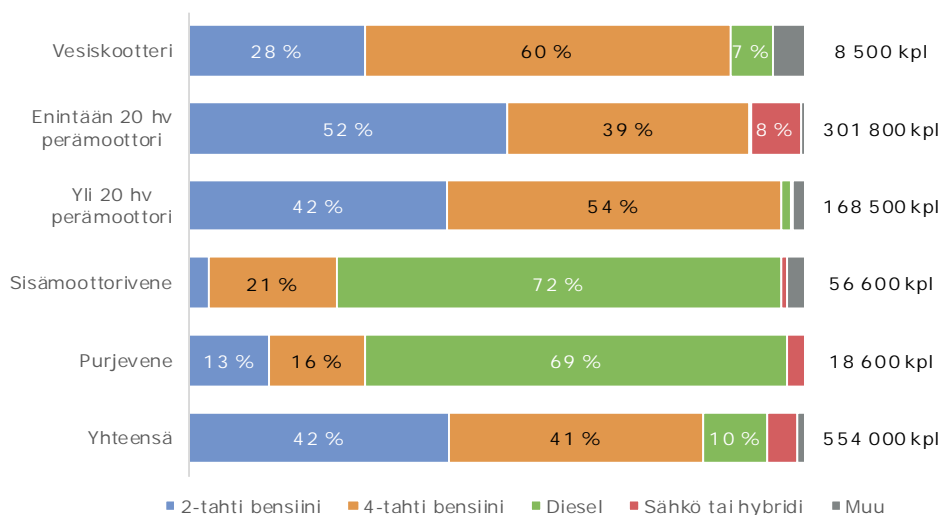
Veneiden keski-ikä on 19,5 vuotta (taulukko 4). Veneiden keskimääräiset iät jakautuvat kolmeen ryhmään. Uusimmat eli vesiskootterit muodostavat ryhmän, jonka keski-ikä on seitsemän vuotta. Toisen ryhmän muodostavat perämoottoreilla varustetut veneet, joiden keski-ikä on noin 18 vuotta. Vanhimpien veneiden ryhmä muodostuu sisämoottoriveneistä ja purjeveneistä, joiden keski-ikä vaihtelee 26–29 vuoden välillä.

Taulukko 4 Veneiden keski-ikä venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Venetyyppi	Keski-ikä (vuotta)
Vesiskootteri	7,0
Enintään 20 hv perämoottori	18,5
Yli 20 hv perämoottori	17,8
Sisämoottorivene	28,6
Purjevene	26,5
<i>Yhteensä</i>	<i>19,5</i>

3.1.3 Venemoottorit

Ensisijaisina venemoottoreina käytetään eniten 2-tahtisia bensiinikoneita (42 %) ja 4-tahtisia bensiinikoneita (41 %), mikä johtuu perämoottoriveneiden suuresta määrästä (kuva 6). Lisäksi käytetään dieselkoneita (10 %) erityisesti sisämoottoriveneissä sekä purjeveneissä. Sähkö- tai hybridikoneita (5 %) hyödynnetään eniten pienimmissä perämoottoriveneissä.



Kuva 6 Ensisijaisten moottorityyppien jakauma venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Venemoottorien tehot vaihtelevat alle viiden hv:n moottoreista yli 200 hv:n moottoreihin. Kaikkien moottoroitujen veneiden keskimääräinen teho on 36 hv:aa (taulukko 5). Pienitehoisimpia moottoreita käytetään perämoottoriveneissä, kun selkeästi tehokaimmat koneet löytyvät sisämoottoriveneistä.

Taulukko 5 Moottorin teho venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Venetyyppi	Keskimääräinen teho (hv)
Vesiskootteri	86,8
Enintään 20 hv perämoottori	6,7
Yli 20 hv perämoottori	50,0
Sisämoottorivene	147,0
Purjevene	22,6
Keskimäärin	36,0

Venemoottorien keski-ikä on noin 16 vuotta (taulukko 6). Vanhimpia ovat sisämoottoriveneiden venemoottorit. Uusimmat moottorit ovat vesiskoottereissa.

Taulukko 6 Moottorin ikä venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Venetyyppi	Moottorin keski-ikä (vuotta)
Vesiskootteri	6,5
Enintään 20 hv perämoottori	15,1
Yli 20 hv perämoottori	15,3
Sisämoottorivene	23,9
Purjevene	16,4
Yhteensä	16,1

3.2 Veneiden rekisteröinti

Vesikulkuneuvojen omistajilla on velvollisuus rekisteröidä veneensä. Rekisteröintivelvollisuus koskee yli 5,5-metrisiä purje- ja moottoriveneitä. Lisäksi vene on rekisteröitävä, mikäli valmistajan ilmoittama moottoriteho ylittää 15 kW (kilowattia) eli 20,4 hv. Myös muut moottorilla varustetut vesikulkuneuvot, kuten vesiskootterit, tu-

lee rekisteröidä. Rekisterivelvollisuus ei koske alus- tai kalastusalusrekisteriin merkittyjä vesikulkuneuvoja, Rajavartiolaitoksen tai puolustusvoimien veneitä eikä pelkästään kilpailukäytössä olevia vesikulkuneuvoja. (Trafi 2017a.)

Joulukuun 2016 lopussa Trafin (2017b) ylläpitämässä venerekisterissä oli 203 343 venettä, joista moottoriveneitä oli 184 639, purjeveneitä 13 942 ja muita veneitä 4762 kappaletta (tutkimuksen moottoripurjehtijat kuuluvat muiden veneiden luokkaan) (ks. liite 3). Trafin venerekisteriin ilmoitettu venemäärä on 16 % pienempi kuin tässä tutkimuksessa arvioitu vastaavan tyyppisten veneiden kokonaismäärä (N = 243 700). Ero selittyy suurelta osin veneiden määrän arvioinnin epätarkkuudella sekä sillä, että kaikki purjeveneet eivät ole rekisteröintivelvoitteen piirissä.

Alhaiseksi jäävä rekisteröityjen moottoriveneiden osuus johtuu rekisterivelvollisuuden ulkopuolella olevien pienten perämoottoriveneiden suuresta määrästä. Merkittävä osa purjeveneistä, yli 20 hv:n perämoottoriveneistä ja sisämoottoriveneistä oli rekisteröity.

Myös veneilyseurat ylläpitävät venerekistereitä. Kaikista rekisteröidyistä veneistä veneilyseurojen rekistereissä oli noin 51 700 venettä (9 %) (taulukko 7).

Taulukko 7 Veneiden rekisteröinnit Trafin ja veneilyseurojen rekistereissä (Trafi 2017e ja puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)¹

Venetyyppi	Kappaletta	Trafin rekisterissä	Seuran rekisterissä
Vesiskootteri	8 500	2 075 (24 %)	1 400 (16 %)
Enintään 20 hv perämoottori	301 800	3 634 (1 %)	5 100 (2 %)
Yli 20 hv perämoottori	168 500	130 739 (78 %)	13 100 (8 %)
Sisämoottorivene	56 600	48 534 (86 %)	17 600 (31 %)
Purjevene	18 600	15 165 (82 %)	14 500 (78 %)
<i>Yhteensä</i>	<i>554 000</i>	<i>200 147 (36 %)</i>	<i>51 700 (9 %)</i>

Tulosten tulkintaa: Viranomaisilla on nykyisin aikaisempaa tarkempi kuva suomalaisesta venekannasta, sillä vuonna 2007 rekisteröintivaatimus laajeni kaikkiin yli 15 kW tai yli 5,5 m vesikulkuneuvoihin. Vuonna 2014 on rekisteriin lisätty vesikulku-neuvotyyppi ”vesiskootteri”. Tätä ennen rekisteröidyt vesiskootterit näkyvät tilastoissa moottoriveneinä. Rekisteritiedot ja Taloustutkimuksen (2016) arvio eivät täysin vastaa toisiaan, mihin syynä voi olla puhelinhaastatteluissa saatujen tietojen tai niistä tehdyn arvion virheellisyys, rekisteröintivelvollisuuden laiminlyönti tai muut mahdolliset syyt.

Viranomaisrekisterien perusteella ei kuitenkaan tiedetä, millainen on pienten perämoottoriveneiden ja moottoroimattomien veneiden määrä ja osuus kaikista veneistä.

3.3 Veneiden katsastus

Suomessa huviveneiden katsastus on vapaaehtoista ja veneiden rekisteröinnistä riippumatonta. Järjestäytyneet veneilijät voivat katsastuttaa veneensä jäsenseurassa kat-

¹ Trafin rekisterissä on kaikkiaan 203 343 venettä, joista osa on moottorittomia eivätkä näin ollen kuulu tutkimuksen piiriin.

sastusohjeiden mukaisesti. Katsastuksen tarkoituksena on ylläpitää ja edistää veneturvallisuutta, joka todennetaan tarkastelemalla veneen tekniikkaa ja turvallisuuteen vaikuttavaa varustelua. Katsastajilta veneilijät saavat veneturvallisuutta koskevia neuvoja ja ohjeita, minkä lisäksi useimmat vakuutusyhtiöt myöntävät katsastetulle veneelle vakuutusmaksualennuksia. (Trafi 2017c.)

Suomen purjehdus ja veneily ry (SPV)

Veneiden katsastustoimintaa hallinnoi Suomen Purjehdus ja Veneily ry, joka kouluttaa jäsenseurojensa katsastusmiehet (Trafi 2017c). SPV:hen kuului 314 veneilyseuraa ja liitossa toimi 1428 venekatsastajaa vuonna 2016. Yhteensä 12 060 liiton jäsenseurojen venettä katsastettiin purjehduskaudella 2016 (taulukko 8).

Taulukko 8 Veneiden katsastusten määrä vuonna 2016 (SPV 2016)

Veneiden katsastus luokittain 1–5 alla mainittuihin käyttöalueisiin	
luokka1 (avomeri, moottoriveneet)	111
luokka1 (avomeri, purjeveneet)	16
luokka2 (rannikkovedet purjeveneet)	2 049
luokka2 (rannikkovedet moottoriveneet)	320
luokka3 (saaristo ja sisävedet purjeveneet)	2 643
luokka3 (saaristo ja sisävedet moottoriveneet)	3 702
luokka4 (suojaiset vesialueet purjeveneet)	162
luokka4 (suojaiset vesialueet moottoriveneet)	903
luokka5 (ei tietoa purjeveneet)	126
luokka5 (ei tietoa moottoriveneet)	80
Yhteensä	12 060

Suomen Navigaatioliitto ry (SNL)

Suomen Navigaatioliittoon kuuluu 98 seuraa (2016). SNL ei vastannut tietopyyntölomakkeen katsastusta koskevaan osioon, koska liiton veneet ovat SPV:n rekisterissä ja järjestöillä on yhteinen katsastusjärjestelmä.

Suomen työväen urheiluliitto ry (TUL)

TUL:iin kuuluu 37 veneilyseuraa (2016). Liitolla on oma katsastusjärjestelmä, jossa toimii 103 venekatsastajaa. Katsastajia koulutetaan 1–2 kertaa vuodessa, ja katsastajaluvat uusitaan kerran vuodessa. TUL toimittaa jäsenseuroilleen katsastuspöytäkirjat, venetarrat ja venetodistukset.

Venealan keskusliitto Finnboat ry

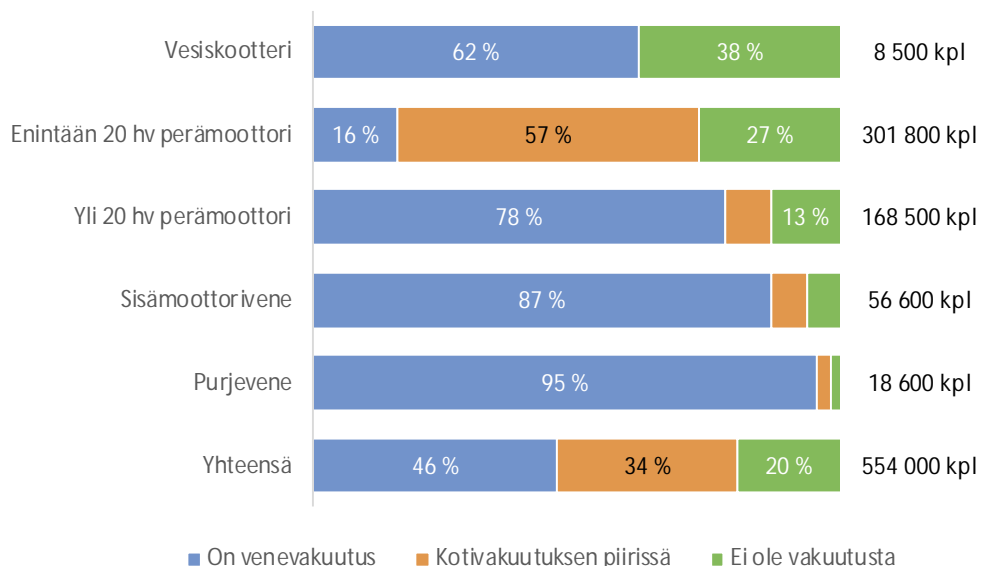
Myös Venealan keskusliitto Finnboat kouluttaa veneiden kuntokartoittajia. Kuntokartoituksessa veneen yleiskunnosta ja merikelpoisuudesta annetaan lausunto, jonka perusteella osa vakuutusyhtiöistä antaa alennusta venevakuutuksesta. Kuntokartoittajat ovat venealan ammattilaisia ja heitä oli vuoden 2016 lopussa 73.

Tulosten tulkintaa: Veneiden katsastus Suomessa on vahvasti sidoksissa veneilyseurojen ja Finnboatin toimintaan. Katsastuksista saatavat hyödyt kohdentuvat näin ollen ainoastaan pienemmille veneiden käyttäjäjoukkoon.

3.4 Veneiden vakuutukset

Veneitä vakuutetaan toisten osapuolien ja käyttäjien omien vahinkojen varalle. Vakuutusyhtiöt voivat myöntää veneilijöille alennuksia venevakuutuksista katsastusten perusteella. Osa veneistä on vakuutettu kotivakuutuksen kautta.

Internet-kyselyssä tiedusteltiin veneiden vakuuttamisesta. 80 % kaikista veneistä on vakuutettuja, ja kaikista veneistä noin puolet on venevakuutuksen piirissä (kuva 7). Pienitehoiset perämoottoriveneet ovat muita venetyyppejä useammin kotivakuutuksen piirissä (57 % enintään 20 hv perämoottoriveneistä).



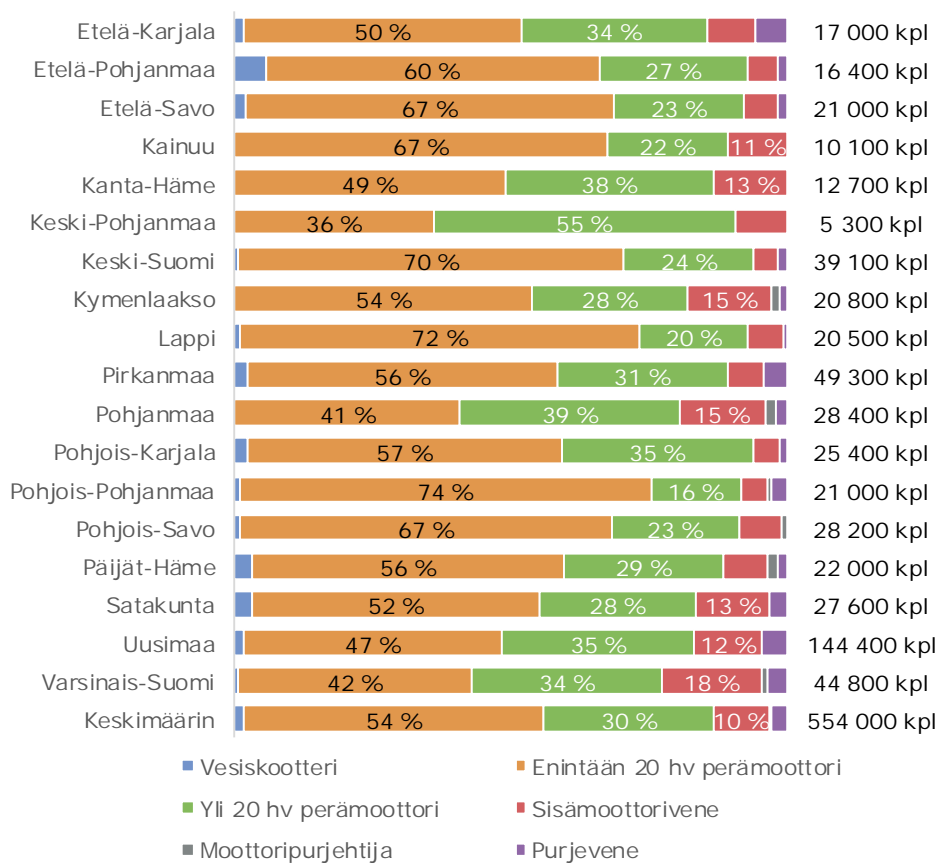
Kuva 7 Vakuutettujen veneiden osuudet venetyypeittäin (Internet-kyselyä (Trafi 2016) mukaillen)

Tulosten tulkintaa: Veneiden rahalliseen arvoon, ostohintaan tai venevakuutuksen hintaan ei voida vastata tämän tutkimuksen perusteella. Voidaan kuitenkin todeta, että ne veneet, joiden rahallisen arvon voidaan olettaa olevan verrattain suuri, ovat erittäin suurella todennäköisyydellä vakuutettuja venevakuutuksella.

3.5 Veneilyn maantieteellinen jakauma

3.5.1 Veneily maakunnittain

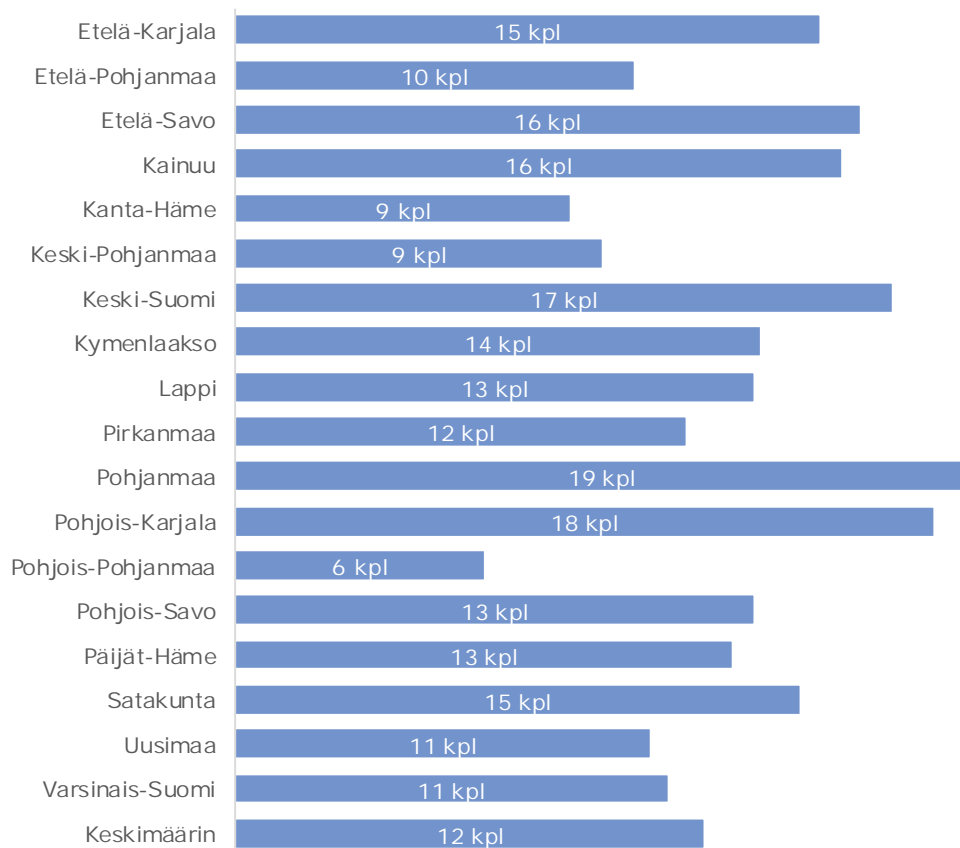
Suomessa veneillään kautta maan vaihtelevan veneilykauden pituuden puitteissa. Taloustutkimuksen (2016) arvion mukaisesti eniten moottoroituja veneitä on Uudellamaalla, jonka lisäksi muita merkittäviä veneilymaakuntia ovat Pirkanmaa, Varsinais-Suomi ja Keski-Suomi. Lähes kaikissa maakunnissa suurin osuus veneistä on enintään 20 hv:n perämoottoriveneitä; ainoastaan Keski-Pohjanmaalla yli 20 hv:n perämoottoriveneet muodostavat suurimman venetyyppiosuuden (kuva 8).



Kuva 8 Moottorivenetyyppien jakauma maakunnittain (yhteensä 554 000 venettä) (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Tulosten tulkintaa: Maakuntatarkastelu venetyypeittäin (kuva 8) tuottaa tuloksia, jotka eivät ainakaan purjeveneiden osalta vastaa täysin todellista tilannetta. Tulkinta pohjautuu siihen, että tiedot on saatu puhelinhaastatteluissa, joissa purjeveneiden kokonaismäärä oli verrattain pieni (N=45), ja lisäksi puhelinhaastatteluissa sisävesistöt painottuivat.

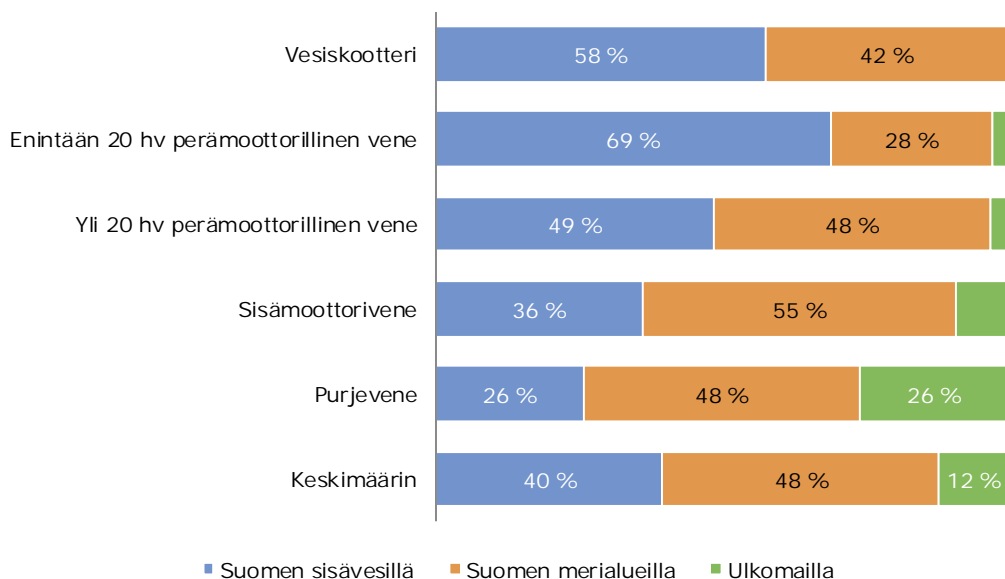
Kun moottoroitujen veneiden määrät suhteutetaan maakuntien asukasmääriin, eniten veneitä 100 asukasta kohti on Pohjanmaalla ja Pohjois-Karjalassa ja vähiten Pohjois-Pohjanmaalla (kuva 9).



Kuva 9 Veneiden lukumäärä sataa yli 15-vuotiasta asukasta kohti eri maakunnissa (venettä sataa asukasta kohti) (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

3.5.2 Veneily sisävesillä, merialueilla ja ulkomailla

Internet-kyselyssä selvitettiin erilaisten venetyyppien yleisyyttä Suomen sisävesillä ja merialueilla sekä ulkomailla. Yli puolet (58 %) kaikesta veneilystä tapahtuu sisävesillä, minkä lisäksi veneillään Suomen merialueilla (38 %) ja ulkomailla (4 %) (kuva 10). Sisävesien suurta osuutta selittää enintään 20 hv:n veneiden suuri osuus kaikista moottoroiduista veneistä. Mitä kookkaampi vene on, sitä todennäköisemmin sillä veneillään merialueilla ja ulkomailla.



Kuva 10 Erilaisten venetyyppien yleisyys Suomen sisävesillä ja merialueilla sekä ulkomailla (Yksi vene voi olla useimmilla vesialueilla) (internet-kysely, Trafi 2016).

3.6 Veneilyosuoritteet

Suomessa huviveneitä käytetään retkeilyyn, matkailuun, kalastukseen, venekilpailuihin, veneilytapahtumiin ja venevuokrauksiin.

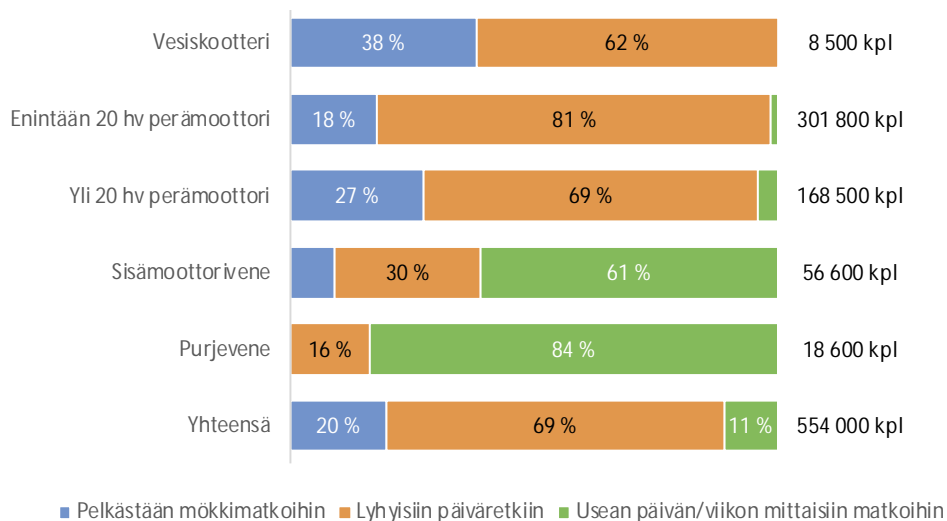
Veneilijöiden vuosittaisista veneilymääristä ei ole tarkkaa tilastointia. Taloustutkimuksen (2016) kyselyssä kysyttiin veneilijöiden arvioita vuosittaisista veneilymääristä (vaihtoehdot: päivittäin, viikoittain, muutaman kerran kuukaudessa, harvemmin, ei käytetä). Vastaukset suhteutettiin veneilykauden ja veneilykauteen sijoittuvan loman pituuteen, ja arvion perusteella suomalaiset veneilivät keskimäärin 17 päivänä veneilykaudella 2016². Vesiskoottereita käytettiin keskimäärin noin 12 päivänä ja enintään 20 hv perämööttöriveneitä 15,5 päivänä, kun taas muita veneitä käytettiin arviolta 18 päivänä veneilykauden kuluessa. Aiemmin Taloustutkimuksen (2012) toteuttamassa kyselyssä aktiiviveneilijöistä koostuvat vastaajat ilmoittivat veneilleensä keskimäärin 40 päivänä.

Tulosten tulkintaa: Puhelinhaastatteluissa kerätyn tiedon perusteella suomalaiset veneilivät keskimäärin 17 päivänä vuonna 2016, kun taas vuonna 2012 tehdyn aktiiviveneilijöille suunnatun kyselyn perusteella veneiltiin 40 päivänä vuodessa. Voidaan olettaa, että aiempaan kyselyyn rekisteritietojen perusteella valikoituneiden ja puhelinhaastatteluihin osallistuneiden veneilijöiden välillä on eroa veneilyaktiivisuudessa. Siitäkin huolimatta tulosten suuri ero viittaa siihen, että jonkin verran vähenemistä veneilyaktiivisuudessa voidaan olettaa tapahtuneen. Vähentymisen taustalla voi olla monia syitä, esimerkiksi veneilylle vaihtoehtoiset vapaa-ajan aktiviteetit ovat lisääntyneet, matkaveneilijöiden keski-ikä on noussut, venepolttoaineet ovat kallistuneet, yleinen taloudellinen tilanne on heikentynyt.

3.6.1 Veneiden käyttötarkoitus

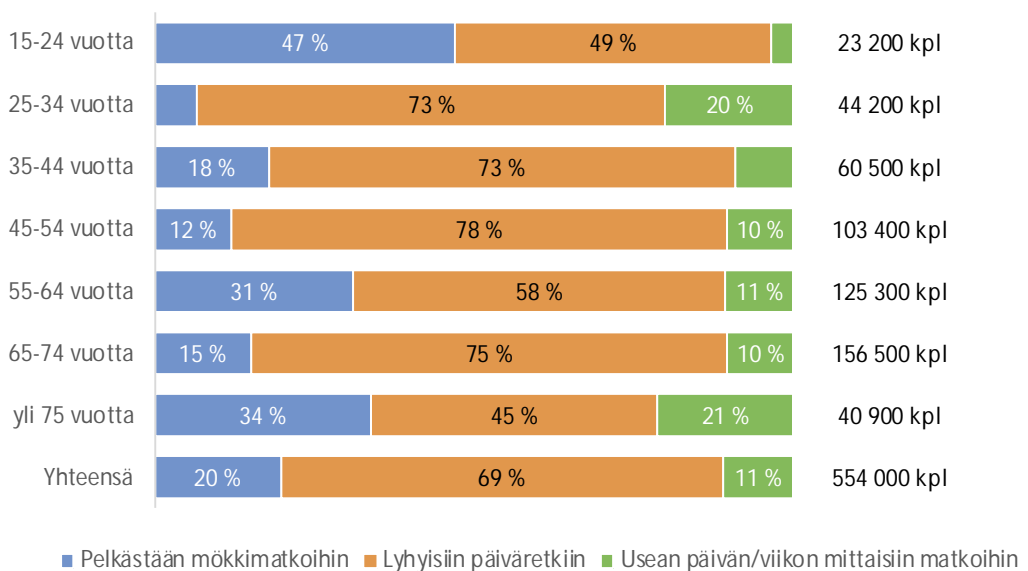
Tutkimuksessa kartoitettiin venetyyppien käyttötarkoitusta erityyppisiin matkoihin. Internet-kyselyn vastaajat käyttivät veneitä mökkimatkoihin (20 %), lyhyisiin päiväretkiin (69 %) sekä usean päivän tai viikon mittaisiin matkoihin (11 %). Kuvaan 11 on koottu veneiden käyttötarkoitus venetyypeittäin. Veneiden käyttötarkoitukset eroavat merkittävästi eri venetyyppien välillä. Mitä pienempi vene on, sitä enemmän sitä käytetään pelkästään mökkimatkoihin tai lyhyisiin päiväretkiin. Isompia veneitä, kuten purjeveneitä (84 %) ja sisämööttöriveneitä (61 %), käytetään pääasiassa useamman päivän tai viikon mittaisiin matkoihin.

² Tutkimuksessa arvioitiin veneilykauden pituudeksi viisi kuukautta, josta lomakausi on 40 päivää.



Kuva 11 Erilaisten venetyyppien käyttötarkoitus (internet-kysely, Trafi 2016)

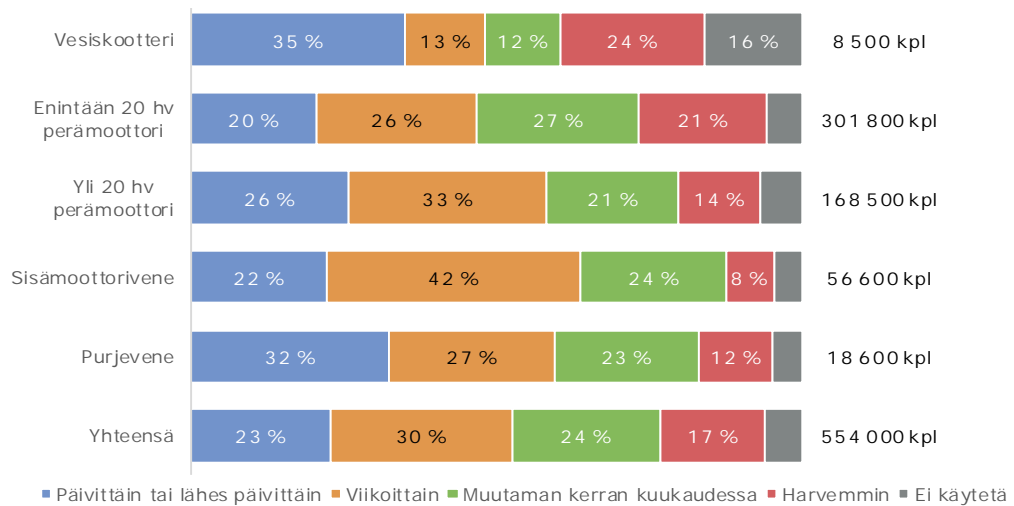
Vastaukset erosivat jonkin verran ikäryhmittäin (kuva 12). Alle 24-vuotiaat tekivät lyhyempiä venematkoja, kun taas nuoret aikuiset ja seniorit tekivät varsin paljon (20 %) usean päivien tai viikonkin pituisia matkoja.



Kuva 12 Eri ikäryhmien veneilyn tarkoitus (internet-kysely, Trafi 2016)

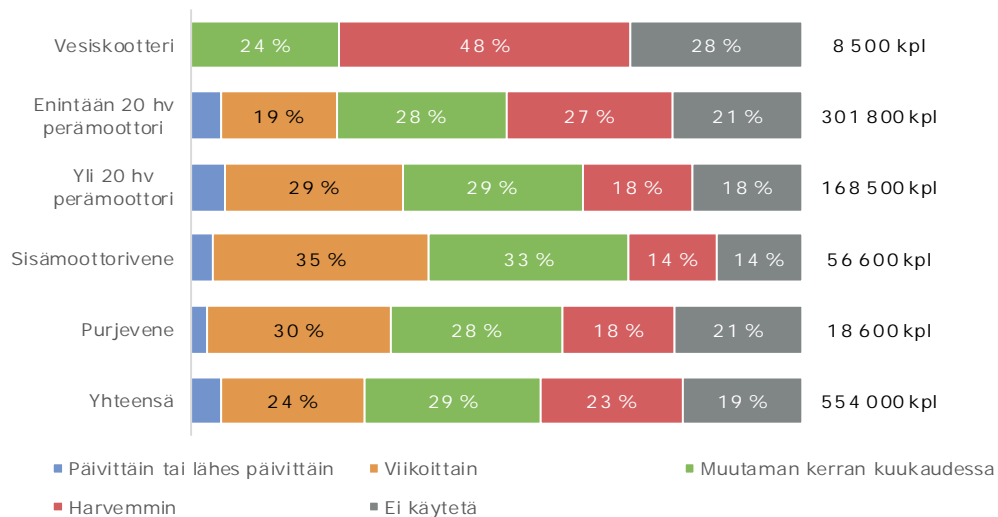
3.6.2 Veneily loma-aikoina ja muina aikoina

Kuvissa 13 ja 14 esitetään erilaisten veneiden käyttötaajuutta loma-aikoina (kuva 13) ja muina aikoina (kuva 14). Loma-aikaan veneitä käytetään selvästi useammin kuin lomakauden ulkopuolella. Loma-aikana yli puolet käyttäjistä veneilee vähintään viikoittain, ja 77 % veneilijöistä veneilee vähintään muutamia kertoja kuukaudessa.



Kuva 13 Veneiden käyttö loma-aikana (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Loma-aikojen ulkopuolella vain reilu neljännes veneistä on käytössä vähintään viikoittain (kuva 14). Noin 40 % veneistä käytetään noin kerran kuukaudessa tai harvemmin.



Kuva 14 Veneiden käyttö muuna kuin loma-aikana (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

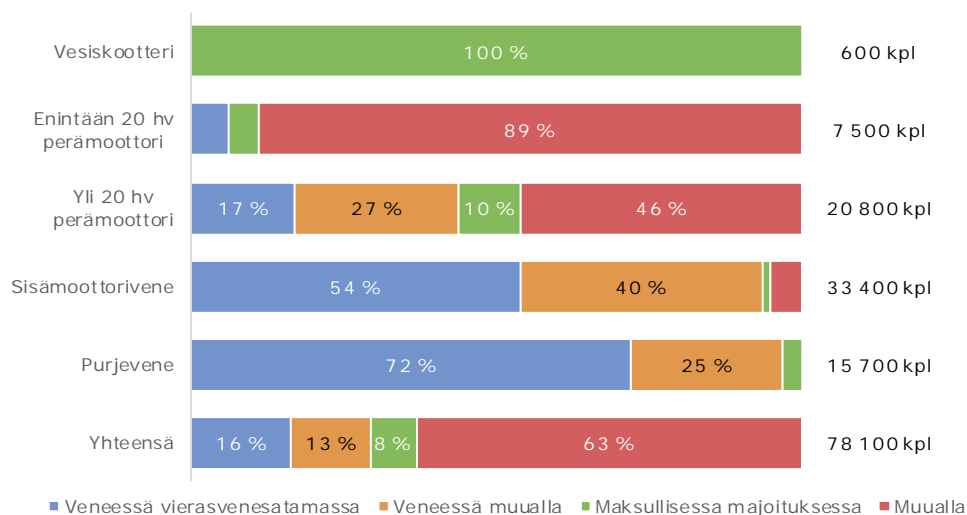
3.6.3 Yöpyminen veneillä

Yöpyminen veneilymatkoilla vaihtelee. Keskimäärin 14 % veneilijöistä yöpyy veneilymatkoilla. Eniten yöpyvät purjeveneilijät (84 % yöpyy) ja sisämoottoriveneilijät (59 %). Taloustutkimus (2016) arvioi, että ne veneilijät, jotka yöpyvät, yöpyvät 16 yötä venettä kohti vuodessa (taulukko 9). Useimmiten yövytään purjeveneillä liikuttaessa (28 yötä vuodessa).

Taulukko 9 Vuosittaiset yöpymiset veneillä venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

	Yöpyy veneillessä	Päivää venettä kohti	Yhteensä päivää vuodessa
Vesiskootteri	7 %	0,0	0
Enintään 20 hv perämoottori	2 %	7,7	57 600
Yli 20 hv perämoottori	12 %	8,3	172 600
Sisämoottorivene	59 %	17,9	598 900
Purjevene	84 %	28,1	441 800
Keskimäärin / yhteensä	14 %	16,3	1 270 900

Veneen koolla on vaikutusta yöpymisten lukumäärään ja majoittautumiseen. Mikäli veneessä yövytään useita öitä, öiksi majoitaudutaan hieman todennäköisemmin vierasvenesatamiin kuin muihin satamiin tai suojapaikkoihin (kuva 15). Varsinkin vesiskoottereilla liikkuvat, mutta jonkin verran myös perämoottoriveneillä ja purjeveneillä liikkuvat, valitsevat maksullisen majoituksen. Lisäksi perämoottoriveneilijät majoittuvat hyvin usein muualle kuin veneisiinsä (esimerkiksi telttailu, sukulaiset) tai maksullisiin majoituksiin.



Kuva 15 Majoittautuminen veneilymatkoilla (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

3.6.4 Veneilyn alueellisuus

Veneen kotisatama on 54 %:lla veneistä samassa kunnassa kuin veneen käyttäjän kotipaikka. Maakuntatasolla tarkasteltuna vene sijaitsee 76 %:ssa tapauksista samassa maakunnassa kuin sen käyttäjä. Taulukossa 10 on esitetty puhelinhaastatteluiden perusteella koottu yhteenveto, jossa vertaillaan veneiden kotisatamia veneilijöiden asuinpaikkoihin. Valtaosa veneistä sijaitsee samassa maakunnassa kuin niiden käyttäjien asuinpaikka. Poikkeuksen tekevät Uusimaa ja Päijät-Häme, joiden veneilijöistä yli 40 % veneilee muissa maakunnissa. Eniten kotimaakunnassaan veneilevät eteläsavolaiset, joista vain 5 % veneilee muissa maakunnissa. Suhteellisesti eniten ”vieraspaikkakuntaveneilijöitä” on Etelä-Savossa (54 % veneilijöistä asuu muualla), Päijät-Hämeessä (42 %), Kainuussa (37 %) sekä Varsinais-Suomessa (29 %). Suhteellisesti vähiten vierasveneilijöitä on Uudellamaalla (5 %) ja Keski-Pohjanmaalla (5 %). Määrällisesti eniten vierasveneilijöitä on Etelä-Savossa, Varsinais-Suomessa ja Keski-Suomessa, vähiten Keski-Pohjanmaalla ja Kanta-Hämeessä.

Taulukko 10 Veneilijöiden asuinmaakuntien ja veneiden kotisatamien välinen suhde (Talousutkimusta (2016) mukaillen)

	Veneilijän asuinmaakunta																	
	Uusimaa	Varsinais-Suomi	Satakunta	Kanta-Häme	Pirkanmaa	Päijät-Häme	Kymenlaakso	Etelä-Karjala	Etelä-Savo	Pohjois-Savo	Pohjois-Karjala	Keski-Suomi	Etelä-Pohjanmaa	Pohjanmaa	Keski-Pohjanmaa	Pohjois-Pohjanmaa	Kainuu	Lappi
Uusimaa	53 %	2 %	1 %	7 %		2 %										1 %	3 %	
Varsinais-Suomi	8 %	87 %	4 %	3 %	4 %		1 %				1 %	1 %					6 %	1 %
Satakunta	2 %	4 %	85 %		1 %									2 %				
Kanta-Häme	2 %			72 %														
Pirkanmaa	4 %	1 %	1 %		80 %	7 %							7 %			1 %		1 %
Päijät-Häme	6 %				1 %	55 %					1 %							1 %
Kymenlaakso	6 %		1 %	3 %		5 %	81 %		2 %		2 %							
Etelä-Karjala	2 %	1 %				3 %	3 %	76 %	2 %	1 %			2 %					1 %
Etelä-Savo	9 %	2 %	1 %			14 %	7 %	22 %	95 %	8 %	4 %	4 %			5 %			1 %
Pohjois-Savo	1 %			7 %		2 %	1 %	2 %		87 %	1 %	3 %				3 %		
Pohjois-Karjala	2 %			7 %	1 %						92 %	1 %				1 %		
Keski-Suomi	3 %	3 %			9 %	3 %	4 %		2 %	1 %		88 %	2 %	2 %	5 %	1 %	3 %	
Etelä-Pohjanmaa							1 %			1 %		1 %	70 %	7 %	5 %			
Pohjanmaa	1 %		3 %										14 %	89 %				
Keski-Pohjanmaa					1 %										82 %			
Pohjois-Pohjanmaa	1 %	1 %			1 %	2 %									5 %	72 %		1 %
Kainuu	1 %					3 %					1 %					16 %	89 %	1 %
Lappi	1 %		1 %		4 %	3 %				1 %		1 %	5 %			4 %		91 %

Veneilijät suuntaavat matkojansa usein myös kotivesistöjä kauemmas. Taulukossa 11 on esitetty maakunnittain, mille vesistöalueille veneilyä suuntautuu. Vesialueiden tarkeempi jaottelu on esitetty liitteessä 4.

Merialueilla liikutaan veneillä, joiden kotisatama on etenkin Varsinais-Suomessa (88 %), Uudellamaalla (73 %) ja Pohjanmaalla (77 %). Vastaavasti Keski-Suomessa ja Pohjois-Karjalassa kotisatamaa pitävillä veneillä veneillään ainoastaan järviolueilla. Kaikkiaan noin 10–15 % veneilystä suuntautuu veneen kotisataman ulkopuolisille vesistöille. Suosituin kotisataman ulkopuolinen veneilyalue on Saaristomeri.

Taulukko 11 Kotisataman ja vesialueiden välinen ero (Taloustutkimusta (2016) mukailen)

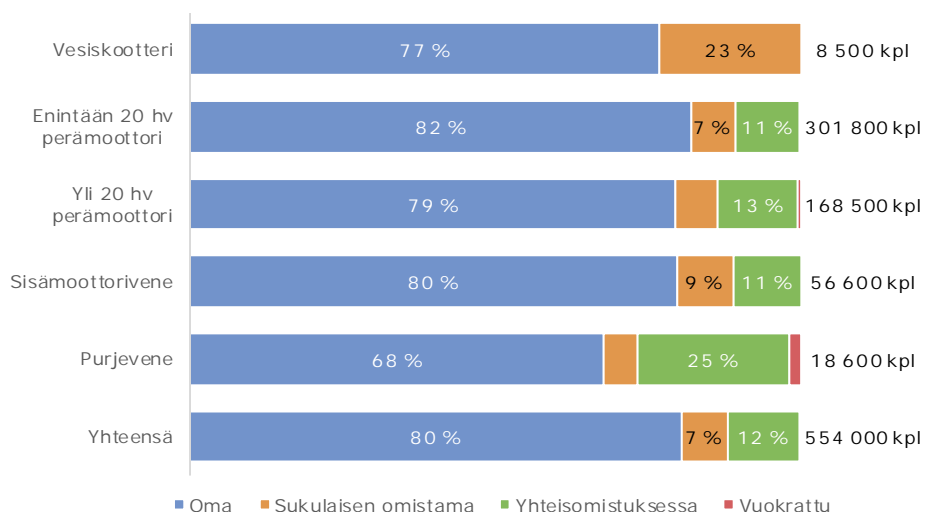
		Millä vesialueella veneillään?												
		Pohjanlahti	Saaristomeri	Suomenlahti	Merialueet yhteensä	Kokemaänjoen vesistö	Kymijoen vesistö	Oulujoen vesistö	Vuoksen vesistö	Muu sisävesialue - etelä-kaakko	Muu sisävesialue - länsi	Muu sisävesialue - pohjoinen	Järvialueet yhteensä	Ulkomainen vesialue
Kotisatama	Etelä-Karjala			2%	2%		9%		52%	36%	2%	98%		
	Etelä-Pohjanmaa	3%	3%		5%	8%				2%	85%	95%		
	Etelä-Savo			1%	1%		15%		44%	34%	4%	3%	99%	
	Kainuu	2%			2%			62%				36%	98%	
	Kanta-Häme			4%	4%	19%	4%			40%	33%		96%	
	Keski-Pohjanmaa	50%			50%			5%			36%	9%	50%	
	Keski-Suomi					10%	44%		2%	8%	33%	3%	100%	
	Kymenlaakso			51%	51%		33%		3%	10%		1%	48%	2%
	Lappi	4%	1%		5%		1%	2%			1%	88%	92%	3%
	Pirkanmaa	3%	2%	2%	8%	53%	1%	2%	2%	8%	24%	2%	91%	2%
	Pohjanmaa	66%	8%	3%	77%						16%	3%	20%	3%
	Pohjois-Karjala						1%	4%	54%	22%	1%	17%	100%	
	Pohjois-Pohjanmaa	29%			29%			14%	2%		9%	45%	69%	2%
	Pohjois-Savo	1%		1%	2%		8%	1%	57%	19%	3%	9%	97%	1%
	Päijät-Häme			2%	2%	2%	58%		2%	25%	12%		98%	
	Satakunta	28%	19%	6%	53%	18%			1%		23%		43%	4%
	Uusimaa	2%	17%	54%	73%	1%	3%	1%	2%	11%	4%	0%	22%	5%
	Varsinais-Suomi	2%	77%	9%	88%	1%	1%		1%	1%	5%		9%	3%

4 Veneilijät

Veneilijöitä tarkasteltiin omistajien ja käyttäjien jakauman, veneilytottumuksien sekä veneilyseurajäsennyksien näkökulmista.

4.1 Omistajien jakauma

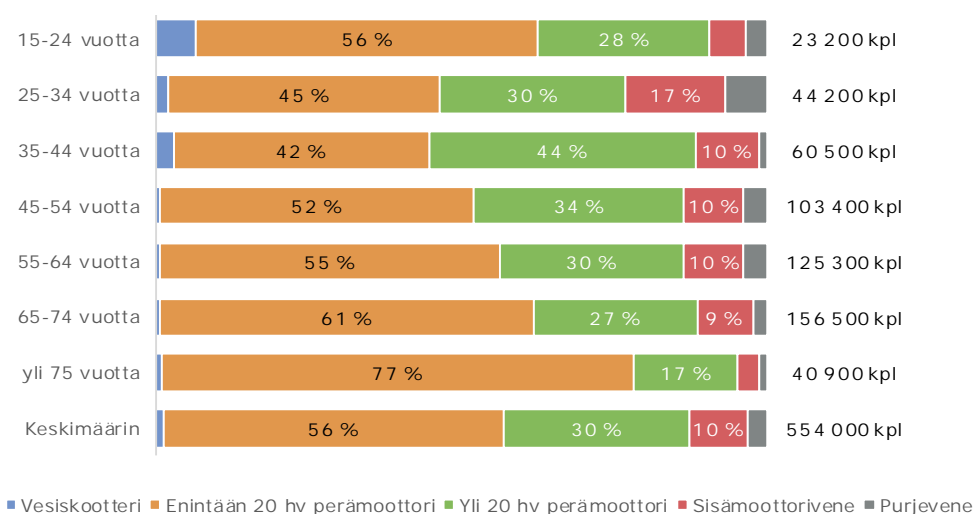
Puhelinhaastattelun vastaajien veneet ovat pääasiassa omia (kuva 16). Jonkin verran veneillään sukulaisten omistamilla veneillä, minkä lisäksi osa veneistä on yhteisomistuksessa. Pieni osa, pääosin purjeverneistä koostuva mutta myös perämoottoriveneitä sisältävä osuus, veneistä on vuokrattu (0,4 %, noin 2000 kpl).



Kuva 16 Veneiden omistus venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

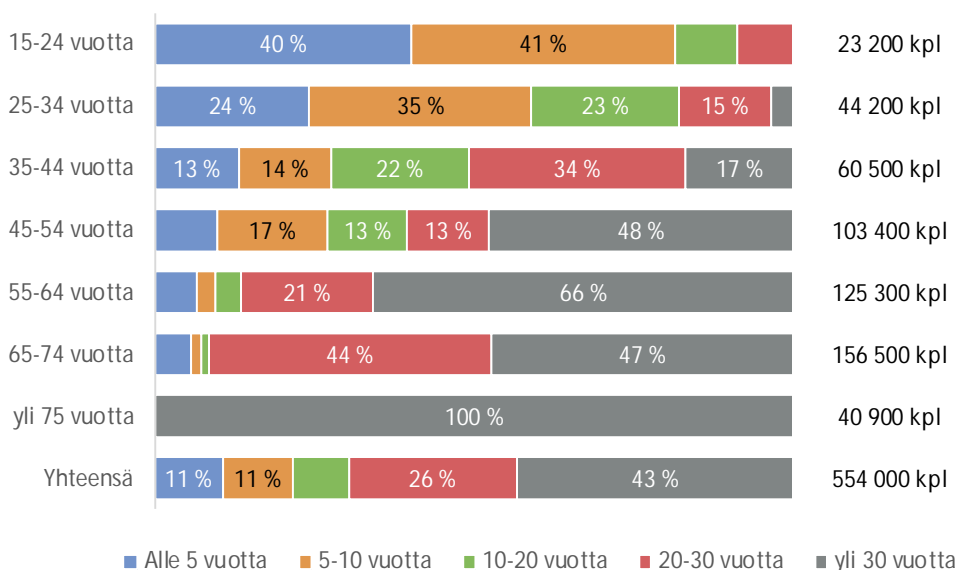
4.2 Käyttäjien jakauma

Taloustutkimuksen (2016) arvion perusteella käyttäjien veneilykäyttäytymisessä tapahtuu muutoksia veneilijöiden iän karttuessa. Pienet, alle 20 hv:n perämoottoriveneet ovat kuitenkin suosituimpia venetyyppejä lähes kaikissa ikäryhmissä. 35–44-vuotiaat veneilijät veneilevät muita ikäryhmiä tehokkaammilla veneillä (kuva 17).



Kuva 17 Moottoroitujen veneiden käyttäjien ikä venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Internet-kyselyn perusteella 89 % moottoroitujen veneiden käyttäjistä on veneillyt vähintään viisi vuotta ja 43 % käyttäjistä on veneillyt yli 30 vuotta (kuva 18). Tuloksista voidaan päätellä, että veneily on pitkäaikainen harrastus aktiivisesti veneilevien keskuudessa ja veneilijät ovat melko iäkkäitä.



Kuva 18 Käyttäjien veneilykokemus ikäryhmittäin (internet-kysely, Trafi 2016)

Tutkimuksessa käytetyn aineiston perusteella ei voida tehdä arvioita siitä, mikä on veneilijöiden sukupuolijakauma.

4.3 Käyttäjien veneilytutkinnot ja -koulutus

4.3.1 Tutkinnot

Veneilijöitä koulutetaan esimerkiksi kansalaisopistoissa ja muissa oppilaitoksissa. Trafín auditoimia veneilyjärjestöjen koulutusjärjestelmiä oli yhteensä kuusi vuoden 2016 lopussa. Koulutuksia tarjosivat Aboa Mare (Novia), Suomen Navigaatioliitto ry, Suomen Navigoinninopettajat ry, Suomen Purjehduksenopettajat ry, Suomen Purjehdus ja Veneily ry sekä Turvallisesti vesillä ry. (Trafi 2017f.)

Tutkintoon tähtäviä koulutuksia ovat:

- Perustason navigointikoulutus (esim. saaristolaivuri tai navigoinnin perustutkinto)
- Jatkotason navigointikoulutus (esim. rannikkolaivuri tai navigoinnin jatkotutkinto)
- Tähtitieteellinen navigointikoulutus (esim. avomerilaivuri)
- Cevni-tutkinto (Euroopan sisävesiliikenteen säännöstö)
- Kansainvälinen huviveneen kuljettajankirja
- Ammattimerenkulun tutkinto

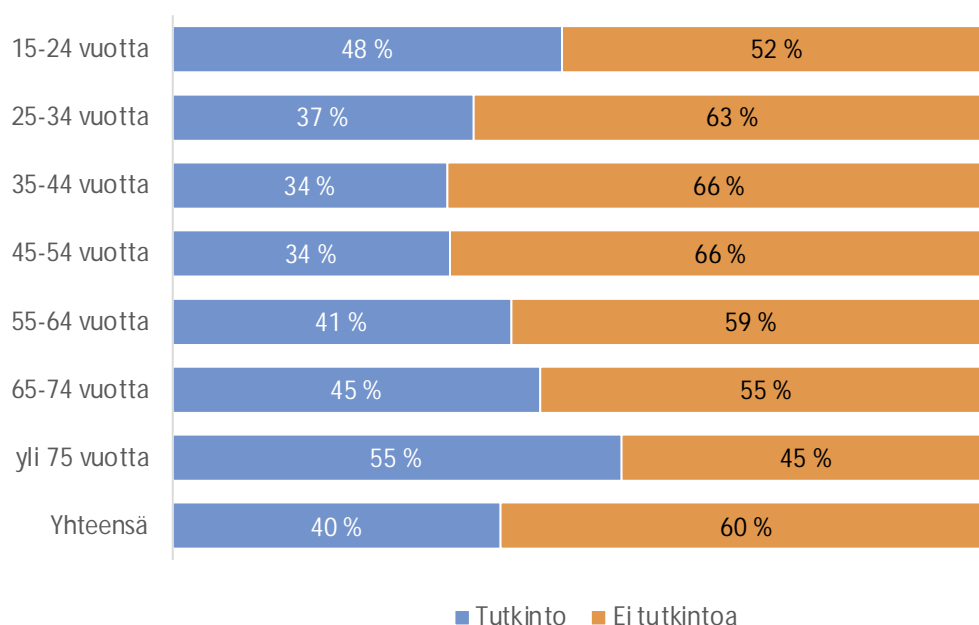
Taulukkoon 12 on koottu eri veneilytutkintojen osuudet internet-kyselyaineistossa. Yksi vastaaja on voinut valita myös useampia tutkintoja. Perustason ja jatkotason navigointikoulutustutkintoja oli aineistossa eniten.

Taulukko 12 Erilaisia tutkintoja suorittaneiden veneilijöiden osuus internet-kyselyyn vastanneista (internet-kysely, Trafi 2016)

Tutkinto	
Perustason navigointikoulutus (esim. saaristolaivuri tai navigoinnin perustutkinto)	29 %
Jatkotason navigointikoulutus (esim. rannikkolaivuri tai navigoinnin jatkotutkinto)	25 %
Tähtitieteellinen navigointikoulutus (esim. avomerilaivuri)	7 %
Cevni-tutkinto	8 %
Kansainvälinen huviveneen kuljettajankirja	14 %
Ammattimerenkulun tutkinto	8 %
Muu, mikä?	9 %

Aineiston analysoinnin yksinkertaistamiseksi veneilijät jaettiin kahteen ryhmään: henkilöihin, joilla on vähintään yksi veneilytutkinto ja henkilöihin, joilla ei ole veneilyyn liittyvää tutkintoa.

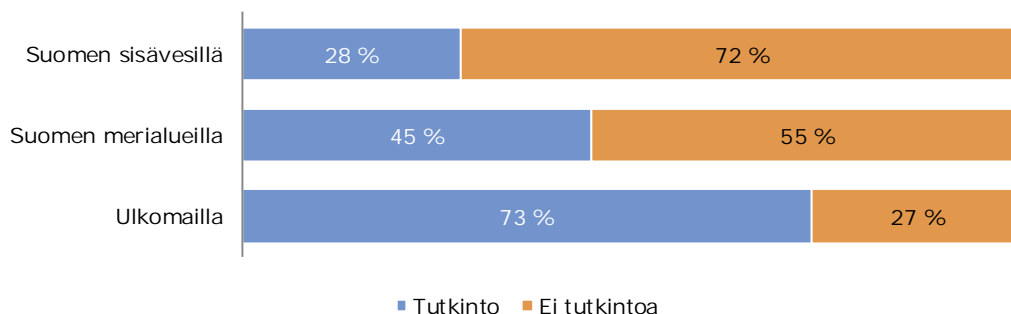
Internet-kyselyssä selvitettiin tutkintojen yleisyyttä Suomessa. Kuvassa 19 havainnollistetaan eri ikäryhmien vähintään yhden veneilytutkinnon suorittaneiden määrää. Hieman alle puolella **internet-kyselyyn vastanneista veneilijöistä** (40 %) on vähintään yksi tutkinto. Tutkinnon suorittaneiden osuus on pienimmillään 35–54-vuotiaiden keskuudessa.



Kuva 19 Tutkinnon suorittaneiden osuus ikäryhmittäin (internet-kysely, Trafi 2016)

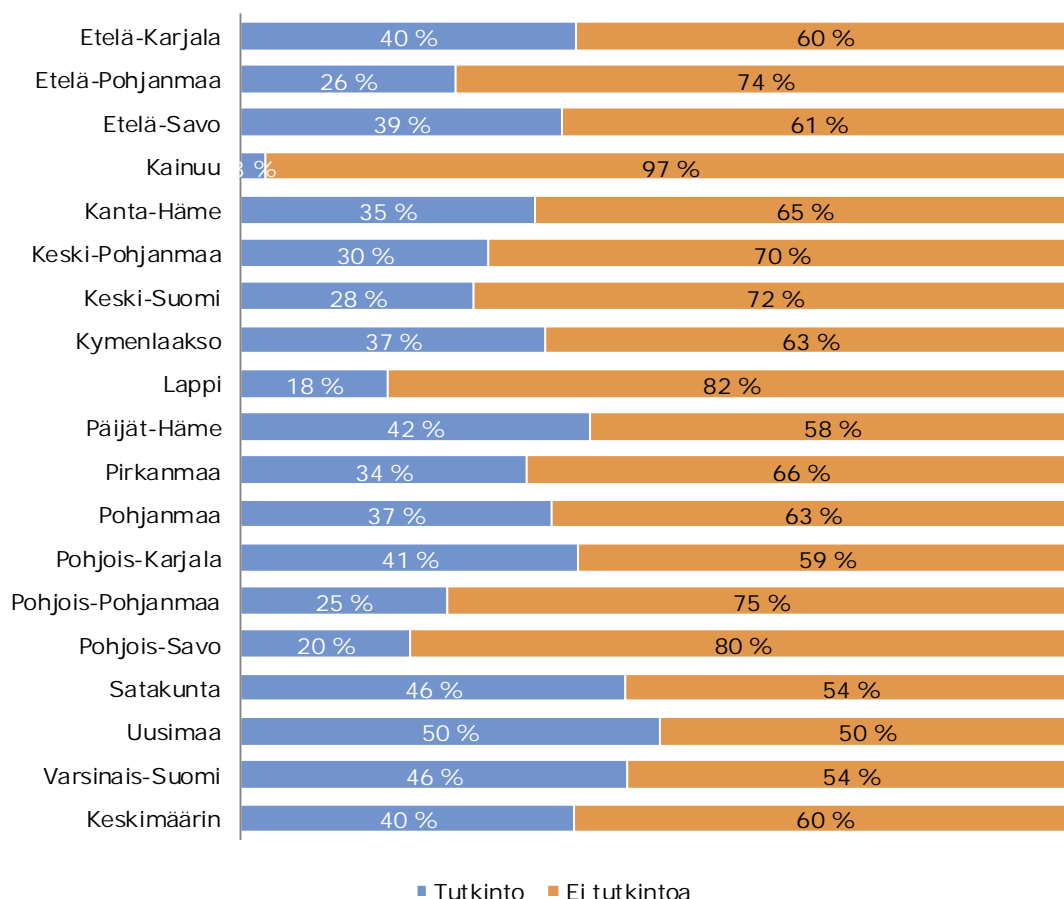
Kuvassa 20 on kuvattu veneilytutkinnon suorittaneiden ja tutkintoa vailla olevien veneilijöiden määrää sisävesillä, merialueilla ja ulkomailla. Ulkomailla veneilevillä oli vähintään yksi tutkinto (73 %) yleisemmin kuin Suomen merialueilla (45 %) tai Suomen sisävesillä (28 %) liikkuvilla veneilijöillä. Veneretkien pidentyessä voidaan kohdata haasteellisempia veneilyolosuhteita, ja siten jonkinasteisen tutkinnon suorittamista voidaan pitää tarpeellisempänä. Ulkomailla ja Suomen merialueilla veneillään myös keskimäärin suuremmilla veneillä kuin sisävesillä (kuva 10, sivu 23), minkä

vuoksi tutkinto voi olla tarpeellinen tai välttämätön. Ulkomailla veneitä usein vuokrataan, ja vuokraavat yritykset voivat vaatia asiakkailtaan tutkintotodistusta (kansainvälinen huviveneen kuljettajankirja) vuokrausehtona.



Kuva 20 Vähintään yhden veneilytutkinnon suorittaneiden ja vailla tutkintoa olevien veneilijöiden osuus sisävesien, merialueiden ja ulkomaiden välillä (internet-kysely, Trafi 2016)

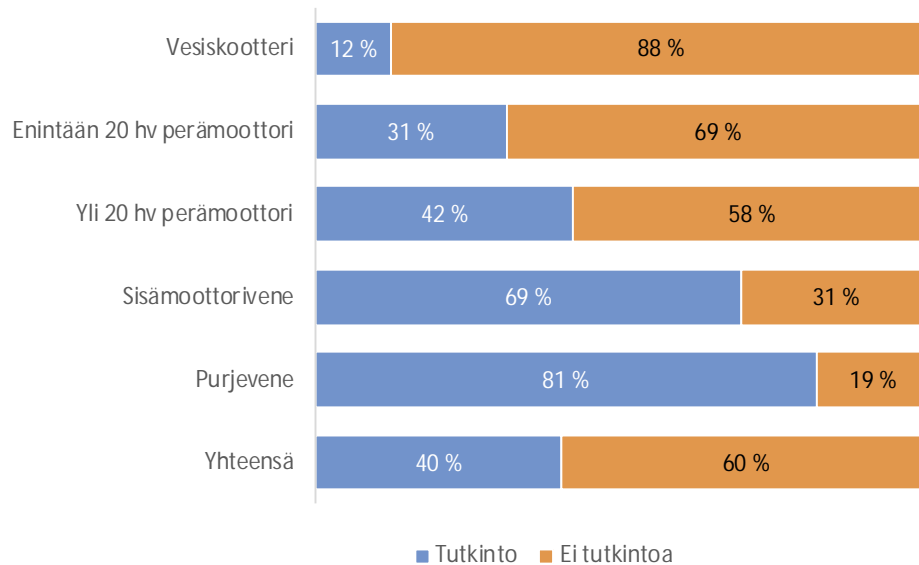
Maakunnittain tarkasteltuna tutkintojen suorittamisessa esiintyy vaihtelua (kuva 21). Uudellamaalla tutkinnon suorittaneiden suhteellinen osuus on suurin (50 %) ja Kainuussa se on pienin (3 %).



Kuva 21 Vähintään yhden veneilytutkinnon suorittaneiden ja vailla tutkintoa olevien veneilijöiden osuudet maakunnittain (internet-kysely, Trafi 2016)

Kuvassa 22 on tarkasteltu veneilytutkintojen yleisyyttä venetyypeittäin. Purjeverneilijöillä (81 %) ja sisämoottoriveneilijöillä (69 %) on muita useammin jokin tutkinto. Voidaan siis olettaa, että mitä isompi vene on, sitä todennäköisemmin veneilijät ovat

suorittaneet jonkin veneilytutkinnon. Isommilla veneillä myös veneillään useammin ulkomailla sekä Suomen merialueilla (kuva 10, sivu 23), joilla veneilevillä on myös tutkinto varsin usein (kuva 20).



Kuva 22 Tutkinnon yleisyys venetyypeittäin (internet-kysely, Trafi 2016)

Tulosten tulkintaa: Veneilytutkintojen osalta on syytä huomioida, että veneilytutkintoja käsittelevät tulokset pohjautuvat ainoastaan internet-kyselyyn, ja todellinen tutkintojen osuus veneilijöiden keskuudessa on paljon vähäisempi. Toisaalta, tutkinnot eivät ole ainoa tapa opiskella veneilystä, sillä tarjolla on monenlaisia veneilyn tietoa ja taitoja kartuttavia koulutuksia.

4.3.2 Muu koulutus

Tutkintoon tähtäävän koulutuksen ohella veneilijöille on tarjolla myös muuta koulutusta. Tällaista koulutusta ovat veneiden ja moottoreiden käyttö- ja käsittelykoulutukset, navigointikoulutukset, pelastautumiskoulutukset, vesiliikenteen lainsäädäntökoulutukset sekä muut veneilyyn liittyvät koulutukset. Taloustutkimuksen (2012) kyselyn perusteella yli puolet veneilijöistä osallistuu navigointikoulutuksiin vuosittain, ja muihin koulutustyyppisiin osallistuu noin kolmannes veneilijöistä.

Suomen Navigaatioliiton pääasiallisena tehtävänä on kouluttaa veneilijöitä. Järjestön 511 kouluttajaa koulutti yhteensä 2965 henkilöä eri navigointi- ja veneilykoulutuksissa vuonna 2016.

Myös Suomen Purjehdus ja Veneily koulutti veneilijöille erityistaitoja monipuolisesti veneilykaudella 2016. Liiton 20 kouluttajaa koulutti 137 veneilijää kilpapurjehduksen kilpailujen tuomarointiin ja järjestelyihin liittyvissä koulutuksissa. Lisäksi 234 kouluttajaa koulutti 419 vastuuhenkilöä junioriohjauksen, nopeusveneilyn, veneilykoulutuksen, purjehduskoulutuksen, katsastuksen ja liittokoulutuksen tarpeisiin.

4.4 Veneilyseuran jäsenyys

Veneilyseuroissa voidaan harrastaa veneilyä yhteisöllisesti. Veneilyseuroissa vallitsee ajan kuluessa muotoutunut toimintakulttuuri, ja jäseniltä voidaan edellyttää tiettyjä turvallisuuskäytäntöjä, kuten veneiden katsastuksia. Veneilyseurat järjestävät veneilijöiden teemapäiviä ja veneilykilpailuja. Kattojärjestöjen ilmoittamia jäsenmääriä on esitetty taulukossa 13.

- Suomen Purjehdus ja Veneily ry (SPV) (314 veneilyseuraa)
- Suomen Navigaatioliitto ry (SNL) (98 veneilyseuraa)
- Suomen työväen urheiluliitto ry (TUL) (37 veneilyseuraa)
- Suomen Meripelastusseura ry (SMPS) (57 jäsenseuraa)

Taulukko 13 Kattojärjestöjen ilmoittamat jäsenseurojen ja jäsenten määrät

Seurojen määrä ja alueellinen jakauma	SNL	SPV	TUL	SMPS
jäsenseuroja	98	314	37	57
joissa jäseniä	14 460	62 138	–	22 852

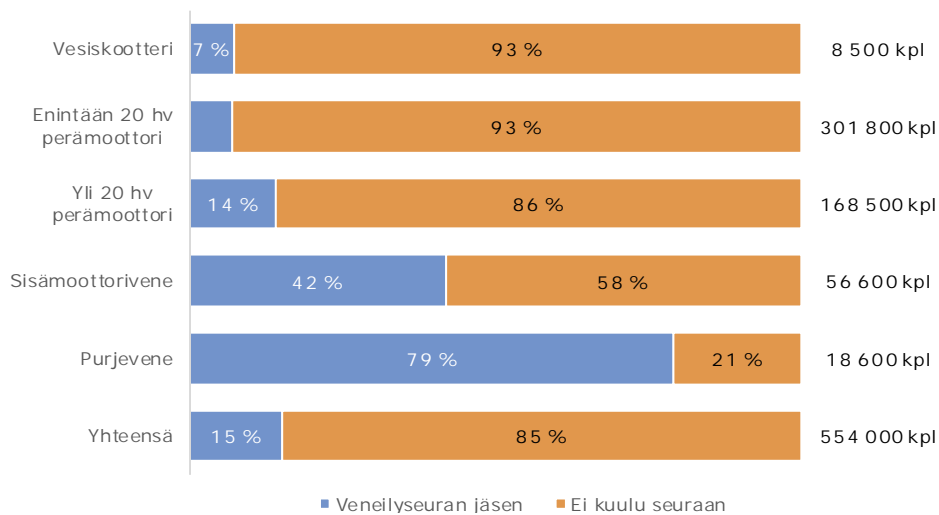
Tarkasteltujen kattojärjestöjen lisäksi on myös yksittäisiä, kattojärjestöihin kuulumattomia veneilyseuroja ja -yhdistyksiä.

Internet-kyselyssä vastaajilta kysyttiin, kuuluvatko he johonkin veneilyseuraan tai veneilyn kattojärjestöön. Aineiston analysoinnin yksinkertaistamiseksi ristiintaulukoinnit toteutettiin kuitenkin siten, että veneilijät jaettiin kahteen ryhmään: (1) henkilöihin, jotka kuuluvat vähintään yhteen veneilyseuraan tai kattojärjestöön ja (2) henkilöihin, jotka eivät kuulu yhteenkään seuraan tai kattojärjestöön. Taulukkoon 14 on koottu, miten erilaiset veneilyseurat ja kattojärjestöt olivat aineistossa edustettuna.

Taulukko 14 Internet-kyselyyn vastanneiden kuuluminen kattojärjestöihin (internet-kysely, Trafi 2016)

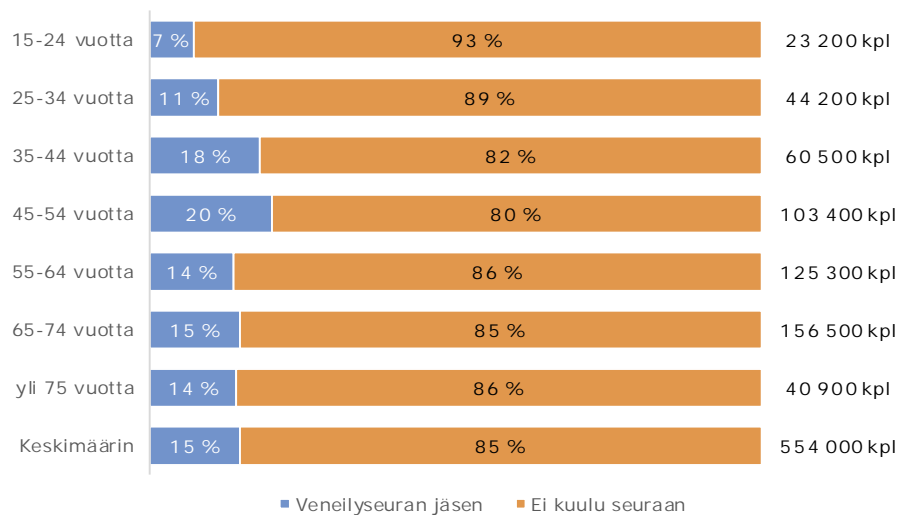
Seura tai kattojärjestö	
Suomen Purjehdus ja Veneily	6 %
Suomen Navigaatioliitto	11 %
Työväen Urheiluliitto	1 %
Muuhun, mihin?	10 %

Taloustutkimuksen (2016) arvion mukaisesti veneilyseuran jäsenenä oleminen vaihtelee merkittävästi venetyypeittäin (kuva 23). Suurin osa purjeventeilijöistä kuuluu veneuseuroihin, kun taas muista veneilijöistä alle puolet on veneilyseurojen jäseniä.



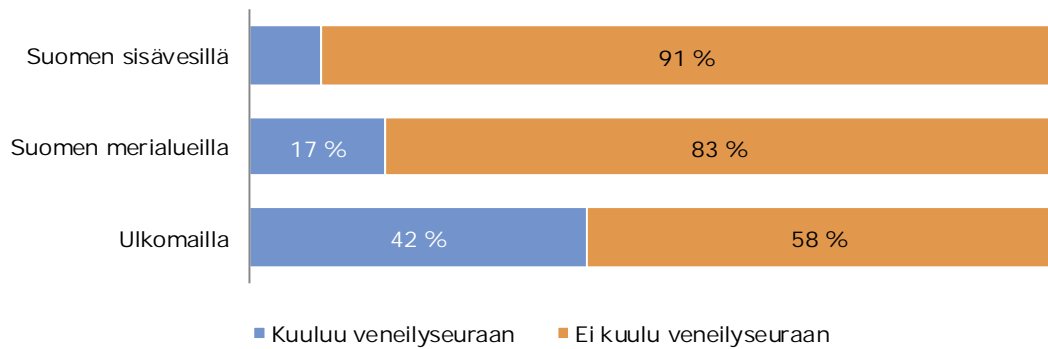
Kuva 23 Veneilyseuraan kuuluvien veneilijöiden osuudet venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Puhelinhaastatteluiden perusteella ainoastaan 15 % veneilijöistä kuuluu johonkin veneilyseuraan (kuva 24). Jäsenien osuus kaikista veneilijöistä pysyy varsin vakaana ikäryhmästä toiseen.



Kuva 24 Veneilyseuran jäsenyys ikäryhmittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

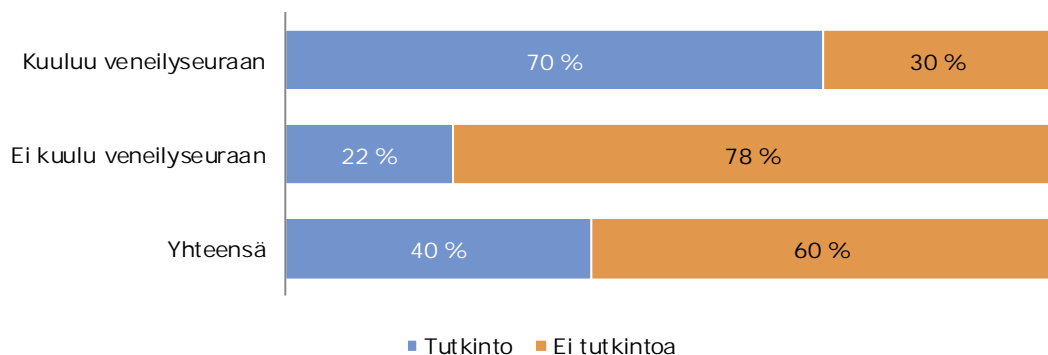
Kuvassa 25 on tarkasteltu internet-kyselyn perusteella vastaajien johonkin veneilyseuraan kuulumista veneilyalueittain. Veneilyseuraan kuulumisen on huomattavasti yleisempää ulkomailla (42 %) liikkuvien sekä Suomen merialueilla (17 %) veneilevien keskuudessa. Vain 9 % Suomen sisävesillä veneilijöistä kuuluu veneilyseuraan.



Kuva 25 Veneilyseuran jäsenyys veneilyalueittain (internet-kysely, Trafi 2016)

Tuloksia voidaan selittää veneilyn erilaisella luonteella eri veneilyalueilla (katso kuva 10, sivu 23). Suomen sisävesillä venettä käytetään pääasiassa lyhyisiin päiväretkiin (61 %) tai pelkästään mökkimatkoihin (8 %). Tämänkaltaisessa veneilyssä veneily harrastuksena ei itsessään korostu, vaan venettä käytetään enemmän liikkumisen mahdollistamana välineenä. 45 % Suomen merialueilla ja 80 % ulkomailla tehdystä veneilymatkoista kestää useamman päivän tai viikon. Näillä veneilyalueilla veneilyseuraan kuulumisen on myös huomattavasti yleisempää. Veneilyreissujen tarkoituksella ja veneilyseuran jäsenyydellä on yhteys toisiinsa: pääsääntöisesti retkeilyyn ja matkailuun venettä käyttävät kuuluvat veneilyseuroihin, kun taas pelkästään mökkimatkoihin käyttävät eivät kuulu.

Veneilyseuran jäsenyys ja veneilytutkinnon suorittaminen riippuvat toisistaan (kuva 26). 70 %:lla seuroihin kuuluvista veneilijöistä on jokin veneilytutkinto. Veneilyseuroihin kuulumattomista henkilöistä vain 22 %:lla on jokin tutkinto.



Kuva 26 Veneilyseuran jäsenyyden ja veneilytutkintojen välinen suhde (internet-kysely, Trafi 2016)

Tulosten tulkintaa: Veneilijöitä koskevaa tietoa kerättiin puhelinhaastatteluissa ja internet-kyselyssä. Tuloksia tulkittaessa on hyvä huomata, että nämä kaksi aineistoa eroavat merkittävästi toisistaan veneilykäyttäytymisen osalta. Satunnaisotannalla valittujen vastaajien (Taloustutkimus 2016) vastaukset kuvaavat kaikkia veneilijöitä, kun taas internet-kyselyn vastaukset kuvaavat aktiiviveneilijöitä (Trafi 2016).

5 Veneilyn turvallisuus

Veneilyn turvallisuuden voidaan ajatella koostuvan turvallisesta veneestä sekä sen kuljettajasta ja muista veneissä olijoista, jotka huomioivat turvallisuusnäkökulmat omissa tiedoissaan ja taidoissaan sekä veneily-ympäristössä. Veneilyturvallisuudella on selkeä yhteys veneilyonnettomuuksien määrään. Veneilyonnettomuudet aiheuttavat sekä materiaali- että henkilövahinkoja.

Tulosten tulkintaa: Puhelinhaastattelujen ja internet-kyselyn aineisto käsitti muutamia veneilyturvallisuutta sivuavia näkökulmia, mutta niiden perusteella ei voida tehdä tulkintoja siitä, millainen on kyseisten vastaajien veneilyturvallisuustilanne. Tästä huolimatta aineiston perusteella voidaan olettaa, että kun veneilijä ottaa huomioon yhden turvallisuusulottuvuuden, hän ottaa suuremmalla todennäköisyydellä huomioon myös muita turvallisuuselementtejä.

5.1 Veneilyn riskit

Veneilyn riskit käsittävät veneilijöitä ja muita ihmisiä, omaisuutta sekä veneily-ympäristöä koskevia uhkia, jotka toteutuessaan voivat johtaa erilaisiin vahingollisiin seurauksiin. Veneilyn riskit voivat johtua esimerkiksi inhimillisistä tekijöistä (mm. toimintavirhe, alkoholi), ympäristötekijöistä (mm. sääolosuhteet) tai teknisistä vioista (mm. ohjauslaite- ja rakenneviat).

Veneeseen ja veneilijään liittyviä riskejä ovat esimerkiksi

- kaatuminen tai kallistuma
- veneiden yhteentörmäys
- törmäys rakenteeseen tai ympäristön kohteeseen
- vaurio alukselle tai sen varusteille
- karilleajo tai rantaan ajautuminen
- tulipalo tai räjähdys
- pohjakosketus tai vuoto
- runkovaurio
- ohjauskyvyn menetys
- veneen katoaminen
- henkilövahinko
- muu tapahtuma

Seuraavissa alaluvuissa pureudutaan veneilyn riskeihin ja niiden vältettävyyteen tarkastelemalla vesikulkuneuvojen onnettomuustilastoja sekä turvallisuusvarusteiden hyödyntämistä ja alkoholinkäyttöä veneillessä.

5.2 Pelastustehtäviä vaatineet veneilyonnettomuudet

Pelastustehtäviä vaatineita veneilyonnettomuuksia sattui Suomessa vuonna 2015 yhteensä 1972 kappaletta, josta huviveneille 1882 kappaletta ja kauppa-aluksille 90. Onnettomuuksien kokonaismäärä ei ole merkittävästi muuttunut vuodesta 2007. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä on ollut laskussa (2007–2015). Vuonna 2015 kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui 40, joista yksikään ei sattunut ammattivesiliikenteelle.

Yleisin onnettomuustyyppi kaikissa onnettomuuksissa on aluksen vaurioituminen ja kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa kaatuminen tai kallistuma. Onnettomuudet aiheutuivat useimmiten teknisistä vioista tai toimintavirheistä. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien yleisimmät syyt olivat toimintavirheet, alkoholi ja sääolosuhteet. Suhteellisesti eniten onnettomuuksia tapahtui merialueilla (69 % onnettomuuksista), purjeveneelle (15 % onnettomuuksista) ja yli 75-vuotiaille veneilijöille (28 % kuolemaan johtaneista onnettomuuksista). (Trafi ja Tilastokeskus 2008–2015.)

Suomessa ja Norjassa veneilyonnettomuuksien määrä on saman suuruinen: Suomessa kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui 40 kappaletta ja Norjassa 37 vuonna 2015 (Sjøfartsdirektoratet 2016). Ruotsissa kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui 23 (vuonna 2014) (SweBoat 2015), mikä on merkittävästi vähemmän kuin Suomessa ja Norjassa. (Trafi ja Tilastokeskus 2008–2015.)

Vesiliikenneonnettomuuksista koostetaan vuosittain tilasto, johon poliisi, rajavartiolaitos, Trafi ja Meripelastusseura tuottavat aineistoa. Vuositilastossa on vesiliikenneonnettomuudet jaettu onnettomuuksiin ja kuolemaan johtaneisiin onnettomuuksiin. Tilastoinnissa on eroteltu muun muassa vesialueet, onnettomuudessa olleen veneilijän ikä, venetyyppi, onnettomuustyyppi ja onnettomuuden syy.

Tulosten tulkintaa: Veneilyonnettomuuksia on tilastoitu ainoastaan siltä osin, kun ne ovat tulleet viranomaisten tietoisuuteen. Näiden lisäksi tapahtuu paljon erilaisia karilleajoja ja muita veneilyonnettomuuksia, joista osa tilastoidaan eri vakuutusyhtiöiden vahinkotilastoihin ja osa jää kaiken tilastoinnin ulkopuolelle.

Pelastustehtäviä vaatineiden veneilyonnettomuuksien tilastointi on kattavaa, vaikkakin osa onnettomuuksista voi edelleen jäädä raportoimatta.

5.2.1 Onnettomuudet vesialueittain

Määrällisesti ja suhteellisesti eniten onnettomuuksia tapahtui vuonna 2015 merialueilla (1335 kappaletta), etenkin Suomenlahdella (taulukko 15). Järvialueilla eniten onnettomuuksia tapahtui Vuoksen, Kymen ja Kokemäen joen vesistöissä. Veneilymäärät eri vesistöalueilla ovat verrattain samankaltaiset, joten onnettomuuksien suhteellinen osuus vesialueittain noudattelee onnettomuusmääriä.

Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtuu enemmän sisävesillä (vuonna 2015 28 kappaletta) kuin merialueilla (12 kappaletta). Selvästi eniten onnettomuuksia tapahtui Vuoksen vesistöissä, 11 kappaletta (taulukko 16).

Taulukko 15 Veneilyonnettomuudet alueittain 2007–2015 (Trafi ja Tilastokeskus 2008–2015)

Vesialue	Vuosi									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Suomen merialue	1442	1475	1103	1042	1095	926	1085	1368	1335	
Pohjanlahti	237	289	201	202	201	208	237	322	280	
Saaristomeri	443	482	302	290	338	246	275	394	366	
Suomenlahti	762	704	600	550	556	472	573	652	689	
Suomen sisävesialue	449	454	491	550	531	472	566	554	597	
Kokemäenjoen vesistö	84	78	86	89	82	77	104	97	118	
Kymijoen vesistö	160	163	159	168	160	158	177	191	198	
Oulujoen vesistö	8	9	9	13	13	10	5	9	5	
Vuoksen vesistö	165	157	213	241	248	205	248	231	245	
Muu sisävesialue - etelä-kaakko	15	31	15	23	20	16	15	12	16	
Muu sisävesialue -länsi	9	2	3		2	1	3	1	6	
Muu sisävesialue -pohjoinen	8	14	6	16	6	5	14	13	9	
Ulkomainen vesialue	11	13	1	3	10	9	15	10	16	
<i>Yhteensä</i>	<i>1902</i>	<i>1942</i>	<i>1595</i>	<i>1595</i>	<i>1636</i>	<i>1407</i>	<i>1666</i>	<i>1932</i>	<i>1948</i>	

Taulukko 16 Vesiliikenteessä kuolleet vesialueittain 2007–2015 (Trafi ja Tilastokeskus 2008–2015)

Vesialue	Vuosi									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Suomen merialue	19	16	14	16	13	10	14	17	12	
Pohjanlahti	6	6	6	5	5	6	4	4	3	
Saaristomeri	5	7	3	6	4	3	5	6	4	
Suomenlahti	8	3	5	5	4	1	5	7	5	
Suomen sisävesialue	38	37	42	49	41	32	33	36	28	
Kokemäenjoen vesistö	3	7	8	6	7	2	7	6	5	
Kymijoen vesistö	9	7	12	13	9	12	6	7	4	
Oulujoen vesistö	5	2	3		3	3		6	4	
Vuoksen vesistö	7	14	13	20	14	13	8	11	11	
Muu sisävesialue - etelä-kaakko	6	1		4	4					
Muu sisävesialue -länsi	6		2				2	1	3	
Muu sisävesialue -pohjoinen	2	6	4	6	4	2	10	5	1	
Ulkomainen vesialue			1							
<i>Yhteensä</i>	<i>57</i>	<i>54</i>	<i>56</i>	<i>65</i>	<i>54</i>	<i>42</i>	<i>47</i>	<i>53</i>	<i>40</i>	

5.2.2 Onnettomuudet venetyypeittäin

Tilastoitujen veneilyonnettomuuksien määrät eri venetyypeissä ovat pysyneet samoilla tasoilla viime vuosina (taulukko 17). Valtaosa onnettomuuksista tapahtuu moottoriveneille (65 %). Muut onnettomuuksiin joutuvat alustyypit ovat purjeveneet (15 %) ja kumiveneet (12 %). Purjeveneille sattuu suhteellisesti eniten onnettomuuksia (1,6 % purjeveneistä on joutunut onnettomuuteen vuonna 2015). Muut onnettomuusalttiit venetyypit ovat vesiskootterit (0,45 %) ja moottoriveneet (0,23 %). Ainsiaan vesiskootterionnettomuuksien määrä on kasvanut merkittävästi viime vuosina vesiskoottereiden yleistyessä.

Taulukko 17 Vesiliikenneonnettomuudet alustyypeittäin 2007–2015 (Trafi ja Tilastokeskus 2008–2015)

Alustyyppi	Vuosi									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Kauppa-alus	121	125	88	76	98	96	104	85	90	
Rahtialus	56	55	26	25	42	42	42	25	30	
Kalastusalus	21	33	21	21	8	17	16	16	18	
Matkustaja-alus	29	27	23	18	17	24	22	29	20	
Muu kauppa-alus	15	10	18	12	31	13	24	15	22	
Huvialus	1827	1846	1543	1552	1568	1334	1620	1880	1882	
Moottorivene	1228	1187	1045	1067	1035	904	1135	1287	1221	
Purjevene	252	295	242	241	257	218	221	299	288	
Soutuvene / -jolla	90	89	69	60	82	59	63	68	77	
Kanootti / kajakki	16	21	8	7	17	7	25	17	11	
Kumivene / RIB	186	196	144	141	149	117	136	174	223	
Purjejolla	11	8	9	6	6	5	8	8	6	
Purjelauta	2	8	3	1	2		3	1	2	
Vesiskootteri	10	6	5	12	9	7	14	17	38	
Muu huvialus	32	36	18	17	11	17	15	9	16	
Yhteensä	1948	1971	1631	1628	1666	1430	1724	1965	1972	

Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet jonkin verran (taulukko 18). Muutoksen pääasiallisena syynä ovat vähentyneet soutuveneonnettomuudet.

Taulukko 18 Kuolemaan johtaneet vesiliikenneonnettomuudet alustyypeittäin 2007–2015 (Trafi ja Tilastokeskus 2008–2015)

Alustyyppi	Vuosi									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Kauppa-alus	1	2	1	1	1	0	1	1	0	
Rahtialus		1					1	1		
Kalastusalus		1		1						
Matkustaja-alus	1									
Muu kauppa-alus			1		1					
Huvialus	53	53	54	62	51	42	41	49	40	
Moottorivene	22	31	24	34	23	26	26	28	21	
Purjevene			3	1		1	2	2		
Soutuvene / -jolla	25	13	21	22	24	14	12	16	16	
Kanootti / kajakki	1	4	2	2	4		1	3		
Kumivene / RIB	2	1	1						1	
Purjejolla				1						
Purjelauta									1	
Vesiskootteri		1	2	2					1	
Muu huvialus	3	3	1			1				
Yhteensä	54	55	55	63	52	42	42	50	40	

5.2.3 Onnettomuustyyppit

Yli puolet tilastoiduista veneilyonnettomuuksista johtui veneen vaurioitumisesta (1030 kappaletta vuonna 2015). Muut yleiset onnettomuustyyppit olivat karilleajo (290), muu syy (229) ja ohjaukskyvyn menetys (115). Onnettomuustyyppit ovat viime vuosina pysyneet pääpiirteissään samoina (taulukko 19). Merkittävä osa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista johtuu kaatumisesta tai kallistumasta (34 kappaletta

40:stä kuolemaan johtaneesta onnettomuudesta). Muut onnettomuustyytit vaihtelevat satunnaisesti eri vuosina (taulukko 20).

Taulukko 19 Vesiliikenneonnettomuudet onnettomuustyytin mukaan 2007–2015 (Trafi ja Tilastokeskus 2008–2015)

Onnettomuustyyppi	Vuosi									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Kaatuminen / kallistuma	65	57	57	65	67	47	67	54	60	
Aluksien yhteentörmäys	29	16	9	18	15	14	20	12	15	
Törmäys	30	39	32	58	32	40	126	27	34	
Vaurio alukselle tai välineille	977	908	821	777	783	669	823	1047	1030	
Karilleajo / rantaan ajautuminen	322	337	303	276	277	245	202	344	290	
Tulipalo / räjähdys	34	24	16	21	19	25	23	14	25	
Pohjakosketus / vuoto	78	67	43	35	33	40	64	48	43	
Runkovaurio										
Ohjauskyvyn menetys	125	99	41	113	145	108	110	102	115	
Kateissa	107	123	90	61	69	59	59	68	99	
Henkilövahinko	6	17	6	8	9	8	12	9	8	
Muu tapahtuma	129	255	177	163	187	152	160	207	229	
Yhteensä	1902	1942	1595	1595	1636	1407	1666	1932	1948	

Taulukko 20 Kuolemaan johtaneet vesiliikenneonnettomuudet onnettomuustyytin mukaan 2007–2015 (Trafi ja Tilastokeskus 2008–2015)

Onnettomuustyyppi	Vuosi									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Kaatuminen / kallistuma	55	45	50	55	52	39	44	37	34	
Aluksien yhteentörmäys		2	1						1	
Törmäys		3	1	1			1	4	2	
Vaurio alukselle tai välineille						1				
Karilleajo / rantaan ajautuminen	1	1	4	2		1	1			
Tulipalo / räjähdys				1						
Pohjakosketus / vuoto				1				2		
Runkovaurio										
Ohjauskyvyn menetys				2						
Kateissa										
Henkilövahinko	1	3			2	1	1	2	3	
Muu tapahtuma				3				8		
Yhteensä	57	54	56	65	54	42	47	53	40	

Onnettomuustyytit vaihtelevat alustyyteittäin. Purjeveneiden onnettomuustyytit keskittyvät aluksen vaurioon tai karilleajoon, kun taas moottoriveneiden onnettomuustyytit jakautuvat tasaisemmin eri onnettomuustyyppien kesken. Vesiskoottereiden yleisin onnettomuustyyppi oli alusten yhteentörmäys.

Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista merkittävä osuus tapahtui iäkkäämmille veneilijöille. Vuonna 2015 yli 75-vuotiaita kuoli veneilyonnettomuuksissa 11 (28 % kuolemantapauksista), vaikka heitä on veneilijöistä vain 7 %. (Trafi ja Tilastokeskus 2008–2015.)

5.2.4 Onnettomuuksien syyt

Tilastoinneissa onnettomuuksien syyt jaotellaan kolmeen pääkohtaan: inhimilliseen tekijään, ympäristötekijään ja tekniseen vikaan, joiden alla syyt jaotellaan edelleen yhdeksään alakohtaan. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien syyt on eritelty taulukossa 21. Vuonna 2015 yleisimmät kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien syyt olivat veneilijän toimintavirhe (22 kappaletta), alkoholi (16) ja sääolosuhteet (10) tai näiden yhdistelmä. Huomattavaa on, että alkoholin merkitys kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa on laskenut merkittävästi. Vastaavasti sääolosuhteiden merkitys on kasvanut.

Taulukko 21 Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien syyt 2007–2015 (Trafi ja Tilastokeskus 2008–2015)

Onnettomuuden syyt	Vuosi									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Inhimillinen tekijä										
Ei tunnettuja inhimillisiä tekijöitä	1	1	4	1						
Toimintavirhe	19	23	22	28	19	21	23	27	22	
Huollon laiminlyönti tai polttoaineen loppuminen				1				1		
Sairaus									1	
Alkoholi	33	28	28	33	33	21	19	21	16	
Ilkivalta										
Yhteensä	53	52	54	63	52	42	42	49	39	
Ympäristötekijä										
Ei tunnettuja ympäristötekijöitä	50	49	47	53	48	34	34	41	28	
Sääolosuhteet	2	2	6	7	3	7	6	7	10	
Jääolosuhteet	1	1	1	3	1	1	2	1	1	
Yhteensä	53	52	54	63	52	42	42	49	39	
Tekninen vika										
Ei tunnettuja teknisiä vikoja	53	52	53	59	52	42	42	45	39	
Aluksen rakenteiden pettäminen			1	2				3		
Tekninen vika ohjauslaitteissa tai kuljetuskoneistossa				2				1		
Yhteensä	53	52	54	63	52	42	42	49	39	

Pääosa vesiliikenneonnettomuuksista aiheutui teknisestä viasta ohjauslaitteissa tai kuljetuskoneistossa (1 162 kappaletta 1948 onnettomuudessa vuonna 2015) (taulukko 22). Muita yleisiä syitä olivat toimintavirhe (492), huollon laiminlyönti tai polttoaineen loppuminen (122) ja sääolosuhteet (106). Alkoholin osuus onnettomuuden syynä on laskenut tilastollisesti merkittävästi, ja tapausten määrä on laskenut alle puoleen 2007–2015.

Taulukko 22 Vesiliikenneonnettomuuksien syyt 2007–2015 (Trafi ja Tilastokeskus 2008–2015)

Onnettomuuden syyt	Vuosi									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Inhimillinen tekijä										
Ei tunnettuja inhimillisiä tekijöitä	1209	1281	910	936	931	813	1027	1262	1285	
Toimintavirhe	472	513	467	391	434	374	444	484	492	
Huollon laiminlyönti tai polttoaineen loppuminen	108	65	116	180	194	166	121	124	122	
Sairaus				1			3	1	4	
Alkoholi	105	77	92	81	72	52	66	54	44	
Ilkivalta	8	6	10	6	5	2	5	7	1	
Yhteensä	1902	1942	1595	1595	1636	1407	1666	1932	1948	
Ympäristötekijä										
Ei tunnettuja ympäristötekijöitä	1790	1853	1539	1511	1563	1351	1574	1858	1836	
Sääolosuhteet	99	87	52	74	59	49	85	72	106	
Jääolosuhteet	13	2	4	10	14	7	7	2	6	
Yhteensä	1902	1942	1595	1595	1636	1407	1666	1932	1948	
Tekninen vika										
Ei tunnettuja teknisiä vikoja	846	901	734	715	723	631	724	766	753	
Aluksen rakenteiden pettäminen	18	39	27	26	26	32	24	40	33	
Tekninen vika ohjauslaitteissa tai kuljetuskoneistossa	1038	1002	834	854	887	744	918	1126	1162	
Yhteensä	1902	1942	1595	1595	1636	1407	1666	1932	1948	

5.3 Läheltä piti -tilanteet

Läheltä piti -tilanteella tarkoitetaan sellaista tapahtumasarjaa, jossa syntyisi vahinkoja, ellei joku osallinen suorittaisi veneen ohjauksessa onnettomuutta estäviä toimenpiteitä (Taloustutkimus 2016). Puhelinhaastatteluissa kysyttiin, olivatko veneilijät omasta mielestään joutuneet läheltä piti -tilanteeseen veneilykaudella 2016. Kysymyksen asettelussa ei ole otettu kantaa siihen, oliko tilanne veneilijän itsensä vai jonkun toisen osapuolen aiheuttama. Puhelinhaastatteluaineiston mukaan 98 %:in osuus suomalaisista veneilijöistä ei ole ollut osallisena läheltä piti -tilanteessa veneilykaudella 2016. Arviolta kaksi prosenttia kaikista veneistä oli kuitenkin ollut osallisena (taulukko 23).

Taulukko 23 Läheltä piti -tilanteet venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

	Läheltä piti -tilanteita	Osuus veneiden määrästä
Vesiskootteri	600	7,1 %
Enintään 20 hv perämoottori	3885	1,3 %
Yli 20 hv perämoottori	3425	2,0 %
Sisämoottorivene	2210	3,9 %
Purjevene	981	5,3 %
Yhteensä	11101	2,0 %

Tulosten tulkintaa: Turvallisuutta käsittelevien kysymyksen neutraalista muotoilusta huolimatta voidaan pohtia sitä, miten vastaajat tulkitsivat läheltä piti -kysymyksen. Osa vastaajista on voinut jättää kertomatta tai huomaamatta syntyneet läheltä piti

-tilanteet. Lisäksi läheltä piti -tilannetta ei määritelty yksiselitteisesti. Tulkintaan vaikuttaa mm. olemassa olevan varoajan pituus. Vesiskootterit ja purjeveneet olivat suhteellisesti suurin ryhmä läheltä piti -tilanteissa. Näissä molemmissa ryhmissä tämä saattaa selittyä venetyypin tyypillisellä käytöllä. Vesiskoottereilla ajetaan kovaa ja luotetaan ohjailukykyyn. Purjeveneet taas saattavat joutua tilanteeseen, jossa moottorivene ei syystä tai toisesta väistäkään.

5.4 Merikartat ja veneväylästä

Taloustutkimuksen (2012) kyselyn perusteella lähes kaikki aktiiviveneilijät käyttävät painettuja merikarttoja navigointiin, minkä lisäksi 80 % veneilijäryhmästä hyödyntää karttaplotteria tai navigointiohjelmaa paperikarttoja tukevana informaatiolähteenä. Noin puolet vastaajista ei päivittänyt merikarttoja, mutta sen sijaan käytti Liikenneviraston ilmaista ”Tiedonantoja merenkulkijoille” -palvelua, jossa tiedotetaan merikarttoihin ja väyliin kohdistuvista muutoksista. Tiedossa ei kuitenkaan ole, päivitettykö palvelun kautta saadut muutokset navigointikarttoihin ja -laitteisiin.

Liikenneviraston teettämässä tutkimuksessa noin 80 % veneilijöistä ilmoitti liikkuvansa veneilyväylillä pimeään aikaan ja noin 80 % veneilijöistä myös käyttää muita kuin varsinaisiksi veneilyväyliksi merkittyjä reittejä. Pääsääntöisesti kyselyyn vastanneet olivat tyytyväisiä veneilyväyliin ja väylien hoitoon. Vastajien tyytyväisyys vaihteli pimeässä liikkumisen, väyläsyvyyksien, alikulkukorkeuksien ja turvavesimerkkien osalta. (Taloustutkimus 2012.)

5.5 Veneiden ominaisuudet ja varustelu

Taloustutkimuksen kyselyssä ei ollut veneiden turvallisuusvarustelua käsitteleviä kysymyksiä.

Internet-kyselyn kysymyksistä neljä voidaan tulkita veneilyturvallisuuteen suoraan tai välillisesti liittyviksi. Suoraan turvallisuuteen liittyvät kysymykset koskivat kelluntapukineen tai pelastusliivien käyttöä sekä moottorin hätäkatkaisijan eli ns. ”tappokytkimen” käyttöä. Välillisesti turvallisuutta koskevat kysymykset käsitelivät veneilytutkintoja ja venevakuutuksia.

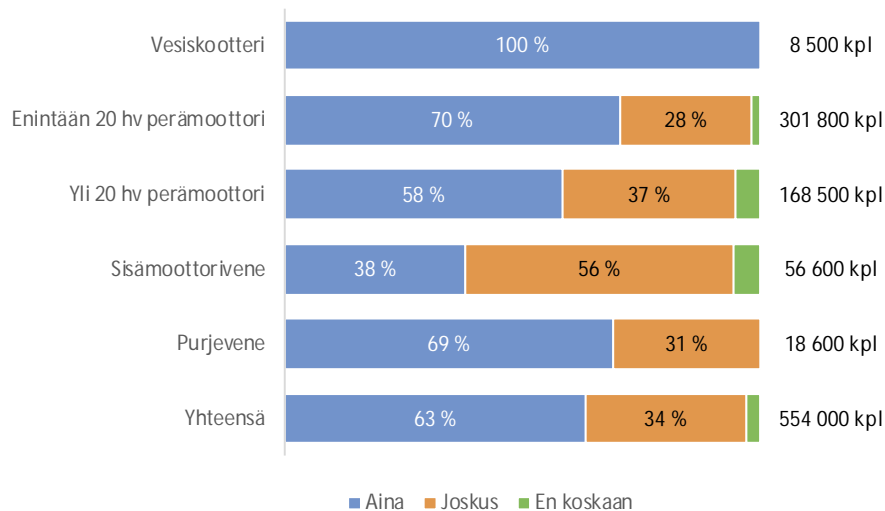
Internet-kyselyssä ei ollut kysymyksiä, joissa olisi keskitytty veneiden muuhun turvallisuusvarustetasoon.

5.5.1 Pelastusliivien käyttö

Internet-kyselyn veneilyn turvallisuutta kartoittavassa osiossa kysyttiin, käyttääkö vastaaja veneilleissään kelluntapukinetta tai pelastusliiviä. Vastausvaihtoehdot olivat ”aina”, ”joskus” tai ”en koskaan”. Pelastusliivien käyttöä ja käytön yleisyyttä tutkittiin ristiintaulukoimalla liivien käytön yleisyyttä useamman muuttujan kanssa. Raportoitaviksi muuttujiksi valittiin venetyypit ja veneilijöiden ikä.

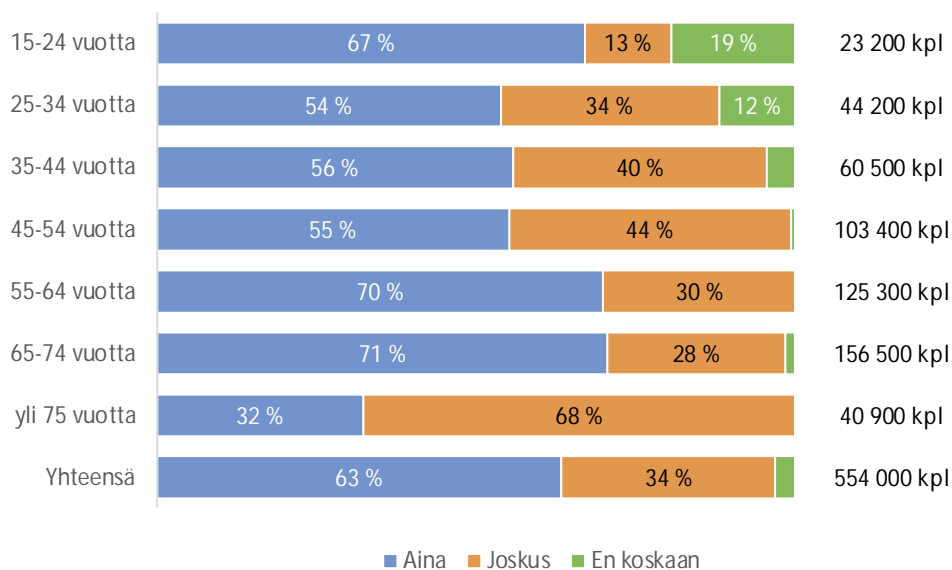
Kuvassa 27 on tarkasteltu pelastusliivien käyttämistä venetyypeittäin. Pelastusliivien käytön yleisyys eroaa jonkin verran venetyyppien välillä. Yhteensä 63 % veneilijöistä käyttää pelastusliiviä tai kelluntapukinetta aina, 34 % joskus ja 3 % veneilijöistä ei käytä koskaan. Kaikki vesiskoottereiden käyttäjät pukevut ylleen pelastusliivit tai kelluntapukineen. Pienillä perämoottoriveneillä kulkevat (70 %) ja purjeveneilijät (69 %)

käyttävät kelluntavarusteita keskimääräistä enemmän. Aina pelastusliiviä tai kelluntapukinetta käyttävien sisämoottoriveneilijöiden määrä oli tulosten perusteella pienin (38 %).



Kuva 27 Pelastusliivien käyttö venetyypeittäin (internet-kysely, Trafi 2016)

Veneilijöiden ikä vaikuttaa pelastusliivien käyttöön jonkin verran (kuva 28). Nuoremmissa ikäryhmissä (15–34-vuotiaat) on paljon (12–19 %) sellaisia veneilijöitä, jotka eivät käytä pelastusliiviä tai kelluntapukinetta lainkaan. Vähiten pelastusliivejä käyttävät yli 75-vuotiaat veneilijät, joista alle kolmannes (32 %) käyttää pelastusliiviä tai kelluntapukinetta aina.



Kuva 28 Pelastusliivien käyttäminen ikäryhmittäin (internet-kysely, Trafi 2016)

Tulosten tulkintaa: Pelastusliivejä koskevia tuloksia tulkittaessa on huomioitava, että henkilöt saattavat tulkita vastausvaihtoehdot eri tavoin. Lisäksi, mikäli vastaaja punnitsee kahden vaihtoehdon välillä, on todennäköisempää, että hän vastaa turvallisuusmyönteisemmän vaihtoehdon. Esimerkiksi mikäli veneilijä on käyttänyt elämänsä aikana yksittäisiä kertoja pelastusliivejä, voi hänen vastauksensa olla ”joskus” tai ”ei koskaan”. Lisäksi ”aina” vastausvaihtoehdon voidaan olettaa vastanneen myös henkilöt, jotka pääsääntöisesti käyttävät pelastusliivejä tai joilla ne ovat tarvittaessa käden ulottuvilla.

5.5.2 Moottorin hätäkatkaisija

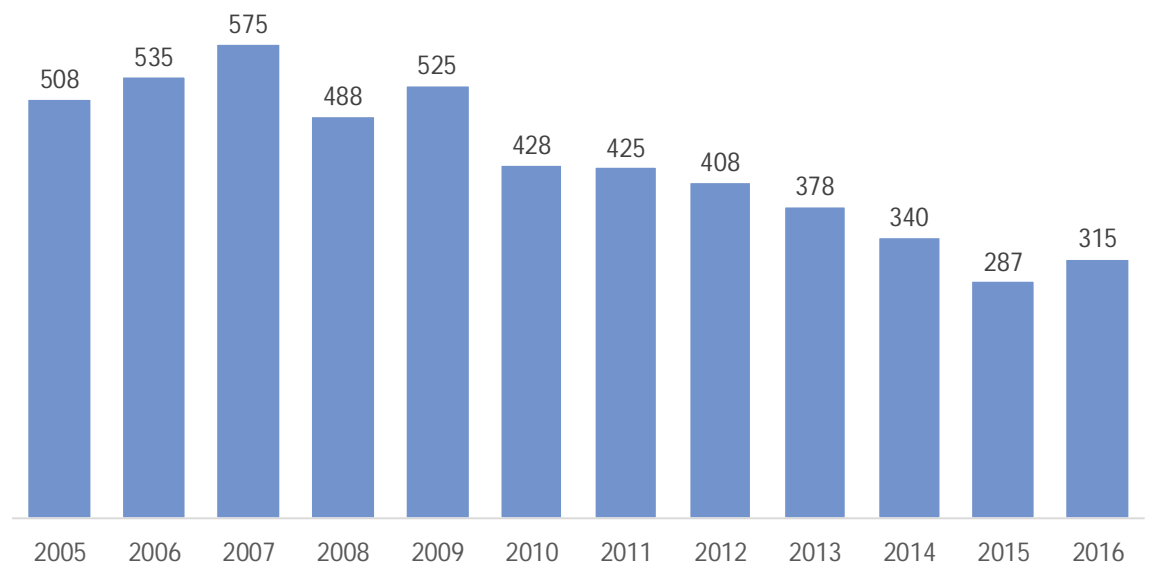
Moottorin hätäkatkaisijan eli ns. tappokytkimen tarkoituksena on katkaista moottorin virta, mikäli moottoria käyttävä henkilö putoaa veneestä. Tällöin veneilijällä on parempi mahdollisuus pelastautua takaisin veneeseen.

Internet-kyselyn aineistosta analysoitiin tappokytkimen käyttöä, mikäli sellainen on asennettu. Tappokytkimen käytön yleisyys jakaantui kyselyyn vastanneiden keskuudessa merkittävästi. Reilu kolmannes (40 %) kaikista veneilijöistä käyttää asennettua tappokytkintä aina, 38 % joskus ja 22 % ei käytä koskaan. Vesiskoottereilla veneilevät käyttävät muita veneilijöitä useammin tappokytkintä. Muiden venetyyppien väliset tulokset eivät eronneet merkittävästi toisistaan.

5.6 Alkoholin käyttö veneillessä

Vesiliikenteessä alkoholin promilleraja on nykyisin 1,0 promillea.

Kuvaan 29 on koottu todennettujen vesiliikennejuopumusten määrä vuosina 2005–2016. Vuonna 2007 vesiliikennejuopumusten määrä oli tarkastelujaksolla suurin. Tällöin poliisin tietoon tuli 575 vesiliikennejuopumustapausta. Vuoden 2007 jälkeen vesiliikennejuopumusten määrä on laskenut tasaisesti, vaikka vuonna 2016 (315 tapausta) poliisin tietoon tuli edellistä vuotta enemmän vesiliikennejuopumuksia. (Poliisi 2016.) Vuonna 2016 poliisi puhallutti vesillä liikkuja 7832 kertaa ja rajavartiolaitos 13 075 kertaa.



Kuva 29 Vesiliikennejuopumusten määrä vuosina 2005–2016 (Poliisi, 2016)

Tulosten tulkintaa: Kuten tieliikenteessä, vesiliikennejuopumusten määrä on laskenut viime vuosina. Ihmisten asenteet erilaisten kulkuvälineiden ohjaamista alkoholin vaikutuksenalaisena ovat yleisesti tiukentuneet viime vuosina.

6 Veneilyn ympäristövaikutukset

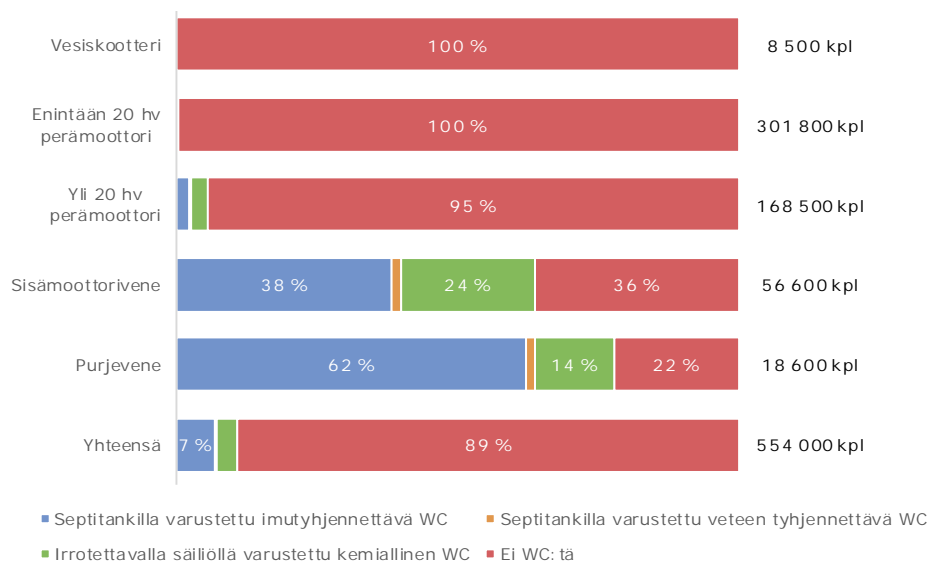
Suomalaisten veneilyllä on paikallisia ja alueellisia ympäristövaikutuksia. Veneilyn ympäristövaikutukset ovat nousseet viimeisen vuosikymmenen aikana aikaisempaa enemmän keskustelun aiheeksi yleisen ympäristövalveutumisen myötä.

Pidä saaristo siistinä ry:n (PSS) ympäristövaikutuksia huomioiva toiminta on ollut erityisen näkyvää viime vuosien aikana. Yhdistyksen toiminta kattaa kaikki Suomen veneilyalueet, saaristo- ja rannikkoalueet sekä Järvi-Suomen. Yhdistyksen tavoitteena on edistää Suomen vesistöalueiden puhtaanapitoa sekä tukea veneilymahdollisuuksia kaikissa Suomen vesistöalueissa. Konkreettisen jätehuoltotyön lisäksi yhdistys tekee ympäristökasvatustyötä. (Pidä Saaristo Siistinä 2017.) Yhdistyksen konkreettinen jätehuoltotyö näkyy Suomen vesialueilla mm. järjestön ylläpitäminä roskapisteinä sekä septitankin tyhjennyspaikkoina.

6.1 Venekäymälät

Käymäläjätteiden päästäminen Suomen vesistöihin kiellettiin vuonna 2005. Nykyisin jäte johdetaan ja varastoidaan isoissa veneissä septitankkeihin, jotka tyhjenetään imutyhjennysjärjestelmän avulla käymäläjätteiden imutyhjennysasemiin. Tyhjennysasemista jäte toimitetaan jätevedenpuhdistamoihin. Tyhjennysasemia on sekä satoissa että vesistöissä kelluvina tyhjennysasemina. Kaikissa niissä veneissä, joissa on vesi-wc, tulee nykyisin siten olla myös imutyhjennysjärjestelmä (septitankilla varustettu imutyhjennettävä wc).

Kuvaan 30 on koottu veneissä olevat käymälät venetyypeittäin. Valtaosassa (89 %) veneistä ei ollut minkäänlaista käymälää. Septitankilla varustettu imutyhjennettävä käymälä (7 %) oli jonkin verran kemiallista käymälää (4 %) yleisempi käymälätyyppi. Käymälöiden määrässä venetyypeittäin oli merkittäviä eroja. Purjeveneissä (62 %) oli useimmiten septitankilla varustettu imutyhjennettävä wc. Perämoottoriveneissä kaikki käymälätyypit olivat harvinaisia. Veneen koolla ja käymälän yleisyydellä on vahva yhteys toisiinsa.



Kuva 30 Erilaiset käymälät venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Tulosten tulkintaa: Voidaan olettaa, että tulokset antavat venekäymälöistä osin virheellisen kuvan, sillä suuressa osassa veneitä ei tarvita wc:itä. Tuloksista voi saada

sen käsityksen, että veneilijät päästävät merkittävässä määrin käymäläjätteensä suoraan vesistöön. Kuitenkin wc:tä vailla olevissa veneissä käymäläjätteet useimmiten kerätään esimerkiksi kannelliseen sankoon, vaikei kemiallista wc:tä tai septitankkia olisikaan.

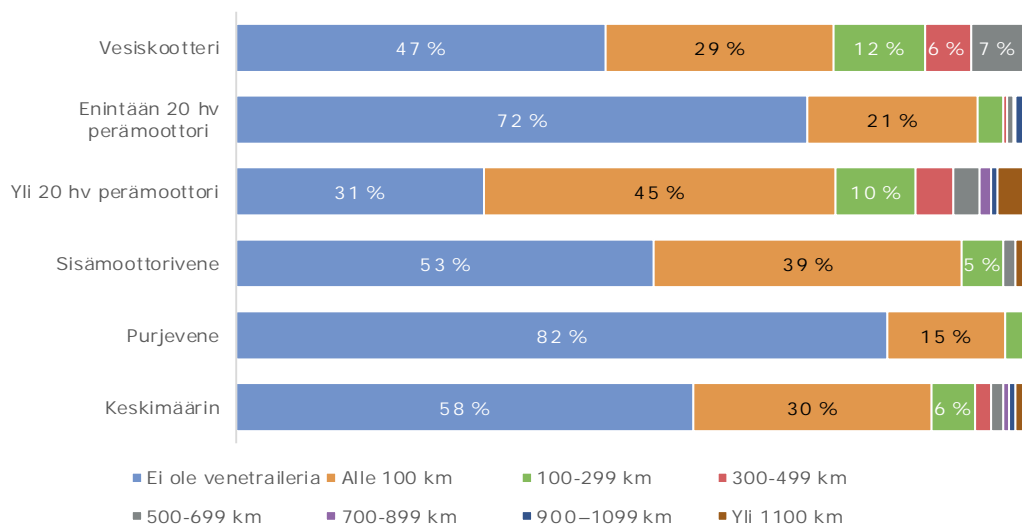
6.2 Jätevesien poisto

Jätevettä syntyy käymälöiden lisäksi veneessä käytetyistä pesuvesistä. Pesuvesiä syntyy veneen siivouksesta, astioiden pesusta sekä veneilijöiden omasta peseytymisestä. PSS:n mukaan paras tapa käsitellä harmaita vesiä (peseytymisessä, astioidenpesussa ja pyykinpesussa syntyvät jätevedet) on kerätä ne omaan säiliöön tai septitankkiin. Järjestöllä oli veneilykaudella 2016 lähes 30 septityhjennyspaikkaa Saaristomerellä, Suomenlahden ja Pohjanlahden rannikoilla sekä Kokemäen joen ja Vuoksen vesistöissä. Lisäksi vierasvene- ja kotisatamissa oli muiden tahojen ylläpitämiä septitankkien tyhjennyspaikkoja. (Pidä Saaristo Siistinä 2017.)

6.3 Veneilyyn liittyvä autoilu

Veneilyyn liittyy sekä kodin ja venesataman väliseen että veneen siirtoon liittyvää autoilua. Kodin ja venesataman välisiä matkoja arvioitiin puhelinhaastattelussa kerättyjen koti- ja satamapaikkatietojen sekä vuosittaisen veneilymäärien perusteella. Näiden perusteella voidaan arvioida, että veneilyn aiheuttama kodin ja venesataman välinen maantieliikenne on noin 500–600 km veneilykaudessa, eli yhteensä noin 300 milj. kilometriä.

Puhelinhaastattelussa pyydettiin vastaajia myös arvioimaan veneen siirtomatkoja veneilykaudessa. Noin 42 %:lla veneilijöistä oli käytössään venetraileri (kuva 31). Näiden veneilijöiden keskimääräiset siirtomäärät, ns. trailerikilometrit, olivat 153 kilometriä veneilykaudessa venettä kohti (taulukko 24), mikä tarkoittaa yhteensä noin 72 milj. trailerikilometriä.



Kuva 31 Veneilijöiden trailerikilometrit veneilykausittain (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Taulukko 24 Keskimääräiset trailerikilometrit veneilykauden aikana niillä veneilijöillä, joilla on traileri käytössä (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Venetyyppi	Keskimääräiset trailerikilometrit kaudessa
Vesiskootteri	143 km
Enintään 20 hv perämoottori	103 km
Yli 20 hv perämoottori	214 km
Sisämoottorivene	99 km
Purjevene	36 km
<i>Keskimäärin</i>	<i>153 km</i>

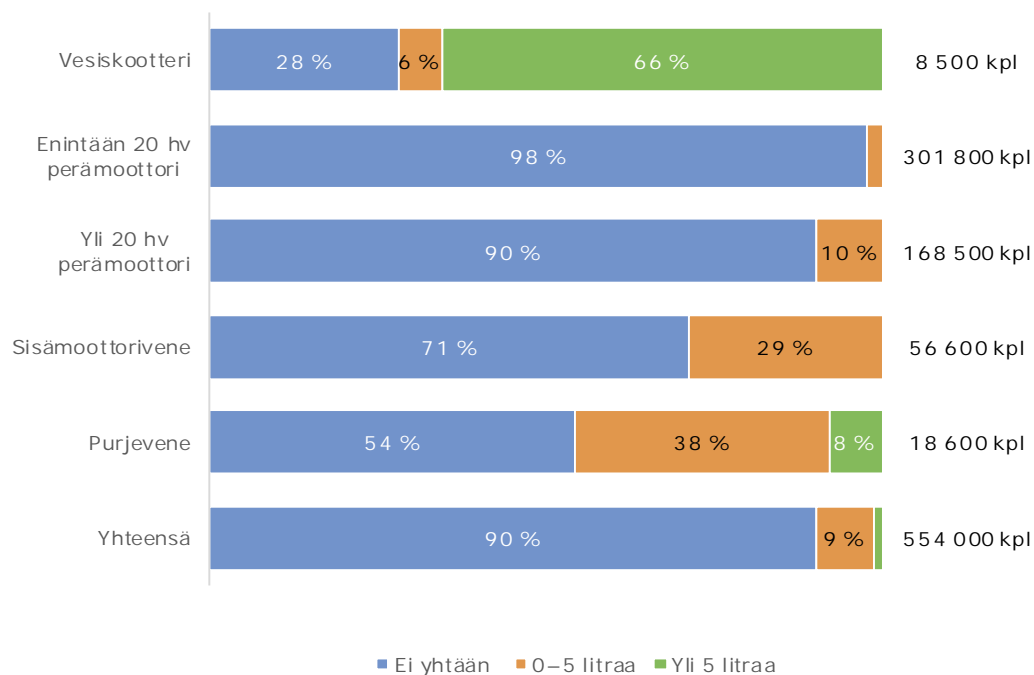
Kodin ja venepaikan väliset matkat tuottavat noin 40 000 tonnin CO₂-päästöt ja veneen siirrot noin 10 000–15 000 tonnin päästöt.

6.4 Eliönestomaalien käyttö

Antifouling-maaleja, eli niin kutsuttuja eliönestomaaleja käytetään veneen pohjaan tarttuvan eliöstön vähentämiseksi. Maalien käytön tarpeellisuus vaihtelee veneilyalu-eittain, sillä kasvuston muodostumisnopeuteen vaikuttaa suuresti mm. veden lämpötila, suolaisuus ja puhtaus. Eliönestomaalien käyttäminen on tarpeellisinta Suomen eteläisillä merialueilla. Suomen sisävesillä ja Perämerellä eliönestomaalien käytölle ei aina ole perusteita. (Pidä Saaristo Siistinä 2017.)

Eliönestomaalien saatavuutta ja käyttöä on viime vuosina rajoitettu (Trafi 2017d). Syitä maalien käytön rajoitukseen on maalien aiheuttamat ympäristö- ja terveystaitat sekä EY:n biosididirektiivin käyttöönotto. Pienempien veneiden maalinkäytön tarvetta voidaan vähentää pesemällä veneen pohja joko nostamalla vene pesun ajaksi vesistä tai käyttämällä veneen pohjan pesuria. (Pidä Saaristo Siistinä 2017.)

Kuvassa 32 käsitellään eliönestomaalien käytön määrää venetyypeittäin (Taloustutkimus 2016). Veneiden käsittely eliönestomaaleilla on harvinaista, sillä vain 9 % kaikista veneistä on käsitelty eliönestomaaleilla. Eri venetyyppien välillä maalien käyttämisessä on merkittävää eroa. Kaikissa venetyypeissä käytetään jonkin verran eliönestomaaleja, ja venekoon kasvaessa myös maalien käyttö yleistyy. Eniten maaleja käytetään purjeveneissä, joista 46 % on ainakin osittain käsitelty eliönestomaaleilla. Niillä venetyypeillä, joissa käytetään keskimääräistä enemmän eliönestomaaleja, veneillään myös useammin merialueilla ja ulkomailla (kuva 10, sivu 23).



Kuva 32 Eliönestomaalien käytön yleisyys venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Eliönestomaaleja käytetään yhteensä arviolta 98 400 litraa (taulukko 25). Keskimääräisesti eniten maalilitroja kuluu purjevereissä.

Taulukko 25 Eliönestomaalien käyttö venetyypeittäin veneilykausittain (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Venetyyppi	Litraa	Litraa venettä kohti
Vesiskootteri	7 438	0,88
Enintään 20 hv perämoottori	10 449	0,03
Yli 20 hv perämoottori	29 470	0,17
Sisämoottorivene	24 878	0,44
Purjeverene	26 131	1,40
Yhteensä	98 366	0,18

Tulosten tulkintaa: Vaikka puhelinhaastatteluissa kävi ilmi, että vesiskoottereissa käytettäisiin eliönestomaaleja, tulos ei vastaa käsityksiä vesiskoottereiden ylläpidosta, joka ei tyypillisesti edellytä maalausta.

6.5 Veneiden jätahuolto

Satamissa on kierrätyspisteitä, jossa kierrätetyt jätteet, kuten lasi- ja metallijäte voidaan lajitella. Pidä Saaristo Siistinä ylläpitää lähes 200 roskapistettä eri puolilla rannikkoa ja sisävesistöjä. (Pidä Saaristo Siistinä 2017.)

Veneilystä syntyy erityisesti kevät ja syyskunnostusten yhteydessä vaarallista jätettä, joka on jo pieninä määrinä haitallisia tai vaarallisia luonnolle sekä ihmisille. Käytetyt veneakut, ladattavat akut ja paristot, öljyiset jätteet, pilssivedet, maali-, lakka- ja

liotinjätteet, myrkkymaalien hiontajätteet sekä hätäraketit ja käsisoihdut ovat tyypillisimpiä veneilyn synnyttämiä vaarallisia jätteitä. (Pidä Saaristo Siistinä 2017.) Vaarallisten jätteiden lajittelumahdollisuudet vaihtelevat pienvenesatamittain. Veneseuroissa jätteiden lajittelu on hoidettu pääsääntöisesti hyvin.

6.6 Veneilyn hiilidioksidipäästöt

Veneissä käytetään vuosittain 50,2 milj. litraa polttoaineita. Tämä jakautuu lähes tasan dieselöljyn ja bensiinin kesken (taulukko 26). Veneily aiheuttaa yhteensä 126 000 tonnin hiilidioksidipäästöt. Tämä vastaa noin 0,2 %:ia koko Suomen hiilidioksidipäästöistä ja noin 4 %:ia kaikista vesiliikenteen päästöistä.

Taulukko 26 Veneilyn vuosittainen polttoaineenkulutus ja hiilidioksidipäästöt venetyypeittäin (milj. litraa) (muokattu Taloustutkimus 2016)

Käyttövoima	Vesiskootteri	Max 20 hv		Yli 20 hv		Purjevene	Yhteensä	Hiilidioksidia
		perämoottoriveneet	perämoottoriveneet	Sisämoottoriveneet	Sisämoottoriveneet			
Bensiini	1,80	5,06	15,57	3,08	0,21	25,82 milj. litr	61 299 t CO ₂	
Dieselöljy	0,00	0,05	1,51	22,06	0,68	24,40 milj. litr	64 973 t CO ₂	
Yhteensä	1,80	5,12	17,08	25,14	0,89	50,21 milj. litr	126 272 t CO₂	

7 Veneilyn taloudelliset vaikutukset

Veneilyn taloudelliset vaikutukset kohdistuvat yhteiskuntaan, elinkeinoelämään ja yksittäiseen veneilijään. Yhteiskunta saa veneilystä suoria ja epäsuoria verotuloja ja maksuja sekä vastaavasti rakentaa ja ylläpitää osaa veneilyn vaatimasta infrastruktuurista. Elinkeinoelämän liiketoiminta koostuu pääosin veneiden valmistuksesta, kaupasta sekä veneilyn ja veneiden ylläpidon palveluista. Yksittäinen veneilijä käy venekauppaa sekä käyttää ja ylläpitää veneitä.

Veneilyllä on edellisten lisäksi epäsuoria taloudellisia vaikutuksia. Näitä ovat mm. matkailun ja sen oheistapahtumien tuoma taloudellinen toimeliaisuus, sekä veneilyyn epäsuorasti liittyvien toimintojen verot ja maksut.

Tässä luvussa arvioidaan veneilyn taloudellisia vaikutuksia yhteiskunnan, elinkeinoelämän ja veneilijän näkökulmista. Vaikutuksia arvioidaan vuodelle 2015 tai 2016. Osaan taloudellisista vaikutuksista luodaan historiallinen näkymä.

7.1 Elinkeinoelämän rahavirrat

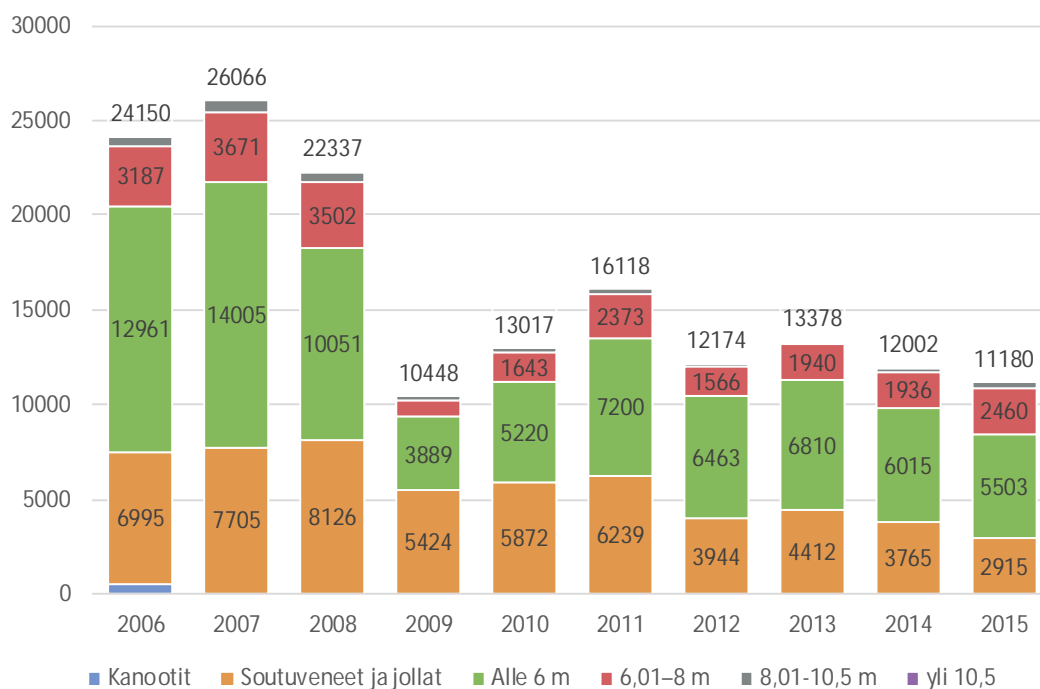
Veneilyn tuottamat merkittävimmät suorat rahavirrat elinkeinoelämällä koostuvat veneiden valmistuksesta, venekaupasta sekä veneilyyn liittyvästä ylläpitotoiminnasta. Veneiden valmistus on osin irrallista suomalaisesta veneilystä, sillä kappalemäärillä mitattuna veneiden valmistuksesta noin 68 % menee vientiin. Epäsuoria vaikutuksia ovat muun muassa veneilyinfrastruktuurin rakentaminen ja sen ylläpito.

Tilastokeskuksen (2016a) mukaan veneilyyn liittyvien toimialojen yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2015 oli 627 milj. euroa. Liikevaihto jakaantui neljälle toimialalle: veneiden valmistus 298 milj. euroa, tukkukauppa 62 milj. euroa, vähittäiskauppa 152 milj. euroa ja huolto 115 milj. euroa.

7.2 Veneiden valmistus

Veneiden valmistusmäärät ovat vaihdelleet voimakkaasti viimeisen kymmenen vuoden aikana. Finanssikriisin puhkeamiseen asti (2006–2008) veneiden valmistusmäärät olivat noin 25 000 venettä vuodessa. Vuonna 2009 veneiden valmistusmäärä romahti yli 50 % ollen noin 10 000 venettä. Tämän jälkeen veneiden valmistusmäärät ovat hieman kasvaneet nousten noin 13 000–16 000 veneen vuositasolle. Viimeiset kolme vuotta (2013–2015) valmistusmäärät ovat taas kääntyneet lievään laskuun (kuva 33). (Venealan Keskusliitto Finnboat Ry 2016.)

Eri venetyyppien suhteelliset valmistusmäärät ovat muuttuneet hieman kymmenessä vuodessa. Pienempien, alle kuusimetrinen ja soutuveneiden osuus valmistetuista veneistä on laskenut kymmenessä vuodessa 85 %:sta 75 %:iin. Vastaavasti isompien veneiden suhteelliset valmistusmäärät ovat kasvaneet; etenkin 6–8 metrinen veneiden, joiden osuus on kasvanut 13 %:sta 22 %:iin.



Kuva 33 Veneiden valmistus Suomessa 2006–2015 (kappaletta) (Venealan Keskusliitto Finnboat Ry 2016)

Veneiden valmistus on merkittävää liiketoimintaa. Huvi- ja urheiluveneitä valmistavia yrityksiä oli vuonna 2015 yhteensä 213 kappaletta ja niiden yhteenlaskettu liikevaihto oli 298 milj. euroa. Yritykset työllistivät suoraan 1774 henkilöä ja maksoivat palkkoja 63 milj. euroa. (Tilastokeskus 2016a.) Edellä mainitut tilastot kattavat vain suoraan veneiden valmistukseen liittyvät toimialat eivätkä esimerkiksi alihankintaa muovi-, puu- tai metallialan yrityksiltä. Näin ollen todelliset liikevaihtoluvut ovat tilastoituja suurempia.

7.2.1 Venekauppa

Venekauppa jaetaan veneiden tukkukauppaan, vähittäiskauppaan ja ulkomaankauppaan.

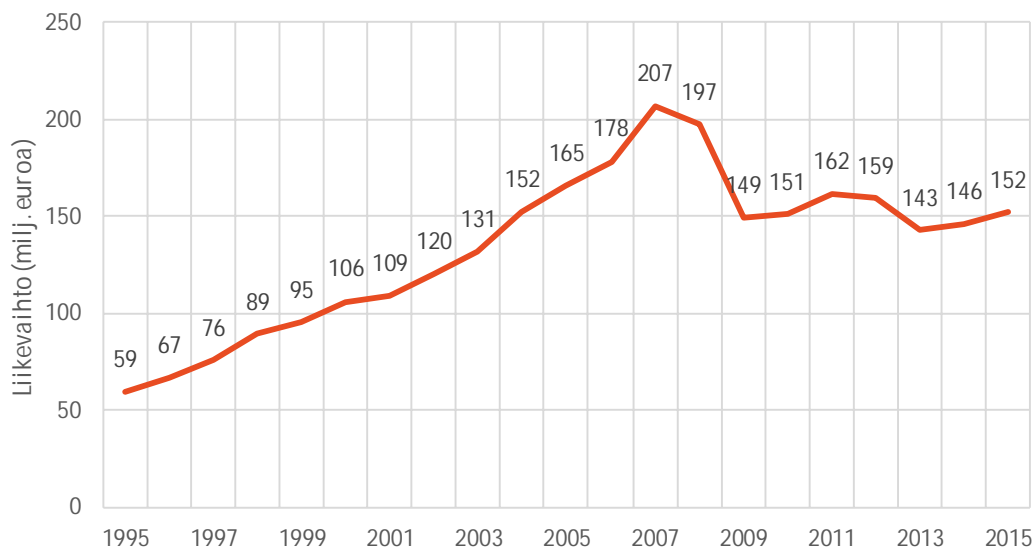
Tukkukauppa

Veneilyn tukkukauppaan luetaan kuuluvaksi veneet ja veneilytarvikkeet toimialaluokituksen TOL2008 mukaisesti. Tukkukauppaa harjoittavia yrityksiä on Suomessa 75 ja niiden liikevaihto oli vuonna 2015 62 milj. euroa. Tukkukauppa työllistää 200 henkilöä, joiden palkkasumma on 8,2 milj. euroa. (Tilastokeskus 2016a.)

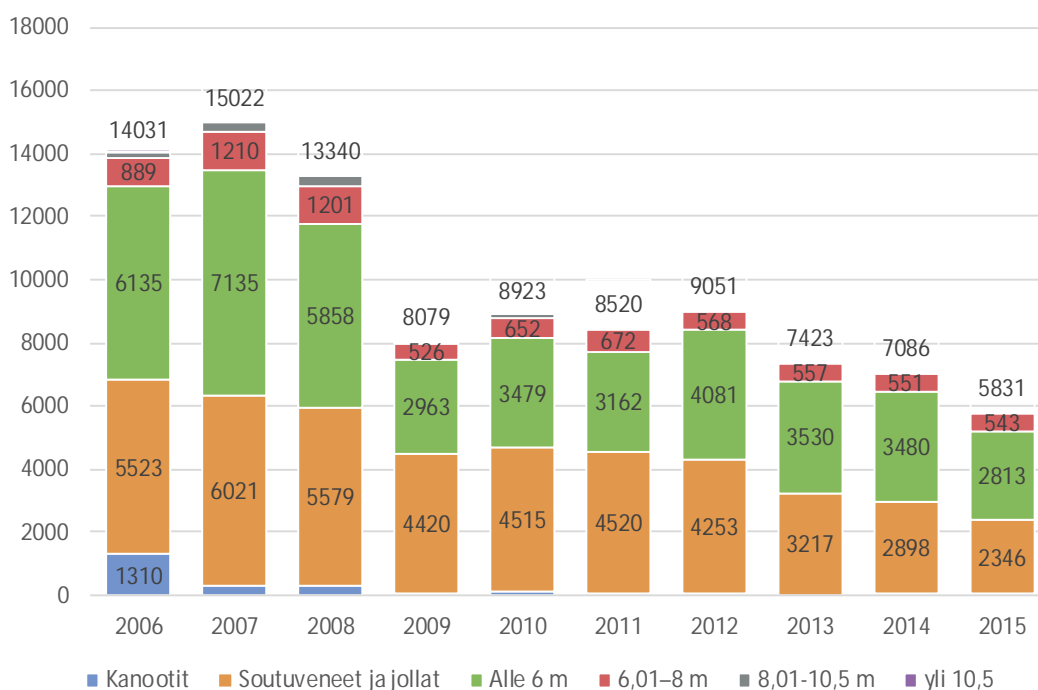
Veneiden ja veneilytarvikkeiden vähittäiskauppa

Veneiden ja veneilytarvikkeiden vähittäiskaupan liikevaihto oli 152 milj. euroa vuonna 2015. Vähittäiskauppaa harjoittavia yrityksiä oli 161, jotka työllistivät 360 henkilöä. Vähittäiskaupan palkkakustannukset olivat 10,8 milj. euroa. (Tilastokeskus 2016a.) Veneitä ja venetarvikkeita myydään myös muualla kuin varsinaisissa venetarvikeliikkeissä, kuten autotarvikeliikkeissä, huoltoasemilla, sekatavarakaupoissa ja rautakaupoissa. Osalla näistä liikkeistä on omaa maahantuontia, jolloin ne eivät näy vähittäismyynti- tai tuontitilastoissa, jolloin todelliset liikevaihtoluvut ovat tilastoituja suurempia.

Tilastokeskus (2016b) on kerännyt veneiden ja veneilytarvikkeiden vähittäiskaupan vuosittaista liikevaihtotilastoa vuodesta 1995 alkaen (kuva 34). Veneiden ja veneilytarvikkeiden vähittäiskauppa kasvoi nopeasti aina vuoteen 2007 asti (1995–2007 keskimääräinen vuotuinen kasvu oli 11,0 %). Tämän jälkeen liikevaihto putosi kahdessa vuodessa 27,9 %, jonka jälkeen liikevaihdon muutokset ovat olleet vähäisiä. Venekaupan kappalemäärät on esitetty kuvassa 35.



Kuva 34 Veneiden ja veneilytarvikkeiden vähittäiskaupan liikevaihto (milj. euroa) (Tilastokeskus 2016b)



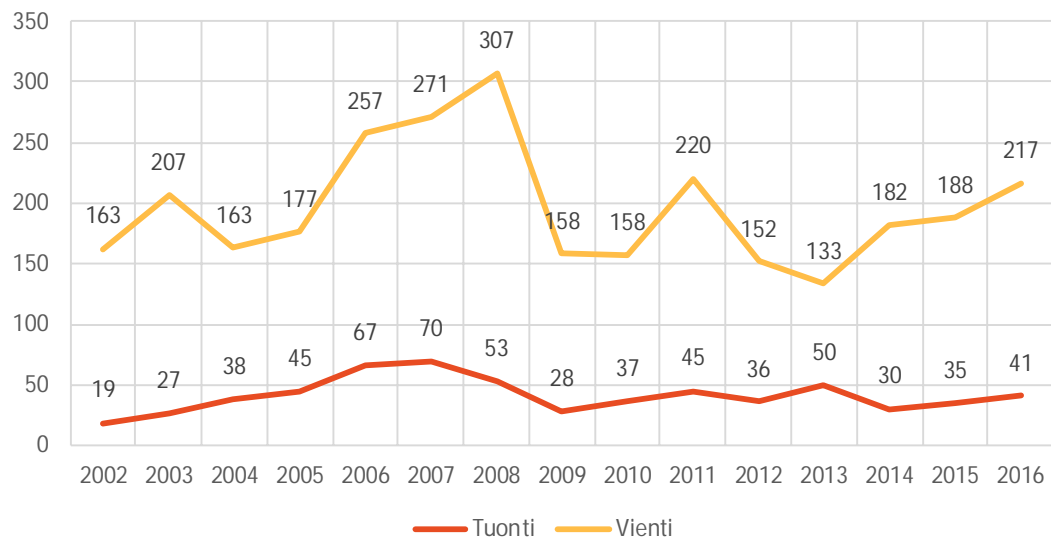
Kuva 35 Venekaupan toimitukset Suomessa 2006–2015 (kappaletta) (Venealan Keskusliitto Finnboat Ry 2016)

Veneiden ulkomaankauppa

Veneitä viedään Suomesta huomattavasti enemmän kuin tänne tuodaan. Koko 2000-luvun ajan vienti on ollut noin 4–8-kertaista veneiden tuontiin nähden (kuva 36).

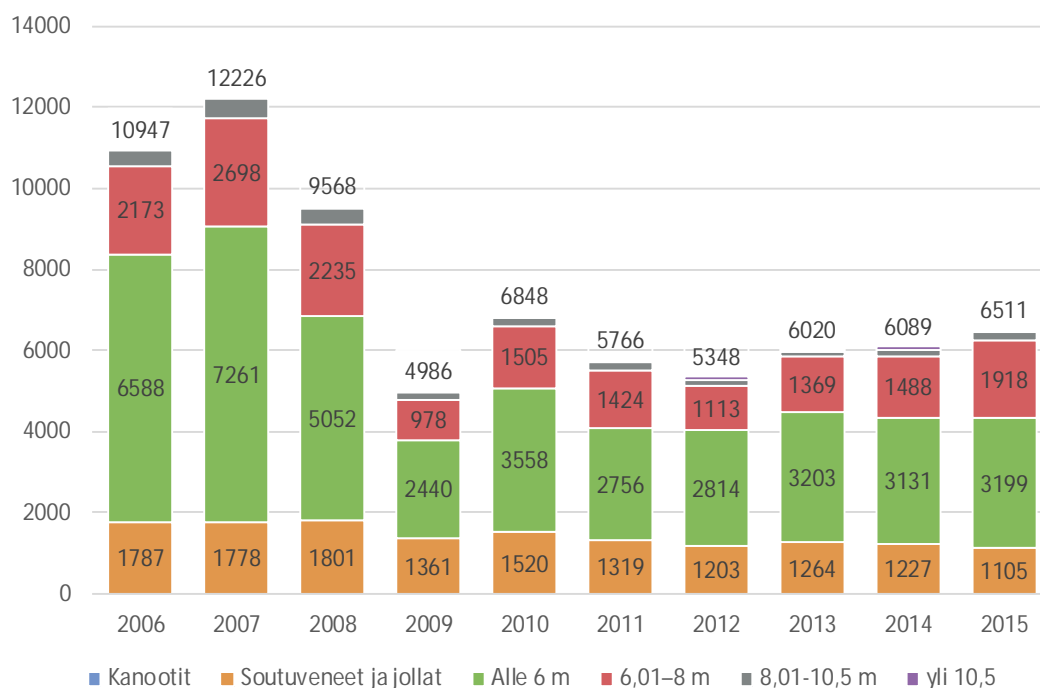
Vuonna 2015 veneiden vienti oli 6511 kappaletta ja sen arvo nousi 188 milj. euroon. Samana vuonna veneiden tuonti oli 250 kappaletta ja tuonnin arvo 35 milj. euroa. Vuodesta 2016 muodostuu hyvä veneiden vientivuosi; syyskuun 2016 loppuun mennessä veneviennin arvo oli jo 217 milj. euroa. (Venealan Keskusliitto Finnboat 2016.)

Vuonna 2015 euromääräisesti suurimmat veneiden vientimaat olivat Norja (30 % viennistä), Ruotsi (28 %), Malta (10 %), Italia (8 %), Venäjä (5 %), Saksa (4 %) ja Iso-Britannia (4 %). Suurimmat veneiden tuontimaat olivat Meksiko (25 % tuonnista), Puola (17 %), Kanada (15 %), Iso-Britannia (14 %), Ruotsi (7 %) ja Yhdysvallat (6 %). (Tulli 2016.)



Kuva 36 Veneiden vienti ja tuonti 2002–2016 (milj. euroa) (Tulli 2016)

Veneiden viennin osuus veneiden valmistusmäärästä on vaihdellut 36–58 %:n välillä. Veneiden vienti on kehittynyt pääpiirteissään samoin kuin veneiden valmistus: finanssikriisin jälkeen seurasi veneiden viennin voimakas romahdus, minkä jälkeen vienti on ollut pienessä kasvussa (kuva 37). Vuonna 2015 Suomesta vietiin 6511 venettä, joista hieman alle puolet oli alle kuusimetrisiä moottoriveneitä ja noin 30 % 6–8 metrisiä veneitä. (Venealan Keskusliitto Finnboat 2016.)



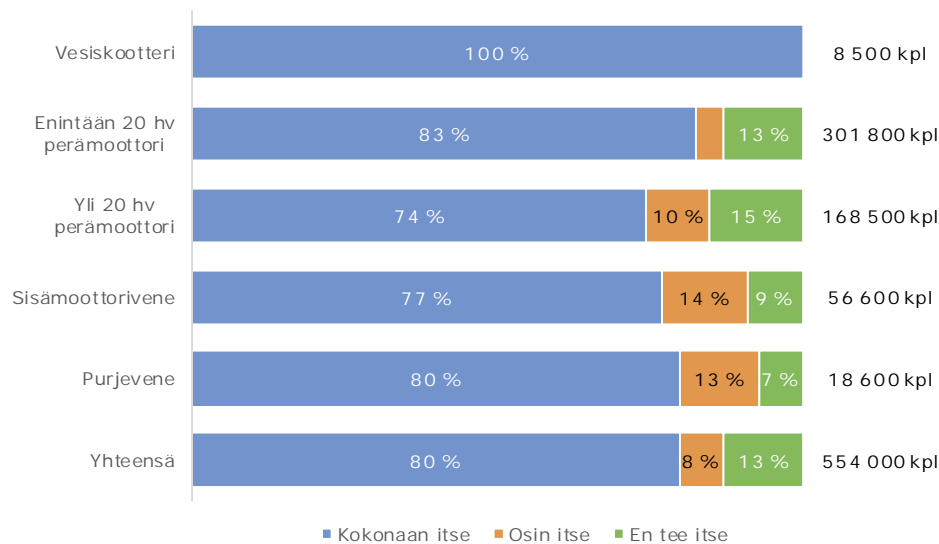
Kuva 37 Veneiden vienti Suomesta 2006–2015 (kappaletta) (Venealan Keskusliitto Finnboat Ry 2016)

7.2.2 Veneiden huolto ja ylläpito

Veneiden huoltoa harjoittavien yritysten lukumäärä vuonna 2015 oli 299 kappaletta. Niiden liikevaihto oli yhteensä 115 milj. euroa. Yrityksissä oli töissä 637 henkilöä, joiden palkkasumma oli 21,8 milj. euroa. (Tilastokeskus 2016a.) Luvuista puuttuvat esimerkiksi moottori- ja pienkonekorjaamot, jotka huoltavat muun muassa perämootoreita.

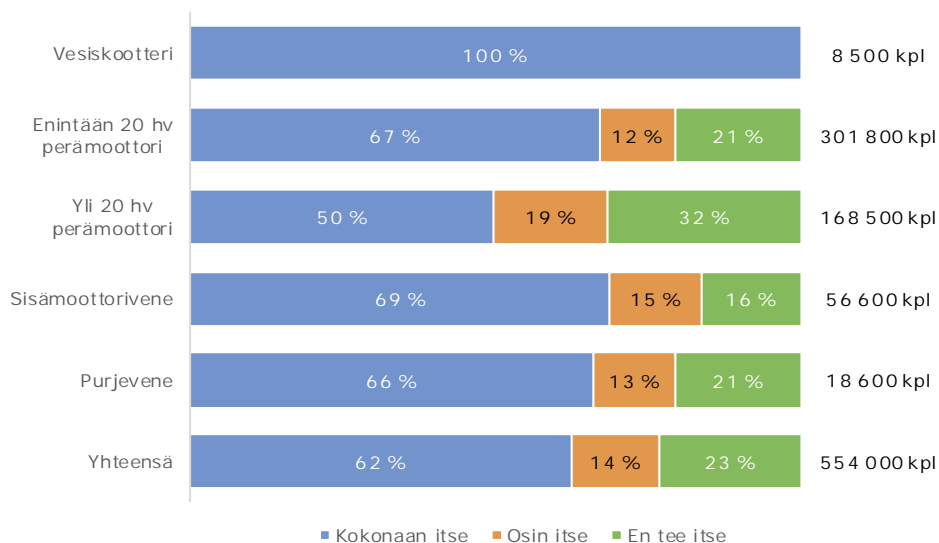
Muut veneilyyn liittyvät elinkeinoelämän palvelut jaetaan suoriin ja epäsuoriin. Suoria palveluita ovat mm. venevakuutukset, katsastukset, poltto- ja voiteluaineet sekä muut palvelut. Näiden rahavirtojen tilastoinnissa veneilyä ei erotella erilliseksi kokonaisuudeksi tai niiden tilastointi ei ole järjestelmällistä. Taloustutkimuksen (2016) puhelinhaastattelussa kerättiin kulutustietoja mm. veneilyn polttoaineenkulutuksesta, moottoreiden huolloista ja tarvikkeiden hankinnasta. Nämä tulokset esitetään tutkimuksen luvussa 7.3.

Kaikkien moottoroitujen veneiden huollosta käyttäjät tekevät 80 % itse ja 20 % on ulkoistettu osin tai kokonaan muille kuin veneen pääasiallisille käyttäjille (kuva 38). Puhelinhaastattelussa ei kuitenkaan tarkennettu, ulkoistetaanko venehuolto ammattilaisille.



Kuva 38 Veneiden huolto venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

Venemoottoreiden huollosta käyttäjät tekevät 62 % itse ja 37 % on ulkoistettu osin tai kokonaan muille kuin veneen pääasiallisille käyttäjille (kuva 39). Puhelinhaastattelussa ei kuitenkaan tarkennettu, ulkoistetaanko moottoreiden huolto ammattilaisille. Veneilijät, jotka tekevät kaikki huoltotyöt itse, käyttävät moottorin huoltoon noin 49 euroa veneilykaudessa. Osin itse tekevät käyttävät 91 euroa ja huollon ulkoistaneet 133 euroa venettä kohti. (Taloustutkimusta (2016) mukaillen.)



Kuva 39 Moottorin huolto venetyypeittäin (puhelinhaastattelu, Taloustutkimus 2016)

7.2.3 Veneilyn epäsuorat rahavirrat

Veneilyyn liittyviä epäsuoria rahavirtoja syntyy muun muassa matkailusta, veneiden kuljetuksista ja veneilytapahtumista. Näiden suuruutta ei arvioitu tässä tutkimuksessa.

7.3 Veneilyn kustannukset yksittäiselle veneilijälle

Yksittäiselle veneilijälle veneilyn kustannukset muodostuvat veneen hankinnasta, sen käyttömenoista ja ylläpidosta. Näiden lisäksi veneilyharrastus aiheuttaa muita epäsuoria kustannuksia. Veneilyn käyttömenot muodostuvat lähinnä poltto- ja voiteluai-

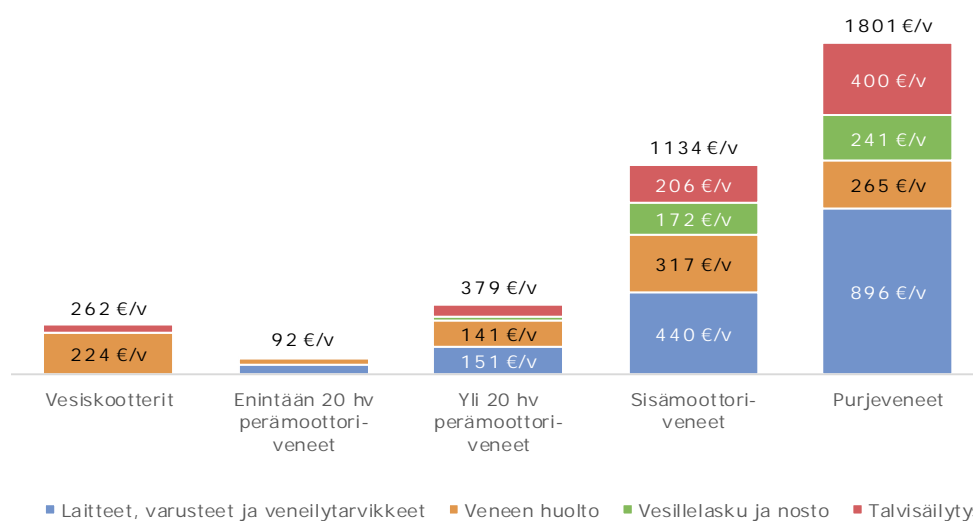
nekustannuksista sekä jätevesien käsittelystä. Ylläpitoon luetaan laitteiden, varusteiden ja tarvikkeiden hankinta, vakuutukset, veneen ja moottorin huollot, veneen nosto ja lasku, maalaus, moottorin huolto ja säilytys kesällä ja talvella.

Tässä tutkimuksessa ei tarkasteltu veneen hankintakustannuksia. Merkittävä osa veneistä hankitaan käytettyinä, eikä niiden myyntihintoja tilastoida. Käyttö- ja ylläpito-menoista tutkimuksessa tarkasteltiin menoja laitteisiin, varusteisiin ja veneilytarvikkeisiin, veneen huoltoon, vesillelaskuun ja nostoon sekä talvisäilytykseen. Näiden lisäksi arvioitiin veneiden polttoaineen kulutusta, sen kustannuksia sekä venepaikkojen kustannuksia. Tutkimuksen arvion perusteella ylläpitokustannukset ja polttoaine yhteensä ovat noin 935 euroa vuodessa venettä kohti (Taloustutkimus 2016).

Epäsuoria veneilyyn liittyviä kustannuksia, kuten esimerkiksi majoitusta, vierassatamamaksuja tai veneen siirtoa palveluna ei tarkasteltu.

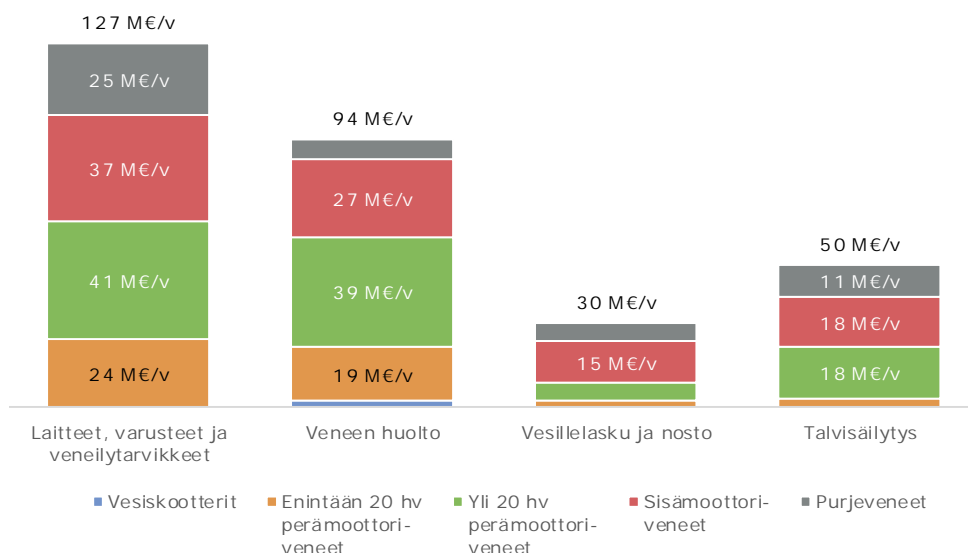
7.3.1 Veneiden ylläpitokustannukset

Puhelinhaastattelussa selvitettiin veneen ylläpitokustannuksia, jotka jaettiin rahan käyttöön (1) veneiden laitteisiin, varusteisiin ja veneilytarvikkeisiin, (2) veneen huoltoon, (3) vesillelaskuun ja nostoon sekä (4) talvisäilytykseen. Tutkimuksen mukaan keskimääräiset ylläpitovuosikustannukset venettä kohti olivat 542 euroa. Kustannukset vaihtelivat venetyypeittäin (kuva 40) siten, että purjeveneiden käyttökustannukset olivat venetyypeistä tarkasteltuina selvästi suurimmat (noin 1800 euroa vuodessa) ja sisämoottoriveneiden toiseksi suurimmat (noin 1150 euroa vuodessa). Enintään 20 hv perämoottoriveneiden kustannukset olivat edullisimmat (noin 100 euroa vuodessa). (Taloustutkimusta (2016) mukaillen.)



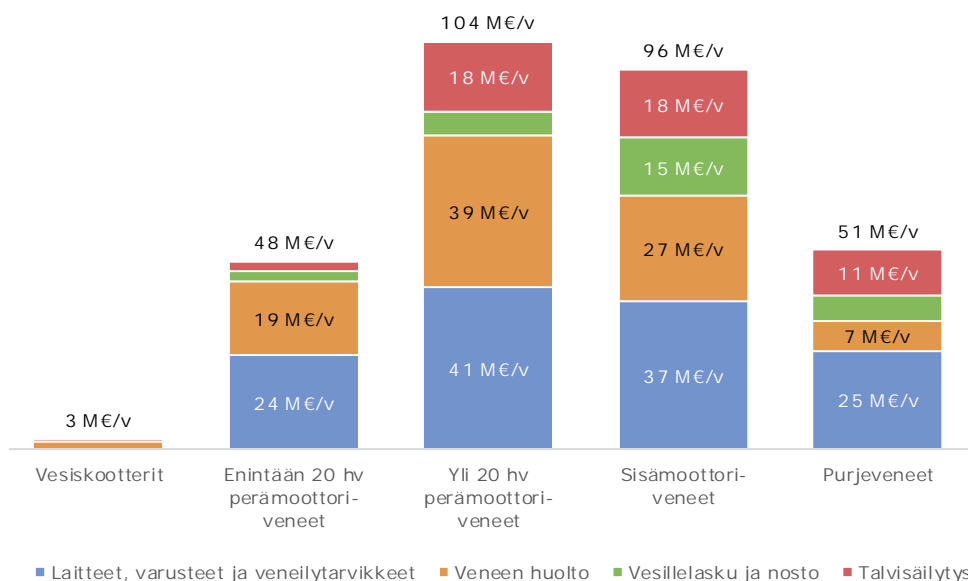
Kuva 40 Veneilyn vuosittaiset kustannukset venetyypeittäin (€/vuosi) (Taloustutkimusta (2016) mukaillen)

Kokonaisuudessaan veneiden ylläpitoon käytetään Suomessa vuosittain 300,7 milj. euroa (kuva 41). Suurin kustannuserä on laitteet, varusteet ja veneilytarvikkeet (127 milj. euroa) ja toiseksi suurin on veneen huolto (94 milj. euroa). Talvisäilytykseen käytetään vuosittain 50 milj. euroa ja vesillelaskuun ja nostoon 30 milj. euroa.



Kuva 41 Veneilyn vuosittaiset ylläpidon kokonaiskustannukset kustannusryhmittäin (milj. euroa vuodessa) (Taloustutkimusta (2016) mukailten)

Vaikka yli 20 hv perämootoriveneiden vuosittaiset ylläpitokustannukset ovat verrattain alhaiset, muodostavat ne suurimmat ylläpitomarkkinat (104 milj. euroa) tämän venetyypin suuren lukumäärän vuoksi. Kaikkiaan venetyyppikohtaisen tarkastelun mukaisesti kaksi kolmasosaa kokonaiskustannuksista aiheutuu yli 20 hv perämootoriveneistä ja sisämootoriveneistä (kuva 42). Enintään 20 hv perämootoriveneiden ja purjeveneiden ylläpitomarkkinoiden koko on hieman yli 50 milj. euroa vuodessa. (muokattu Tilastokeskus 2016.)



Kuva 42 Veneiden vuosittaisten ylläpidon kokonaiskustannukset venetyypeittäin

Venepaikkojen vuosikustannukset vaihtelevat merkittävästi venepaikan sijainnin ja koon mukaan. Taulukkoon 27 on koottu esimerkkejä venepaikkojen vuosimaksuista eri kaupungeissa. Olettaen, että keskimääräisen venepaikan vuosimaksu on noin 275 euroa ja kaikilla yli 20 hv:n perämootoriveneillä, sisämootoriveneillä ja purjeveneillä on venepaikka, voidaan arvioida venepaikkojen vuosimaksuiksi yhteensä noin 60–70 milj. euroa.

Taulukko 27 Venepaikkojen vuosikustannuksia esimerkkikaupungeissa (lähde: kaupunkien kotisivut)

Paikkakunta	Vuosimaksu (sis. alv)
Hamina	130–336 €
Helsinki	106–766 €
Kajaani	75–175 €
Naantali	116–490 €
Rauma	134–657 €
Savonlinna	181–301 €

7.3.2 Polttoaineen kulutus

Veneet kuluttavat vuosittain 50,0 milj. litraa polttoainetta. Tämä jakautuu lähes tasan dieselöljyn ja bensiinin kesken (taulukko 26). Bensiinin 1,70 euron ja dieselin 1,50 euron litrahinnalla arvioiden veneilyssä käytetään polttoaineisiin noin 80 milj. euroa vuodessa. Voiteluaineiden kulutusta ei arvioitu.

Veneily kuluttaa myös epäsuorasti maantieliikenteen polttoaineita. Näihin kuuluvat matkat kodin ja venesataman välillä sekä veneiden siirroista aiheutunut polttoaineen kulutus. Näitä matkoja on arvioitu tutkimuksen luvussa 6.3.

7.4 Julkiselle sektorille aiheutuvat tulot ja menot

Veneilyn merkittäviä suoria julkistaloudellisia tuloja syntyy veneilykulutuksen arvonnäisäveroista, valmisteveroista sekä muista mahdollisista maksuista. Epäsuoria tuloja syntyy venealan työllistämien henkilöiden palkkaverotuksesta sekä veneilyyn liittyvien liitännäispalveluiden veroista.

Veneilyn suorat julkistaloudelliset tulot arvioitiin tämän kappaleen muiden tarkastelujen pohjalta. Merkittävimmät tuloerät on koottu taulukkoon 28. Veneily tuotti vuonna 2015 yhteiskunnalle arvonnäisäveroja 115 milj. euroa, josta 32 % tuli vähittäiskaupasta ja 28 % korjauksesta ja huollosta. Polttoaineverojen tuotto oli 30 milj. euroa. Veneilyn palkkaverot olivat 31 milj. euroa, joista noin puolet veneiden rakentamisesta voidaan myös lukea veneiden viennin tuottamaksi tuloiksi.

Taulukko 28 Arvio veneilyn julkistaloudellisista tuloista 2015

Maksut ja verot	Milj. euroa
Arvonlisäverot	
Veneiden ja veneilytarvikkeiden vähittäiskauppa	36,5
Laivojen ja veneiden korjaus ja huolto	27,7
Polttoaineet	15,6
Vesillelasku ja nosto	7,1
Venepaikat	16,1
Talvisäilytys	11,9
Yhteensä	114,9
Valmisteverot	
Polttoaineverot	29,9
Palkkaverot	
Huvi- ja urheiluveneiden rakentaminen	18,9
Laivojen ja veneiden korjaus ja huolto	6,6
Veneiden ja veneilytarvikkeiden tukkukauppa	2,5
Veneiden ja veneilytarvikkeiden vähittäiskauppa	3,2
Yhteensä	31,1
Verot yhteensä	176,0

Veneilyn julkistaloudelliset kustannukset koostuvat veneilyinfrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpitämisestä. Tutkimuksen ohjausryhmä arvioi käytössä olevien tietojen valossa, että valtiolle veneilystä aiheutuneet kustannukset ovat noin 3–5 milj. euroa vuodessa, jotka koostuvat veneväylien ylläpidosta, mittaus- ja karttatuotannosta ja veneturvallisuuteen liittyvästä viranomaistyöstä. Muita julkisen sektorin kustannuksia, esimerkiksi kuntien infrastruktuuri- tai ylläpitokustannuksia ja vesiliikenteen pelastustoimia ja valvontaa, ei arvioitu tässä tutkimuksessa.

Tulosten tulkintaa: Veneilyyn liittyvä taloudellisen tiedon keruu ei ole kattavaa eikä järjestelmällistä, mikä vuoksi kokonaiskuvaa veneilyn taloudellisista vaikutuksista ei ole mahdollista laatia. Tietoa kerätään lähinnä veneilyyn liittyvien eri toimialojen liikevaihdoista, työllisyydestä ja palkkasummista. Kerätty tieto on sinänsä luotettavaa; se perustuu merkittävässä määrin Tilastokeskuksen ja Tullin tilastoihin.

Lähes kaikki yksittäistä veneilijää koskevat kustannukset joudutaan arvioimaan kyselytutkimusten perusteella. Niiden tulokset eivät aina ole yhteneväisiä kansantalouden tilastojen kanssa. Tässä tutkimuksessa puuttuvien tilastojen vuoksi veneilyn kansantaloudellisia vaikutuksia on jouduttu arvioimaan toimialojen ja yksittäisten veneilijöiden arvioiden perusteella. Tämän vuoksi nämä arviot voivat sisältää suuriakin virheitä.

Merkittävimpiä tämän tutkimuksen ulkopuolelle jääneitä tai vain karkeasti arvioituja taloudellisia vaikutuksia ovat muun muassa vakuutukset, veneilyinfrastruktuurin rakentaminen ja ylläpito niin julkisella kuin yksityisellä sektorilla, veneilyyn liittyvien matkailutulojen arviointi, veneiden siirrot ja kuljetukset, venetapahtumat sekä veneilyn luoma maantieliikenne.

8 Tutkimuksen yhteenveto ja johtopäätökset

8.1 Yhteenveto nykytilanteesta

Venemääräarvioiden perusteella voidaan todeta, että suomalainen venekanta on jonkin verran kasvanut viimeisen 12 vuoden aikana. Eniten veneitä on Uudellamaalla, Varsinais-Suomessa ja Pirkanmaalla, mikä johtuu isosta väestömäärästä sekä saariston, merialueiden ja sisävesistöjen helposta saavutettavuudesta.

Suurin ryhmä kaikista moottoroiduista (yhteensä 554 000 venettä) veneistä on enintään 20 hv:n moottorilla varustetut perämoottoriveneet (54 %). Muita yleisiä venetyyppejä ovat yli 20 hv:n perämoottoriveneet (30 %), sisämoottoriveneet (10 %) ja purjeveneet (3 %). Kun moottoroitujen veneiden määrät suhteutetaan maakuntien asukasmääriin, eniten veneitä asukasta kohti on Pohjanmaalla ja Pohjois-Karjalassa ja vähiten Pohjois-Pohjanmaalla.

Mitä pienempi vene on, sitä enemmän sitä käytetään pelkästään mökkimatkoihin tai lyhyisin päiväretkiin. Isompia veneitä käytetään pääasiassa useamman päivän tai viikon mittaisiin matkoihin.

Tutkimuksessa tehdyn arvion perusteella veneilevät suomalaiset käyttivät veneitään keskimäärin 17 päivänä veneilykaudella 2016. Arvioiden perusteella voidaan olettaa, että suomalaisten veneilyyn käyttämä aika veneilykauden aikana on vähentynyt viime vuosina.

Tutkimustulosten tulkinnan perusteella voidaan todeta, että veneilijöiden vastauksissa näyttäisi olevan paikoittain hieman ”merikarhulisää” muun muassa veneiden kokojen, suoritteiden ja pelastusliivien käyttämisen yleisyyden osalta. Lisäksi kyselytutkimuksessa korostuvat aktiiviveneilijöiden vastaukset erityisesti siksi, että tieto kyselystä on levinnyt aktiiviveneilijöiden seuraamalla foorumeilla.

8.2 Veneilijöiden asenteet

Veneilykulttuurin yleistä mittaristoa ei ole, mutta asenteita sivuavien tutkimustulosten perusteella nykyään vallitsevista asenteista voidaan tehdä kokonaiskuvaa ilmentävä yhteenveto.

Veneistä ja veneilytaidosta huolehditaan pääsääntöisesti hyvin. Veneitä rekisteröidään ja vakuutetaan hyvin, ja lisäksi niitä katsastetaan veneilyseurojen jäsenten keskuudessa. Useat veneilijät kouluttautuvat vallitsevien veneilyolosuhteiden mukaisesti, ja veneilyalueesta johtuvien vaatimusten kasvaessa veneilijät suorittavat lisätutkin-
toja.

Veneilyturvallisuus on parantunut viime vuosina. Kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet ovat vähentyneet ja poliisin puhalluskokeissa sallitun alkoholimäärän ylittävien veneilijöiden määrä on laskenut. Veneilyonnettomuuksia kuitenkin tapahtuu edelleen, ja varsinkin kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrää olisi saatava vähennettyä. Esimerkiksi Ruotsiin verrattuna Suomessa tapahtuu yli kaksinkertainen määrään kuolemaan johtaneita onnettomuuksia veneiden määrään suhteutettuna. Onnettomuuksia voidaan välttää erityisesti kiinnittämällä veneilijöiden huomio turvallisuusasenteisiin ja inhimillisten tekijöiden huomioimiseen.

Ympäristötietoisuus on lisääntynyt veneilijöiden keskuudessa, ja veneilijät ymmärtävät keskimäärin hyvin ympäristön kestävä käytön merkityksen. Ympäristövaikutuksiin tähtäävät vaatimukset ovat tiukentuneet, ja samanaikaisesti yhä useammat veneet on varustettu nykyaikaisin jätehuoltoon tukevin varusteilla. Veneiden moottoritehot ja kulkunopeudet ovat kohtuullisia ja veneilyn päästöt ovat erittäin vähäisiä.

8.3 Veneilyn taloudelliset vaikutukset

Veneilyn taloudelliset vaikutukset kohdistuvat yhteiskuntaan, elinkeinoelämään ja yksittäiseen veneilijään. Tutkimuksessa arvioitiin, että yhteiskunta sai veneilystä suoria ja epäsuoria verotuloja ja maksuja vuonna 2015 noin 176 milj. euroa. Vastaavasti yhteiskunta rakentaa ja ylläpitää osaa veneilyn vaatimasta infrastruktuurista.

Elinkeinoelämän liiketoiminta koostuu pääosin veneiden valmistuksesta, kaupasta sekä veneilyn ja veneiden ylläpidon palveluista. Näiden alojen liikevaihto vuonna 2015 oli 627 milj. euroa ja ne työllistivät suoraan noin 3000 henkilöä.

Yksittäisen veneen käyttö- ja ylläpitokustannukset ovat noin 935 euroa vuodessa. Veneilyn epäsuoria taloudellisia vaikutuksia, vakuutuksia tai veneiden hankintamenoja ei tässä tutkimuksessa arvioitu.

8.4 Tutkimuksen luotettavuus

Aineisto on koottu useasta eri lähteestä. Raporttia luettaessa on syytä ottaa huomioon, etteivät eri lähteistä kerätyt tiedot ole aina keskenään täysin vertailukelpoisia. Puhelinhaastattelun (Taloustutkimus 2016) satunnaisotannalla kerätty aineisto koostuu eri puolilla Suomea asuvista veneilijöistä, jolloin otos ei ole riittävässä määrin kattanut pääasiassa rannikoille ja suurimpien vesistöjen ääreen sijoittuneiden veneiden käyttäjien vastauksia. Erityisesti moottoripurjehtijoiden osalta aineistoa ei ole saatu kerättyä riittävästi puhelinhaastatteluissa, ja myös purjeveneiden osalta otos on jäänyt pieneksi. Internet-kysely on selkeästi veneilijöille suunnattu, joten saatuja tietoja voi pitää luotettavampina, mutta niissä korostuu aktiivisimpien veneilijöiden näkemykset.

Veneet on tutkimuksessa luokiteltu alle ja yli 20 hv perämoottoriveneisiin tulosten vertailukelpoisuuden takia. Luokittelu antaa kuitenkin liian kapean kuvan venekannasta, koska samaan ryhmään asetuvat vastauksissa esimerkiksi 30 hv:n neljämetriset ja 500 hv:n 12-metriset perämoottoriveneet.

Trafin viranomaisrooli on voinut johtaa siihen, että ihmiset vastaavat odotusten mukaisesti sen sijaan, että he vastaisivat todellisten toimintatapojensa mukaisesti. Kaiken kaikkiaan, raporttia lukiessa substanssin kattava ymmärrys auttaa lukijaa suhteuttamaan erilaisen datan soveltuvuutta veneilyn nykytilaan.

8.5 Jatkotutkimustarpeita

Tutkimus olisi hyvä toistaa jatkossa aiempaa useammin esimerkiksi noin viiden vuoden kuluttua, jolloin saataisiin lisää vertailupohjaa. Aineiston keräämisen tapaan ja suuntaamiseen sekä kyselyn sisältöön tulisi kiinnittää erityistä huomiota, jotta päästäisiin eroon ylimääräisestä päällekkäisyydestä, ja samalla saataisiin laajennettua kysymysvalikoimaa.

Suomalaisen veneilykulttuurin ymmärtämiseen saataisiin lisää syvyyttä, jos asenteita taustoitettaisiin ja niihin vaikuttavia ketjuja pohdittaisiin aiempaa tarkemmin. Taustoitettamisen kautta voitaisiin esittää tarkempia kysymyksiä.

Eri osapuolten ylläpitämän tilastoinnin laajuudessa ja yksityiskohtaisuudessa (määrät, valmistuksen ja myynnin arvo, veneilysuoritteet (vuosittainen tuntimäärä, alueellisuus ja vesistökohtaisuus), veneen pituus tarkasti metreinä, veneen arvo) on kehittämistä tämän tutkimuksen näkökulmasta.

Tarkkaa tietoa ei ole myöskään siitä, miksi veneillään tai millaisia viihtyvyyttä ja terveyttä edistäviä vaikutuksia veneilijät kokevat veneilyn avulla saavuttavansa.

9 Lähdeluettelo

Finnboat (2016). Venealan Keskusliitto Finnboat ry. Venetilasto 2006–2016.

Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) (2012). Båtlivsundersøkelsen 2012. Fritidsbåt-livet i Norge. Saatavilla: http://knbf.no/images/Baatliv/Faktafolder_baatlivsundersokelse.pdf

Pidä Saaristo Siistinä (2017). Pidä Saaristo Siistinä –yhdistyksen internet-sivut. [viitattu 5.1.2017] Saatavilla: <http://www.pidasaaristosiistina.fi/yhdistys>

Poliisi (2016) Vesiliikennejuopumusten määrä vuosina 2005–2016. Vastaus tietopyyntöön, 2.11.2016.

Rajavartiolaitos (2017). Ote tehtäväsuoritteista. Vastaus tietopyyntöön, 16.11.2016.

Räsänen Jukka, Järvi Tuuli, Mäkelä Kari, Rytönen Jorma, Hentinen Markku, Hänninen Saara, Tervonen Juha (2005): Veneilyn määrä ja taloudelliset vaikutukset Suomessa, Merenkululaitoksen julkaisuja 5/2005, Helsinki.

SweBoat (2015) Boating in Brief in Sweden. Saatavilla: <http://service.batbranschensriksforbund.se/file.aspx?afile=997f06f3-2af2-4d15-a2f2-15c13822dd79>

Sjøfartsdirektoratet (2016). Dødsulykker Fritidsfartøy. Saatavilla: <https://www.sjofartsdir.no/globalassets/sjofartsdirektoratet/fartoy-og-sjofolk---dokumenter/fritidsbatkonferansen/2016/03---vegar-berntsen---ulykkesstatistikk-2016.pdf>

SMPS (2016). Suomen meripelastusseura ry. Vastaus tietopyyntöön, 21.11.2016.

SNL (2016). Suomen Navigaatioliitto ry. Vastaus tietopyyntöön, 2.11.2016.

SPV (2016). Suomen Purjehdus ja Veneily ry. Vastaus tietopyyntöön, 2.11.2016.

Taloustutkimus (2012). Liikennevirasto Veneilijät 2012. 19.12.2012. Vastaava tutkija Timo Myllymäki.

Taloustutkimus (2016). Veneilytutkimuksen lähtöaineisto, Trafi.

Tilastokeskus (2016a). Yritykset toimialoittain, 2013–2015. [viitattu 30.12.2016] Saatavilla: http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__yri__yrti/020_yrti_tau_102.px

Tilastokeskus (2016b). Kaupan liikevaihtokuvaaja 2010=100 (TOL 2008), 10/2016. [viitattu 20.12.2016] Saatavilla: http://www.stat.fi/til/klv/yht.html?_ga=1.141764084.770149164.1480594177

Transportstyrelsen (2010): Båtlivsundersökningen 2010, en undersökning om svenska fritidsbåtar och hur de används. Saatavilla: https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/fritidsbatar1/batlivsundersokningen_2010.pdf

Trafi (2016). Trafin tekemän Webropol-työkalun avulla toteutetun internet-kyselyn lähtöaineisto.

Trafi ja Tilastokeskus (2008–2015). Vesiliikenneonnettomuuksien vuositilasto 2015. Saatavilla: <http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/vesiliikenne/vesiliikenneonnettomuudet>

Trafi (2017a). Velvollisuus rekisteröidä vesikulkuneuvo. Saatavilla: http://www.trafi.fi/veneily/venerekisteri/velvollisuus_rekisteroida_vesikulkuneuvo

Trafi (2017b). Rekisterissä olevat vesikulkuneuvot. Vesikulkuneuvokanta 31.12.2016. Saatavilla: http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/vesiliikenne/vesikulkuneuvojen_kantatilastot

Trafi (2017c). Katsastus. Saatavilla: <http://www.trafi.fi/veneily/veneilyturvallisuus/katsastus>

Trafi (2017d). Pohjamaalit. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin internet-sivut. [viitattu 5.1.2017] Saatavilla: <http://www.trafi.fi/merenkulku/ymparistoasiat/pohjamaalit>

Trafi (2017e). Ote vesikulkuneuvorekisteristä: veneiden määrä 26.1.2017.

Trafi (2017f). Veneily-yksikön tiedonanto 20.1.2017.

TUL (2016). Suomen työväen urheiluliitto. Vastaus tietopyyntöön, 24.11.2016.

Tulli (2016). Ulkomaankauppatilasto. [viitattu 29.12.2016] Saatavilla: <http://uljas.tulli.fi/>

Liite 1. Taloustutkimuksen kyselyn kysymykset

Maakunta:

1. Etelä-Karjala
2. Etelä-Pohjanmaa
3. Etelä-Savo
4. Kainuu
5. Keski-Pohjanmaa
6. Keski-Suomi
7. Kymenlaakso
8. Lappi
9. Pirkanmaa
10. Pohjanmaa
11. Pohjois-Karjala
12. Pohjois-Pohjanmaa
13. Pohjois-Savo
14. Päijät-Häme
15. Satakunta
16. Uusimaa
17. Varsinais-Suomi

Suuralue:

1. Länsi-Suomi
2. Helsinki-Uusimaa
3. Etelä-Suomi
4. Muu Etelä-Suomi
5. Itä-Suomi
6. Pohjois-Suomi

K0. Onko kotitaloutenne käytössä vene tai veneitä Suomessa (ei tarvitse omistaa, voi olla oma, osaomistus- tai vuokravene) (voi olla myös esim. vesiskootteri tai kanootti)?

OHJE: MIKÄLI VENE ON PELKÄSTÄÄN AMMATTIKÄYTÖSSÄ, SITÄ EI OTETA MUKAAN TUTKIMUKSEEN

K1. Kuinka monta kutakin venettä teillä on?

Vastausvaihtoehdot:

- soutuvene ilman perämoottoria
- kevytpurjevene esim. Optimisti-jolla, E-jolla, Laser, Vikla
- kanootti tai kajakki
- vesiskootteri
- vene, jossa enintään 20 hv (hevosvoimaa) perämoottori
- vene, jossa yli 20 hv (hevosvoimaa) perämoottori
- sisämoottorivene
- moottoripurjehtija
- purjevene
- jokin muu vene, esim. purjelauta, SUP?

Mikäli taloudessa on veneitä 3 kpl tai enemmän, mitä kahta moottoroitua venettä taloutenne niistä eniten käyttää?

- vesiskootteria
- venettä, jossa enintään 20hv (hevosvoiman) perämoottori
- venettä, jossa yli 20 hv (hevosvoiman) perämoottori
- sisämoottorivenettä
- moottoripurjehtijaa
- purjevenettä

Tämän kysymyksen jälkeen suuri osa kysymyksistä esitettiin siten, että sama kysymys esitettiin ensisijaiselle ja toissijaiselle veneelle. Kyselyssä huomioitiin vain moottoroidut veneet. Yhdestä kysymyksestä tuli siten 12 rinnasteista kysymystä, kun sama kysymys esitettiin

- ensisijaiselle vesiskootterille
- ensisijaiselle veneelle, jossa enintään 20 hv (hevosvoiman) perämoottori
- ensisijaiselle veneelle, jossa yli 20hv (hevosvoiman) perämoottori
- ensisijaiselle sisämoottoriveneelle
- ensisijaiselle moottoripurjehtijalle
- ensisijaiselle purjeveneelle
- toissijaiselle vesiskootterille
- toissijaiselle veneelle, jossa enintään 20 hv (hevosvoiman) perämoottori
- toissijaiselle veneelle, jossa yli 20hv (hevosvoiman) perämoottori
- toissijaiselle sisämoottoriveneelle
- toissijaiselle moottoripurjehtijalle
- toissijaiselle purjeveneelle

K2 Missä kunnassa on veneen kotisatama kesäisin?

- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K3 Kuka veneen omistaa?

- Vastausvaihtoehdot:
 - oma
 - sukulaisen omistama
 - yhteisomistuksella
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K4 Onko vene vain omassa käytössä vai yhteiskäytössä?

- Vastausvaihtoehdot:
 - vain omassa käytössä
 - yhteiskäytössä
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K5 Kuinka pitkä vene on?

- Vastausvaihtoehdot:
 - Alle 4 metriä tai alle 13 jalkaa
 - 4-7 metriä tai 13–23 jalkaa
 - 7-10 metriä tai 23–33 jalkaa
 - 10–15 metriä tai 33–50 jalkaa
 - 15–20 metriä tai 50–66 jalkaa
 - yli 20 metriä tai yli 66 jalkaa
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K6 Minkä ikäinen vene on?

- Mikäli kysymykseen ei osannut vastata, kysyttiin käyttöönottovuotta
- Mikäli vastaaja ei tiennyt tarkasti ikää tai käyttöönottovuotta kysyttiin ikää seuraavin vaihtoehdoin:
 - Alle 5 vuotta (2012–2016)
 - 5-15 vuotta (2001–2011)
 - 15-30 vuotta (1986–2000)
 - Yli 30 vuotta (1985 tai vanhempi)
 - En tiedä
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K7 Mikä on veneen päämoottorin tyyppi? (Purjeveneessä ainoa moottori, apumoottori, on päämoottori. Lisäksi voi olla myös pieni apumoottori!)

- Vastausvaihtoehdot:

- 2-tahti bensiini
- 4-tahti bensiini
- diesel
- sähkö tai hybridi
- muu
- ei moottoria (purjevene ilman minkäänlaista moottoria)
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K8 Mikä on veneen päämoottorin teho?

- Ensisijaisesti vastaajaa käskettiin ilmoittamaan teho hevosvoimina (hv) ja vasta toissijaisesti kilowatteina (kW). Mikäli vastaaja ei tiennyt päämoottorin tehoa tarkasti, pyydettiin häntä arvioimaan sitä seuraavin vaihtoehdoin:
 - Alle 5 hv (hevosvoimaa) tai alle 4kW (kilowattia)
 - 5-20 hv (hevosvoimaa) tai 55 kW (kilowattia)
 - 21–50 hv (hevosvoimaa) tai 16–37 kW (kilowattia)
 - 51–100 hv (hevosvoimaa) tai 37–74 kW (kilowattia)
 - 101–200 hv (hevosvoimaa) tai 74–147 kW (kilowattia)
 - yli 200 hv (hevosvoimaa) tai 147 kW (kilowattia)
 - En tiedä
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K9 Minkä ikäinen veneen päämoottori on?

- Mikäli kysymykseen ei osannut vastata, kysyttiin käyttöönottovuotta
- Mikäli vastaaja ei tiennyt tarkasti ikää tai käyttöönottovuotta kysyttiin ikää seuraavin vaihtoehdoin:
 - Alle 5 vuotta (2012–2016)
 - 5-15 vuotta (2001–2011)
 - 15–30 vuotta (1986–2000)
 - Yli 30 vuotta (1985 tai vanhempi)
 - En tiedä
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K10 Jos veneessä on apumoottori, minkä tyyppinen se on?

- Vastausvaihtoehdot:
 - 2-tahti bensiini
 - 4-tahti bensiini
 - diesel
 - sähkö tai hybridi
 - muu
 - ei apumoottoria
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K11 Mikä on veneen apumoottorin teho?

- Ensisijaisesti vastaajaa käskettiin ilmoittamaan apumoottorin teho hevosvoimina (hv) ja vasta toissijaisesti kilowatteina (kW). Mikäli vastaaja ei tiennyt päämoottorin tehoa tarkasti, pyydettiin häntä arvioimaan sitä seuraavin vaihtoehdoin:
 - Alle 5 hv (hevosvoimaa) tai alle 4kW (kilowattia)
 - 5-20 hv (hevosvoimaa) tai 55 kW (kilowattia)
 - 21–50 hv (hevosvoimaa) tai 16–37 kW (kilowattia)
 - 51–100 hv (hevosvoimaa) tai 37–74 kW (kilowattia)
 - 101–200 hv (hevosvoimaa) tai 74–147 kW (kilowattia)
 - yli 200 hv (hevosvoimaa) tai 147 kW (kilowattia)
 - En tiedä
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K12 Minkä ikäinen veneen apumoottori on?

- Mikäli kysymykseen ei osannut vastata, kysyttiin käyttöönottovuotta
- Mikäli vastaaja ei tiennyt tarkasti ikää tai käyttöönottovuotta kysyttiin ikää seuraavin vaihtoehdoin:
 - Alle 5 vuotta (2012–2016)
 - 5-15 vuotta (2001–2011)
 - Yli 30 vuotta (1985 tai vanhempi)
 - En tiedä
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K13 Onko vene vesikulkuneuvorekisterissä?

- Vastausvaihtoehdot:
 - Kyllä
 - Ei
 - en osaa sanoa
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K14A Onko vene veneseuran rekisterissä?

- Vastausvaihtoehdot:
 - Kyllä
 - Ei
 - en osaa sanoa
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K14B Onko veneellä veneillessä tällä veneilykaudella tapahtunut ns. läheltä piti tilanteita, joilla tarkoitamme tilanteita, joista olisi mielestänne syntynyt jotakin vahinkoa, ellei joku teidän tai jonkun muun veneen kuljettaja olisi tehnyt korjaavia toimenpiteitä?

- Vastausvaihtoehdot:
 - Kyllä, useita kertoja
 - Kyllä, kerran
 - ei ole tapahtunut
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K15 Kuinka usein käytätte venettä, kun olette lomalla?

- Vastausvaihtoehdot:
 - päivittäin tai lähes päivittäin
 - viikoittain
 - muutaman kerran kuukaudessa
 - harvemmin
 - ei käytetä
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K16 Kuinka usein käytätte venettä muuna kuin loma-aikana veneilykaudella?

- Vastausvaihtoehdot:
 - päivittäin tai lähes päivittäin
 - viikoittain
 - muutaman kerran kuukaudessa
 - harvemmin
 - ei käytetä
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K17 Minkälaisia veneilymatkoja veneellä tehdään?

- päiväretkiä (ilmoita järjestys, useimmin, 2.useimmin, 3.useimmin, 4.useimmin)
 - Mökille menoa
 - asiointi tai ostosmatkoja

- harrastusmatkoja (esim. kilpamatkoja)
- uistelu-/kalastusmatkoja
- en osaa sanoa
- pitempiä matkoja, joilla yövytään
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K18 Kuinka paljon veneenne kuluttaa veneilykauden aikana polttoainetta?

- Ensisijaisesti pyydettiin vastaamaan litroissa, mikäli tähän ei osannut vastata kysyttiin kuinka monta tankillista tai kanisteria polttoainetta. Tankin tai kanisterin koko haarukoitiin valmiiksi annetuin vaihtoehdoin.
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K19 Jos teillä on venetraileri, kuinka monta kilometriä kuljettatte venettä yhden veneilykauden aikana?

- Mikäli kysymykseen ei osannut vastata kartoitettiin kuljetusmatkaa valmiiksi annetuin vaihtoehdoin:
 - Ei ole venetraileria
 - alle 100km
 - 100–299 km
 - 300–499 km
 - 500–699km
 - 700–899 km
 - 900–1099 km
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K20 Missä veneilet?

- Vaihtoehdot:
 - Pohjanlahti
 - Saaristomeri
 - Suomenlahti
 - Kokemäen vesistö
 - Kymijoen vesistö
 - Oulujoen vesistö
 - Vuoksen vesistö
 - Muu sisävesialue- etelä-kaakko
 - Muu sisävesialue- länsi
 - Muu sisävesialue – pohjoinen
 - Muu sisävesialue – Ulkomainen vesialue
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K21 Kun teette pitempiä matkoja veneellä yövyttekö useimmiten...?

- Vaihtoehdot:
 - Veneessä vierasvenesatamassa
 - veneessä muualla
 - maksullisessa majoituksessa
 - muualla
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K22 Kuinka monta yöpymistä teille kertyy yhteensä veneilykaudella?

- Mikäli vastaaja ei osannut sanoa yöpymisten lukumäärää, haarukoitiin vastausta seuraavin vaihtoehdoin:
 - Alle 10 yötä ts. alle 2-viikkoa
 - 10–20 yötä ts. 2-3 viikkoa
 - yli 20 yötä ts. yli 3-viikkoa

- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K23 Jos veneessä on WC, minkälainen se on?

- Vastausvaihtoehdot:
 - Ei WC:tä
 - Septitankilla varustettu imutyhjennettävä WC
 - Septitankilla varustettu veteen tyhjennettävä WC
 - irrotettavalla säiliöllä varustettu WC
 - suoraan veteen tyhjennettävä WC
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K24 Kuinka monta litraa myrkkymaalia käytitte viime keväänä veneen pohjan käsittelyyn?

- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K25 Teettekö veneen kunnostustyöt (pohjan käsittely yms.) itse?

- Vastausvaihtoehdot:
 - kokonaan itse
 - osin itse
 -
 - en tee itse
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K26 Teettekö veneen huoltotyöt (moottori yms.) itse?

- Vastausvaihtoehdot:
 - kokonaan itse
 - osin itse
 - en tee itse
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K27 Kuinka paljon arvioitte taloutenne käyttävän vuodessa (keskimäärin vuodessa tai viimeksi kuluneen vuoden aikana) veneen laitteisiin, varusteisiin ja veneilytarvikkeisiin (mm. liivit, sammuttimet, merikartat, astiat?) huom. ei polttoaineet

- Mikäli kysymykseen ei osannut vastata, pyydettiin vastaamaan seuraavista vaihtoehdoista:
 - alle 100 euroa vuodessa
 - 100–499 euroa vuodessa
 - 500–999 euroa vuodessa
 - 1000–1999 euroa vuodessa
 - 2000 euroa vuodessa tai enemmän
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K28 Kuinka paljon arvioitte taloutenne käyttävän vuodessa (keskimäärin vuodessa tai viimeksi kuluneen vuoden aikana) moottorin huoltotöihin tarvikkeineen?) huom. ei polttoaineet

- Mikäli kysymykseen ei osannut vastata, pyydettiin vastaamaan seuraavista vaihtoehdoista:
 - alle 100 euroa vuodessa
 - 100–499 euroa vuodessa
 - 500–999 euroa vuodessa
 - 1000–1999 euroa vuodessa
 - 2000 euroa vuodessa tai enemmän
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K29 Kuinka paljon arvioitte taloutenne käyttävän vuodessa (keskimäärin vuodessa tai viimeksi kuluneen vuoden aikana) vesillelaskuun ja nostoon? euroa vuodessa

- Mikäli kysymykseen ei osannut vastata, pyydettiin vastaamaan seuraavista vaihtoehdoista:
 - alle 100 euroa vuodessa

- 100–499 euroa vuodessa
- 500–999 euroa vuodessa
- 1000–1999 euroa vuodessa
- 2000 euroa vuodessa tai enemmän
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K30 K29 Kuinka paljon arvioitte taloutenne käyttävän vuodessa (keskimäärin vuodessa tai viimeksi kuluneen vuoden aikana) talvisäilytykseen? euroa vuodessa

- Mikäli kysymykseen ei osannut vastata, pyydettiin vastaamaan seuraavista vaihtoehdoista:
 - alle 100 euroa vuodessa
 - 100–499 euroa vuodessa
 - 500–999 euroa vuodessa
 - 1000–1999 euroa vuodessa
 - 2000 euroa vuodessa tai enemmän
- Kysymys kysyttiin venetyypeittäin sekä ensisijaiselle että toissijaiselle veneelle

K31. Kuinka monta henkilöä taloutenne kuuluu itsenne mukaan lukien?

- yksi (vain vastaaja)
- kasi tai useampi

K32. Onko taloudessanne alle 18 -vuotiaita kotona asuvia lapsia?

- kyllä
- ei

K33 Kuinka monta alle 7-vuotiasta lasta taloudessanne asuu?

K34 Kuinka monta 7-17-vuotiasta lasta taloudessanne asuu?

K35 Kuinka monta työssäkäyvää henkilöä taloudessanne on?

- yksi
- kaksi
- kolme tai useampi (kuinka monta?)
- ei yhtään

K36. Minkä ikäinen olette?

- Mikäli vastaaja ei halunnut kertoa ikää tarkasti, kysyttiin seuraavista vaihtoehdoista:
- 15–24 vuotta
- 25–34 vuotta
- 35–44 vuotta
- 45–54 vuotta
- 55–64 vuotta
- 65–74 vuotta
- yli 75 vuotta

K37 Kuulutteko johonkin veneseuraan?

- Kyllä
- Ei

K38 Sukupuoli

- Nainen
- Mies

K39 Asuinpaikan postinumero

Liite 2. Internet-kyselyn kysymykset

Webropol-työkalussa esitetyt johdanto ja kysymykset

Liikenteen turvallisuusvirasto päivittää tietoja veneiden ja veneilyn määristä ja niiden taloudellisista ja ympäristövaikutuksista. Tukiessamme osaltamme veneilyn kehitystä harrastuksena, on olennaista tuntea veneilyharrastuksen laajuus ja merkitys.

Minkälaisella veneellä pääasiassa veneilet?

- vesiskootteri
- vene, jossa enintään 20 hv (hevosvoiman) perämoottori
- vene, jossa yli 20 hv (hevosvoiman) perämoottori
- sisämoottorivene
- moottoripurjehtija
- purjevene
- Muu, mikä _____

Missä veneilet? (voit valita useampia)

- Suomen sisävesillä
- Suomen merialueilla
- ulkomailla

Mihin venettäsi pääasiallisesti käytetään?

- Pelkästään mökkimatkoihin
- Lyhyisiin päiväretkiin
- Usean päivän/viikon mittaisiin matkoihin

Kuulutko johonkin veneilyseuraan ja kattojärjestöön? (voit valita useampia)

- Suomen Purjehdus ja veneily
- Suomen Navigaatioliitto
- Työväen urheiluliitto
- Muu, mikä _____
- En kuulu seuraan

Mitä veneilyyn liittyviä tutkintoja sinulla on? (voi valita useampia)

- perustason navigointikoulutus (esim. saaristolaiivuri tai navigoinnin perustutkinto)
- jatkotason navigointikoulutus (esim. rannikkolaiivuri tai navigoinnin jatkotutkinto)
- tähtitieteellinen navigointikoulutus (esim. avomerilaiivuri)
- Cevni-tutkinto
- Kansainvälinen huviveneen kuljettajankirja
- Ammattimerenkulun tutkinto
- Muu, mikä _____

Käytätkö veneessäsi antifouling-maalia (eliönesto, eli ns. myrkkymaalia)?

Kyllä/Ei

Onko veneessäsi käymälä?

- Vesi-wc
- Kemiallinen käymälä
- Ei käymälää

Onko veneelläsi vakuutus?

- On venevakuutus
- Kotivakuutuksen piirissä
- Ei ole vakuutusta

Käytätkö veneillessäsi kelluntapukinetta tai pelastusliiviä?

- Aina
- Joskus
- Ei koskaan

Käytätkö veneillessäsi moottorin hätäkatkaisijaa eli ns. ”tappokytkintä”, mikäli sellainen on asennettu?

- aina
- joskus
- ei koskaan

Vapaa sana:

Kiitos osallistumisestasi tutkimukseen.

Liite 3. Trafin tiedote vesikulkuneuvojen määrästä

Vesikulkuneuvoja rekisterissä 203 000 – rekisteristä poistoja tehtiin yli 4 500

Tiedote.

Julkaistu: 09.01.2017 klo 13:31

Julkaisija: [Trafi](#)

Vuoden 2016 lopussa vesikulkuneuvoja oli rekisterissä 203 343. Vesikulkuneuvoja ensirekisteröitiin 3 686 kpl, poistettiin rekisteristä 4 580 kpl ja lopullisia poistoja tehtiin 50.

Ensirekisteröintien määrässä ei merkittävää muutosta edellisvuoteen verrattuna

Vuoden 2016 vesikulkuneuvojen ensirekisteröintien määrässä ei tapahtunut merkittävää muutosta edellisvuoteen verrattuna. Moottoriveneitä rekisteröitiin 3,0 % vähemmän kuin edellisvuonna. Purjeveneiden ja vesiskootterien suosio sen sijaan kasvoi edelliseen vuoteen verrattuna.

Selvästi eniten ensirekisteröitiin moottoriveneitä, 2 878 kpl. Muun tyyppisiä vesikulkuneuvoja ensirekisteröitiin huomattavasti vähemmän, esimerkiksi uusia purjeveneitä rekisteröitiin vain 29 kpl.

Ensirekisteröintien määrät vuonna 2016

	lkm	Muutos %
Moottorivene	2878	-3,0
Purjevene	29	31,8
Ilmatäytteen/RIB	46	-30,3
Hydrokopteri	1	-80,0
Vesiskootteri	645	21,0
Moottoripurjehtija	1	0,0
Ilmatyynyalus	1	-75,0
Muu	43	- 8,5
<i>Yhteensä</i>	<i>3644</i>	

Rekisteristä poistojen tahti kiihtyi loppuvuodesta

Vuonna 2016 poistettiin vesikulkuneuvorekisteristä 4580 vesikulkuneuvoa, lisäksi tehtiin 50 lopullista poistoa. Rekisteristä poistojen tahti kiihtyi loppuvuotta kohti ja syyskuusta vuodenvaihteeseen saakka tehtiin rekisteristä poistoja 2492 kpl, joista 587 kpl vuoden viimeisellä viikolla.

Moottoriveneet ovat suosituimpia kulkuneuvoja vesillä liikkumiseen

Vuoden 2016 lopun vesikulkuneuvorekisterissä oli yhteensä 203 343 venettä ja näistä 91 % oli moottoriveneitä. Veneiden pituus oli keskimäärin 6 metriä ja koneteho keskimäärin 60,4 kW. Veneiden moottoriteho on hieman pienempi edellisvuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna. Edellisen vuoden lopun rekisterissä keskimäärin 61,0 kW. Veneiden keskipituus on pysynyt samana.

Vesikulkuneuvojen määrä rekisterissä 2015 ja 2016

	31.12.2016	31.12.2015	Muutos %
Moottorivene	184 639	183 632	0,5
Purjevene	13 942	13 916	0,2
Ilmatäytteen/RIB	210	133	57,9
Hydrokopteri	98	105	-6,7
Vesiskootteri	2 075	1 131	83,5
Moottoripurjehtija	1 223	1 234	-0,9
Muu	1 156	1 127	1,4
<i>Yhteensä</i>	<i>203 343</i>	<i>201 278</i>	<i>1,0</i>

Vesikulkuneuvot konetehon mukaan 2015 ja 2016

Koneteho kW	31.12.2016	31.12.2015	Muutos %
alle 20	28 866	28 240	2
20-39.9	83 278	81 647	2
40-59.9	30 987	30 657	1
60-79.9	15 611	15 756	-1
80-99.9	15 323	15 451	-1
100-119.9	8 247	8 230	0
yli 120	21 031	21 299	-1
<i>Yhteensä</i>	<i>203 343</i>	<i>201 278</i>	<i>1</i>

Vesikulkuneuvojen keskimääräisen koneteho on laskenut vuoden aikana ja vesikulkuneuvojen määrä on lisääntynyt juuri pienemmän konetehon luokissa. Venerekisterissä oli vuodenvaihteessa 38 kW ja sitä suuremman konetehon omaavia vesikulkuneuvoja 91 455 kpl

Vesikulkuneuvot pituusluokittain 2015 ja 2016

Runkopituus metreinä	31.12.2016	31.12.2015	Muutos %
alle 5.5	108 205	106 581	1
5.5-9.9	81 958	81 505	1
10-12.9	10 771	10 779	0
13-14.9	1 433	1 437	0
15- 24	872	871	0
yli 24	68	69	-1
<i>Yhteensä</i>	<i>203 343</i>	<i>201 278</i>	<i>1</i>

Venerekisterin yleisin vesikulkuneuvo on alle 10 metriä pitkä moottorivene. Koneteho ei ole suuntautunut niin yksiselitteisesti pieniin moottoreihin vaan hajonta pienitehoisista suuritehoisiin on huomattavaa. Suurimassa osassa vesikulkuneuvoista moottoriteho on alle 40 kW, mutta myös isolla yli 120kW moottorilla varustettuja veneitä on yli 20 tuhatta kappaletta. Venerekisterissä oli vuodenvaihteessa 9 metriä tai pidempiä vesikulkuneuvoja 21 495 kpl. Näistä 9 154:ssa koneteho on alle 38 kW.

Lisätietoja

[Vesikulkuneuvojen kantatilastot](#)

[Vesikulkuneuvojen ensirekisteröintitilastot](#)

[Vesikulkuneuvon rekisteristä poisto ja lopullinen poisto](#)

erityisasiantuntija Reetta Laine, reetta.laine@trafi.fi, p. 029 5345 434
yksikönpäällikkö Ville Räisänen, ville.raisanen@trafi.fi, p. 029 5346 457
Erityisasiantuntija Mika Idman, mika.idman@trafi.fi, p. 029 534 5222

Liite 4. Vesistöjen aluejako

4 Kokemäen joen vesistö

- Vanajaveden-Pyhäjärven alue
- Näsijärven-Ruoveden alue
- Ähtärin reitti ja Pihlajaveden reitti
- Ikaalisten reitti
- Keuruun reitti
- Längelmäveden reitti ja Hauhon reitti
- Vanajaveden reitti
- Loimijoen valuma-alue

5 Kymijoen vesistö

- Päijänne, Keitele ja Puula
- Päijänteen pohjoispuolella Saarijärven, Viitasaaren ja Rautalammin reitit
- Päijänteen itäpuolella Mäntyharjun reitti Pyhäjärveen
- Salpausselkien välissä Valkealan reitti Kymijokeen

6 Oulujoen vesistö

- Oulujärvi, Oulujoki
- Kuhmon reitti: Kainuun itäosat, Kuhmo ja Sotkamo sekä Kajaani
- Hyrynsalmen reitti: Suomussalmi, Hyrynsalmi, Ristijärvi ja Paltamo
- Vaala

7 Vuoksen vesistö

- Suur-Saimaa, johon kuuluvia järvenselkiä ovat muun muassa Etelä-Saimaa, Pihlajavesi, Haukivesi, Puruvesi, Orivesi ja Pyhäselkä
- Vuoksen vesistöön kuuluvat lisäksi muun muassa Unnukka, Kallavesi, Pielenen, Kermajärvi, Juojärvi ja Suvasvesi

8 Muu sisävesialue (etelä-kaakko)

- Ilomantsin-Niiralan alue
- Kesälahden Pyhäjärvi
- Nuijamaan-Kouvolan-Haminan alue
- Loviisa-Luvia sisävedet, mukaan lukien Säkylän ja Forssan Pyhäjärvet, Lohjanjärvi, Hiidenvesi, Tuusulanjärvi

9 Muu sisävesialue (länsi)

- Pori-Oulu sisävedet, mukaan lukien Lappajärvi

10 Muu sisävesialue (pohjoinen)

- Oulu-Puolanka-Teeriranta-akselin pohjoispuoli

11 Ulkomainen vesialue

- Ulkomaat

