

Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa

Veneilytutkimus 2024

Tomi Ronkainen ja Riitta Kuhno Iro Research Oy,
Kimmo Patrakka Traficom

Julkaisun nimi Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa			
Tekijät Tomi Ronkainen ja Riitta Kuhno Iro Research Oy, Kimmo Patrakka Traficom			
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, 13.12.2023			
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2024		ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311- 916-1	
Asiasanat veneily, veneet, taloudelliset vaikutukset, ympäristövaikutukset, veneilyn turvallisuus			
Tiivistelmä <p>Tutkimuksen tavoitteena oli saada ajantasainen kuva veneilyn nykytilasta Suomessa. Tutkimus sisältää arviot vesikulkuneuvojen määrästä sekä veneilyn turvallisuus-, ympäristö- ja taloudellisista vaikutuksista. Vastaavaa tutkimusta on edellisen kerran tehty vuosina 2005 ja 2016. Tutkimuksessa hyödynnettiin aiempia tutkimustuloksia sekä Ruotsin ja Norjan vastaavia tietoja.</p> <p>Tutkimuksen aineisto kerättiin haastattelututkimuksella avulla. Lisäksi aineistoa koottiin veneilyn parissa toimivilta viranomaisilta ja sidosryhmiltä. Eri lähteistä kerätty aineisto koottiin, käsiteltiin yhdenmukaisesti, analysoitiin, tulkittiin ja raportoitiin.</p> <p>Tutkimustulokset osoittavat, että veneiden määrä Suomessa on edelleen lisääntynyt viimeisen kahdeksan vuoden aikana. Kaikista moottoroiduista veneistä (yhteensä 875 700 venettä) on eniten enintään 20 hv:n moottorilla varustettuja perämoottoriveneitä (66 %). Suomessa määrällisesti eniten moottoroituja veneitä on Uudellamaalla, Pirkanmaalla ja Varsinais-Suomessa. Tutkimuksen arvion perusteella venettä käytettiin keskimäärin 27 päivää veneilykaudella 2023. Tämän perusteella voidaan todeta veneilyaktiivisuuden lisääntyneen viime vuosina. Veneen koolla on myös suuri merkitys veneen käyttötarkoitukseen. Pienempiä veneitä käytetään tyypillisesti kalastukseen, kun suurempia veneitä pidempiin matkoihin. Aktiivisten veneilijöiden keski-ikä on korkeahko. Etenkin pienemmissä perämoottoriveneissä pääasiallisen käyttäjän keski-ikä on korkeampi. Veneilijät koulutautuvat etenkin merialueella pääsääntöisesti hyvin, sisävesillä vähemmän. Veneilytutkintojen suorittaneiden määrä on kuitenkin vähenemässä.</p> <p>Veneilyturvallisuus on parantunut viime vuosina. Kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet ovat vähentyneet. Puhalluskokeissa sallitun alkoholimäärän ylittävien veneilijöiden määrä on pysynyt samalla tasolla edelliseen tutkimukseen nähden. Onnettomuuksia voidaan välttää erityisesti kiinnittämällä veneilijöiden huomio turvallisuusasenteisiin ja inhimillisten tekijöiden huomioimiseen. Myös lainsäädännöllisiä keinoja tulisi harkita.</p> <p>Ympäristötietoisuus on veneilijöiden keskuudessa hyvää, ja veneilijät ymmärtävät keskimäärin hyvin ympäristön kestävä käytön merkityksen.</p> <p>Elinkeinoelämän rahavirrat koostuvat pääosin veneiden valmistuksesta, kaupasta sekä veneilyn ja veneiden ylläpidon palveluista. Näiden alojen liikevaihto vuonna 2023 oli 953 milj. euroa. Yksittäisen veneen käyttö- ja ylläpitokustannukset ovat noin 870 euroa vuodessa.</p> <p>Veneilyn luonne muuttuu jatkuvasti ympäröivän maailman muuttuessa. Tutkiminen auttaa ymmärtämään taustalla esiintyviä vaikutteita. Tutkimusta tulisi tehdä säännöllisesti ja riittävän usein. Tällöin tutkimustuloksille saataisiin parempaa vertailupohjaa ja tulosten vaikuttavuus olisi parempi.</p>			
Yhteyshenkilö Kimmo Patrakka	Raportin kieli suomi	Luottamuksellisuus julkinen	Kokonaissivumäärä 112
Jakaja	Kustantaja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom		

Publikation Båtlivets omfattning samt dess ekonomiska konsekvenser och miljökonsekvenser i Finland			
Författare Tomi Ronkainen och Riitta Kuhno från IRO Research Oy, Kimmo Patrakka från Traficom			
Tillsatt av och datum Transport- och kommunikationsverket Traficom, 13.12.2023			
Publikationsseriens namn och nummer Traficoms undersökningar och utredningar 5/2024		ISSN (elektronisk publikation) 2669-8781 ISBN (elektronisk publikation) 978-952-311-916-1	
Ämnesord båtliv, båtar, ekonomiska konsekvenser, miljökonsekvenser, båtlivets säkerhet			
<p>Sammandrag</p> <p>Målet med undersökningen var att skapa en aktuell bild över dagsläget för båtlivet i Finland. Undersökningen innefattar uppskattningar av antalet farkoster samt båtlivets säkerhets- och miljökonsekvenser samt ekonomiska konsekvenser. Motsvarande undersökningar har senast gjorts åren 2005 och 2016. I undersökningen utnyttjades tidigare undersökningsresultat samt motsvarande information från Sverige och Norge.</p> <p>Undersökningsmaterialet samlades in genom en intervjuundersökning. Dessutom erhöles material från myndigheter och intressegrupper som verkar inom båtlivet. Det från olika källor insamlade materialet sammanställdes, bearbetades enhetligt, analyserades, tolkades och rapporterades.</p> <p>Undersökningens resultat visar att antalet båtar i Finland har fortsatt att öka under de senaste åtta åren. Största delen (66 %) av alla motordrivna båtar (totalt 875 700 båtar) är motorbåtar med högst 20 hästkrafters utombordsmotor. De flesta farkosterna i Finland finns i Nyland, Birkaland och Egentliga Finland. Enligt undersökningens uppskattning användes båtar i genomsnitt 27 dagar under båtsäsongen 2023. På basis av detta kan det konstateras att båtaktiviteten har ökat under de senaste åren. Båtens storlek har också en stor betydelse med tanke på båtens användningsändamål. Mindre båtar används vanligtvis för fiske och större båtar för längre resor. Medelåldern hos aktiva båtförare är ganska hög. I synnerhet medelåldern hos huvudsakliga användare av mindre motorbåtar med utombordsmotor är högre. Båtförare utbildar sig huvudsakligen bra i synnerhet i havsområdet, men mindre på insjöar. Antalet personer som avlagt en båtförarexamen håller dock på att minska.</p> <p>Båtsäkerheten har förbättrats under de senaste åren. Antalet båtolyckor med dödlig utgång har minskat. Antalet båtförare med en alkoholhalt över den tillåtna vid utandningsprov har hållit sig på samma nivå jämfört med den föregående undersökningen. Olyckor kan undvikas i synnerhet genom att fästa båtförarnas uppmärksamhet vid säkerhetsattityder och beaktande av mänskliga faktorer. Även lagstiftningsåtgärder bör övervägas.</p> <p>Miljömedvetenheten hos båtförare är god och den genomsnittliga båtföraren förstår betydelsen av hållbar användning av miljön väl.</p> <p>Penningflödena inom näringslivet består huvudsakligen av tillverkning av och handel med båtar samt tjänster för båtliv och underhåll av båtar. Omsättningen inom dessa branscher 2023 var 953 miljoner euro. Drift- och underhållskostnaderna för en enskild båt är cirka 870 euro per år.</p> <p>Båtlivets karaktär förändras kontinuerligt när världen omkring förändras. Undersökningar bidrar till förståelse för de bakomliggande faktorerna. Undersökningar bör göras regelbundet och tillräckligt ofta. Då kunde man få bättre jämförelsematerial och resultatens effekt skulle vara större.</p>			
Kontaktperson Kimmo Patrakka	Språk finska	Sekretessgrad offentlig	Sidoantal 112
Distribution		Förlag Transport- och kommunikationsverket Traficom	

Title of publication Volume of boating and its economic and environmental impacts in Finland			
Author(s) Tomi Ronkainen and Riitta Kuhno from IRO Research Oy, Kimmo Patrakka from Traficom			
Commissioned by, date Finnish Transport and Communications Agency Traficom, 13 December 2023			
Publication series and number Traficom Research Reports 5/2024		ISSN (e-publication) 2669-8781 ISBN (e-publication) 978-952-311-916-1	
Keywords boating, boats, economic impact, environmental impact, safety of boating			
<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, environmental and economic impacts of boating. Similar studies were last conducted in 2005 and 2016. The study makes use of earlier findings as well as similar surveys carried out in Sweden and Norway.</p> <p>The source data for the study were compiled by means of interviews. 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 the data, the number of watercraft in Finland has continued to increase during the last eight years. The biggest group within all of the motorised watercraft (875,700 watercraft in total) were outboard motorboats with engines of up to 20 hp (66%). The highest numbers of motorised watercraft were found in Uusimaa, Pirkanmaa and Southwest Finland. According to the study estimates, boats were used on 27 days on average during the 2023 boating season. Based on this, it can be stated that boating activity has increased in recent years. The size of a watercraft has a considerable impact on the intended use of the watercraft. Smaller boats are conventionally used for fishing, whereas larger watercraft are used for longer journeys. The average age of active boaters is quite high. Particularly with smaller outboard motorboats, the average age of the primary user is higher. Boaters tend to be well-trained in sea areas, in particular, and less so in inland waters. The number of boaters that have completed examinations in boating tends to be on the decline, however.</p> <p>Safety in boating has improved in recent years. Fatal watercraft accidents have decreased. The number of boaters who fail a breathalyser test has not changed from the previous study. Accidents can be avoided by focusing the boaters' attention on attitudes towards safety and observing the human factor. Statutory means should also be discussed.</p> <p>Boaters are well aware of environmental aspects, and on average, boaters understand the importance of using the environment sustainably.</p> <p>Cash flow in the boating sector mainly consists of watercraft manufacture, trade and services concerned with boating and watercraft upkeep. The turnover for these branches was EUR 953 million in 2023. The use and maintenance costs of an individual boat are approximately EUR 870 annually.</p> <p>The nature of boating is constantly changing as the world around it changes. These studies help us understand the motivations behind these changes. The studies should be carried out regularly and frequently enough. This would allow for a better basis for comparing the research results and improve the impact of the results.</p>			
Contact person Kimmo Patrakka	Language Finnish	Confidence status Public	Pages, total 112
Distributed by		Published by Finnish Transport and Communications Agency Traficom	

ALKUSANAT

Liikenne- ja viestintävirasto, Traficom teetti laajan selvityksen suomalaisen veneilyn tilasta. Edellinen tutkimus on julkaistu vuonna 2017, johon tutkimuksen tuloksia myös vertailtiin.

Veneilytutkimuksen tavoitteena oli tutkia huviveneilyn määrän kehitystä sekä taloudellisia ja ympäristövaikutuksia Suomessa. Tarkoituksena oli tuottaa tuoretta tietoa siitä, paljonko Suomessa on veneitä ja veneilijöitä sekä tietoa veneiden käytöstä. Lisäksi tavoitteena oli selvittää veneilyn laajuutta ja rakennetta sekä kartoittaa veneilyn ympäristö- ja taloudellisia vaikutteita. Tutkimustulokset pohjautuvat käytössä olleeseen tutkimusdataan, ja tämä tulee ottaa huomioon raportin tuloksia luettaessa.

Tutkimus tehtiin koko veneilyalan ja muiden viranomaisten tietotarpeeseen. Tutkimuksen tuloksia käytetään edellisen tutkimuksen tavoin yhteiskunnallisesti laajasti ja avoimesti vesiliikennesektorilla. Tutkimuksen perusteella saatava tieto on laajasti ja avoimesti hyödynnettävissä viranomaisten, veneteollisuuden, vakuutusalan sekä veneilyn ja vesillä liikkumisen järjestöjen toiminnassa. Lisäksi tutkimuksesta saatua tietoa voidaan hyödyntää sekä kansallisen sääntelyn kehittämiseen, että kansainvälisellä tasolla vaikuttamisessa ja Suomen kantojen valmisteluun sääntelyn kehittämistyössä.

Tutkimuksen toteutuksesta vastasivat Tomi Ronkainen ja Riitta Kuhno Iro Research Oy:stä. Tutkimustyötä johti Kimmo Patrakka Traficomista, joka osallistui myös raportin kirjoitustyöhön.

Helsinki, 16. huhtikuuta 2024

Kimmo Patrakka
Johtava asiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

FÖRORD

Transport- och kommunikationsverket Traficom lät genomföra en omfattande utredning av båtlivets nuläge i Finland. Den föregående undersökningen publicerades 2017, och utredningens resultat jämfördes med dess resultat.

Målet med undersökningen om båtliv var att undersöka utvecklingen av fritidsbåtlivets omfattning samt dess ekonomiska konsekvenser och miljökonsekvenser i Finland. Syftet var att producera färsk information om antalet båtar och båtförare i Finland samt om användningen av båtar. Ett mål var också att utreda båtlivets omfattning och struktur samt kartlägga båtlivets miljökonsekvenser och ekonomiska konsekvenser. Undersökningens resultat baserar sig på tillgängliga undersökningsdata, vilket ska beaktas vid läsningen av rapportens resultat.

Undersökningen genomfördes på basis av ett behov av information inom hela båtbranschen och hos andra myndigheter. Undersökningens resultat används på samma sätt som resultaten av den föregående undersökningen på ett omfattande och öppet sätt i samhället inom sjötrafiksektorn. Informationen som fåtts genom undersökningen kan användas i stor utsträckning och fritt i myndigheters, båtindustrins, försäkringsbranschens samt båt- och sjötrafikorganisationers verksamhet. Dessutom kan informationen som fåtts genom undersökningen användas både för att utveckla den nationella regleringen och för påverkan på internationell nivå samt för att bereda Finlands ståndpunkter i utvecklingen av regleringen.

Tomi Ronkainen och Riitta Kuhno från IRO Research Oy ansvarade för genomförandet av undersökningen. Undersökningsarbetet leddes av Kimmo Patrakka från Traficom som också deltog i att skriva rapporten.

Helsingfors, den 16. april 2024

Kimmo Patrakka
Ledande sakkunnig
Transport- och kommunikationsverket Traficom

FOREWORD

Finnish Transport and Communications Agency Traficom commissioned a comprehensive report on the status of Finnish boating. The previous study was published in 2017 and used as the comparison for the results of this study.

The objective of the boating study was to research the development of the share of pleasure boating and the economic and environmental impacts of boating in Finland. The aim was to produce information on the number of watercraft and boaters in Finland as well as data on the use of boats. The study also aimed to determine the scope and structure of boating and map the environmental and economic impacts of boating. The study results are based on the available research data, which should be taken into account when interpreting the results.

The study was conducted to meet the demand for data within the boating sector and among other authorities. Similarly to the last study, the results of the study are used comprehensively and openly in the waterborne transport sector in terms of their impact on society. The information provided by the study can be utilised comprehensively and openly by authorities, the watercraft industry and the insurance sector as well as organisations in the boating and waterborne transport sector. In addition to this, the information provided by the study can be utilised in developing national regulation as well as on the international level in lobbying and preparing Finland's positions in regulation development work.

The survey was conducted by Tomi Ronkainen and Riitta Kuhno from IRO Research Oy. The research work was managed by Kimmo Patrakka from Traficom, who also contributed to the writing of this report.

Helsinki, 16th April 2024

Kimmo Patrakka
Chief Adviser
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

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
2.2.1	Tutkimuksen kohderyhmä	11
2.2.2	Tutkimuksen otanta	11
2.2.3	Aineiston käsittely	13
2.3	Rajaukset	13
3	Veneily Suomessa	14
3.1	Veneiden määrä	14
3.1.1	Veneiden pituus	15
3.1.2	Veneiden nopeus	16
3.1.3	Veneiden jälleenmyyntiarvo	18
3.1.4	Veneiden ikä	18
3.1.5	Veneiden tyyppihyväksyntä	19
3.1.6	Venemoottorit	19
3.2	Veneiden rekisteröinti.....	21
3.3	Veneiden katsastus	22
3.4	Veneiden vakuutukset	24
3.5	Veneilyn maantieteellinen jakauma	25
3.5.1	Veneily maakunnittain	25
3.5.2	Veneily sisävesillä, merialueilla ja ulkomailla	28
3.6	Veneilysuoritteet.....	29
3.6.1	Veneiden käyttötarkoitus	29
3.6.2	Veneily loma-aikoina ja muina aikoina	30
3.6.3	Veneilykausi 2023	33
3.6.4	Yöpyminen veneillä.....	36
3.6.5	Veneilyn alueellisuus	37
4	Veneilijät	39
4.1	Veneilijän ikä ja sukupuoli.....	39
4.2	Omistajien jakauma	39
4.3	Käyttäjien jakauma.....	42
4.4	Käyttäjien veneilytutkinnot, -koulutus ja pätevyyskirjat.....	44
4.4.1	Tutkinnot	44
4.4.2	Muu koulutus.....	49
4.4.3	Veneilyn pätevyyskirjat.....	49
4.4.4	Veneilyajokortti	50
4.5	Veneilyseuran jäsenyys	51
5	Veneilyn turvallisuus	56
5.1	Veneilyn riskit	56
5.2	Pelastustehtäviä vaatineet veneilyonnettomuudet	57
5.2.1	Onnettomuudet vesialueittain	58
5.2.2	Onnettomuudet venetyypeittäin	59
5.2.3	Onnettomuustyyppit	60
5.2.4	Onnettomuuksien syyt.....	61
5.3	Läheltä piti -tilanteet.....	63

5.4	Merikartat ja veneväylästäö.....	64
5.5	Veneiden ominaisuudet ja varustelu.....	66
5.5.1	Pelastusliivin tai kelluntapukineen käyttö.....	67
5.5.2	Moottorin hätäkatkaisija.....	69
5.6	Ruorijuopumuksen promilleraja.....	70
5.7	Nopeiden veneiden kuljettajan alaikäraja ja nopeusraja.....	70
6	Veneilyn ympäristövaikutukset	74
6.1	Venekäymälät	74
6.2	Jätevesien poisto	75
6.3	Veneilyyn liittyvä autoilu.....	76
6.4	Eliönestomaalien käyttö.....	77
6.5	Veneiden jätehuolto	78
6.6	Veneilyn hiilidioksidipäästöt	79
7	Veneilyn taloudelliset vaikutukset.....	80
7.1	Elinkeinoelämän rahavirrat.....	80
7.2	Veneiden valmistus.....	80
7.2.1	Venekauppa	81
7.2.2	Veneiden huolto ja ylläpito	83
7.2.3	Veneilyn epäsuorat rahavirrat.....	84
7.3	Veneilyn kustannukset yksittäiselle veneilijälle	84
7.3.1	Veneiden ylläpitokustannukset.....	85
7.3.2	Polttoaineen kulutus.....	88
7.4	Julkiselle sektorille aiheutuvat tulot ja menot	89
8	Tutkimuksen yhteenveto ja johtopäätökset.....	90
8.1	Yhteenveto nykytilanteesta	90
8.2	Veneilijöiden asenteet	90
8.3	Veneilyn taloudelliset vaikutukset	91
8.4	Tutkimuksen luotettavuus.....	91
8.5	Jatkotutkimus- ja kehittämistarpeita	92
9	Lähdeluettelo.....	93
	Liite 1. Iro Research Oy 2024 kysymyslomake	95
	Liite 2. Vesistöjen aluejako	109

1 Tutkimuksen tavoite

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli luoda ajantasainen käsitys 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, Rytönen, Hentinen, Hänninen & Tervonen, 2005) ja 2016 (Askola, Takala, Tefke, Trafin tutkimuksia 4/2017). Tämän tutkimuksen veneilymääristä saatuja tuloksia on vertailtu soveltuvin osin vuoden 2016 veneily selvitykseen sekä Ruotsin ja Norjan veneselvitysten tuloksiin (Transportstyrelsen 2020, Kongelig Norsk Båtförbund (KNBF) 2023a).

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 veneitä käyttävää henkilöä.
- Veneilyseuralla tarkoitetaan veneily-, vene-, navigaatio- ja pursiseuroja.

1.2 Tutkimuskysymykset

Mikä on veneilyn nykytila Suomessa (vuonna 2024)?

- 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:

- Iro Research Oy Veneilytutkimus 2024
- Traficin tutkimuksia 4/2017. Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa.
- Sidosryhmät ja viranomaiset, jotka ovat toimittaneet tietoja:
 - Merellinen Oulu ry
 - Pidä Saaristo Siistinä ry
 - Purjehduksenopettajat PORY ry
 - Rajavartiolaitos
 - Suomen Meripelastusseura ry
 - Suomen Navigaatioliitto ry
 - Suomen Navigoinninopettajat ry
 - Suomen Partiolaiset - Finlands Scouter ry
 - Suomen Purjehdus ja Veneily ry
 - Suomen Työväen Urheiluliitto ry
 - Venealan Keskusliitto Finnboat ry
- Tilastokeskus
- Tulli
- Liikenneasioiden rekisteri vesikulkuneuvojen osalta (Vesikulkuneuvorekisteri)
- Lisäksi hyödynnetään aihepiirejä koskevia selvityksiä Ruotsista ja Norjasta

Tutkimuksen tietolähteenä on Traficom in teettämän haastattelututkimuksen aineisto, johon viitataan "Iro Research Oy 2024". Vertailussa Traficin julkaisuun vuoden 2016 tutkimuksen tuloksista viitataan "Trafi 2017".

2.2 Tutkimusmenetelmä

Traficom kokosi tutkimuksen aineiston veneilyn parissa toimivilta viranomaisilta ja sidosryhmiltä sähköpostitse. Lisäksi tietoja haettiin Traficom in vesikulkuneuvorekisteristä ja tilastoista.

Haastatteluaineisto muodostettiin kahdella tutkimusmenetelmällä. Otos muodostettiin Iro Research Oy:n kuluttajapaneelistä sekä puhelinhaastattelututkimuksena Iro Research Oy:n puhelinhaastattelukeskuksesta. Tiedonkeruumenetelmien ominaispiirteet vaikuttavat vähän annettuihin vastauksiin, mutta käytännössä menetelmien ero tuloksiin ja niiden luotettavuuteen on marginaalinen.

Iro Research Oy:n kuluttajapaneelistä muodostettiin 5423 henkilön otos ja puhelinhaastatteluja tehtiin 1740.

Kyselylomakkeen sisältö on esitetty liitteessä 1.

2.2.1 Tutkimuksen kohderyhmä

Tutkimuksen kohderyhmänä olivat suomalaiset kotitaloudet Ahvenanmaan maakuntaa lukuun ottamatta. Loppuun vietyjä haastatteluja tehtiin kaikkiaan 1567 kappaletta. Otanta kiintiöintiin sukupuolen, ikäryhmän ja maakunnan mukaan väestöä edustavaksi maakunnista muodostettujen alueiden mukaisesti. Moottoriveeneen omaavia talouksia vastasi suuralueittain seuraavasti:

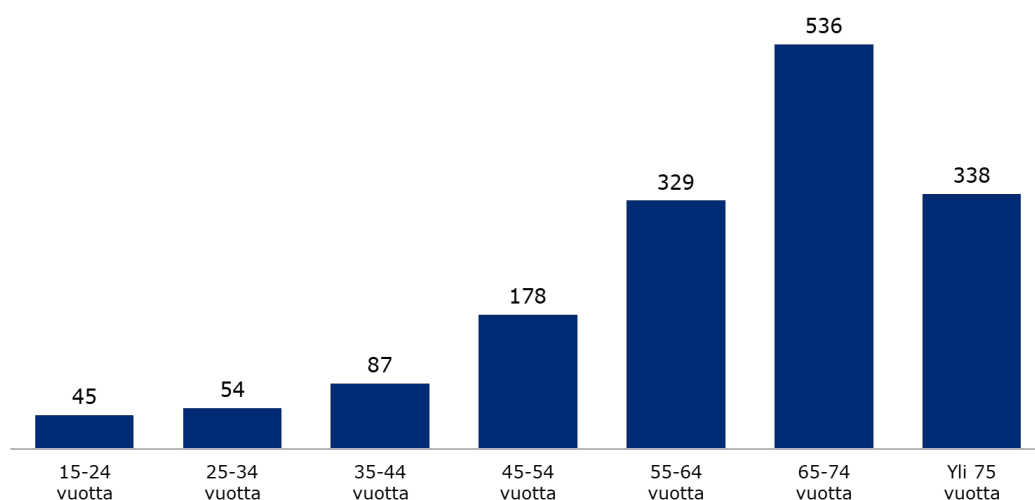
1. Alue, Länsi-Suomi 323 kpl
2. Alue, Helsinki-Uusimaa 501 kpl
3. Alue, Muu Etelä-Suomi (muu kuin Helsinki-Uusimaa) 325 kpl
4. Alue, Itä-Suomi (Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala, Kainuu) 300 kpl
5. Alue, Pohjois-Suomi (Keski-Pohjanmaa, Pohjois-Pohjanmaa, Lappi) 118 kpl

Haastateltavat taloudet valittiin otokseen satunnaisesti. Jos taloudessa ei ollut venettä, haastattelussa kysyttiin pelkästään taustakysymykset. Aineisto kerättiin kuluttajapaneelista 19.1. – 3.2.2024 välisenä aikana. Puhelinhaastattelut toteutettiin 11.1. – 30.1.2024 välisenä aikana (Iro Research Oy 2024).

2.2.2 Tutkimuksen otanta

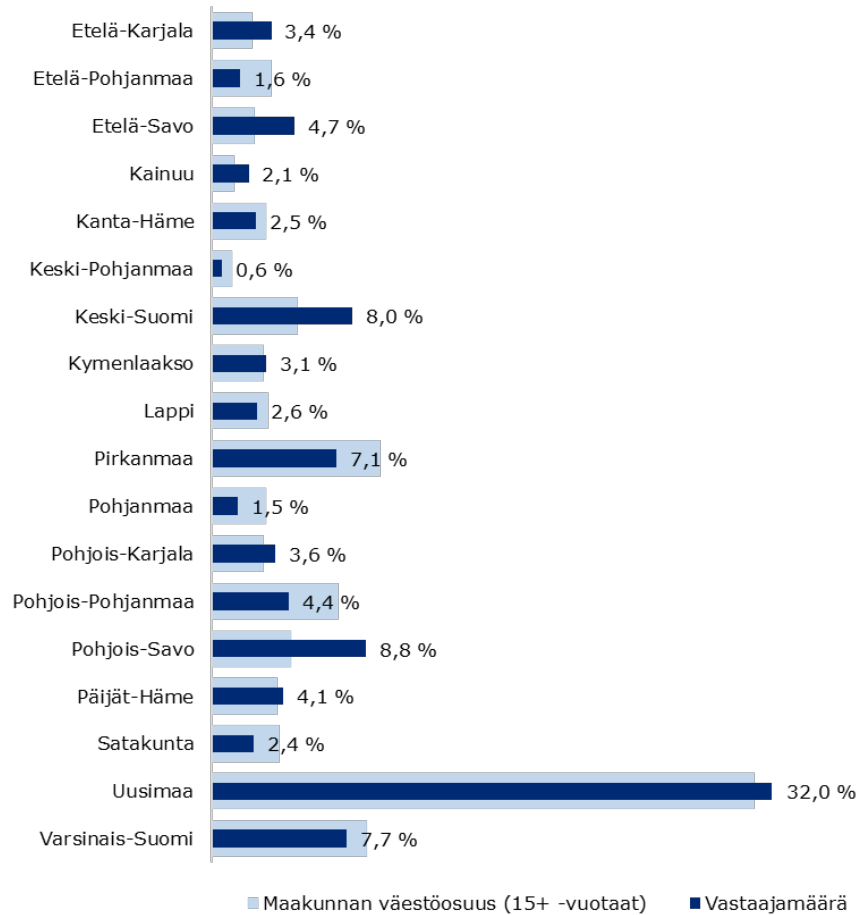
Tutkimusta varten tavoitettiin 7163 henkilöä, joista 2328:lla on vene käytössä. Näistä 1567, joilla oli käytössään moottoroitu vene, valittiin tutkimuksen lopulliseen otokseen.

Lopulliseen haastatteluun vastanneista 888 oli miehiä ja 679 naisia. Haastatteluissa vastaajien ikäjakauma painottui keski-ikäen ylittäneisiin (kuva 1). Vastaajien kotitalouksista valtaosa (66 %) oli kahden henkilön talouksia. Yhden henkilön kotitalouksia oli 14 % ja kolmen henkilön tai sitä suurempia kotitalouksia oli 20 %.



Kuva 1. Vastaajien ikäjakauma (Iro Research Oy 2024)

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 Etelä-Savo, Keski-Suomi ja Pohjois-Savo.



Kuva 2. Vastaajien maantieteellinen jakauma (Iro Research Oy 2024 mukailleen)

Taulukko 1. Vastaajien maantieteellinen jakauma (Iro Research Oy 2024 mukailleen)

	Maakunnan väestöosuus (15+ -vuotiaat)	Vastaajamäärä
Etelä-Karjala	2,3 %	3,4 %
Etelä-Pohjanmaa	3,4 %	1,6 %
Etelä-Savo	2,4 %	4,7 %
Kainuu	1,3 %	2,1 %
Kanta-Häme	3,1 %	2,5 %
Keski-Pohjanmaa	1,2 %	0,6 %
Keski-Suomi	4,9 %	8,0 %
Kymenlaakso	3,0 %	3,1 %
Lappi	3,2 %	2,6 %
Pirkanmaa	9,7 %	7,1 %
Pohjanmaa	3,1 %	1,5 %
Pohjois-Karjala	3,0 %	3,6 %
Pohjois-Pohjanmaa	7,3 %	4,4 %
Pohjois-Savo	4,5 %	8,8 %
Päijät-Häme	3,8 %	4,1 %
Satakunta	3,9 %	2,4 %
Uusimaa	31,0 %	32,0 %
Varsinais-Suomi	8,9 %	7,7 %

2.2.3 Aineiston käsittely

Aineistoa käsiteltiin normaalein tilastollisin menetelmin, muun muassa laskemalla vastausten tunnuslukuja ja arvioimalla tulosten riippuvuuksia ristiintaulukoimalla.

Tuloksen virhemarginaali moottoroidun veneen omaaville talouksille (N=1567) on suurimmillaan $\pm 2,5$ prosenttiyksikköä suuntaansa 95 %:n luottamustasolla. Virhemarginaalia ei voida yleistää koskemaan koko tutkimusdataa, sillä osa tutkimuslomakkeen sisällöstä on kysytty vain tietyltä osajoukolta.

Vertailtaessa kokonaistulosta vuoden 2016 tulokseen, virhemarginaali moottoroidun veneen omaaville talouksille (N=1567 v. 2024, N=1300 v. 2016) on suurimmillaan $\pm 3,7$ prosenttiyksikköä suuntaansa 95 %:n luottamustasolla.

Tulosten tulkinnan kannalta ongelmallisia venetyyppejä ovat esimerkiksi vesiskootterit ja purjeveneet, koska niiden vastausmäärät ovat jääneet hyvin alhaisiksi. Koska vesiskoottereihin saatiin ensisijaisena veneenä vain 6 vastausta, ei tuloksia voida esittää. Vesiskootterin tulokset on laskettu silti kokonaistuloksiin.

2.3 Rajaukset

Tutkimus koskee suomalaisten veneilyä Suomen sisävesillä, merialueilla ja ulkomailla. Tutkimuksen ulkopuolelle on rajattu Ahvenanmaan maakunnassa asuvat veneilijät, koska Ahvenanmaalla on omat rekisterit ja tilastot vesikulkuneuvojen osalta.

Aiemmassa tutkimuksessa oli kysymyksiä, jotka käsittelivät veneilijän toista omistamaa venettä. Veneilijöiden, jotka omistavat enemmän kuin yhden veneen, määrä oli pieni ja toisena veneenä oli usein moottoroimaton vene, esim. soutuvene. Siksi analyysin ulkopuolelle on rajattu veneilijöiden toissijaiset veneet. Samasta syystä veneilijöiden toissijaiset veneet on rajattu vuoden 2024 tutkimuksen analyysin ulkopuolelle. Nämä veneet huomioidaan veneiden kokonaismäärien arvioissa.

Haastattelulomakkeella oli nyt kokonaan uusia kysymyksiä, joihin ei vuosivertailua tietysti löydy. Osa kysymyksistä on nyt kysytty eri tavalla kuin vuonna 2016 eikä vertailua sen takia tehdä. Vertailukelpoisuutta hankaloittaa myös se, että viimeksi tiedonkeruu toteutettiin erillisinä tiedonkeruina puhelinhaastattelututkimuksena ja internet-kyselynä, joissa vastaajakunnan rakenteet ja kohderyhmät eivät olleet samanlaisia. Vertailuja tehdään kuitenkin kaikilta osin, missä kysymysten asettelu on ollut riittävän samanlainen vuoden 2016 ja 2024 tutkimusten osalta.

Kun kohderyhmä oli suomalaiset kotitaloudet, veneiden määrän estimaatit voivat poiketa todellisesta sekä myös Traficom in rekisterissä olevien veneiden määrästä, kun otoksesta puuttuvat esimerkiksi yritys- tai ammattikäytössä olevat veneet tai vuokraveneet. Toisaalta kotitalouden käytössä voi olla vuokrausyhtiön kautta vuokrattava vene (esim. Skipperi) ja vastaukset on annettu tällaisen veneen näkökulmasta.

3 Veneily Suomessa

3.1 Veneiden määrä

Vuonna 2024 Suomessa oli arviolta yli 1,7 miljoona (1 713 000) venettä, joista moottoroituja veneitä oli 875 500 ja moottoroimattomia 837 900 (Iro Research Oy 2024). Venekannan määrää ja rakennetta selvitettiin myös vuonna 2004 ja 2016, joista raportoitiin Traficin 2017 tutkimuksessa. Vuoden 2016 arvioihin verrattuna suomalainen venekanta on kasvanut ja sen rakenne muuttunut (taulukko 2). Venekanta on kasvanut 8 vuodessa 48 %:a, moottoroiduissa veneissä vielä tätä enemmän (+58 %). Venetyypeittäin venemäärä on laskenut kevytpurjeveneissä sekä sisämoottoriveneissä, mutta molemmissa luokissa vastaajamäärä jää alhaiseksi ja tulokseen sisältyy melko suuri virhe. Siten laskettu estimaatti on vain suuntaa antava, kuten myös vesiskoottereiden kohdalla.

Taulukossa on *) -merkinnällä merkityt venetyypit, joissa vuonna 2024 on vähäinen vastaajamäärä, minkä takia tulokset ovat vain suuntaa antavia.

Taulukko 2. Eri venetyyppien määrä Suomessa (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	2004	2016	2024	Muutos (%) 2016–2024
Soutuvene	260 000	419 200	528 300	+26 %
Kevytpurjevene *)	16 000	33 800	21 700	-36 %
Kanootti/kajakki	40 000	99 900	187 200	+87 %
Muu vene, ei moottoria		50 600	100 800	+99 %
Vesiskootteri *)	2 500	8 500	10 500	+24 %
Enintään 20 hv perämoottori	242 000	301 800	576 600	+91 %
Yli 20 hv perämoottori	130 000	168 500	210 400	+25 %
Sisämoottorivene, sisäperämoottorivene	29 000	56 600	40 200	-29 %
Moottoripurjehtija *)	3 500	2 400	5 000	+108 %
Purjevene	14 500	16 200	29 100	+80 %
Saunalautta *)			4 000	
KAIKKI VENEET YHTEENSÄ	737 500	1 157 500	1 713 600	+48 %
MOOTTOROIDUT VENEET YHT.		554 000	875 700	+58 %

Jatkossa tämän tutkimuksen analyysissä tarkastellaan Iro Research Oy:n arvioimaa 875 700 moottoroitua venettä. Iro Research Oy:n arvion mukaisesti kaikista moottoroiduista veneistä suurimman ryhmän muodostavat enintään 20 hv:n moottorilla varustetut perämoottoriveneet (66 %). Muut venetyypit yleisemmistä harvinaisempiin arvioituina ovat yli 20 hv:n perämoottoriveneet, sisämoottoriveneet, purjeveneet, vesiskootterit, moottoripurjehtijat ja saunalautat. Jatkossa tässä raportissa purjeveneet ja moottoripurjehtijat muodostavat yhden ryhmän, jonka nimi on "purjevene" ja joka sisältää 34 100 venettä.

Taulukossa 3 on vertailtu erilaisten venetyyppien kokonaismäärää Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa. Tiedot Ruotsista ovat vuodelta 2020, Norjasta vuodelta 2023. Määrällisesti eniten veneitä on Suomessa. Eri maiden asukaslukuun suhteutettuna venekannoissa on sekä samankaltaisuutta että eroavaisuuksia. Suomessa on lähes viisinkertainen määrä soutuveneitä ja muita pieniä veneitä ilman moottoria olevia veneitä tuhatta asukasta kohti, tämä selittää venekannan

määrän Suomessa verrattuna Ruotsiin ja Norjaan. Myös moottoriveneitä on Suomessa tuhatta asukasta kohti enemmän kuin Norjassa ja selvästi enemmän kuin Ruotsissa (Asukasmäärät Suomi 5,5 milj., Ruotsi 10,4 milj. ja Norja 5,4 milj. asukasta).

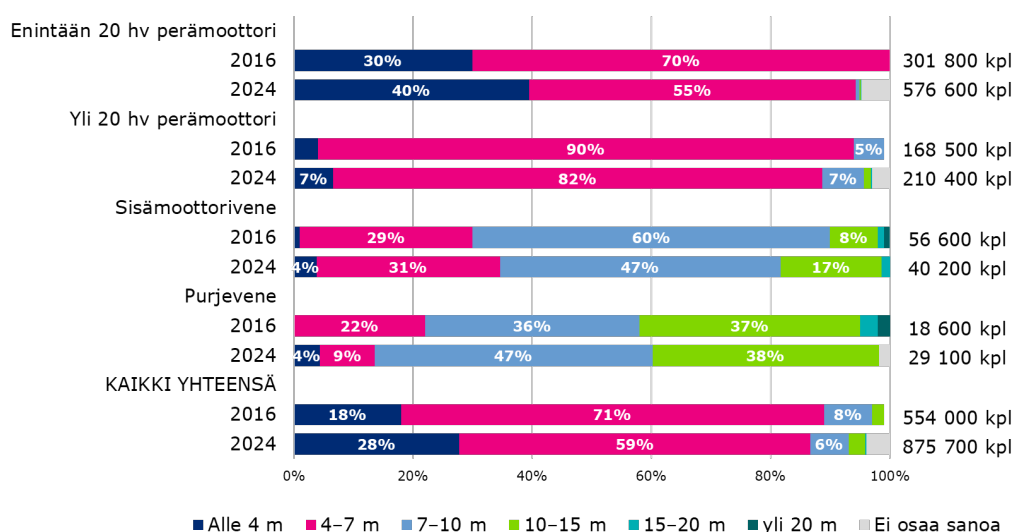
Taulukko 3. Eri venetyyppien määrä Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa (Iro Research Oy 2024, Transportstyrelsen 2020, Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) 2023a)

	Suomi 2024	Ruotsi 2020	Norja 2023
Kanootti/kajakki	187 200	100 200	269 980
Soutuveneet ja muut pienet veneet ilman moottoria	629 100	204 700	146 149
Vesiskootteri	10 500	12 000	16 486
Moottoriveneet	831 200	429 000	587 141
Purjeveneet	55 800	118 700	47 464
KAIKKI YHTEENSÄ	1 713 600	864 200	1 067 220

Veneiden määrä on kasvanut 8 vuodessa (2016–2024). Taulukossa 2 esitetty 48 %:in kasvu perustuu vuosien 2016 ja 2024 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 kasvanut 8 vuodessa. Tuloksiin perustuva laskennallinen vuosikasvu 6 % on ollut jopa suurempaa kuin vuosien 2004 ja 2016 välinen 4,75 %. Perinteisen veneilyn rinnalla voimakasta kasvua on ollut aktiviteettien ja elämisharrastamisen saralla, sillä esimerkiksi melonta ja SUP-lautailu on lisännyt suosiotaan.

3.1.1 Veneiden pituus

Valtaosa veneistä on varsin pienikokoisia, sillä 71 %:lla veneistä pituus on neljästä seitsemään metriä (kuva 3). Lähes kaikki perämoottoriveneet ovat alle seitsemänmetrisiä, kun taas purjeveneet ovat useimmiten yli seitsemänmetrisiä. Kookkaimmat yli 20-metriset veneet ovat sisämoottori- ja purjeveneitä.



Kuva 3. Veneiden pituusjakauma venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 4. Veneiden pituusjakauma venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	Alle 4 metriä	4–7 metriä	7–10 metriä	10–15 metriä	15–20 metriä	Yli 20 metriä	Ei osaa sanaa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori								
2016	30 %	70 %						301 800 kpl
2024	40 %	55 %	1 %	0 %	0 %		5 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori								
2016	4 %	90 %	5 %					168 500 kpl
2024	7 %	82 %	7 %	1 %	0 %		3 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene								
2016	1 %	29 %	60 %	8 %	1 %	1 %		56 600 kpl
2024	4 %	31 %	47 %	17 %	2 %			40 200 kpl
Purjevene								
2016		22 %	36 %	37 %	3 %	3 %		18 600 kpl
2024	4 %	9 %	47 %	38 %			2 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ								
2016	18 %	71 %	8 %	2 %				554 000 kpl
2024	28 %	59 %	6 %	3 %	0 %		4 %	875 700 kpl

Tarkennuksena kuvaan 3, taulukossa 5 on ilmoitettu veneiden keskipituudet venetyypeittäin. Veneiden pituus on keskimäärin 4,6 metriä, mikä johtuu suuresta määrästä pienikokoisia moottoriveneitä. Keskipituudeltaan suurimpia veneitä ovat purjeveneet (9,0 m).

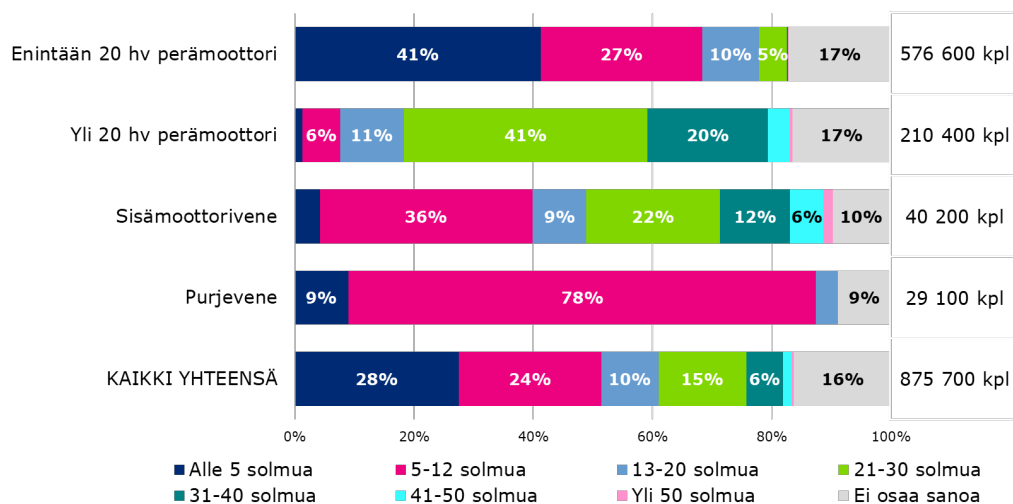
Taulukko 5. Veneiden keskipituudet venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	2016	2024
Enintään 20 hv perämoottori	4,8 m	3,8 m
Yli 20 hv perämoottori	5,6 m	5,1 m
Sisämoottorivene	8,2 m	7,7 m
Purjevene	10,1 m	9,0 m
KAIKKI YHTEENSÄ	5,4 m	4,6 m

Veneiden pituudet ovat selkeästi pienentyneet edellisestä tutkimuksesta.

3.1.2 Veneiden nopeus

Yleisin maksiminopeus enintään 20 hv:n perämoottoriveneissä on alle 5 solmua (41 %), neljänneksessä maksiminopeus on 5–12 solmua. Yli 20 hv veneissä yleisin maksiminopeus on 21–30 solmua. Yli 40 solmun maksiminopeuksia löytyy lähinnä sisämoottoriveneistä (kuva 4). Kysymystä ei ole aiemmin esitetty, joten vertailua ei voida tehdä.



Kuva 4. Veneiden maksiminopeuksien jakauma venetyypeittäin (Iro Research Oy 2024)

Taulukko 6. Veneiden maksiminopeuksien jakauma venetyypeittäin, solmua=kn (Iro Research Oy 2024)

	< 5 kn	5–12 kn	13–20 kn	21–30 kn	31–40 kn	41–50 kn	> 50 kn	En osaa sanoa	Veneiden määrä kpl
Enintään 20 hv perämoottori	41 %	27 %	10 %	5 %	0 %		0 %	17 %	576 600
Yli 20 hv perämoottori	1 %	6 %	11 %	41 %	20 %	4 %	0 %	17 %	210 400
Sisämoottorivene	4 %	36 %	9 %	22 %	12 %	6 %	2 %	10 %	40 200
Purjevene	9 %	78 %	4 %					9 %	29 100
KAIKKI YHTEENSÄ	28 %	24 %	10 %	15 %	6 %	2 %	0 %	16 %	875 700

Keskimääräiset maksiminopeudet ovat purjeveneillä 7,8 solmua, enintään 20 hv perämoottoriveneissä 7,4 solmua. Suurin keskimääräinen maksiminopeus on yli 20 hv moottoriveneillä yli 26 solmua (taulukko 7).

Taulukko 7. Veneiden keskimääräinen maksiminopeus venetyypeittäin (Iro Research Oy 2024)

	2024
Enintään 20 hv perämoottori	7,4 kn
Yli 20 hv perämoottori	26,1 kn
Sisämoottorivene	19,4 kn
Purjevene	7,8 kn
KAIKKI YHTEENSÄ	13,1 kn

Sisämoottoriveneiden nopeusjakauma osoittaa, että Suomessa on paljon hitaita uppoamarunkoisia matkaveneitä. Tulosten perusteella voidaan tulkita näiden olevan jopa enemmistö sisämoottoriveneissä. Enintään 20 hv perämoottoriveneiden nopeusjakauman perusteella veneet ovat tyypillisesti pieniä mökkirantojen veneitä. Pääosin tulokset vastaavat yleisiä oletuksia.

3.1.3 Veneiden jälleenmyyntiarvo

Veneiden keskimääräinen jälleenmyyntiarvo vaihtelee suuresti venetyypeittäin. Halvin jälleenmyyntiarvo on alle 20 hv veneissä ja kallein purjeveneissä. Poikkeuksellisen arvokkaita (yli miljoonan jälleenmyyntiarvo) veneitä ei otokseen tullut yhtään kappaletta. Kysymystä ei ole aiemmin esitetty, joten vertailua ei voida tehdä.

Tuloksia tarkastellessa on syytä huomioida, että iso osa vastaajista ei osannut arvioida veneensä jälleenmyyntiarvoa tai ilmoitti arvoksi vähäisen euromäärän. Siten tulokset ovat suuntaa antavia ja suurella todennäköisyydellä huomattavasti liian alhaiset.

Taulukko 8. Veneiden keskimääräinen jälleenmyyntiarvo venetyypeittäin (Iro Research Oy 2024)

	2024
Enintään 20 hv perämoottori	1 700 €
Yli 20 hv perämoottori	17 900 €
Sisämoottorivene	28 300 €
Purjevene	38 000 €
KAIKKI YHTEENSÄ	9 300 €

Tuloksia tarkastelemalla voidaan todeta, että ne eivät vastaa yleistä käsitystä veneiden arvosta. Suurella todennäköisyydellä arvoksi on ilmoitettu liian alhainen euromäärä, koska kyseessä on viranomaisen teettämä tutkimus.

3.1.4 Veneiden ikä

Veneiden keski-ikä on 19,8 vuotta (taulukko 9). Veneiden keskimääräiset iät jakautuvat kahteen ryhmään. Perämoottoriveneet muodostavat ryhmän, jonka keski-ikä on alle 20 vuotta. Toisen ryhmän muodostavat sisämoottoriveneet ja purjeveneet, joiden keski-ikä on lähes 30 vuotta tai yli.

Keski-ikä on lähes samalla tasolla kuin vuoden 2016 tutkimuksessa.

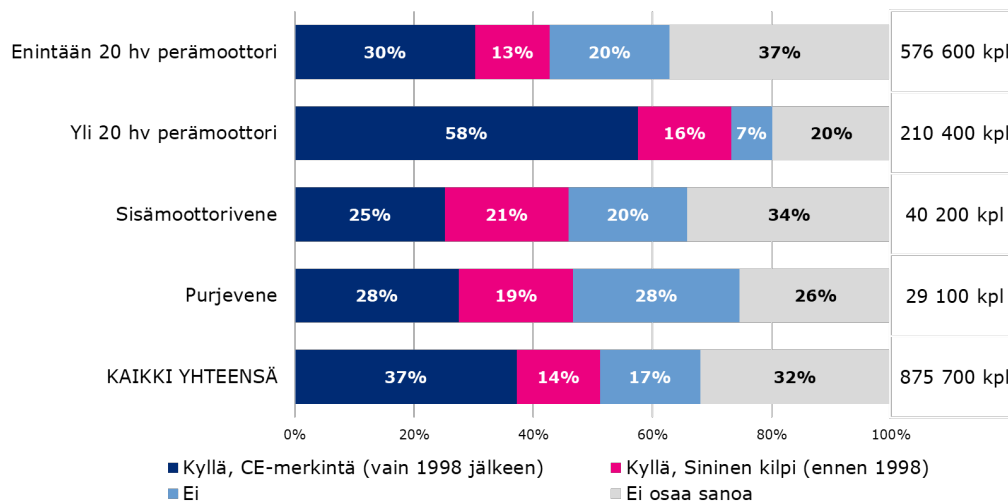
Taulukko 9. Veneiden keski-ikä venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	2016	2024
Enintään 20 hv perämoottori	18,5 v	19,4 v
Yli 20 hv perämoottori	17,8 v	17,3 v
Sisämoottorivene	28,6 v	30,2 v
Purjevene	26,5 v	32,4 v
KAIKKI YHTEENSÄ	19,5 v	19,8 v

Purjeveneiden keski-ikä nousu johtuu todennäköisesti uusien purjeveneiden myynnin laskusta. Purjevenekanta ei ole uudistunut yhtä paljon kuin muut venetyypit. Hieman saman kaltaista suuntausta on havaittavissa myös suuremmissa sisämoottoriveneissä. Purjeveneissä on tyypillisesti myös huomattavan vanhoja puuveineitä.

3.1.5 Veneiden tyyppi hyväksyntä

Kaikista veneistä reilu kolmannes on CE-merkinnällä tyyppi hyväksytyjä ja 14 prosenttia ennen vuotta 1998 tyyppi hyväksytyjä (sininen kilpi). Kolmannes vastaajista ei osannut sanoa onko vene tyyppi hyväksytty vai ei. (kuva 5)



Kuva 5. Veneiden tyyppi hyväksyntä venetyypeittäin (Iro Research Oy 2024)

Taulukko 10. Veneiden tyyppi hyväksyntä venetyypeittäin (Iro Research Oy 2024)

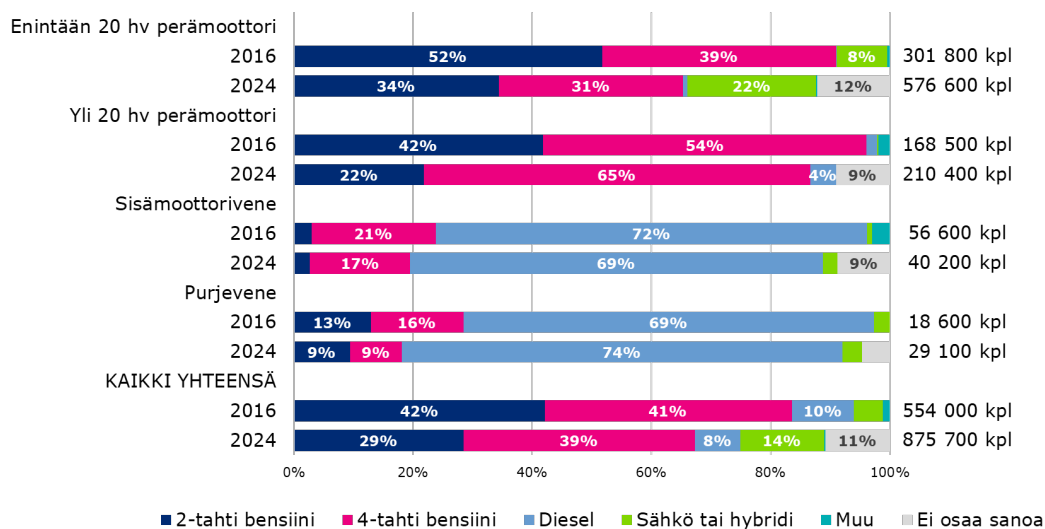
	CE-merkintä (1998 jälkeen)	Sininen kilpi (ennen 1998)	Ei	En osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	30 %	13 %	20 %	37 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	58 %	16 %	7 %	20 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene	25 %	21 %	20 %	34 %	40 200 kpl
Purjevene	28 %	19 %	28 %	26 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	37 %	14 %	17 %	32 %	875 700 kpl

Tulokset ovat jossakin määrin linjassa veneiden ikään nähden. Yli 20 hv perämoottoriveneissä on eniten CE-merkittyjä veneitä ja tulosten perusteella kyseiset veneet ovat myös keskimääräisesti muita tyyppejä uudempia.

3.1.6 Venemoottorit

Haastattelussa tiedusteltiin ensin, montako moottoria veneessä on. Veneistä 96 % on yksi moottori, kaksi moottoria löytyy 2,5 %. Loput eivät osanneet sanoa onko moottoreita yksi vai kaksi tai vastaajan mielestä moottoria ei ole lainkaan.

Ensisijaisina venemoottoreina käytetään eniten 4-tahtisia bensiinimoottoreita (39 %) ja 2-tahtisia bensiinimoottoreita (29 %), mikä johtuu perämoottoriveneiden suuresta määrästä (kuva 6). Lisäksi dieselmoottoreita käytetään (8 %) erityisesti sisämoottoriveneissä sekä purjeveneissä. Sähkö- tai hybridikoneita (14 %) hyödynnetään eniten pienimmissä perämoottoriveneissä. Moottorityypistä 2-tahtisten bensiinimoottoreiden osuus on laskenut vuodesta 2016 ja sähkö- tai hybridikoneiden osuus kasvanut. Muutokseen on vaikuttanut 2-tahtisten moottoreiden myynnin loppuminen Euroopassa. Tältä osin voidaan todeta, että EU:n asettamat, alun perin vuonna 2005 voimaan tulleet päästövaatimukset veneiden moottoreille alkaivat vähitellen vaikuttaa.



Kuva 6. Veneen päämoottorityyppien jakauma venetyypeittäin (Traficom 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 11. Veneen päämoottorityyppien jakauma venetyypeittäin (Traficom 2017, Iro Research Oy 2024)

	2-tahti bensiini	4-tahti bensiini	Diesel	Sähkö tai hybridi	Muu	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori							
2016	52 %	39 %	0 %	8 %	0 %		301 800 kpl
2024	34 %	31 %	1 %	22 %	0 %	12 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori							
2016	42 %	54 %	2 %	0 %	2 %		168 500 kpl
2024	22 %	65 %	4 %			9 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene							
2016	3 %	21 %	72 %	1 %	3 %		56 600 kpl
2024	3 %	17 %	69 %	2 %		9 %	40 200 kpl
Purjevene							
2016	13 %	16 %	69 %	3 %	0 %		18 600 kpl
2024	9 %	9 %	74 %	3 %		5 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ							
2016	42 %	41 %	10 %	5 %	1 %		554 000 kpl
2024	29 %	39 %	8 %	14 %	0 %	11 %	875 700 kpl

Venemoottorien tehot vaihtelevat alle viiden hv:n moottoreista useiden satojen hevosvoimien moottoreihin. Kaikkien moottoroitujen veneiden keskimääräinen teho on 35 hv:aa (taulukko 12). Pienitehoisimpia moottoreita käytetään perämoottoriveneissä, kun selkeästi tehokkaimmat moottorit löytyvät sisämoottoriveneistä.

Taulukko 12. Päämoottorin keskimääräinen teho venetyypeittäin (Trafi 2017), Ensisijaisen veneen päämoottorin keskimääräinen teho venetyypeittäin (Iro Research Oy 2024)

	2016	2024
Enintään 20 hv perämoottori	6,7 hv	11,2 hv
Yli 20 hv perämoottori	50,0 hv	66,7 hv
Sisämoottorivene	147,0 hv	156,6 hv
Purjevene	22,6 hv	22,4 hv
KAIKKI YHTEENSÄ	36,0 hv	34,8 hv

Venemoottorien keski-ikä on noin 15 vuotta (taulukko 13). Vanhimpia ovat sisämoottoriveneiden venemoottorit. Moottorin keski-ikä on nuorentunut vuodella.

Taulukko 13. Päämoottorin keski-ikä venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	2016	2024
Enintään 20 hv perämoottori	15,1 v	14,6 v
Yli 20 hv perämoottori	15,3 v	14,4 v
Sisämoottorivene	23,9 v	23,5 v
Purjevene	16,4 v	18,3 v
KAIKKI YHTEENSÄ	16,1 v	15,1 v

Moottoreiden keskimääräiset tehot ovat kasvaneet kaikissa muissa venetyypeissä, paitsi purjeveneissä. Tämä vastaa täysin yleistä käsitystä moottoreiden tehon kehityksestä. Moottorit ovat keskimäärin veneitä uudempia kaikissa venetyypeissä, eli moottoreita päivitetään. Yleisellä tasolla moottorit ovat kuitenkin huomattavan vanhoja.

3.2 Veneiden rekisteröinti

Vesikulkuneuvojen rekisteröinnistä säädetään vesiliikennelaissa (782/2019), jonka mukaan vesikulkuneuvojen omistajilla on velvollisuus rekisteröidä veneensä. Rekisteröinti-velvollisuus 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, tulee rekisteröidä. Rekisterivelvollisuus ei koske alus- tai kalastusalusrekisteriin merkittyjä vesikulkuneuvoja, Rajavartiolaitoksen tai puolustusvoimien veneitä eikä pelkästään kilpailukäytössä olevia vesikulkuneuvoja.

Joulukuun 2023 lopussa Traficom in ylläpitämässä venerekisterissä oli 237 466 venettä, joista moottoriveneitä oli 210 843, purjeveneitä 14 470, vesiskoottereita 12 153 kappaletta (tutkimuksen moottoripurjehtijat kuuluvat muiden veneiden luokkaan). Traficom in venerekisteriin ilmoitettu venemäärä on 20 % pienempi kuin tässä tutkimuksessa arvioitu vastaavan tyyppisten veneiden kokonaismäärä (N=290 200). 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.

Taulukko 14. Veneiden rekisteröinnit Traficomın Venerekisterissä 2016 ja 2024 (Traficom 2017, Iro Research Oy 2024 ja Traficom 2024a)

	Määrä 2016 (kpl)	Traficomın rekisterissä 2016	Määrä 2024 (kpl)	Traficomın rekisterissä 2024
Enintään 20 hv perämoottori	301 800	3 634 (1 %)	576 600	5 291 (1 %)
Yli 20 hv perämoottori	168 500	130 739 (78 %)	210 400	155 619 (74 %)
Sisämoottorivene	56 600	48 534 (86 %)	40 200	49 933
Purjevene	18 600	15 165 (82 %)	29 100	14 470 (50 %)
KAIKKI YHTEENSÄ	554 000	200 147 (36 %)	875 700	237 466 (27 %)

Viranomaisilla on nykyisin melko tarkka kuva suomalaisesta venekannasta. Rekisteritiedot ja tutkimuksen arvio eivät kuitenkaan täysin vastaa toisiaan, johtuen saatujen tietojen tai niistä tehdyn arvion virheellisyydestä tai rekisteröintivelvollisuuden laiminlyönnistä.

Viranomaisrekisterin perusteella ei myöskään tiedetä, millainen osuus pienillä perämoottoriveneillä ja moottoroimattomilla veneillä on veneiden määrään ja mikä on niiden osuus kaikista veneistä.

3.3 Veneiden katsastus

Huviveneiden katsastus Suomessa ei ole lakisääteistä ja siten se on vapaaehtoista veneseurojen järjestämää toimintaa. Katsastus on myös rekisteröinnistä riippumatonta toimintaa. Katsastustoimintaa ylläpidetään veneilyn kattojärjestöjen toimesta. Kattojärjestöillä on omat, erilliset katsastusjärjestelmänsä, jotka on suunnattu jäsenseurojen jäsenille. Katsastuksen tarkoituksena on edistää veneiden turvallisuutta tarkastelemalla veneen tekniikka ja varusteita. Useimmat vakuutusyhtiöt myöntävät alennuksia vakuutusmaksuista katsastetuille veneille.

Suomen purjehdus ja veneily ry (SPV)

Veneiden yleisintä katsastusjärjestelmää hallinnoi Suomen Purjehdus ja Veneily ry, joka kouluttaa jäsenseurojensa katsastusmiehet (SPV 2024b). SPV:hen kuului vuonna 2023 314 veneilyseuraa ja liitossa toimi 1261 venekatsastajaa. Yhteensä 13 569 liiton jäsenseurojen venettä katsastettiin purjehduskaudella 2023 (taulukko 15).

Suomen Navigaatioliitto ry (SNL)

Suomen Navigaatioliittoon kuuluu 59 seuraa (2023) (SNL 2024). 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:oon kuuluu 35 veneilyseuraa (2023) (TUL 2024). Liitolla on oma katsastusjärjestelmä, jossa toimii 97 venekatsastajaa. Liitto kouluttaa venekatsastajia yhdestä kahteen kertaan vuodessa. Katsastajaperuskurssin käynyt henkilö saa katsastajaluvan ja hänet merkitään TUL:n pitämään katsastajarekisteriin.

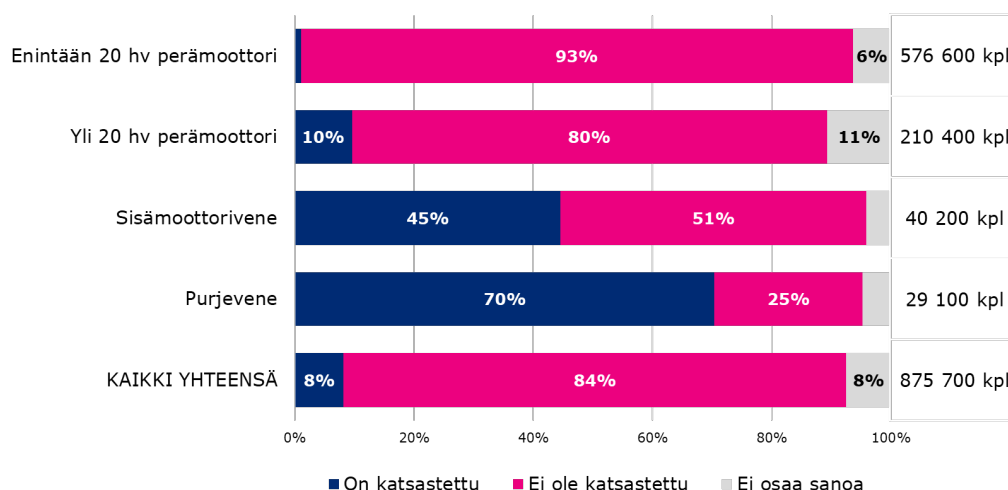
Taulukko 15. Veneiden katsastusten määrä vuonna 2016 ja 2024 luokittain (1–5) taulukossa mainittuihin käyttöalueisiin (Trafi 2017, SPV 2024a)

	Määrä 2016 (kpl)	Määrä 2023 (kpl)
luokka1 (avomeri, moottoriveneet)	111	29
luokka1 (avomeri, purjeveneet)	16	112
luokka2 (rannikkovedet purjeveneet)	2 049	2 179
luokka2 (rannikkovedet moottoriveneet)	320	330
luokka3 (saaristo ja sisävedet purjeveneet)	2 643	3 348
luokka3 (saaristo ja sisävedet moottoriveneet)	3 702	5 118
luokka4 (suojaiset vesialueet purjeveneet)	162	331
luokka4 (suojaiset vesialueet moottoriveneet)	903	1 790
luokka5 (ei tietoa purjeveneet)	126	207
luokka5 (ei tietoa moottoriveneet)	80	125
KAIKKI YHTEENSÄ	12 060	13 569

Venealan keskusliitto Finnboat ry

Venealan keskusliitto Finnboat ylläpitää veneiden kuntokartoituspalvelua. Kuntokartoittajat ovat venetekniikan ammattilaisia, jotka antavat asiantuntijalausunnon veneen kunnosta ja merikelpoisuudesta. Vuosittain teetetyllä kartoituksella voi saada vakuutuslennusta pääosalta vakuutusyhtiöitä. Vuoden 2023 lopussa kuntokartoittajia oli 66.

Katsastus kysyttiin myös tutkimushaastattelussa. Kaikista veneistä 8 % on katsastettu, 84 % ei ja 8 % ei tiennyt onko talouden vene katsastettu. Enintään 20 hv veneistä on katsastettu vain marginaalinen osuus (1 %), yli 20 hv veneistä on katsastettu joka kymmenes, sisämoottoriveneistä 45 % ja purjeveneistä 70 % (Kuva 7).



Kuva 7. Veneiden katsastus venetyypeittäin (Iro Research Oy 2024)

Taulukko 16. Veneiden katsastus venetyypeittäin (Iro Research Oy 2024)

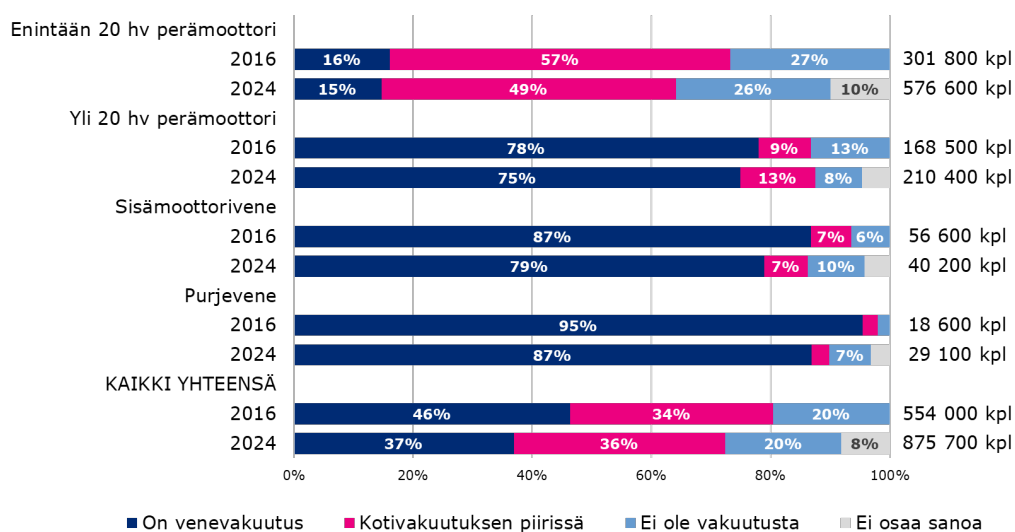
	On katsastettu	Ei ole katsastettu	En osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	1 %	93 %	6 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	10 %	80 %	11 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene	45 %	51 %	4 %	40 200 kpl
Purjevene	70 %	25 %	5 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	8 %	84 %	8 %	875 700 kpl

Veneiden katsastus Suomessa on täysin vapaaehtoista ja veneilyseurojen omaa jäsen toimintaa. Katsastuksista saatavat hyödyt kohdentuvat siten ainoastaan to-della marginaaliseen veneiden käyttäjäjoukkoon.

3.4 Veneiden vakuutukset

Veneitä vakuutetaan toisten osapuolien ja käyttäjien omien vahinkojen varalle. Suurin osa vakuutusyhtiöistä myöntää veneilijöille alennuksia venevakuutuksista katsastetuille veneille. Osa veneistä on vakuutettu kotivakuutuksen kautta.

Veneistä 73 % on vakuutettuja, reilu kolmannes erillisen venevakuutuksen ja reilu kolmannes kotivakuutuksen piirissä (kuva 8). Pienitehoiset perämoottoriveneet ovat muita venetyyppejä useammin kotivakuutuksen piirissä (49 % enintään 20 hv perämoottoriveneistä).



Kuva 8. Vakuutettujen veneiden osuudet venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 17. Vakuutettujen veneiden osuudet venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	On vene- vakuutus	Kotivakuutuk- sen piirissä	Ei ole vakuutusta	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori					
2016	16 %	57 %	27 %		301 800 kpl
2024	15 %	49 %	26 %	10 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori					
2016	78 %	9 %	13 %		168 500 kpl
2024	75 %	13 %	8 %	5 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene					
2016	87 %	7 %	6 %		56 600 kpl
2024	79 %	7 %	10 %	4 %	40 200 kpl
Purjevene					
2016	95 %	3 %	2 %		18 600 kpl
2024	87 %	3 %	7 %	3 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ					
2016	46 %	34 %	20 %		554 000 kpl
2024	37 %	36 %	20 %	8 %	875 700 kpl

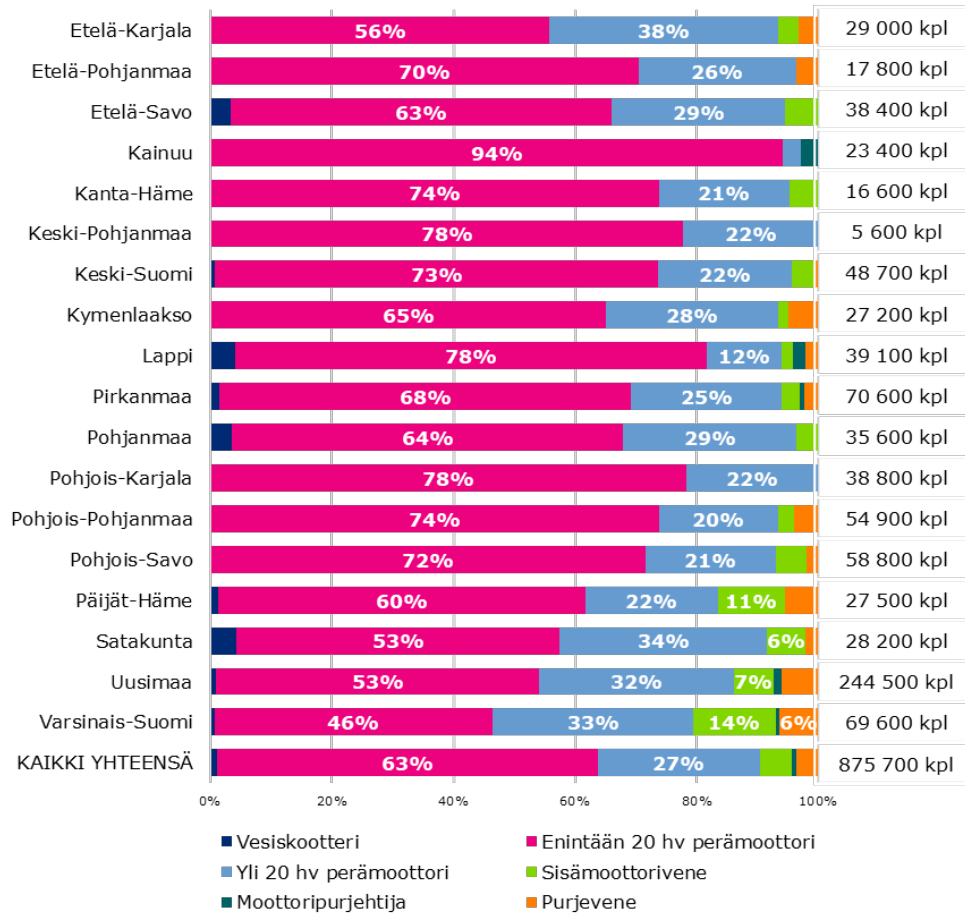
Veneiden rahallista arvoa pyrittiin arvioimaan, mutta tulokset eivät ole luotettavia. Näin ollen ei voida arvioida veneiden vakuuttamisia. Yleisesti ottaen kuitenkin voidaan todeta, että arvokkaammat veneet ovat erittäin suurella todennäköisyydellä vakuutettu erillisellä venevakuutuksella.

3.5 Veneilyn maantieteellinen jakauma

3.5.1 Veneily maakunnittain

Suomessa veneillään kautta maan vaihtelevan veneilykauden pituuden puitteissa. Eniten moottoroituja veneitä on Uudellamaalla, jonka lisäksi muita merkittäviä veneilymaakuntia ovat Pirkanmaa ja Varsinais-Suomi. Kaikissa maakunnissa suurin osuus veneistä on enintään 20 hv:n perämoottoriveneitä (kuva 9).

Kuvan tulokset on laskettu talouden kaikista veneistä ja tulos on esitetty myös vesiskootterista (N=19).

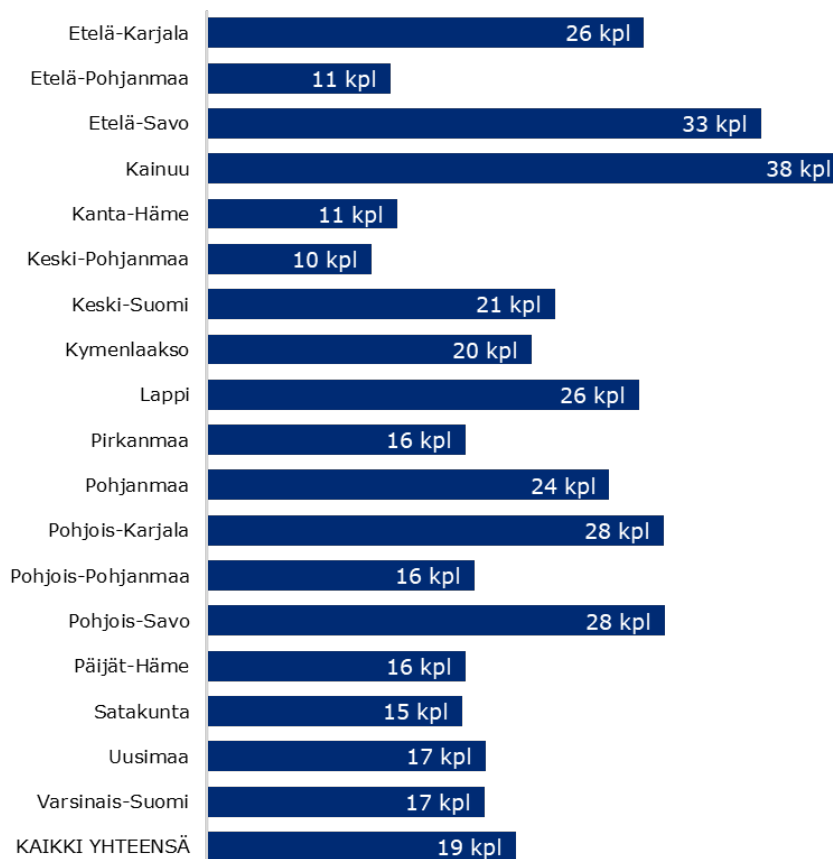


Kuva 9. Moottoroitujen venetyyppien jakauma maakunnittain (yhteensä 875 700 venettä) (Iro Research Oy 2024)

Taulukko 18. Moottoroitujen venetyyppien jakauma maakunnittain (yhteensä 875 700 venettä) (Iro Research Oy 2024)

	Vesis- kootteri	Enintään 20 hv perämoot- tori	Yli 20 hv perämoot- tori	Sisämoot- torivene	Moottori- purjehtija	Purje- vene	Veneiden määrä
Etelä-Karjala		56 %	38 %	3 %		3 %	29 000 kpl
Etelä-Pohjanmaa		70 %	26 %			4 %	17 800 kpl
Etelä-Savo	3 %	63 %	29 %	5 %			38 400 kpl
Kainuu		94 %	3 %		3 %		23 400 kpl
Kanta-Häme		74 %	21 %	5 %			16 600 kpl
Keski-Pohjanmaa		78 %	22 %				5 600 kpl
Keski-Suomi	1 %	73 %	22 %	4 %		1 %	48 700 kpl
Kymenlaakso		65 %	28 %	2 %		5 %	27 200 kpl
Lappi	4 %	78 %	12 %	2 %	2 %	2 %	39 100 kpl
Pirkanmaa	2 %	68 %	25 %	3 %	1 %	2 %	70 600 kpl
Pohjanmaa	4 %	64 %	29 %	4 %			35 600 kpl
Pohjois-Karjala		78 %	22 %				38 800 kpl
Pohjois-Pohjanmaa		74 %	20 %	3 %		4 %	54 900 kpl
Pohjois-Savo		72 %	21 %	5 %		2 %	58 800 kpl
Päijät-Häme	1 %	60 %	22 %	11 %		6 %	27 500 kpl
Satakunta	4 %	53 %	34 %	6 %		2 %	28 200 kpl
Uusimaa	1 %	53 %	32 %	7 %	1 %	6 %	244 500 kpl
Varsinais-Suomi	1 %	46 %	33 %	14 %	1 %	6 %	69 600 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	1 %	63 %	27 %	5 %	1 %	4 %	875 700 kpl

Kun moottoroitujen veneiden määrät suhteutetaan maakuntien asukasmääriin, eniten veneitä 100 asukasta kohti on Kainuussa ja Etelä-Savossa ja vähiten Keski-Pohjanmaalla (kuva 10).



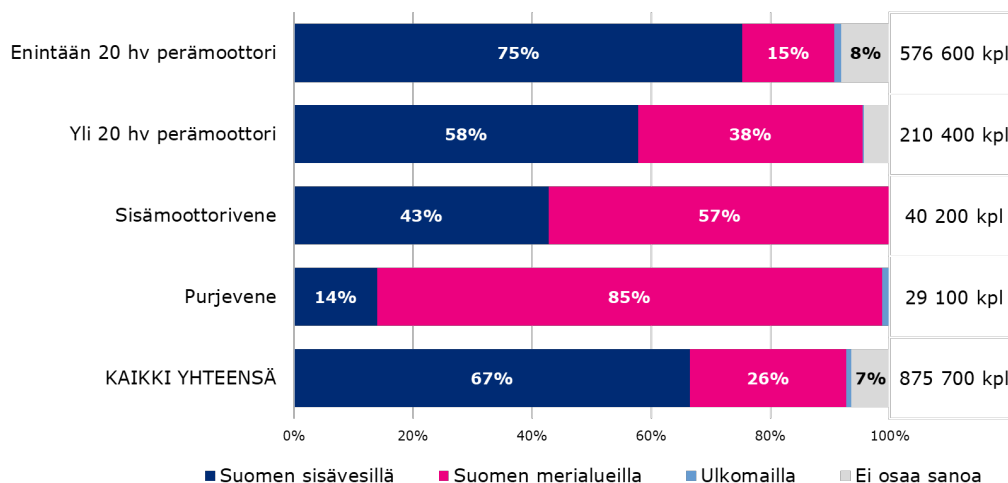
Kuva 10. Veneiden lukumäärä sataa yli 15-vuotiasta asukasta kohti eri maakunnissa (venettä sataa asukasta kohti) (Iro Research Oy 2024)

Taulukko 19. Veneiden lukumäärä sataa yli 15-vuotiasta asukasta kohti eri maakunnissa (venettä sataa asukasta kohti) (Iro Research Oy 2024)

	Veneitä kpl / 100 asukasta
Etelä-Karjala	26
Etelä-Pohjanmaa	11
Etelä-Savo	33
Kainuu	38
Kanta-Häme	11
Keski-Pohjanmaa	10
Keski-Suomi	21
Kymenlaakso	20
Lappi	26
Pirkanmaa	16
Pohjanmaa	24
Pohjois-Karjala	28
Pohjois-Pohjanmaa	16
Pohjois-Savo	28
Päijät-Häme	16
Satakunta	15
Uusimaa	17
Varsinais-Suomi	17
KAIKKI YHTEENSÄ	19

3.5.2 Veneily sisävesillä, merialueilla ja ulkomailla

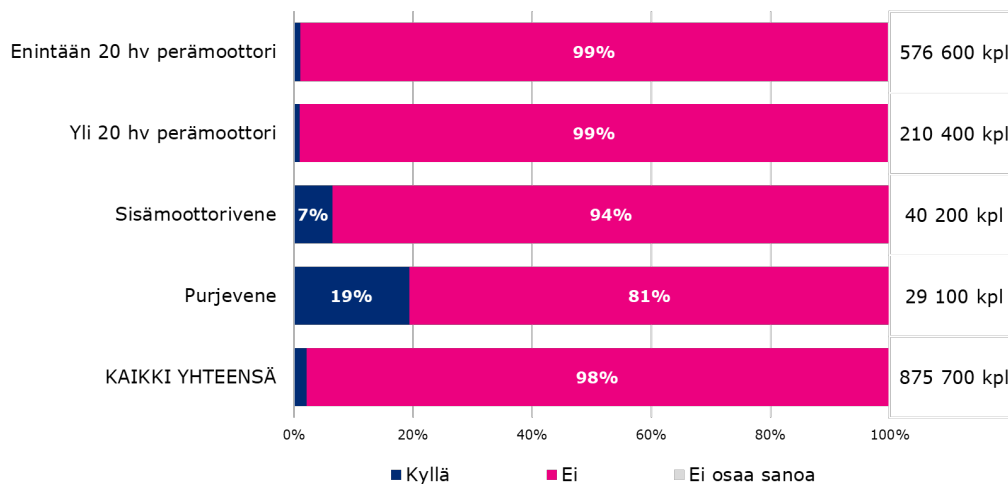
Kaksi kolmasosaa (67 %) pääasiallisesta veneilystä tapahtuu sisävesillä, Suomen merialueilla veneilee reilu neljäsosa (26 %) ja ulkomailla (4 %) (kuva 11). Sisävesien suurta osuutta selittää enintään 20 hv:n veneiden suuri osuus kaikista moottoroiduista veneistä. Mitä kookkaampi vene on, sitä todennäköisemmin sillä veneillään merialueilla. Erikseen kysyttiin, onko veneellä vierailtu ulkomailla veneilykaudella 2023. Sisämoottoriveneistä 7 % ilmoitti veneilleensä ulkomailla ja purjeveneilijöistä lähes viidennes (19 %) (kuva 12).



Kuva 11. Eri vesistöalueilla veneileminen venetyypeittäin (Iro Research 2024)

Taulukko 20. Eri vesistöalueilla veneileminen venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	Suomen sisävesillä	Suomen merialueilla	Ulkomailla	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	75 %	15 %	1 %	8 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	58 %	38 %	0 %	4 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene	43 %	57 %			40 200 kpl
Purjevene	14 %	85 %	1 %		29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	67 %	26 %	1 %	7 %	875 700 kpl



Kuva 12. Onko veneellä vierailtu ulkomailla veneilykaudella 2023 venetyypeittäin (Iro Research 2024)

Taulukko 21. Onko veneellä vierailtu ulkomailla veneilykaudella 2023 venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	Kyllä	Ei	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	1 %	99 %	0 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	1 %	99 %	0 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene	7 %	94 %		40 200 kpl
Purjevene	19 %	81 %		29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	2 %	98 %	0 %	875 700 kpl

Venetyyppikohtainen käyttö vesialueittain vastaa yleistä käsitystä.

3.6 Veneilysuoritteet

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

Veneilijöiden vuosittaisista veneilymääristä ei kuitenkaan ole tarkkaa tilastointia. Tutkimuksessa kysyttiin veneilijöiden arvioita, kuinka monta päivää venettä käytettiin veneilykaudella 2023. Keskimäärin venettä käytettiin 27,3 päivää veneilykauden aikana. Vuonna 2016 veneiltiin keskimäärin 17 päivää, joten tulosten perusteella suomalaisten veneilyaktiivisuus on lisääntynyt. Vain noin 6 prosenttia ilmoitti, että venettä ei käytetty lainkaan. Kolmannes veneilijöistä ilmoitti käyttänsä venettä myös veneilykauden ulkopuolella.

3.6.1 Veneiden käyttötarkoitus

Tutkimuksessa kartoitettiin venetyyppien käyttötarkoitusta erityyppisiin matkoihin. Eniten veneillä tehdään uistelu- ja kalastusmatkoja, tulosta selittää enintään 20 hv perämoottoriveneiden suuri määrä ja niillä tehtävien matkatyyppien osuus. Toiseksi yleisin matkatyyppi on luokka muu matkat, joihin sisältyy mm. huvimatka/-ajelut. Venetyypeittäin tulos poikkeaa siten, että sisämoottori- ja purjeveneillä yleisin matkatyyppi on muu ja perämoottoriveneillä uistelu- ja kalastusmatkat (taulukko 22).

Kun veneellä tehdään useammanlaisia matkoja, useimmin tehtävä matka onkin mökille menomatka (33 %), uistelu- ja kalastusmatkojen osuus on 31 % (taulukko 23).

Taulukko 22. Minkälaisia päiväretki-veneilymatkoja veneellä tehdään (kaikki veneellä tehtävät matkat) (Iro Research Oy 2024)

	Mökille menoa	Asiointi tai ostosmatkoja	Harrastusmatkoja	Uistelu-/kalastusmatkoja	Sukellusmatkoja	Muu	En osaa sanoa	Veneiden määrä kpl
Enintään 20 hv perämoottori	12 %	6 %	7 %	70 %	0 %	24 %	3 %	576 600
Yli 20 hv perämoottori	35 %	32 %	14 %	55 %	1 %	27 %	0 %	210 400
Sisämoottorivene	22 %	10 %	14 %	26 %	1 %	61 %	3 %	40 200
Purjevene	13 %	4 %	25 %	1 %	-	69 %	6 %	29 100
KAIKKI YHTEENSÄ	18 %	13 %	10 %	61 %	0 %	29 %	2 %	875 700

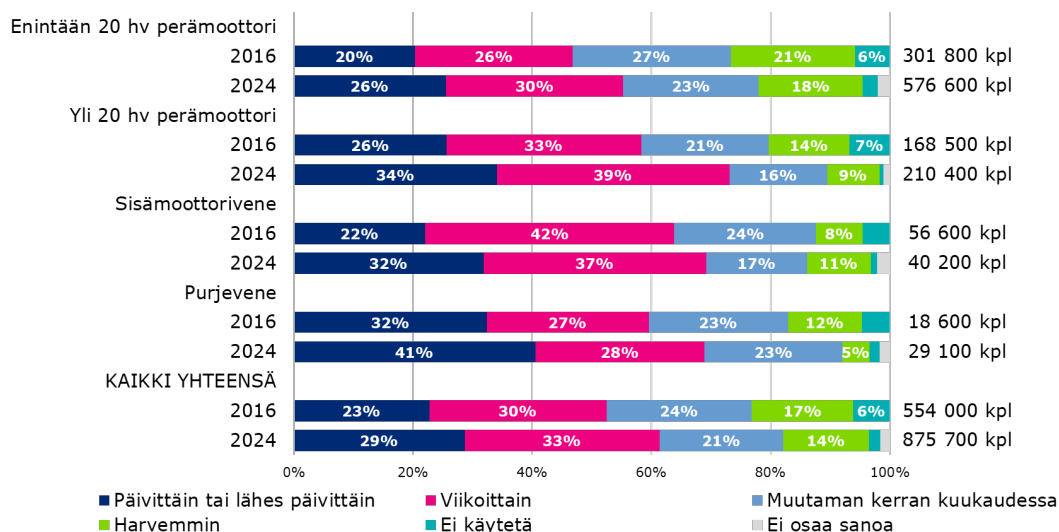
Taulukko 23. Vähintään kahdenlaisia veneilymatkoja tehneiden useimmin tehtävät veneilymatkat (Iro Research Oy 2024)

	Mökille meno	Asiointi tai ostomatkoja	Harrastusmatkoja	Uistelun/kalastusmatkoja	Sukellusmatkoja	Muu	En osaa sanoa	Veneiden määrä kpl
Enintään 20 hv perämoottori	24 %	7 %	4 %	43 %	-	21 %	3 %	136 000
Yli 20 hv perämoottori	43 %	13 %	4 %	26 %	-	12 %	2 %	95 400
Sisämoottorivene	36 %	4 %	4 %	4 %	-	49 %	4 %	12 000
Purjevene	21 %	-	31 %	-	-	48 %	-	5 800
KAIKKI YHTEENSÄ	33 %	10 %	5 %	31 %	-	19 %	2 %	240 900

Veneiden käyttötarkoitusta tarkasteltaessa on huomioitava, että vuosien 2016 ja 2023 jaottelut poikkeavat jonkin verran toisistaan. Voidaan kuitenkin arvioida, että veneiden käyttötarkoitus on pysynyt samankaltaisena, sillä tutkimukseen mukaan veneitä käytetään eniten uistelu- ja kalastusmatkoihin, jonka voidaan arvioida sisältyvän vuoden 2016 luokkaan lyhyet päiväretket.

3.6.2 Veneily loma-aikoina ja muina aikoina

Kuvissa 13 ja 14 esitetään venetyypeittäin käyttötaajuutta loma-aikoina (kuva 13) ja muina aikoina (kuva 14). Veneitä käytetään loma-aikaan selkeästi useammin kuin lomakauden ulkopuolella. Loma-aikana lähes kaksi käyttäjää kolmesta veneilee vähintään viikoittain, ja 83 % veneilijöistä veneilee vähintään muutamia kertoja kuukaudessa. Päivittäinen ja viikoittainen käyttävien osuus on noussut vuodesta 2016.

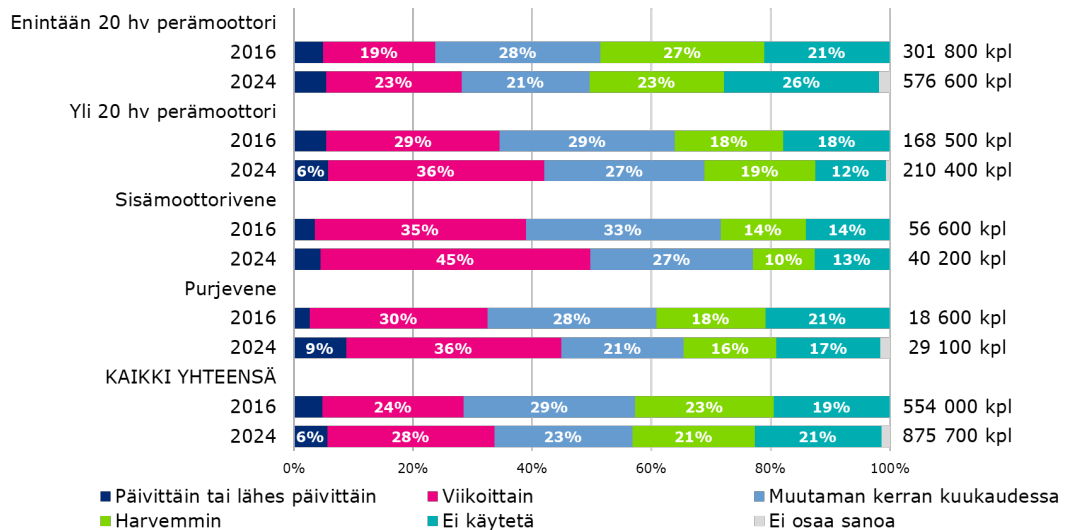


Kuva 13. Veneiden käyttö loma-aikoina venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research 2024)

Taulukko 24. Veneiden käyttö loma-aikana venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research 2024)

	Päivittäin tai lähes päivittäin	Viikoittain	Muutaman kerran kuukaudessa	Harvemmin	Ei käytetä	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori							
2016	20 %	26 %	27 %	21 %	6 %		301 800 kpl
2024	26 %	30 %	23 %	18 %	3 %	2 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori							
2016	26 %	33 %	21 %	14 %	7 %		168 500 kpl
2024	34 %	39 %	16 %	9 %	1 %	1 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene							
2016	22 %	42 %	24 %	8 %	5 %		56 600 kpl
2024	32 %	37 %	17 %	11 %	1 %	2 %	40 200 kpl
Purjevene							
2016	32 %	27 %	23 %	12 %	5 %		18 600 kpl
2024	41 %	28 %	23 %	5 %	2 %	2 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ							
2016	23 %	30 %	24 %	17 %	6 %		554 000 kpl
2024	29 %	33 %	21 %	14 %	2 %	2 %	875 700 kpl

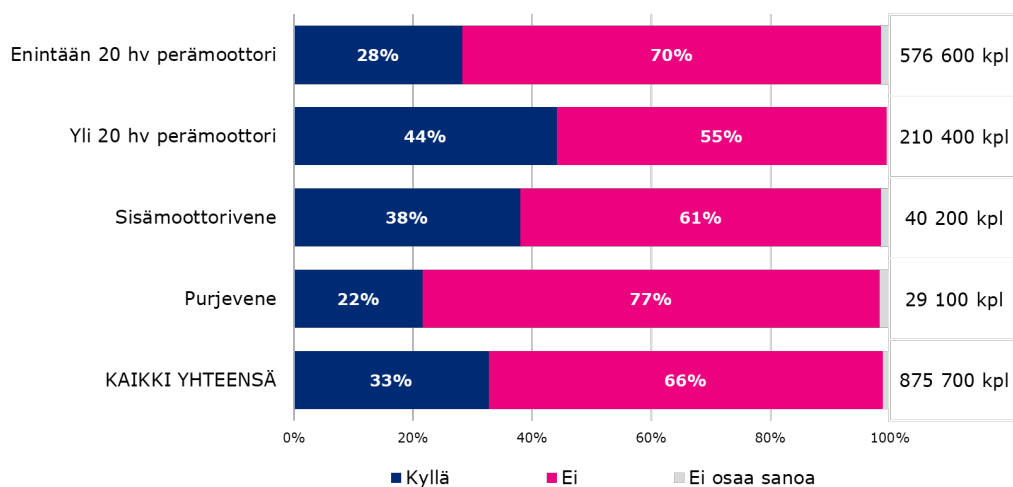
Loma-aikojen ulkopuolella reilu kolmannes veneistä on käytössä vähintään viikoittain. Viidennes ei käytä venettä loma-ajan ulkopuolella (kuva 14).



Kuva 14. Veneiden käyttö muuna kuin loma-aikana venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 25. Veneiden käyttö muuna kuin loma-aikana venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	Päivittäin tai lähes päivittäin	Viiikoittain	Muutama- man ker- ran kuu- kaudessa	Har- vem- min	Ei käy- tetä	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori							
2016	5 %	19 %	28 %	27 %	21 %		301 800 kpl
2024	5 %	23 %	21 %	23 %	26 %	2 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori							
2016	5 %	29 %	29 %	18 %	18 %		168 500 kpl
2024	6 %	36 %	27 %	19 %	12 %	1 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene							
2016	4 %	35 %	33 %	14 %	14 %		56 600 kpl
2024	5 %	45 %	27 %	10 %	13 %		40 200 kpl
Purjevene							
2016	3 %	30 %	28 %	18 %	21 %		18 600 kpl
2024	9 %	36 %	21 %	16 %	17 %	2 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ							
2016	5 %	24 %	29 %	23 %	19 %		554 000 kpl
2024	6 %	28 %	23 %	21 %	21 %	1 %	875 700 kpl

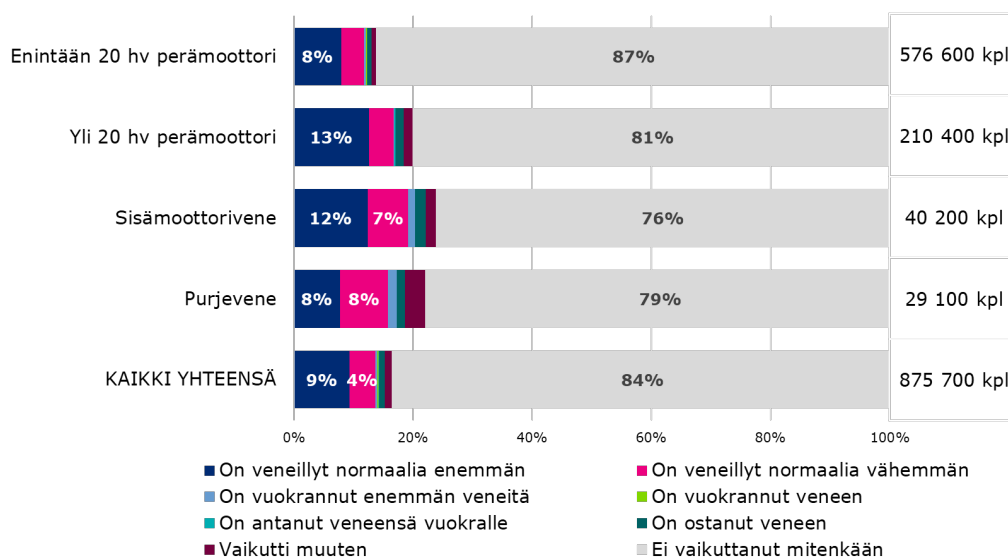


Kuva 15. Onko venettä käytetty veneilykauden eli touko-syyskuun ulkopuolella venetyypeittäin (Iro Research 2024)

Taulukko 26. Onko venettä käytetty veneilykauden eli touko-syyskuun ulkopuolella venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	Kyllä	Ei	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	28 %	70 %	1 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	44 %	55 %	1 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene	38 %	61 %	2 %	40 200 kpl
Purjevene	22 %	77 %	2 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	33 %	66 %	1 %	875 700 kpl

Valtaosalla korona ei vaikuttanut veneilyyn (84 %). Alle joka kymmenes kertoo veneilevänsä nykyään enemmän, 4 % vähemmän. Muilta osin vaikutukset ovat marginaalisia (kuva 16).



Kuva 16. Vaikuttiko koronapandemia veneilyysi jollakin seuraavista tavoista, verrattuna normaali kesii venetyypeittäin (Iro Research 2024)

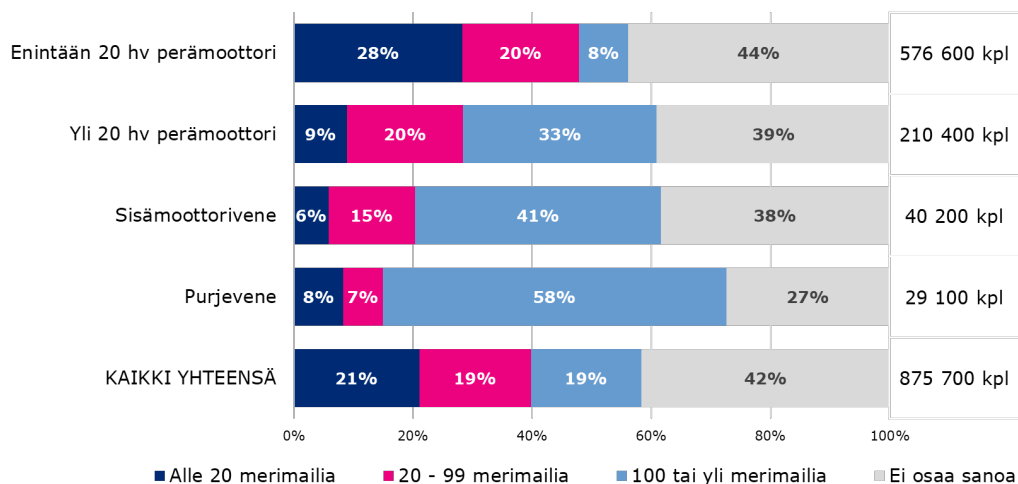
Taulukko 27. Vaikuttiko koronapandemia veneilyysi jollakin seuraavista tavoista, verrattuna normaali kesii venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	On veneillyt normaalia enemmän	On veneillyt normaalia vähemmän	On vuokrannut enemmän veneitä	On vuokrannut veneeseen	On antanut veneensä vuokralle	On ostanut veneen	Vaikutti muuten	Ei vaikuttanut mitenkään	Veneiden määrä kpl
Enintään 20 hv perämoottori	8 %	4 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	87 %	576 600
Yli 20 hv perämoottori	13 %	4 %	0 %	0 %	0 %	1 %	2 %	81 %	210 400
Sisämoottorivene	12 %	7 %	1 %	0 %	0 %	2 %	2 %	76 %	40 200
Purjevene	8 %	8 %	2 %	0 %	0 %	1 %	3 %	79 %	29 100
KAIKKI YHTEENSÄ	9 %	4 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	84 %	875 700

Veneitä käytetään eniten loma-ajalla, mutta myös loma-ajan ulkopuolella, joten veneily ei ole pelkkä lomanviettotapa, vaan laajempi vapaa-ajanviettomuoto. Tulosten mukaan koronapandemia ei suurimmalla osalla vaikuttanut veneilyyn lainkaan.

3.6.3 Veneilykausi 2023

Veneilykaudella (touko-syyskuu) reilu viidennes ilmoitti veneellä ajatun alle 20 merimailia, alle viidennes 20–99 merimailia kuten myös yli 100 merimailia (kuva 17). Keskimäärin veneillä ajetaan veneilykaudella 135 merimailia. Keskimääräinen mailimäärä poikkeaa suuresti venetyypeittäin ja suurimmilla veneillä ajatut merimailit ovat korkeammat. Enintään 20 hv moottoriveneillä mailit jäivät 58 mailiin, yli 20 hv veneillä maileja kertyy lähes 200, sisämoottoriveneillä yli 300 ja purjeveneillä lähes 550 merimailia (taulukko 28).

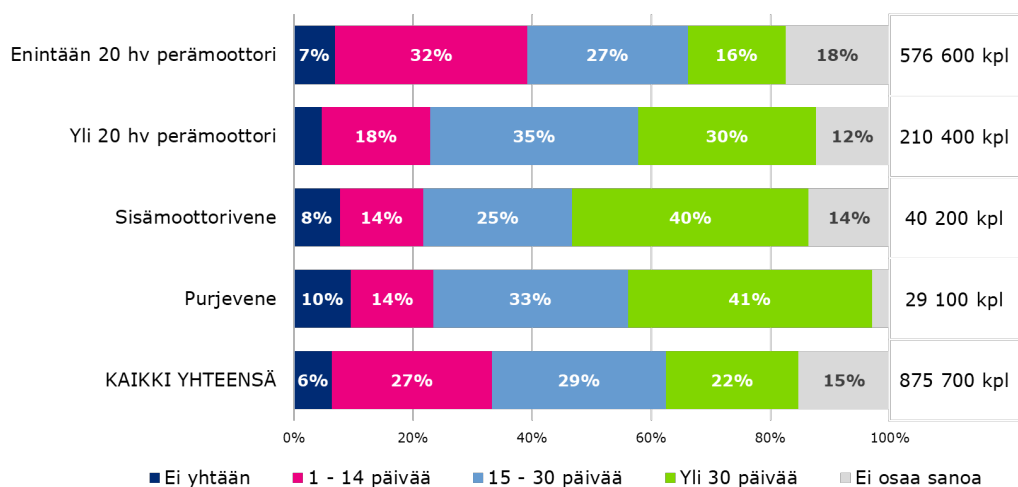


Kuva 17. Veneellä ajettut merimailit veneilykauden 2023 aikana venetyypeittäin (Iro Research 2024)

Taulukko 28. Veneellä ajettut merimailit veneilykauden 2023 aikana venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	Alle 20 merimailia	20–99 merimailia	100 tai yli merimailia	Ei osaa sanoa	ka. merimailia	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	28 %	20 %	8 %	44 %	58	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	9 %	20 %	33 %	39 %	195	210 400 kpl
Sisämoottorivene	6 %	15 %	41 %	38 %	312	40 200 kpl
Purjevene	8 %	7 %	58 %	27 %	550	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	21 %	19 %	19 %	42 %	135	875 700 kpl

Myös veneen käyttöpäivät jakautuvat koko venekannalle melko tasaisesti. Reilu neljännes kertoo käyttöpäiviä kertyneen 1–14, 29 %:lla 15–30 päivää ja alle neljänneksellä yli 30 päivää (kuva 18). Myös tässä sisämoottoriveneille ja purjeveneille kertyy enemmän käyttöpäiviä kuin perämoottoriveneille.



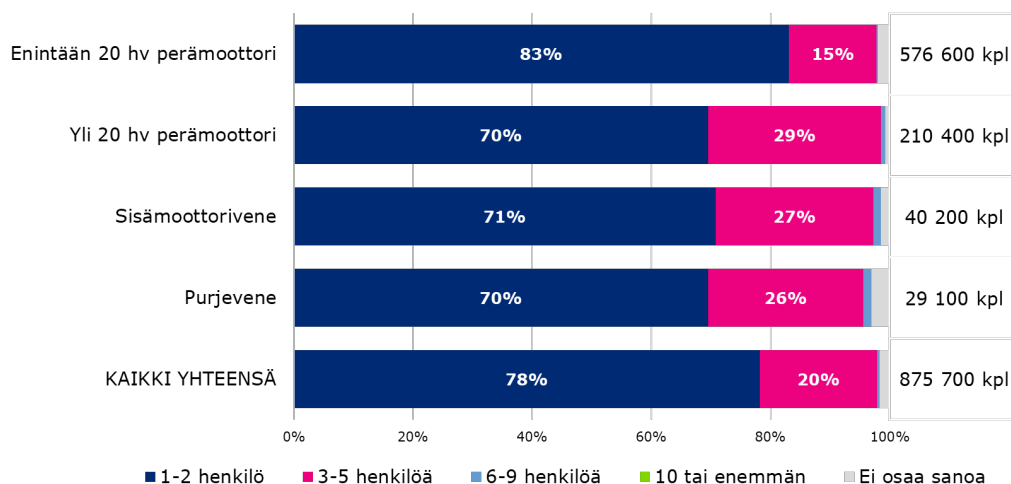
Kuva 18. Veneen käyttöpäivät veneilykauden 2023 aikana venetyypeittäin (Iro Research 2024)

Taulukko 29. Veneen käyttöpäivät veneilykauden 2023 aikana venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	Ei yhtään	1-14 päivää	15-30 päivää	Yli 30 päivää	En osaa sanoa	ka. päivää	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	7 %	32 %	27 %	16 %	18 %	26	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	5 %	18 %	35 %	30 %	12 %	37	210 400 kpl
Sisämoottorivene	8 %	14 %	25 %	40 %	14 %	34	40 200 kpl
Purjevene	10 %	14 %	33 %	41 %	3 %	36	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	6 %	27 %	29 %	22 %	15 %	27	875 700 kpl

Kun ajettuja matkamääriä ja veneilypäivien määriä vertaillaan, voidaan havaita, että etenkin purjeveneillä tehdään muita pidempiä päivämatkoja. Laskennallinen päivämatkan keskipituus on purjeveneillä hieman yli 15 merimailia. Sisämoottoriveneillä vastaava päivämatka on noin yhdeksän merimailia, kun enintään 20 hv perämoottoriveneillä hieman yli kaksi ja yli 20 hv perämoottoriveneilläkin vain hieman yli viisi. Tämän perusteella voidaankin todeta, että etenkin purjeveneitä käytetään tyypillisesti venematkailuun ja perämoottoriveneitä lyhyisiin matkoihin.

Venettä käytetään pääasiassa yksin tai kahden henkilön kesken. Käyttökerroista joka viidennessä henkilöitä on mukana 3-5. Tätä suuremmat seurueet ovat melko marginaalisia (kuva 19).



Kuva 19. Henkilöitä tyypillisesti mukana venettä käytettäessä venetyypeittäin (Iro Research 2024)

Taulukko 30. Henkilöitä tyypillisesti mukana venettä käytettäessä venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	1-2 hlöä	3-5 hlöä	6 hlöä tai enemmän	Ei osaa sanoa	ka. hlöä	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	83 %	15 %	0 %	2 %	1,5	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	70 %	29 %	1 %	1 %	1,9	210 400 kpl
Sisämoottorivene	71 %	27 %	1 %	2 %	1,9	40 200 kpl
Purjevene	70 %	26 %	1 %	3 %	1,9	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	78 %	20 %	0 %	2 %	1,6	875 700 kpl

3.6.4 Yöpyminen veneillessä

Veneilymatkoilla yöpyminen vaihtelee suuresti. Keskimäärin 13 % veneilijöistä yöpyy veneilymatkoilla. Eniten yöpyvät purjeveneilijät (79 % yöpyy) ja sisämoottoriveneilijät (51 %). Veneilijät yöpyvät keskimäärin 11 yötä venettä kohti vuodessa. Yhteensä yöpymisiä kertyy 1,1 miljoona vuoden aikana. Yöpyvien osuus on laskenut vain vähän vuodesta 2016, keskimääräinen yöpymismäärä venettä kohti on laskenut selvemmin (taulukko 31).

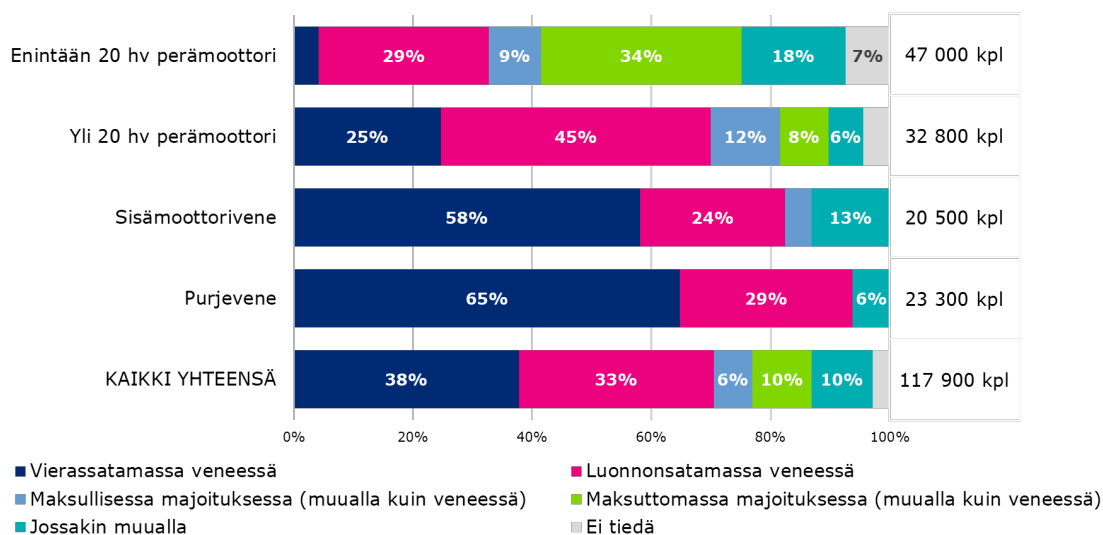
Taulukko 31. Vuosittaiset yöpymiset veneillessä venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	Yöpyy veneillessä 2016	yötä/vene 2016	yötä/v 2016	Yöpyy veneillessä 2024	yötä/vene 2024	yötä/v 2024
Enintään 20 hv perämoottori	2 %	7,7	57 600	5 %	5,8	157 000
Yli 20 hv perämoottori	12 %	8,3	172 600	14 %	8,4	254 500
Sisämoottorivene	59 %	17,9	598 900	60 %	12,5	299 500
Purjevene	84 %	28,1	441 800	86 %	16,3	407 500
KAIKKI YHTEENSÄ	14 %	16,3	1 270 900	13 %	11,1	1 118 500

Taulukko 32. Tyypillisesti yöpyneiden henkilöiden määrä (Iro Research Oy 2024)

	1–2 hlöä	3–5 hlöä	Enemmän kuin 5 hlöä	Ei osaa sanoa	ka. hlöä	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	59 %	14 %	-	27 %	1,6	47 000 kpl
Yli 20 hv perämoottori	61 %	26 %	-	13 %	1,9	32 800 kpl
Sisämoottorivene	86 %	12 %	-	2 %	1,4	20 500 kpl
Purjevene	73 %	21 %	-	7 %	1,7	23 300 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	69 %	19 %	-	12 %	1,6	117 900 kpl

Veneen koolla on vaikutusta yöpymisten lukumäärään ja majoittautumiseen. Sisämoottoriveneillä ja purjeveneillä yövytään pääsääntöisesti omassa veneessä vieras- tai luonnonsatamassa. Maksullinen tai maksuton majoitus on yleisempää perämoottoriveneillä (kuva 20).



Kuva 20. Majoittautuminen veneilymatkoilla venetyypeittäin (Iro Research Oy 2024)

Taulukko 33. Majoittautuminen veneilymatkoilla venetyypeittäin (Iro Research Oy 2024)

	Vierassatamassa veneessä	Luonnonsatamassa veneessä	Maksullisessa majoituksessa (ei veneessä)	Maksuttomassa majoituksessa (ei veneessä)	Jossakin muualla	Ei tiedä	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	4 %	29 %	9 %	34 %	18 %	7 %	47 000 kpl
Yli 20 hv perämoottori	25 %	45 %	12 %	8 %	6 %	4 %	32 800 kpl
Sisämoottorivene	58 %	24 %	5 %		13 %		20 500 kpl
Purjevene	65 %	29 %			6 %		23 300 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	38 %	33 %	6 %	10 %	10 %	3 %	117 900 kpl

3.6.5 Veneilyn alueellisuus

Taulukossa 34 on esitetty haastatteluiden perusteella koottu yhteenveto, jossa vertaillaan veneiden kotisatamia veneilijöiden asuinpaikkoihin. Valtaosa veneistä sijaitsee samassa maakunnassa kuin niiden käyttäjien asuinpaikka. Poikkeuksen tekevät Keski-Pohjanmaa ja Uusimaa, joiden veneilijöistä yli 60 % veneilee muissa maakunnissa. Eniten kotimaakunnassaan veneilevät Etelä-Savon, Kainuun, Lapin ja Pohjois-Karjalan maakuntien veneilijät, joista vain 7–9 % veneilee muissa maakunnissa.

Taulukko 34. Veneilijöiden asuinmaakuntien ja veneiden kotisatamien välinen suhde (Iro Research Oy 2024)

Sarakkeissa veneilijän asuinmaakunta. Riveillä veneen kotisataman maakunta.	Etelä-Karjala	Etelä-Pohjanmaa	Etelä-Savo	Kainuu	Kanta-Häme	Keski-Pohjanmaa	Keski-Suomi	Kymenlaakso	Lappi	Pirkanmaa	Pohjanmaa	Pohjois-Karjala	Pohjois-Pohjanmaa	Pohjois-Savo	Päijät-Häme	Satakunta	Uusimaa	Varsinais-Suomi
Ahvenanmaa																		0 %
Etelä-Karjala	72 %		3 %					8 %		1 %			1 %	1 %	3 %	3 %	5 %	
Etelä-Pohjanmaa		60 %				33 %	1 %				4 %		1 %					
Etelä-Savo	15 %		92 %				4 %	10 %		1 %		2 %		1 %	6 %	5 %	14 %	3 %
Kainuu				91 %		11 %			3 %			2 %	7 %	1 %				0 %
Kanta-Häme			1 %		54 %					4 %					2 %		3 %	1 %
Keski-Pohjanmaa						33 %												
Keski-Suomi	2 %	12 %	1 %		8 %		83 %			4 %			3 %	1 %	3 %		5 %	2 %
Kymenlaakso					3 %			65 %							2 %		4 %	
Lappi		4 %	1 %		3 %	11 %		2 %	93 %		9 %		9 %	1 %		3 %	1 %	
Pirkanmaa		12 %			15 %	2 %	4 %			77 %				1 %	11 %	3 %	5 %	1 %
Pohjanmaa		4 %								1 %	78 %	2 %				5 %	1 %	
Pohjois-Karjala	6 %				3 %		1 %			1 %		93 %		2 %			2 %	1 %
Pohjois-Pohjanmaa				6 %		11 %	1 %				9 %		71 %	1 %			1 %	1 %
Pohjois-Savo	4 %	4 %	1 %	3 %	3 %		5 %	2 %	5 %	4 %			7 %	89 %		3 %	3 %	2 %
Päijät-Häme					5 %		2 %	6 %		2 %		2 %		1 %	71 %		7 %	
Satakunta	2 %	4 %								5 %						74 %	2 %	1 %
Uusimaa					3 %		2 %	2 %							2 %	3 %	36 %	2 %
Varsinais-Suomi					5 %		1 %			2 %				1 %	2 %	3 %	10 %	88 %

Veneilijät suuntaavat matkojansa usein myös kotivesistöjä kauemmas. Taulukossa 35 on esitetty maakunnittain, mille vesistöalueille veneilyä suuntautuu. Vesialueiden tarkempi jaottelu on esitetty liitteessä 2.

Merialueilla liikutaan veneillä, joiden kotisatama on etenkin Varsinais-Suomessa (82 %), Uudellamaalla (81 %) ja Pohjanmaalla (51 %). Keski-Pohjanmaalla, Kymenlaaksossa ja Pohjois-Pohjanmaalla veneily suuntautuu sekä meri- että järvi-alueille. Muissa maakunnissa veneily tapahtuu vahvasti tai täysin järvi-alueilla.

Taulukko 35. Kotisataman ja vesialueiden välinen ero (Iro Research Oy 2024)

Sarakeissa millä vesialueella veneillään. Riveillä veneen kotisataman maakunta.	Pohjanlahti	Saaristomeri	Suomenlahti	Merialueet yhteensä	Vesialueet								Ulkomainen vesialue	
					Kokemäenjoen vesistö	Kymijoen vesistö	Oulujoen vesistö	Vuoksen vesistö	Muu sisävesialue - etelä-kaakko	Muu sisävesialue - länsi	Muu sisävesialue - pohjoinen	Järvi-alueet yhteensä		
Ahvenanmaa		1 %		0 %										
Etelä-Karjala		1 %		0 %		3 %			18 %	14 %	0 %		7 %	
Etelä-Pohjanmaa					4 %						11 %		3 %	
Etelä-Savo			1 %	0 %		16 %			39 %	26 %	1 %	1 %	14 %	14 %
Kainuu							71 %			1 %		14 %	5 %	
Kanta-Häme					17 %					4 %	4 %	1 %	3 %	
Keski-Pohjanmaa	3 %			1 %							1 %		0 %	
Keski-Suomi			1 %	0 %	4 %	21 %			2 %	6 %	28 %	2 %	10 %	6 %
Kymenlaakso		2 %	20 %	8 %		14 %			1 %	2 %			2 %	
Lappi	3 %	1 %	1 %	1 %								40 %	7 %	
Pirkanmaa		2 %		1 %	60 %	1 %				4 %	29 %	1 %	12 %	
Pohjanmaa	47 %	4 %		11 %							1 %		0 %	
Pohjois-Karjala			1 %	0 %					14 %	8 %		9 %	6 %	27 %
Pohjois-Pohjanmaa	37 %			8 %			27 %			1 %	4 %	17 %	5 %	
Pohjois-Savo					1 %	9 %	2 %	25 %		9 %	2 %	17 %	11 %	40 %
Päijät-Häme			1 %	0 %		35 %				15 %	1 %		7 %	7 %
Satakunta	8 %	4 %	2 %	4 %	12 %					1 %	9 %		3 %	
Uusimaa	1 %	10 %	70 %	30 %						8 %	5 %	1 %	3 %	6 %
Varsinais-Suomi		77 %	5 %	34 %	1 %				1 %	1 %	5 %		2 %	

4 Veneilijät

Veneilijöitä tarkasteltiin omistajien ja käyttäjien jakauman, veneilykoulutusten sekä veneilyseurajäsenyyksien näkökulmista.

4.1 Veneilijän ikä ja sukupuoli

Veneilijän keski-ikä on melko korkea, 62,7 vuotta (laskettu niistä talouksista, joissa on käytettävissä moottoroitu vene). Yli 20 hv moottoriveneilijöiden keski-ikä on hieman matalampi ja perämoottorillisten soutuveneiden korkeampi.

Vastausaineistosta on hankala määrittää suoraan veneilijöiden sukupuolta. Siksi aineistosta ristiintaulukoitiin vastaajan sukupuoli ja veneen pääkäyttäjä taloudessa (Kuka taloudessa yleisimmin käyttää venettä? Vaihtoehdot: minä itse / minä ja joku muu taloudessa / joku muu taloudessa / ei kukaan taloudessa).

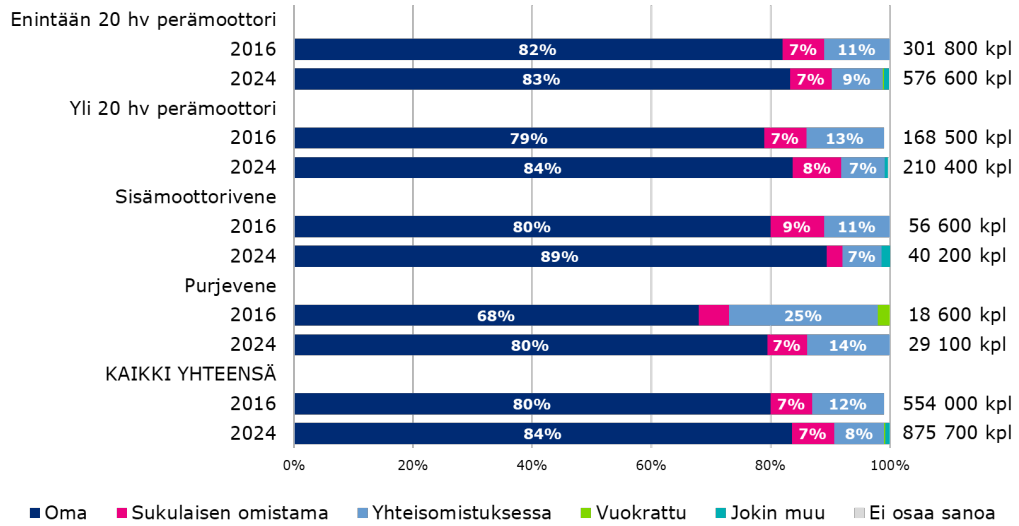
Miehet toimivat yksinomaan veneen pääkäyttäjänä 34 % ja naiset 2 % talouksista. Yhdessä talouden jonkun muun kanssa pääkäyttäjänä on mies 18 % ja nainen 16 % talouksista. Talouden joku muu henkilö on pääkäyttäjä 23 % kun vastaaja on nainen ja vastaava luku on 3 % kun vastaaja on mies. Karkean tulkinnan mukaan pääkäyttäjänä toimii mies noin 57 % talouksista, nainen noin 5 % ja molemmat sukupuolet noin kolmanneksessa talouksista. Talouden ulkopuolinen pääkäyttäjä on yhteensä 5 % talouksista.

4.2 Omistajien jakauma

Tutkimuksessa veneilijöiden veneet ovat pääasiassa omia (kuva 21). Jonkin verran veneillään sukulaisten omistamilla veneillä, minkä lisäksi osa veneistä on yhteisomistuksessa. Tuloksissa on jonkin verran muutoksia vuoteen 2016, nyt hieman useampi sisämoottoriveneistä ja purjeveneistä kerrotaan olevan omia veneitä, ja purjeveneistä pienempi osuus on yhteisomistuksessa.

Pääasiassa veneet ovat omassa käytössä (88 %), 12 % on yhteiskäytössä ja purjeveneistä marginaalinen osuus on vuokrattu muille (kuva 22). Veneiden vertaisvuokraus tai vuokrausliiketoiminta ei tämän tuloksen perusteella ole merkittävästi yleistynyt.

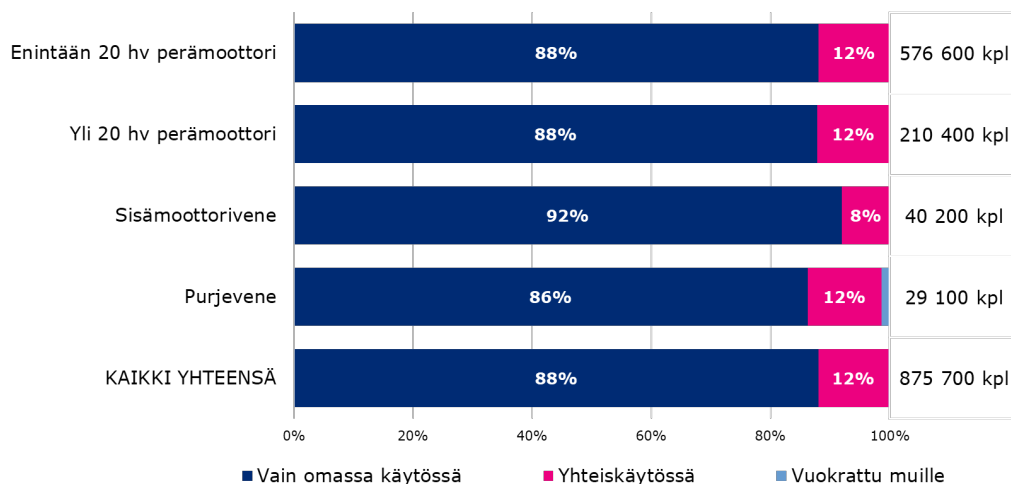
Yhteiskäytössä olevat veneet ovat keskimäärin 6,6 talouden käytössä (N=187) (Iro Research Oy 2024).



Kuva 21. Veneiden omistus venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 36. Veneiden omistus venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	Oma	Sukulaisen omistama	Yhteisomistuksessa	Vuokrattu	Jokin muu	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori							
2016	82 %	7 %	11 %				301 800 kpl
2024	83 %	7 %	9 %	0 %	1 %	0 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori							
2016	79 %	7 %	13 %				168 500 kpl
2024	84 %	8 %	7 %		1 %	0 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene							
2016	80 %	9 %	11 %				56 600 kpl
2024	89 %	3 %	7 %		2 %		40 200 kpl
Purjevene							
2016	68 %	5 %	25 %	2 %			18 600 kpl
2024	80 %	7 %	14 %				29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ							
2016	80 %	7 %	12 %				554 000 kpl
2024	84 %	7 %	8 %	0 %	1 %	0 %	875 700 kpl

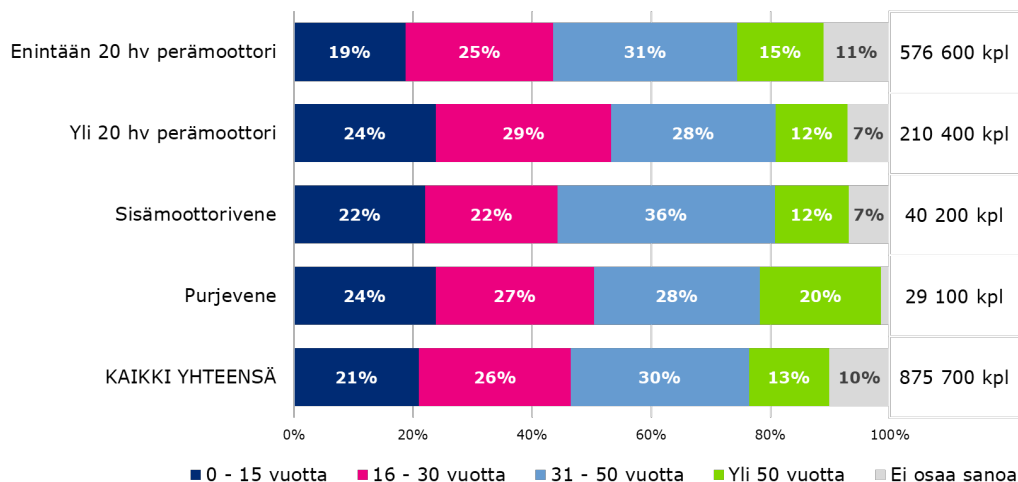


Kuva 22. Onko vene pääasiassa vain omassa käytössä, yhteiskäytössä vai vuokrattu venetyypeittäin (Iro Research 2024)

Taulukko 37. Onko vene pääasiassa vain omassa käytössä, yhteiskäytössä vai vuokrattu venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	Vain omassa käytössä	Yhteiskäytössä	Vuokrattu muille	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	88 %	12 %	0 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	88 %	12 %	0 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene	92 %	8 %	0 %	40 200 kpl
Purjevene	86 %	12 %	1 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	88 %	12 %	0 %	875 700 kpl

Yleisimmin taloudessa on joku omistanut veneen 31–50 vuotta (30 %). Reilu neljännes talouksista on omistanut veneen 16–30 vuotta. Viidenneksellä veneen omistusvuosia on kertynyt alle 15 (kuva 23). Keskimäärin taloudessa joku on omistanut veneen 33 vuotta (taulukko 39). Luonnollisesti talouden ja sen jäsenten ikä korreloi voimakkaasti veneen omistamisen vuosiin.



Kuva 23. Montako vuotta joku taloudessa on omistanut veneen venetyypeittäin (tulos esitetty talouksien kaikista veneistä) (Iro Research 2024)

Taulukko 38. Montako vuotta joku taloudessa on omistanut veneen venetyypeittäin (tulos esitetty talouksien kaikista veneistä) (Iro Research 2024)

	0–15 vuotta	16–30 vuotta	31–50 vuotta	Yli 50 vuotta	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	19 %	25 %	31 %	15 %	11 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	24 %	29 %	28 %	12 %	7 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene	22 %	22 %	36 %	12 %	7 %	40 200 kpl
Purjevene	24 %	27 %	28 %	20 %	2 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	21 %	26 %	30 %	13 %	10 %	875 700 kpl

Taulukko 39. Montako vuotta keskimäärin joku taloudessa on omistanut veneen venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	2024
Enintään 20 hv perämoottori	34 vuotta
Yli 20 hv perämoottori	31 vuotta
Sisämoottorivene	33 vuotta
Purjevene	33 vuotta
KAIKKI YHTEENSÄ	33 vuotta

4.3 Käyttäjien jakauma

Haastatteluaineistossa veneen pääasialliseksi käyttäjäksi reilu kolmannes mainitsee pelkästään itsensä, kolmannes itsensä ja jonkun muun talouden jäsenen ja reilu neljännes kertoo pääkäyttäjän olevan joku muu talouden jäsen (taulukko 40). Keskimäärin veneen pääkäyttäjälle veneilykausia on kertynyt 36 kautta (taulukko 41).

Taulukko 40. Veneen pääasiallinen käyttäjä (Iro Research 2024)

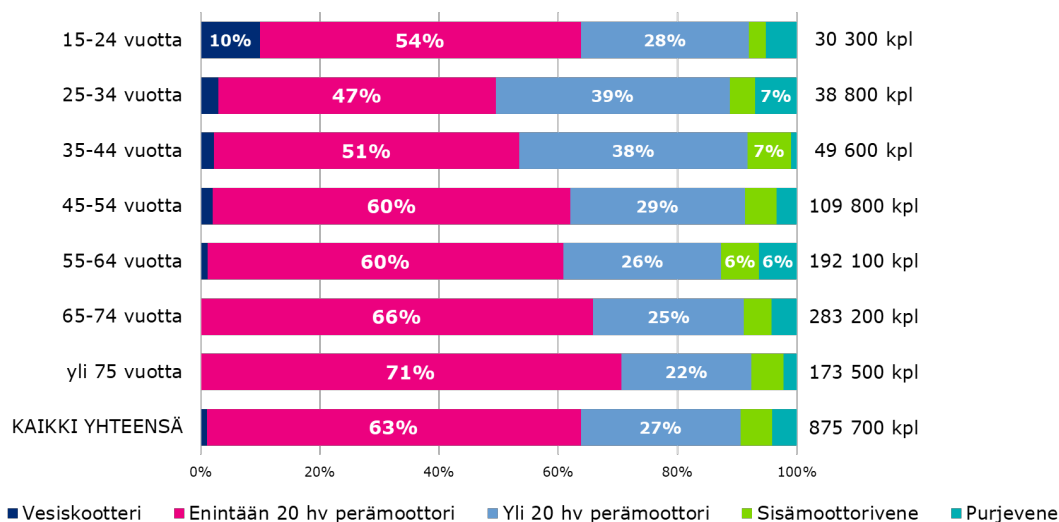
	Pääasiallinen käyttäjä
Minä itse	36 %
Minä itse ja joku muu taloudessa	33 %
Joku muu taloudessa	26 %
Ei kukaan taloudessa	1 %
Muu talouden ulkopuolinen henkilö	4 %
En osaa sanoa	0 %

Taulukko 41. Veneen pääasiallisen käyttäjän veneilykokemus venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	On veneilykokemusta
VENETYYPEITTÄIN	
Enintään 20 hv perämoottori	39 kautta
Yli 20 hv perämoottori	32 kautta
Sisämoottorivene	34 kautta
Purjevene	36 kautta
KAIKKI YHTEENSÄ	36 kautta

Tuloksista voidaan päätellä, että veneily on pitkäaikainen harrastus aktiivisesti veneilevien keskuudessa ja veneilijät ovat melko iäkkäitä.

Käyttäjien veneilykäyttäytymisessä tapahtuu muutoksia veneilijöiden iän karttuessa. Pienet, alle 20 hv:n perämoottoriveneet yleistyvät iän karttuessa. Nuorimassa ikäryhmässä vesiskootterit ovat muita ikäryhmiä enemmän käytettyjä, mutta tulokseen sisältyy epävarmuutta pienen vastaajamäärän takia. Nuorimmilla ikäryhmillä yli 20 hv:n perämoottoriveneet ovat vanhempia hieman yleisempiä (kuva 24). (Vesiskoottereiden tulos esitetty, koska tulos on esitetty talouden kaikista veneistä).



Kuva 24. Moottoroitujen veneiden käyttö ikäryhmittäin (voi käyttää useita veneitä) (Iro Research Oy 2024)

Taulukko 42. Moottoroitujen veneiden käyttö ikäryhmittäin (voi käyttää useita veneitä) (Iro Research Oy 2024)

	Vesis- kootteri	Enintään 20 hv perä- moottori	Yli 20 hv perä- moottori	Sisä- mootto- rivene	Purje- vene	Vastaajien määrä
15-24 vuotta	10 %	54 %	28 %	3 %	5 %	30 300 kpl
25-34 vuotta	3 %	47 %	39 %	4 %	7 %	38 800 kpl
35-44 vuotta	2 %	51 %	38 %	7 %	1 %	49 600 kpl
45-54 vuotta	2 %	60 %	29 %	5 %	3 %	109 800 kpl
55-64 vuotta	1 %	60 %	26 %	6 %	6 %	192 100 kpl
65-74 vuotta	1 %	66 %	25 %	5 %	4 %	283 200 kpl
yli 75 vuotta	1 %	71 %	22 %	5 %	2 %	173 500 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	1 %	63 %	27 %	5 %	4 %	875 700 kpl

4.4 Käyttäjien veneilytutkinnot, -koulutus ja pätevyyskirjat

4.4.1 Tutkinnot

Veneilijöitä koulutetaan esimerkiksi kansalaisopistoissa ja muissa oppilaitoksissa. Traficom auditoi ja hyväksyy veneilyn pätevyyskirjoja varten koulutusta antavien veneilykoulutuksen järjestäjien koulutusjärjestelmiä. Näitä auditoituja koulutusjärjestelmiä oli yhteensä kahdeksan vuoden 2023 lopussa. Nämä olivat Maritime E.S.B.H, Merellinen Oulu ry, Purjehduksenopettajat PORY ry, Suomen Meripelastusseura ry, Suomen Navigaatioliitto ry, Suomen Navigoinninopettajat ry, Suomen Partiolaiset - Finlands Scouter ry, Suomen purjehdus ja veneily ry, Suomen veneilykouluttajat - Turvallisesti vesillä ry ja Tampereen Navigaatioseura ry. Lisäksi veneilyn kattojärjestöistä koulutuksia järjestää Suomen Työvään Urheiluliitto TUL ry, jonka koulutustoimintaa ei ole auditoitu.

Vain osa koulutuksen järjestäjistä vastasi tutkimuksen tietopyyntöön.

Koulutettuja henkilöitä oli vuonna 2023 yhteensä 3 404. Luku pitää sisällään myös muita kuin tutkintoon tähtäviä koulutuksia.

Taulukko 43. Veneilykoulutuksen järjestäjiä (tiedot koottu veneilykoulutusta järjestävien tahojen lähettämistä vastauksista Traficom in tietopyyntöön)

	Kurssityypp- pejä 2023	Koulutettuja henkilöitä 2023
Merellinen Oulu ry	3	43
Suomen Partiolaiset - Finlands Scouter ry	3	114
Suomen Meripelastusseura	8	334
Suomen purjehdus ja veneily ry	6	227
Purjehduksenopettajat PORY ry	8	718
Suomen Navigoinninopettajat ry	3	380
Tampereen Navigaatioseura ry	9	199
Suomen Työvään Urheiluliitto TUL ry	1	21
Suomen Navigaatioliitto - Finlands Navigationsförbund r.f.	5	1 368
ON JOKIN TUTKINTO YHTEENSÄ	46	3 404

Tutkintoon tähtäviä koulutuksia ovat:

- Perustason navigoinnin teoriakoulutus (esim. saaristolaivuri tai navigoinnin perustutkinto)
- Jatkotason navigoinnin teoriakoulutus (esim. rannikkolaivuri tai navigoinnin jatkotutkinto)
- Tähtitieteellinen navigoinnin teoriakoulutus (esim. avomerilaivuri)
- Cevni-tutkinto
- Perustason käytännön koulutus (esim. saaristopäällikkötutkinto)
- Jatkotason käytännön koulutus (esim. rannikkopäällikkötutkinto)
- Ammattimerenkulun tutkinto

Taulukkoon 44 on koottu eri veneilytutkintojen osuudet vuosilta 2016 ja 2023 (Trafi 2017 ja Iro Research Oy 2024). Yksi vastaaja on voinut valita myös useampia tutkintoja. Perustason ja jatkotason navigoinnin teoriakoulutustutkintoja oli

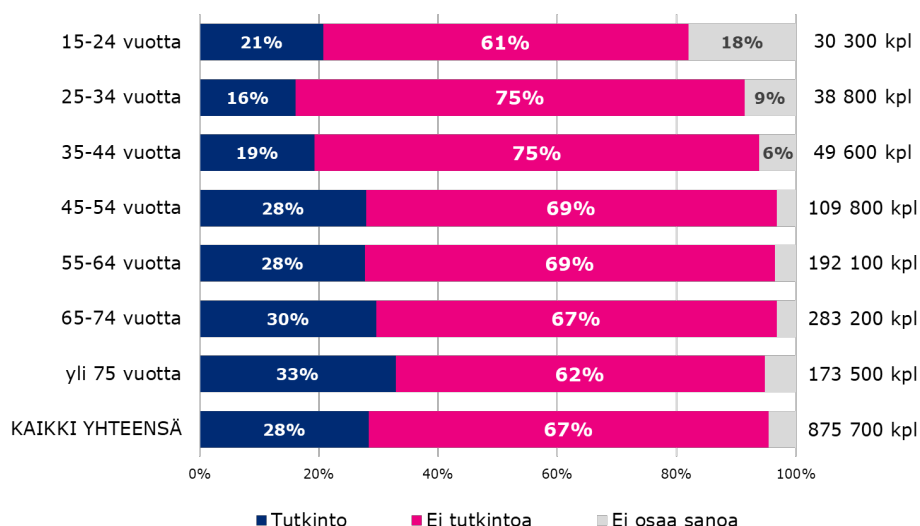
aineistossa eniten. Jonkun koulutuksen omaavien osuus tutkimusaineistossa on lasketut.

Taulukko 44. Erilaisia veneilytutkintoja suorittaneiden osuus (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	2016	2024
Perustason navigoinnin teoriakoulutus (esim. saaristolaivuri tai navigoinnin perustutkinto)	29 %	18 %
Jatkotason navigoinnin teoriakoulutus (esim. rannikkolaivuri tai navigoinnin jatkotutkinto)	25 %	10 %
Tähtitieteellinen navigoinnin teoriakoulutus (esim. avomerilaivuri)	7 %	3 %
Cevni-tutkinto	8 %	1 %
Perustason käytännön koulutus (esim. saaristopääl- likkötutkinto)		1 %
Jatkotason käytännön koulutus (esim. rannikkopääl- likkötutkinto)		1 %
Kansainvälinen huviveneen kuljettajankirja	14 %	
Ammattimerenkulun tutkinto	8 %	1 %
Jokin muu tutkinto	9 %	4 %
ON JOKIN TUTKINTO YHTEENSÄ	40 %	28 %

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

Kuvassa 25 havainnollistetaan eri ikäryhmien vähintään yhden veneilytutkinnon suorittaneiden määrää. Reilulla neljänneksellä vastanneista veneilijöistä (28 %) on vähintään yksi tutkinto. Tutkinnon suorittaneiden osuus on pienimmillään 25-34-vuotiaiden keskuudessa ja yleisempää yli 65-vuotiaiden keskuudessa.



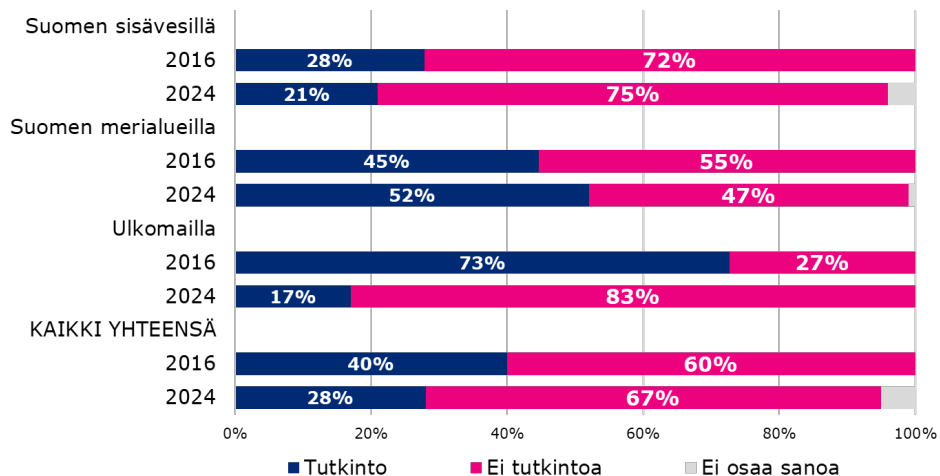
Kuva 25. Vähintään yhden veneilytutkinnon suorittaneiden osuudet ikäryhmittäin (Iro Research Oy 2024)

Taulukko 45. Vähintään yhden veneilytutkinnon suorittaneiden osuudet ikäryhmittäin (Iro Research Oy 2024)

	Tutkinto	Ei tutkintoa	Ei osaa sanoa	Vastaajien määrä
15–24 vuotta	21 %	61 %	18 %	30 300 kpl
25–34 vuotta	16 %	75 %	9 %	38 800 kpl
35–44 vuotta	19 %	75 %	6 %	49 600 kpl
45–54 vuotta	28 %	69 %	3 %	109 800 kpl
55–64 vuotta	28 %	69 %	4 %	192 100 kpl
65–74 vuotta	30 %	67 %	3 %	283 200 kpl
yli 75 vuotta	33 %	62 %	5 %	173 500 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	28 %	67 %	5 %	875 700 kpl

Kuvassa 26 on kuvattu veneilytutkinnon suorittaneiden ja tutkintoa vailla olevien veneilijöiden määrää sisävesillä, merialueilla ja ulkomailla. Ulkomaiden kohdalla pieni vastaajamäärä vaikeuttaa tuloksen tulkintaa. Suomen merialueilla vähintään yksi tutkinto on yli puolella (52 %) ja vastaavasti sisävesillä veneilevillä reilulla viidenneksellä. 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, minkä vuoksi tutkinto voi olla tarpeellinen tai välttämätön. Ulkomailla veneitä usein vuokrataan, ja vuokraavat yritykset voivat vaatia asiakkailtaan tutkintotodistusta (kansainvälinen huviveneen kuljettajankirja) vuokrausehtona.

Veneilytutkintojen suorittaneiden määrän väheneminen saattaa osaltaan johtua elektronisten navigointilaitteiden, etenkin karttaplottereiden yleistymisestä. Näiden laitteiden käyttö voi johtaa yleiseen asenteseen, ettei navigointitaitoja tarvita.

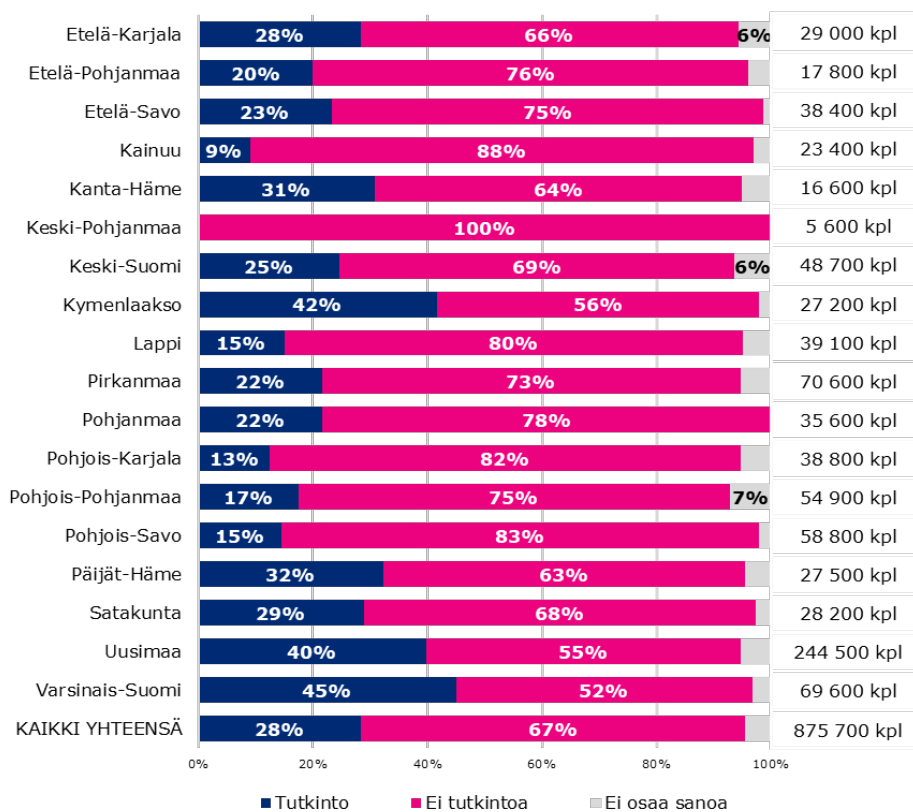


Kuva 26. Vähintään yhden veneilytutkinnon suorittaneiden osuudet veneilyalueittain (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 46. Vähintään yhden veneilytutkinnon suorittaneiden osuudet veneilyalueittain (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	Tutkinto	Ei tutkintoa	Ei osaa sanoa
Veneilee Suomen sisävesillä			
2016	28 %	72 %	
2024	21 %	75 %	4 %
Veneilee Suomen merialueilla			
2016	45 %	55 %	
2024	52 %	47 %	4 %
Veneilee ulkomailla			
2016	73 %	27 %	
2024	17 %	83 %	
KAIKKI YHTEENSÄ			
2016	40 %	60 %	
2024	28 %	67 %	5 %

Maakunnittain tarkasteltuna tutkintojen suorittamisessa esiintyy huomattavaa vaihtelua (kuva 27). Varsinais-Suomessa, Kymenlaaksossa ja Uudellamaalla tutkinnon suorittaneiden suhteellinen osuus on suurin (40–45 %) ja Keski-Pohjanmaalla ja Kainuussa se on pienin (0–9 %). Varsinais-Suomessa, Kymenlaaksossa ja Uudellamaalla veneily kohdentuuakin enemmän merialueille, joten on luontevaa, että veneilytutkinnon suorittaneiden osuus on korkeampi.

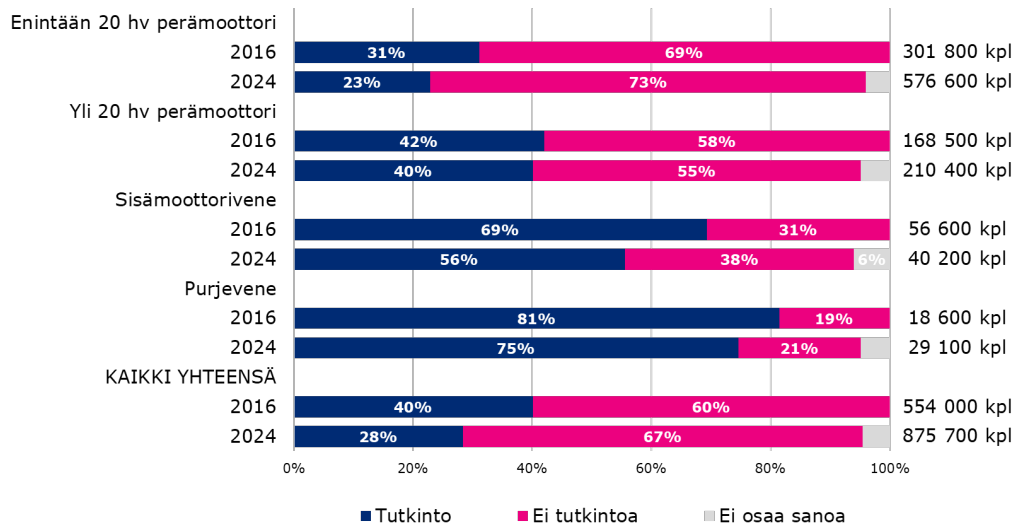


Kuva 27. Vähintään yhden veneilytutkinnon suorittaneiden osuudet maakunnittain (Iro Research Oy 2024)

Taulukko 47. Vähintään yhden veneilytutkinnon suorittaneiden osuudet maakunnittain (Iro Research Oy 2024)

	Tutkinto	Ei tutkintoa	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Etelä-Karjala	28 %	66 %	6 %	29 000 kpl
Etelä-Pohjanmaa	20 %	76 %	4 %	17 800 kpl
Etelä-Savo	23 %	75 %	1 %	38 400 kpl
Kainuu	9 %	88 %	3 %	23 400 kpl
Kanta-Häme	31 %	64 %	5 %	16 600 kpl
Keski-Pohjanmaa		100 %		5 600 kpl
Keski-Suomi	25 %	69 %	6 %	48 700 kpl
Kymenlaakso	42 %	56 %	2 %	27 200 kpl
Lappi	15 %	80 %	5 %	39 100 kpl
Pirkanmaa	22 %	73 %	5 %	70 600 kpl
Pohjanmaa	22 %	78 %		35 600 kpl
Pohjois-Karjala	13 %	82 %	5 %	38 800 kpl
Pohjois-Pohjanmaa	17 %	75 %	7 %	54 900 kpl
Pohjois-Savo	15 %	83 %	2 %	58 800 kpl
Päijät-Häme	32 %	63 %	5 %	27 500 kpl
Satakunta	29 %	68 %	3 %	28 200 kpl
Uusimaa	40 %	55 %	5 %	244 500 kpl
Varsinais-Suomi	45 %	52 %	3 %	69 600 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	28 %	67 %	5 %	875 700 kpl

Kuvassa 28 on tarkasteltu veneilytutkintojen yleisyyttä venetyypeittäin. Purjeveneilijöillä (75 %) ja sisämoottoriveneilijöillä (56 %) on muita useammin jokin tutkinto. Voidaan siis olettaa, että mitä isompi vene on, sitä todennäköisemmin veneilijät ovat suorittaneet jonkin veneilytutkinnon. Isommilla veneillä myös veneilään useammin ulkomailla sekä Suomen merialueilla.



Kuva 28. Vähintään yhden veneilytutkinnon suorittaneiden osuudet venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 48. Vähintään yhden veneilytutkinnon suorittaneiden osuudet venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	Tutkinto	Ei tutkintoa	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori				
2016	31 %	69 %		301 800 kpl
2024	23 %	73 %	4 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori				
2016	42 %	58 %		168 500 kpl
2024	40 %	55 %	5 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene				
2016	69 %	31 %		56 600 kpl
2024	56 %	38 %	6 %	40 200 kpl
Purjevene				
2016	81 %	19 %		18 600 kpl
2024	75 %	21 %	5 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ				
2016	40 %	60 %		554 000 kpl
2024	28 %	67 %	5 %	875 700 kpl

Veneilytutkintojen suorittamisen vähenemistä tukee koulutuksen järjestäjien toimittamat koulutusluvut, jotka osoittavat koulutettujen määrän vähentyneen vuoden 2016 tasosta. Tutkinnot eivät kuitenkaan ole ainoa tapa opiskella veneilyä, sillä tarjolla on monenlaisia muitakin veneilyn tietoa ja taitoja kartuttavia koulutuksia.

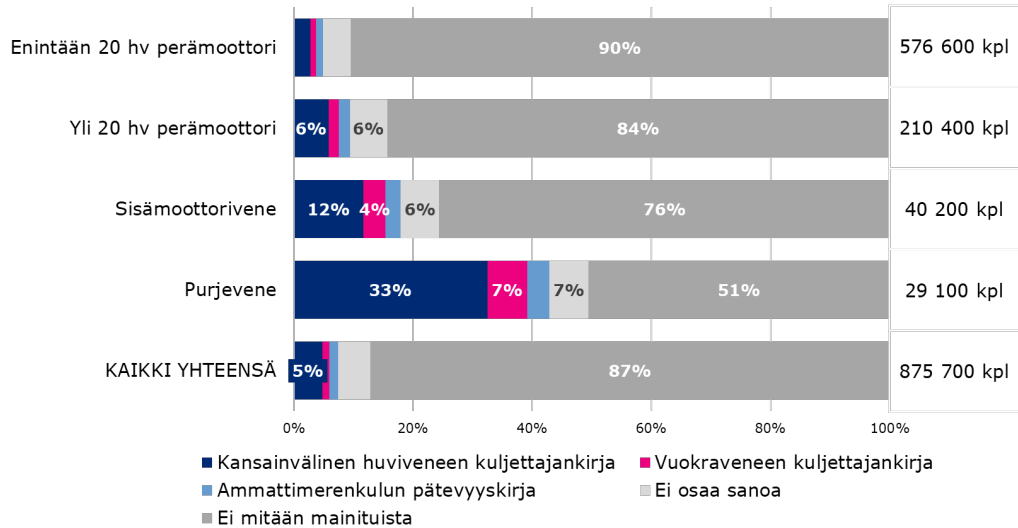
4.4.2 Muu koulutus

Veneilijöille on tarjolla myös muuta, kuin varsinaiseen tutkintoon tähtäävää koulutusta. Kaikki koulutustoiminta ei myöskään ole auditoitujen koulutuksen järjestäjien toimintaa. Suomessa järjestetään esimerkiksi veneiden ja moottoreiden käyttö- ja käsittelykoulutuksia, yleisiä navigointikoulutuksia, pelastautumiskoulutuksia, vesiliikenteen lainsäädäntökoulutuksia sekä muita veneilyyn liittyviä koulutuksia. Yleisesti ottaen voidaan todeta, että Suomessa järjestetään laadukasta veneilykoulutusta.

4.4.3 Veneilyn pätevyyskirjat

Veneilyn pätevyyskirjoiksi katsotaan kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja, sekä vuokraveneenkuljettajankirja. Kansainvälisen huviveneenkuljettajankirjan pätevyysvaatimukset tulevat YK:n talouskomission sisävesityöryhmän (UNECE) resoluutiosta nro 40 ja pätevyyskirja on tunnustettu useassa maassa maailmanlaajuisesti. Vuokraveneenkuljettajankirja on kansallinen pätevyyskirja ja oikeuttaa kuljettamaan maksimissaan 12 matkustajaa vuokraveneellä.

Jonkun veneilyn pätevyyskirjan omaa 6 % veneilijöistä. Purjeveneilijöillä pätevyyskirjoja on eniten, noin kolmasosalla. Sisämoottoriveneilijöiltä pätevyyskirja löytyy viidennekseltä (kuva 29).



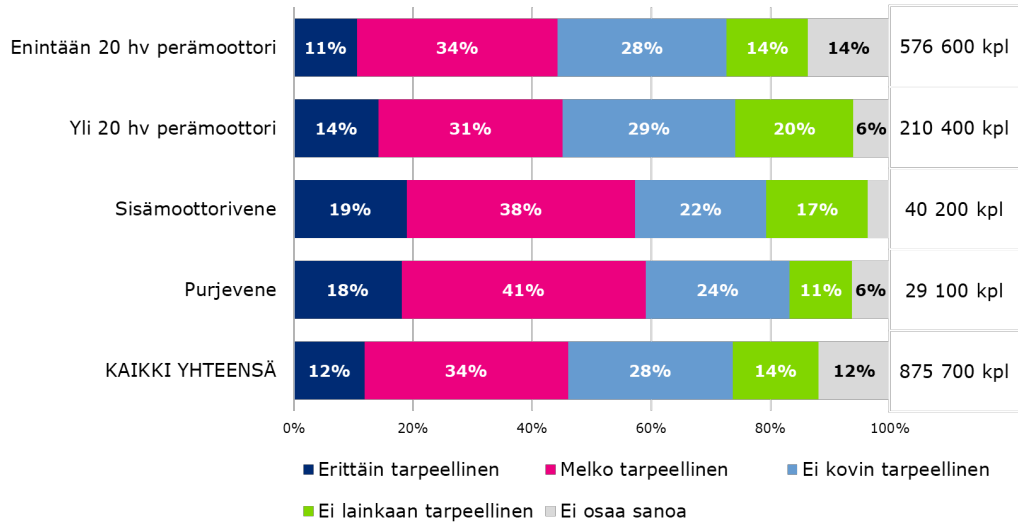
Kuva 29. Mitä veneilyn pätevyyskirjoja on itsellä tai perheenjäsenillä venetyypeittäin (voi olla useampia pätevyyskirjoja) (Iro Research 2024)

Taulukko 49. Mitä veneilyn pätevyyskirjoja on itsellä tai perheenjäsenillä venetyypeittäin (voi olla useampia pätevyyskirjoja) (Iro Research 2024)

	Kansainvälinen huviveneen kuljettajankirja	Vuokraveneen kuljettajankirja	Ammattimerenkulun pätevyyskirja	Ei osaa sanoa	Ei mitään mainituista	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	3 %	1 %	1 %	5 %	90 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	6 %	2 %	2 %	6 %	84 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene	12 %	4 %	3 %	6 %	76 %	40 200 kpl
Purjevene	33 %	7 %	4 %	7 %	51 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	5 %	1 %	1 %	5 %	87 %	875 700 kpl

4.4.4 Veneilyajokortti

Tutkimuksessa kartoitettiin vastaajien mielipidettä veneilyajokortista. Veneilyajokortin tarpeellisuus jakaa mielipiteet lähes puoliksi. 46 % pitää sitä erittäin tai melko tarpeellisena, 42 % ei kovin tai lainkaan tarpeellisena. Sisämoottori- ja purjeveneilijöiden keskuudessa veneilyajokortti nähdään perämoottoriveneilijöitä hieman tarpeellisempänä (kuva 30).



Kuva 30. Mielenpiteet pakollisesta veneilyajokortista venetyypeittäin (Iro Research 2024)

Taulukko 50. Mielenpiteet pakollisesta veneilyajokortista venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	Erittäin tarpeellinen	Melko tarpeellinen	Ei kovin tarpeellinen	Ei lainkaan tarpeellinen	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	11 %	34 %	28 %	14 %	14 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	14 %	31 %	29 %	20 %	6 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene	19 %	38 %	22 %	17 %	4 %	40 200 kpl
Purjevene	18 %	41 %	24 %	11 %	6 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	12 %	34 %	28 %	14 %	12 %	875 700 kpl

4.5 Veneilyseuran jäsenyys

Veneilyseuroissa voidaan harrastaa veneilyä yhteisöllisesti. Veneilyseuroissa valitsee ajan kuluessa muotoutunut toimintakulttuuri, ja jäseniltä voidaan edellyttää tiettyjä turvallisuuskäytäntöjä, kuten veneiden katsastuksia. Veneilyseurat järjestävät veneilijöiden teemapäiviä ja veneilykilpailuja. Monilla veneilyseuroilla on myös oma satama ja saaritukikohta. Kattojärjestöjen ilmoittamia jäsenmääriä on esitetty taulukossa 51.

- Suomen Purjehdus ja Veneily ry (SPV) (314 veneilyseuraa)
- Suomen Navigaatioliitto ry (SNL) (59 veneilyseuraa)
- Suomen Työvään Urheiluliitto ry (TUL) (35 veneilyseuraa)
- Suomen Meripelastusseura ry (SMPS) (59 jäsenseuraa)

Kattojärjestöistä Meripelastusseura on kasvattanut jäsenseurojensa määrää vuodesta 2016, kun muilla kattojärjestöillä jäsenseurojen määrä on pienentynyt tai pysynyt samana.

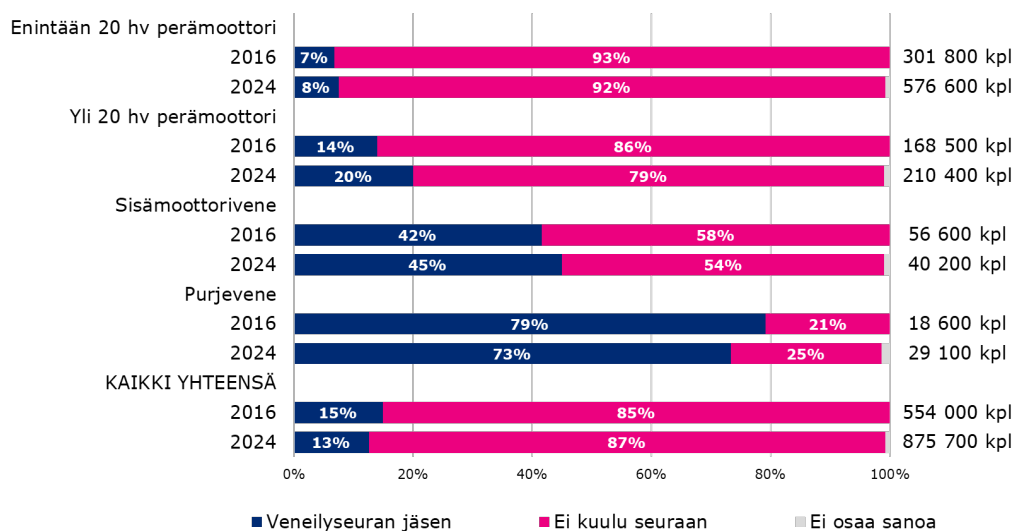
Taulukko 51. Kattojärjestöjen ilmoittamat jäsenseurojen ja jäsenten määrät 2023

	SNL	SPV	TUL	SMPS
Jäsenseurojen määrä	59	314	35	59
Jäsenten määrä seuroissa	10670	59 749	7 458	28 297

Jäsenmääriä verrattaessa vuoden 2016 tilanteeseen, on tilanne vastaava kuin jäsenseurojen määrässä. Meripelastusseura on kasvattanut jäsenmääränsä, muiden menettäessä jäseniä.

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

Tutkimusaineistossa veneilyseuran jäsenenä oleminen vaihtelee merkittävästi venetyypeittäin (kuva 31). Suurin osa purjeveneilijöistä kuuluu veneseuroihin, kun taas sisämoottoriveneilijöissä alle puolet ja perämoottoriveneilijöistä 8–20 % on veneilyseurojen jäseniä. Kaikista veneilijöistä seuraan kuuluu 13 %. Osuus on 2 prosenttiyksikköä pienempi kuin vuonna 2016.

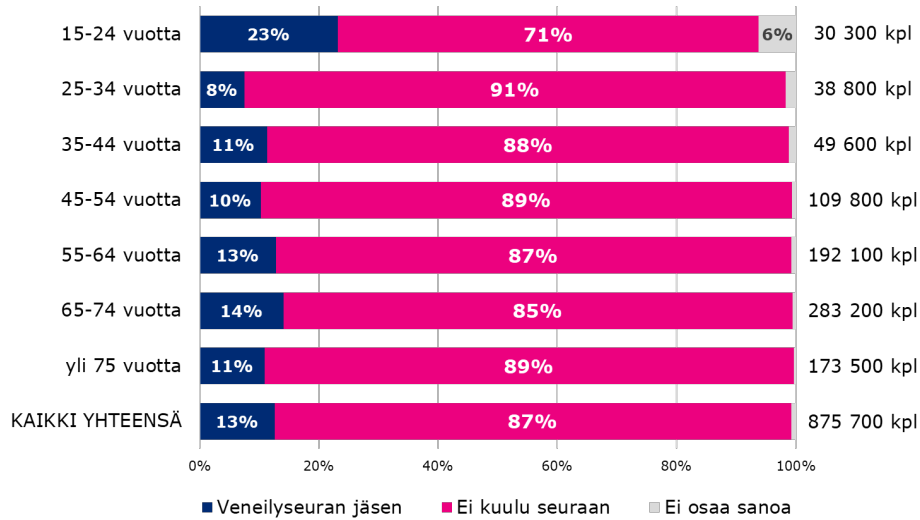


Kuva 31. Veneilyseuraan kuuluvien veneilijöiden osuudet venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 52. Veneilyseuraan kuuluvien veneilijöiden osuudet venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	Veneilyseuran jäsen	Ei kuulu seuraan	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori				
2016	7 %	93 %		301 800 kpl
2024	8 %	92 %	1 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori				
2016	14 %	86 %		168 500 kpl
2024	20 %	79 %	1 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene				
2016	42 %	58 %		56 600 kpl
2024	45 %	54 %	1 %	40 200 kpl
Purjevene				
2016	79 %	21 %		18 600 kpl
2024	73 %	25 %	2 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ				
2016	15 %	85 %		554 000 kpl
2024	13 %	87 %	1 %	875 700 kpl

Jäsenien osuus kaikista veneilijöistä pysyy varsin vakaana ikäryhmästä toiseen, mutta 15–24-vuotiaissa jäsenyys on muita yleisempää (kuva 32). Tulos tässä ikäryhmässä on kuitenkin vain suuntaa antava vähäisen vastaajamäärän takia.

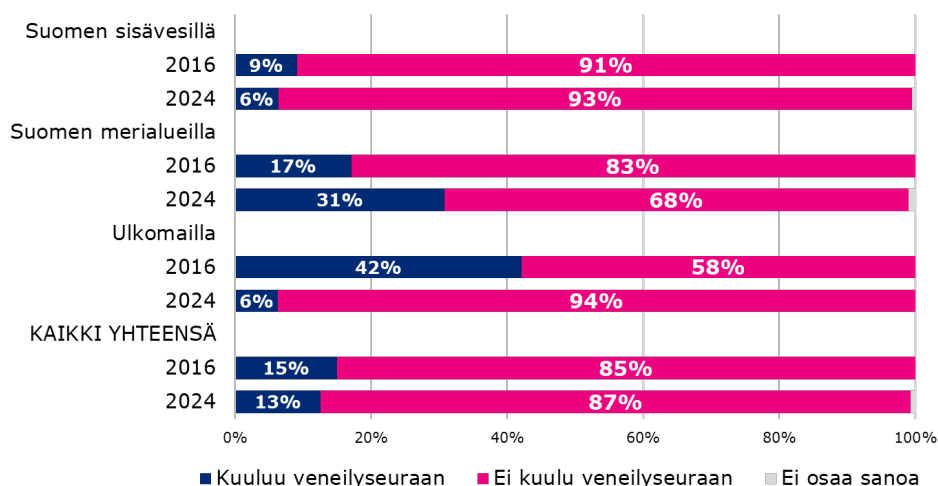


Kuva 32. Veneilyseuraan kuuluvien veneilijöiden osuudet ikäryhmittäin (Iro Research Oy 2024)

Taulukko 53. Veneilyseuraan kuuluvien veneilijöiden osuudet ikäryhmittäin (Iro Research Oy 2024)

	Veneilyseuran jäsen	Ei kuulu seuraan	Ei osaa sanoa	Vastaajien määrä
15–24 vuotta	23 %	71 %	6 %	30 300 kpl
25–34 vuotta	8 %	91 %	2 %	38 800 kpl
35–44 vuotta	11 %	88 %	1 %	49 600 kpl
45–54 vuotta	10 %	89 %	1 %	109 800 kpl
55–64 vuotta	13 %	87 %	1 %	192 100 kpl
65–74 vuotta	14 %	85 %	1 %	283 200 kpl
yli 75 vuotta	11 %	89 %	0 %	173 500 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	13 %	87 %	1 %	875 700 kpl

Kuvassa 33 on veneilyalueittain tarkasteltu vastaajien kuulumista veneilyseuraan. Veneilyseuraan kuuluminen on huomattavasti yleisempää Suomen merialueilla (31 %) veneilevien keskuudessa. Vain 6 % Suomen sisävesillä veneilijöistä kuuluu veneilyseuraan. Ulkomaan tuloksen vertailukelpoisuus on heikompaa vähäisen vastaajamäärän takia.



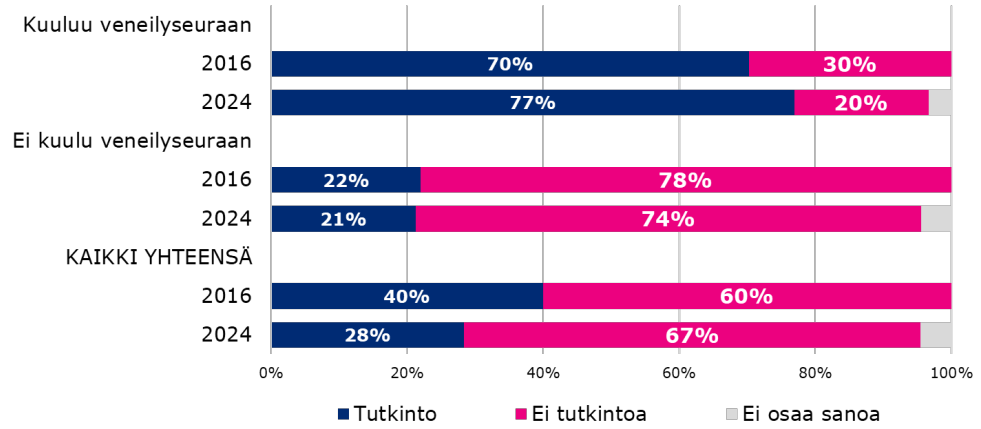
Kuva 33. Veneilyseuraan kuuluvien veneilijöiden osuudet veneilyalueittain (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 54. Veneilyseuraan kuuluvien veneilijöiden osuudet veneilyalueittain (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	Kuuluu veneilyseuraan	Ei kuulu veneilyseuraan	Ei osaa sanoa
Veneilee Suomen sisävesillä			
2016	9 %	91 %	
2024	6 %	93 %	0 %
Veneilee Suomen merialueilla			
2016	17 %	83 %	
2024	31 %	68 %	1 %
Veneilee ulkomailla			
2016	42 %	58 %	
2024	6 %	94 %	
KAIKKI YHTEENSÄ			
2016	15 %	85 %	
2024	13 %	87 %	1 %

Tuloksia voidaan selittää veneilyn erilaisella luonteella eri veneilyalueilla. Suomen sisävesillä venettä käytetään erilaisiin matkoihin tai käyttötarkoituksiin kuin merialueilla. Tämänkaltaisessa veneilyssä veneily harrastuksena ei itsessään korostu, vaan venettä käytetään enemmän liikkumisen mahdollistamana välineenä. Suomen merialueilla ja ulkomailla tehdystä veneilymatkat kestävät pidempään. 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 veneilytutkimuksen suorittaminen riippuvat toisistaan (kuva 34). 77 %:lla seuroihin kuuluvista veneilijöistä on jokin veneilytutkimus. Veneilyseuroihin kuulumattomista henkilöistä vain 21 %:lla on jokin tutkimus.



Kuva 34. Veneilytutkintojen suorittaminen veneilyseuraan kuuluvilla (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 55. Veneilytutkintojen suorittaminen veneilyseuraan kuuluvilla (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	Tutkinto	Ei tutkintoa	Ei osaa sanoa
Kuuluu veneilyseuraan			
2016	70 %	30 %	
2024	77 %	20 %	3 %
Ei kuulu veneilyseuraan			
2016	22 %	78 %	
2024	21 %	74 %	4 %
KAIKKI YHTEENSÄ			
2016	40 %	60 %	
2024	28 %	67 %	5 %

5 Veneilyn turvallisuus

Veneilyturvallisuus koostuu eri osatekijöistä. Yhtenä merkittävänä tekijänä on veneen tekninen turvallisuus ja toisena, ehkä jopa merkittävämpänä tekijänä on veneen kuljettajan ja muiden veneessä olijoiden toiminta.

Inhimilliset tekijät vaikuttavat suuresti veneilyn kokonaisturvallisuuteen. Kaikkien veneessä olevien henkilöiden, etenkin vesikulkuneuvon päällikön tulisi huomioida turvallisuusnäkökohdat omissa tiedoissaan ja taidoissaan. Näillä on suuri vaikutus myös veneen tekniseen turvallisuuteen.

Tutkimusaineisto käsitti veneilyturvallisuutta ja veneilijöiden asennetta sivuavia näkökulmia. Aineiston perusteella voidaan olettaa, että mikäli veneilijä turvallisuusmyönteisen asenteen takia ottaa huomioon yhden turvallisuusnäkökulman, hän suuremmalla todennäköisyydellä huomioi myös muita turvallisuuteen liittyviä elementtejä.

5.1 Veneilyn riskit

Veneilyn riskit koostuvat veneilijöitä ja muita ihmisiä, omaisuutta sekä veneilyympäristöä koskevista uhkista, jotka toteutuessaan voivat johtaa erilaisiin vahingollisiin seurauksiin. Veneilyn riskit jaetaan tilastoissa inhimillisiin tekijöihin (mm. toimintavirhe, alkoholi), ympäristötekijöihin (mm. sääolosuhteet) tai teknisiin vi- koihin (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

Tutkimuksessa kartoitettiin veneilijöiden todennäköisintä riskitapahtumaa veneillessä. Veneilyn riskeistä todennäköisintä on pohjakosketus tai karilleajo, 38 % mainitsee sen todennäköisemmäksi tapahtumaksi. Seuraavaksi yleisin on henkilövahinko maihin noustessa sekä moottorivaurio. Muut luokat jäävät maininnoissa melko vähäiselle osuudelle. 15 % ei näe mitään tapahtumaa todennäköisenä (taulukko 56).

Tunnistettuihin riskeihin tulisi varautua ja tulosten perusteella yleisimpään riskiin voidaan varautua esimerkiksi navigointikoulutuksella.

Taulukko 56. Mikä seuraavista olisi todennäköisintä tapahtua veneillessä (Iro Research Oy 2024)

	Enintään 20 hv perä- moottori	Yli 20 hv perä- moottori	Sisämoot- torivene	Moottori- purjeh- tija/Pur- jevene	KAIKKI YHTEENSÄ
Pohjakosketus/karilleajo	35 %	47 %	25 %	40 %	38 %
Henkilövahinko maihin noustessa	15 %	9 %	12 %	11 %	13 %
Laidan yli putoaminen	5 %	1 %	2 %		3 %
Moottorivaurio	11 %	16 %	21 %	7 %	13 %
Veneen kaatuminen	3 %	0 %		1 %	2 %
Törmäys laituriin tai muihin rakenteisiin	3 %	7 %	16 %	12 %	5 %
Vuoto	2 %	1 %			2 %
Törmäys toisen veneen kanssa	0 %		3 %		0 %
Salamanisku	1 %	1 %	1 %		1 %
Tulipalo	0 %	0 %	1 %		0 %
Muu	1 %	0 %		4 %	1 %
Ei mikään	16 %	11 %	11 %	13 %	15 %
Ei osaa sanoa	8 %	7 %	9 %	12 %	8 %

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

5.2 Pelastustehtäviä vaatineet veneilyonnettomuudet

Traficom ylläpitää tilastoa vesiliikenteen onnettomuuksista poliisin, rajavartiolaitoksen ja Suomen Meripelastusseuran tuottamasta aineistosta. Vuosittain julkaittavassa tilastossa onnettomuudet jaetaan onnettomuuksiin ja kuoleman johtaneisiin onnettomuuksiin. Tilastoinnissa on myös eroteltu muun muassa vesialueet, onnettomuudessa olleen veneilijän ikä, venetyyppi, onnettomuustyyppi ja onnettomuuden syy.

Pelastustehtäviä vaatineita veneilyonnettomuuksia sattui Suomessa vuonna 2022 yhteensä 1632 kappaletta (vuonna 2015 yhteensä 1972 kappaletta, josta huviveneille 1882 kappaletta ja kauppa-aluksille 90). Onnettomuuksien kokonaismäärä ei ole merkitsevästi muuttunut vuodesta 2015.

Vuonna 2022 tapahtui kuolemaan johtaneita huviveneonnettomuuksia 27. Määrä oli 2000-luvun pienin. Kuoleman johtaneiden onnettomuuksien määrä on ollut keskimääräisesti laskussa.

Seuraavissa kappaleissa on esitetty onnettomuustilastojen kehittymistä vuosina 2016–2022.

Suomessa ja Norjassa veneilyonnettomuuksien määrä on samansuuruinen: Suomessa kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui vuonna 2022 27 kappaletta ja Norjassa 34 vuonna 2022 (Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) 2023b). Ruotsissa kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui 16 vuonna 2022 (TSS 2023), mikä on merkittävästi vähemmän kuin Suomessa ja Norjassa.

Veneilyonnettomuuksia tilastoidaan ainoastaan silloin, kun ne tullevat viranomais-
ten tietoisuuteen, eli suoritetaan pelastus- tai etsintätehtäviä. Näiden onnetto-
muuksien lisäksi tapahtuu paljon erilaisia karilleajoja ja muita veneilyonnetto-
muuksia, joista osa tilastoidaan vakuutusyhtiöiden vahinkotilastoihin, mutta osa
jää kaiken tilastoinnin ulkopuolelle.

5.2.1 Onnettomuudet vesialueittain

Vuonna 2022 eniten onnettomuuksia sekä määrällisesti että suhteellisesti tapahtui
merialueilla (1117 kappaletta), etenkin Suomenlahdella (taulukko 57). Järvi-
alueilla eniten onnettomuuksia tapahtui Vuoksen, Kymen ja Kokemäen joen vesis-
töissä. Veneilymäärät eri vesistöalueilla ovat verrattain samankaltaiset, joten on-
nettomuuksien suhteellinen osuus vesialueittain noudattelee onnettomuusmääriä.
Vuositainen vesiliikenneonnettomuuksien kokonaismäärä on ollut suhteellisen ta-
sainen vuosina 2016–2022, vaihdellen välillä 1117–1538.

Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtuu enemmän sisävesillä (vuonna
2022 21 kappaletta) kuin merialueilla (6 kappaletta). Selvästi eniten onnetto-
muuksia tapahtui Vuoksen vesistössä, 8 kappaletta (taulukko 58).

Taulukko 57. Vesiliikenneonnettomuudet alueittain 2016–2022 (Traficom 2024b)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Suomen merialue	1374	1322	1538	1488	1428	1351	1117
Pohjanlahti	305	222	271	231	184	202	160
Saaristomeri	388	375	468	484	339	400	325
Suomenlahti	681	725	799	773	905	749	632
Suomen sisävesialue	540	530	724	638	740	674	510
Kokemäenjoen vesistö	105	99	114	121	126	116	90
Kymijoen vesistö	170	174	210	189	241	211	155
Oulujoen vesistö	10	14	10	12	4	8	6
Vuoksen vesistö	214	201	308	266	307	265	215
Muu sisävesialue - etelä-kaakko	20	28	55	30	42	52	30
Muu sisävesialue - länsi	8	8	10	10	13	9	7
Muu sisävesialue - pohjoinen	13	6	17	10	7	13	7
Ulkomainen vesialue	3	5	10	11	7	7	5
KAIKKI YHTEENSÄ	1917	1857	2272	2137	2175	2032	1632

Taulukko 58. Vesiliikenneonnettomuuksissa kuolleet vesialueittain 2016–2022 (Traficom 2024c)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Suomen merialue	6	8	11	13	10	10	6
Pohjanlahti	1	2	5	4	3	5	1
Saaristomeri	5	5	3	7	4	3	4
Suomenlahti	.	1	3	2	3	2	1
Suomen sisävesialue	42	26	41	32	20	27	21
Kokemäenjoen vesistö	3	4	4	5	3	4	3
Kymijoen vesistö	15	7	7	7	5	6	5
Oulujoen vesistö	3	.	2	2	.	2	.
Vuoksen vesistö	10	9	14	14	4	4	8
Muu sisävesialue - etelä-kaakko	4	2	4	1	4	2	1
Muu sisävesialue - länsi	1	1	3	.	2	4	1
Muu sisävesialue - pohjoinen	6	3	7	3	2	5	3
Ulkomainen vesialue	.	.	.	.	.	.	.
KAIKKI YHTEENSÄ	48	34	52	45	30	37	27

5.2.2 Onnettomuudet venetyypeittäin

Veneilyonnettomuuksien määrät venetyypeittäin ovat viime vuosina pysyneet samoilla tasoilla (taulukko 59). Huviveneilyonnettomuuksien vuosittainen kokonaismäärä on ollut kohtuullisen tasainen, mutta vuonna 2021 määrä nousi poikkeuksellisen korkeaksi (N=3060) ja vuonna 2022 onnettomuusmäärä oli tarkastelujaksoneen pienin (N=1630). Valtaosa onnettomuuksista tapahtuu moottoriveneille (N=911). Myös purjeveneille sattui vuonna 2022 onnettomuuksia tavallista enemmän, jos verrataan onnettomuustilastoa koko tarkastelujaksolta 2016–2022.

Onnettomuuksien määrään vaikuttaa suuresti sää ja lämpötila. Lämpiminä kesinä veneilyn määrä tyyppillisesti kasvaa ja sen myötä myös onnettomuusmäärät kasvavat.

Taulukko 59. Huviveneonnettomuuksissa osallisena olleet alukset alustyypeittäin 2016–2022 (Traficom 2024b)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Moottorivene	1271	1219	1498	1402	1510	2234	911
Purjevene	270	332	354	384	345	494	611
Soutuvene tai jolla	67	44	79	68	65	53	32
Kanootti tai kajakki	27	15	20	13	19	18	10
Kumivene tai RIB	258	230	294	244	210	193	20
Purjelautaa	8	6	7	14	4	12	4
Purjelautaa	3	2	3	3	2	.	1
Vesiskootteri	14	25	40	26	38	44	36
Muu huvialus	19	10	3	7	19	12	5
KAIKKI YHTEENSÄ	1937	1883	2298	2161	2212	3060	1630

Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet vuonna 2022 jos verrataan tilastoa koko tarkastelujaksolta 2016–2022 (taulukko 60).

Taulukko 60. Kuolemaan johtaneissa huviveneonnettomuuksissa osallisena olleet alukset alustyypeittäin 2016–2022 (Traficom 2024c)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Moottorivene	24	24	25	21	11	18	16
Purjevene	.	.	2	1	1	.	.
Soutuvene tai jolla	20	7	21	20	15	13	7
Kanootti tai kajakki	1	1	.	2	1	3	2
Kumivene tai RIB	.	.	1	.	.	1	.
Purjejolla	.	.	.	.	.	.	.
Purjelauta	.	.	.	.	.	.	.
Vesiskootteri	.	1	1	.	2	2	1
Muu huvialus	2	.	1	.	.	.	1
KAIKKI YHTEENSÄ	47	33	51	44	30	37	27

5.2.3 Onnettomuustyytit

Tilastoiduista veneilyonnettomuuksista yli puolet johtui veneen vaurioitumisesta (962 kappaletta vuonna 2022). Muut yleiset onnettomuustyytit olivat karilleajo (231), ohjauskyvyn menetys (141) ja muu syy (110). Onnettomuustyytit ovat viime vuosina pysyneet pääpiirteissään samoina (taulukko 61). Merkittävä osa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista johtuu kaatumisesta tai kallistumasta (20 kappaletta 27:stä kuolemaan johtaneesta onnettomuudesta). Muut onnettomuustyytit vaihtelevat satunnaisesti eri vuosina (taulukko 62).

Taulukko 61. Huviveneonnettomuudet onnettomuustyytin mukaan 2016–2022 (Traficom 2024b)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kaatuminen, kallistuma	61	49	82	61	43	58	52
Yhteentörmäys	6	10	16	10	19	9	19
Törmäys	20	21	18	23	16	20	12
Vaurio alukselle tai välineille	1080	1053	1308	1237	1302	1180	962
Karilleajo, rantaan ajautuminen	282	301	322	316	292	316	231
Tulipalo, räjähdys	14	18	20	21	18	15	23
Pohjakosketus, vuoto	46	48	43	38	37	32	32
Runkovaurio	.	.	.	1	.	.	.
Ohjauskyvyn menetys	114	118	118	119	151	148	141
Kateissa	59	57	60	50	40	53	34
Henkilövahinko	6	9	3	9	7	2	16
Muu onnettomuus	229	173	282	252	250	199	110
KAIKKI YHTEENSÄ	1917	1857	2272	2137	2175	2032	1632

Taulukko 62. Kuolemaan johtaneet huviveneonnettomuudet onnettomuustyyppin mukaan 2016–2022 (Traficom 2024c)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kaatuminen, kallistuma	41	28	46	33	23	33	20
Yhteentörmäys	1	.	.	2	1	1	.
Törmäys	4	.	3	.	1	1	2
Vaurio alukselle tai välineille	.	.	.	.	.	.	.
Karilleajo, rantaan ajautuminen	.	.	1	2	.	1	1
Tulipalo, räjähdys	.	.	.	.	.	.	.
Pohjakosketus, vuoto	.	.	1	1	1	1	1
Runkovaurio	.	.	.	.	.	.	.
Ohjauskyvyn menetys	.	.	1	.	.	.	.
Kateissa	.	.	.	.	.	.	.
Henkilövahinko	2	6	.	7	4	.	3
Muu onnettomuus	.	.	.	.	.	.	.
KAIKKI YHTEENSÄ	48	34	52	45	30	37	27

5.2.4 Onnettomuuksien syyt

Tilastoinneissa onnettomuuksien syyt jaotellaan kolmeen pääkohtaan: inhimilliseen tekijään, ympäristötekijään ja tekniseen vikaan, joiden alla syyt jaotellaan edelleen yhteensä yhdeksään alakohtaan. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien syyt on eritelty taulukossa 63. Vuonna 2022 yleisimmät kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien syyt inhimillisissä tekijöissä olivat veneilijän toimintavirhe (13 kappaletta) ja alkoholi (14). Ympäristötekijöissä ja teknisissä vioissa ei ole voitu määrittää tunnettuja tekijöitä suurimmassa osassa onnettomuuksista.

Taulukko 63. Kuolemaan johtaneiden huviveneonnettomuuksien syyt 2016–2022 (Traficom 2024c)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Inhimillinen tekijä							
Ei tunnettuja inhimillisiä tekijöitä	.	.	.	7	3	.	.
Toimintavirhe	27	24	33	20	12	21	13
Huollon laiminlyönti tai polttoaineen loppuminen	.	.	.	.	.	.	.
Sairaus	.	.	.	3	.	.	.
Alkoholi	21	10	19	15	15	16	14
Ilkivalta	.	.	.	.	.	.	.
Inhimillinen tekijä yhteensä	48	34	52	45	30	37	27
Ympäristötekijä							
Ei tunnettuja ympäristötekijöitä	43	28	43	36	23	29	24
Sääolosuhteet	3	5	9	9	7	8	3
Jääolosuhteet	2	1	.	.	.	.	.
Ympäristötekijä yhteensä	48	34	52	45	30	37	27

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tekninen vika							
Ei tunnettuja teknisiä vikoja	48	34	50	42	30	37	26
Aluksen rakenteiden pettäminen	.	.	2	1	.	.	1
Tekninen vika ohjauslaitteissa tai kuljetuskoneistossa	.	.	.	2	.	.	.
Tekninen vika yhteensä	48	34	52	45	30	37	27

Iän ja sukupuolen mukaan tarkastelussa huviveneonnettomuudet jakautuvat veneilijöiden profiiliin mukaisesti; miehet ja iältään vanhemmat veneilevät enemmän ja luonnollista, että heille myös tapahtuu enemmän kuolemaan johtaneita huviveneonnettomuuksia (taulukko 64).

Taulukko 64. Kuolemaan johtaneet huviveneonnettomuudet iän ja sukupuolen mukaan jaoteltuina 2016–2022 (Traficom 2024c)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Molemmat sukupuolet							
5–14-vuotiaat	1	1	.	1	1	.	.
15–24-vuotiaat	1	3	1	1	2	1	.
25–34-vuotiaat	2	.	.	1	3	.	.
35–44-vuotiaat	5	3	3	3	2	6	4
45–54-vuotiaat	9	5	7	5	3	3	1
55–64-vuotiaat	9	6	11	12	8	10	4
65–74-vuotiaat	14	10	16	13	7	8	10
75-vuotiaat tai sitä vanhemmat	7	6	14	9	4	9	8
Molemmat sukupuolet yhteensä	48	34	52	45	30	37	27
Miehet							
5–14-vuotiaat	1	.	.	1	.	.	.
15–24-vuotiaat	1	2	1	1	1	1	.
25–34-vuotiaat	2	.	.	1	3	.	.
35–44-vuotiaat	5	3	3	3	2	6	4
45–54-vuotiaat	8	5	6	5	3	3	1
55–64-vuotiaat	9	6	10	12	8	10	3
65–74-vuotiaat	14	9	15	13	7	8	10
75-vuotiaat tai sitä vanhemmat	6	6	13	9	4	9	7
Miehet yhteensä	46	31	48	45	28	37	25
Naiset							
5–14-vuotiaat	.	1	.	.	1	.	.
15–24-vuotiaat	.	1	.	.	1	.	.
25–34-vuotiaat	.	.	.	.	.	.	.
35–44-vuotiaat	.	.	.	.	.	.	.
45–54-vuotiaat	1	.	1	.	.	.	.
55–64-vuotiaat	.	.	1	.	.	.	1
65–74-vuotiaat	.	1	1	.	.	.	.
75-vuotiaat tai sitä vanhemmat	1	.	1	.	.	.	1
Naiset yhteensä	2	3	4	.	2	.	2

Taulukossa 65 tarkastellaan huviveneonnettomuuksien syitä vuosina 2016–2022. Pääosa vesiliikenneonnettomuuksista aiheutui teknisestä viasta ohjauslaitteissa tai kuljetuskoneistossa (1080 kappaletta 1632 onnettomuudessa vuonna 2022). Muita yleisiä syitä olivat toimintavirhe (170), huollon laiminlyönti tai polttoaineen loppuminen (115) ja alkoholi (48). Toimintavirheen, sääolosuhteiden ja aluksen rakenteen pettämisen osuus onnettomuuden syynä on laskenut tilastollisesti merkittävästi, kun verrataan vuoden 2022 tulosta koko tarkastelujaksoon.

Taulukko 65. Huviveneonnettomuuksien syyt 2016–2022 (Traficom 2024b)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Inhimillinen tekijä							
Ei tunnettuja inhimillisiä tekijöitä	1251	1171	1515	1369	1415	1278	1297
Toimintavirhe	476	506	573	562	540	532	170
Huollon laiminlyönti tai polttoaineen loppuminen	120	121	126	134	163	163	115
Sairaus	4	2	2	5	.	1	.
Alkoholi	62	52	53	62	51	55	48
Ilkivalta	4	5	3	5	6	3	2
Inhimillinen tekijä yhteensä	1917	1857	2272	2137	2175	2032	1632
Ympäristötekijä							
Ei tunnettuja ympäristötekijöitä	1821	1786	2160	2040	2058	1945	1598
Sääolosuhteet	92	69	111	95	115	84	28
Jääolosuhteet	4	2	1	2	2	3	6
Ympäristötekijä yhteensä	1917	1857	2272	2137	2175	2032	1632
Tekninen vika							
Ei tunnettuja teknisiä vikoja	732	677	774	730	652	653	543
Aluksen rakenteiden pettäminen	25	25	40	34	41	48	9
Tekninen vika ohjauslaitteissa tai kuljetuskoneistossa	1160	1155	1458	1373	1482	1331	1080
Tekninen vika yhteensä	1917	1857	2272	2137	2175	2032	1632

5.3 Läheltä piti -tilanteet

Läheltä piti -tilanteella tarkoitetaan sellaista tapahtumasarjaa, jossa syntyisi vahinkoja, ellei joku osallinen suorittaisi veneen ohjauksessa onnettomuutta estäviä toimenpiteitä. Tutkimushaastatteluissa kysyttiin, olivatko veneilijät omasta mielestään joutuneet läheltä piti -tilanteeseen veneilykaudella 2023. Kysymyksen asettelussa ei ole otettu kantaa siihen, oliko tilanne veneilijän itsensä vai jonkun toisen osapuolen aiheuttama. Veneilijöistä 96 %:a ei ole ollut osallisena läheltä piti -tilanteessa veneilykaudella 2023 (taulukko 66). Ne, joille läheltä piti -tilanne on sattunut, yleisin on ollut pohjakosketus tai karilleajo (56 %), seuraavina törmäys toisen veneen kanssa (17 %) ja törmäys laituriin tai muihin rakenteisiin (11 %) (taulukko 67). Tulosten perusteella läheltä piti -tilanteet ovat lisääntyneet.

Taulukko 66. Läheltä piti -tilanteet venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

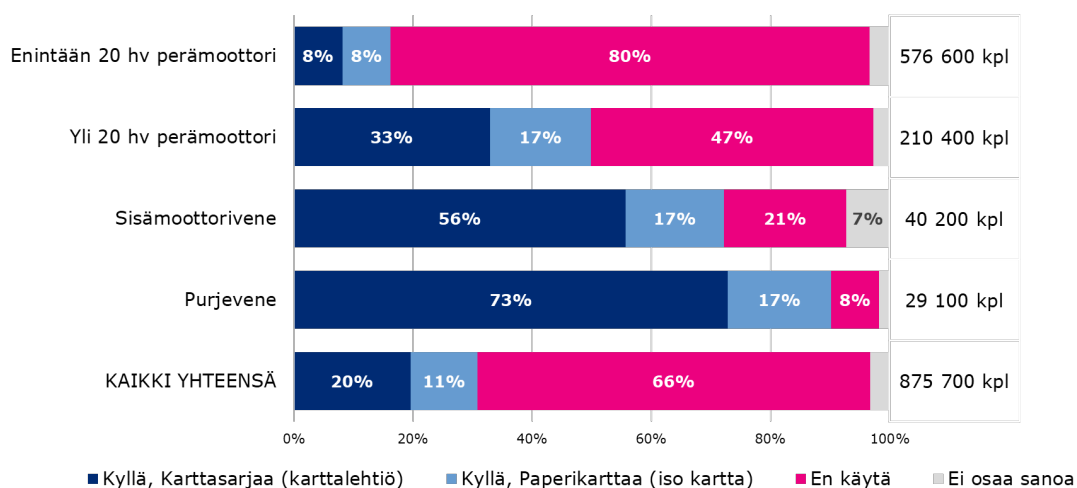
	Läheltä piti -tilanteita 2016	Osuus veneiden määrästä 2016	Läheltä piti -tilanteita 2024	Osuus veneiden määrästä 2024
Enintään 20 hv perämoottori	3 885	1,3 %	16 140	2,8 %
Yli 20 hv perämoottori	3 425	2,0 %	10 730	5,1 %
Sisämoottorivene	2 210	3,9 %	4 300	10,7 %
Purjevene	981	5,3 %	3 060	10,5 %
KAIKKI YHTEENSÄ	11 101	2,0 %	36 780	4,2 %

Taulukko 67. Jos on sattunut läheltä piti -tilanne, millainen se on ollut (Iro Research Oy 2024)

	2024
Pohjakosketus/karilleajo	56 %
Törmäys toisen veneen kanssa	17 %
Törmäys laituriiin tai muihin rakenteisiin	11 %
Moottorivaurio	7 %
Vuoto	7 %
Veneen kaatuminen	5 %
Henkilövahinko maihin/laiturille siirryttäessä	4 %
Tulipalo	4 %
Laidan yli putoaminen	3 %
Salamanisku	2 %
Muu	12 %
En osaa sanoa	1 %

5.4 Merikartat ja veneväylästä

Painettuja merikarttoja käyttää navigointiin kolmannes veneilijöistä, karttalehtiöitä käyttää joka viidennes ja paperikarttaa 11 prosenttia (kuva 35). Yleisintä karttalehtiöiden käyttö on purjeveneissä (73 %) ja sisämoottoriveneissä (56 %). Painettujen karttojen käyttö on vähäisintä alle 20 hv perämoottoriveneissä. Tulosta selittää luonnollisesti veneiden käyttötarkoitus ja käyttötapa.

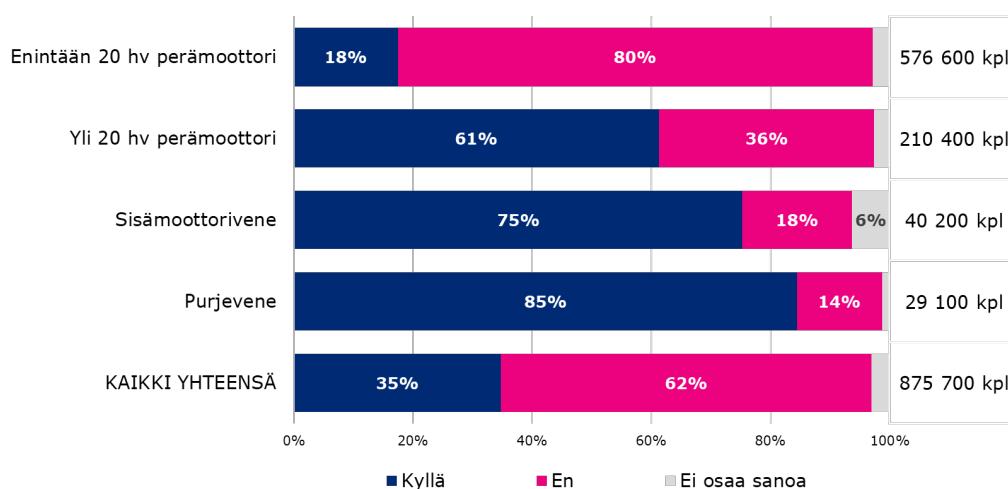


Kuva 35. Painetun merikartan käyttäminen venetyypeittäin (Iro Research 2024)

Taulukko 68. Painetun merikartan käyttäminen venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	Kyllä, Karttasarjaa (karttalehtiö)	Kyllä, Paperikarttaa (iso kartta)	En käytä	En osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	8 %	8 %	80 %	3 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	33 %	17 %	47 %	3 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene	56 %	17 %	21 %	7 %	40 200 kpl
Purjevene	73 %	17 %	8 %	2 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	20 %	11 %	66 %	3 %	875 700 kpl

Sähköisiä merikarttoja käyttää kaikista veneilijöistä reilu kolmannes (35 %) (kuva 36). Myös sähköisissä kartoissa käyttö venetyypeittäin on samanlaista kuin paperikartoissa. Yleisintä karttalehtiöiden käyttö on purjeveneissä (85 %) ja sisämoottoriveneissä (75 %), vähäisintä käyttö on alle 20 hv perämoottoriveneissä (25 %).

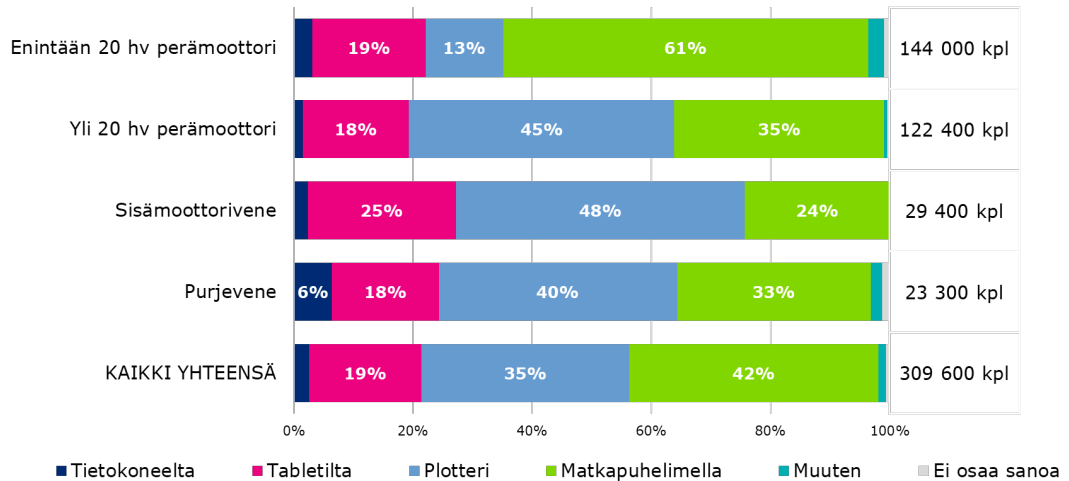


Kuva 36. Sähköisten merikarttojen käyttäminen venetyypeittäin (Iro Research 2024)

Taulukko 69. Sähköisten merikarttojen käyttäminen venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	Kyllä	En	En osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	18 %	80 %	3 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	61 %	36 %	3 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene	75 %	18 %	6 %	40 200 kpl
Purjevene	85 %	14 %	1 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	35 %	62 %	3 %	875 700 kpl

Sähköisiä kartoja käytetään yli 20 hv perämoottoriveneissä, sisämoottori- ja purjeveneissä eniten plotterilla. Matkapuhelin on käytetyin väline enintään 20 hv perämoottoriveneissä. Myös tabletti on käytössä neljäsosalla sisämoottoriveneissä (kuva 37).



Kuva 37. Millä laitteella sähköisten merikarttojen käyttäjät käyttävät niitä venetyypeittäin (voi käyttää useita laitteita) (Iro Research 2024)

Taulukko 70. Millä laitteella sähköisten merikarttojen käyttäjät käyttävät niitä venetyypeittäin (voi käyttää useita laitteita) (Iro Research 2024)

	Tietokoneelta	Tabletilta	Plotteri	Matkapuhelimella	Muuten	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	3 %	19 %	13 %	61 %	3 %	1 %	144 000 kpl
Yli 20 hv perämoottori	1 %	18 %	45 %	35 %	0 %	0 %	122 400 kpl
Sisämoottorivene	2 %	25 %	48 %	24 %			29 400 kpl
Purjevene	6 %	18 %	40 %	33 %	2 %	1 %	23 300 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	3 %	19 %	35 %	42 %	1 %	1 %	309 600 kpl

5.5 Veneiden ominaisuudet ja varustelu

Kuten taulukosta 71 voidaan havaita, veneiden varustelussa on suuria eroja venetyypeittäin. Sisämoottori- ja purjeveneissä on hyvin laajasti eri varusteita ja vain joka kymmenessä veneessä ei ole mitään ilmoitetuista varusteista. Enintään 20 hv perämoottoriveneissä varusteita löytyy vähemmän ja kahdessa veneestä kolmesta ei löydy mitään ilmoitetuista varusteista. Purjeveneistä useimmista löytyy kompassi (90 %), kaikuluotain (80 %), loki (77 %), leisi/keitin (87 %) ja käymälä (86 %). Sisämoottoriveneistä löytyy näitä samoja varusteita mutta osin suhteessa vähemmän. Yli 20 hv moottoriveneissä 61 % on kaikuluotain, alle puolessa kompassi ja GPS/Plotteri.

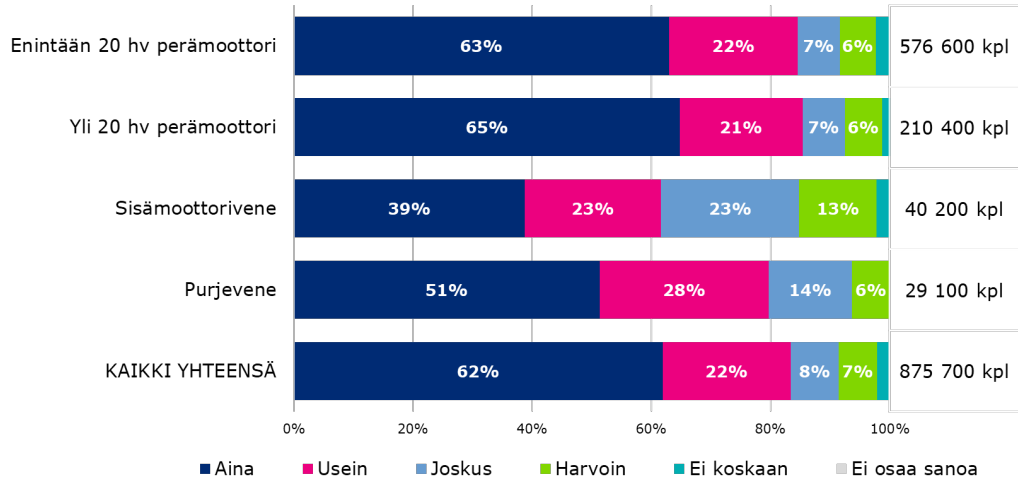
Taulukko 71. Veneiden varusteet (Iro Research Oy 2024)

	Enintään 20 hv perä- moottori	Yli 20 hv perä- moottori	Sisämoottorivene	Purje- vene	KAIKKI YHTEENSÄ
Kaikuluotain	18 %	61 %	85 %	80 %	35 %
Kompassi	6 %	48 %	85 %	90 %	24 %
GPS/Plotteri	5 %	49 %	79 %	71 %	23 %
Loki	2 %	19 %	54 %	77 %	12 %
Vesitiivis matkapuhelin (myös vesitiivis puhelinpussi)	5 %	18 %	37 %	48 %	12 %
Liesi/keitin	1 %	7 %	74 %	87 %	9 %
Lämmitin	0 %	10 %	65 %	75 %	9 %
Käymälä (WC tai kemiallinen)	1 %	6 %	66 %	86 %	9 %
Meri-VHF	0 %	6 %	28 %	53 %	5 %
Aurinkopaneeli	1 %	4 %	29 %	53 %	5 %
Maasähköjärjestelmä (kiinteä)	0 %	2 %	43 %	53 %	5 %
Tutka	1 %	6 %	16 %	16 %	4 %
Jolla	0 %	2 %	10 %	22 %	2 %
Pelastuslautta	0 %	2 %	9 %	15 %	2 %
PLB (henkilökohtainen hätälähetin)	0 %	3 %	5 %	8 %	2 %
AIS	0 %	1 %	7 %	17 %	1 %
Generaattori	1 %	2 %	9 %	5 %	1 %
Tuuligeneraattori	0 %	0 %	2 %	1 %	0 %
Polttokenno	0 %	0 %	-	1 %	0 %
Ei mitään näistä	73 %	18 %	-	6 %	52 %
En osaa sanoa	3 %	3 %	3 %	5 %	3 %

5.5.1 Pelastusliivin tai kelluntapukineen käyttö

Tutkimuksen veneilyn turvallisuutta ja asenteita kartoittavassa osiossa kysyttiin, käyttäkö vastaaja veneilleissään kelluntapukinetta tai pelastusliiviä.

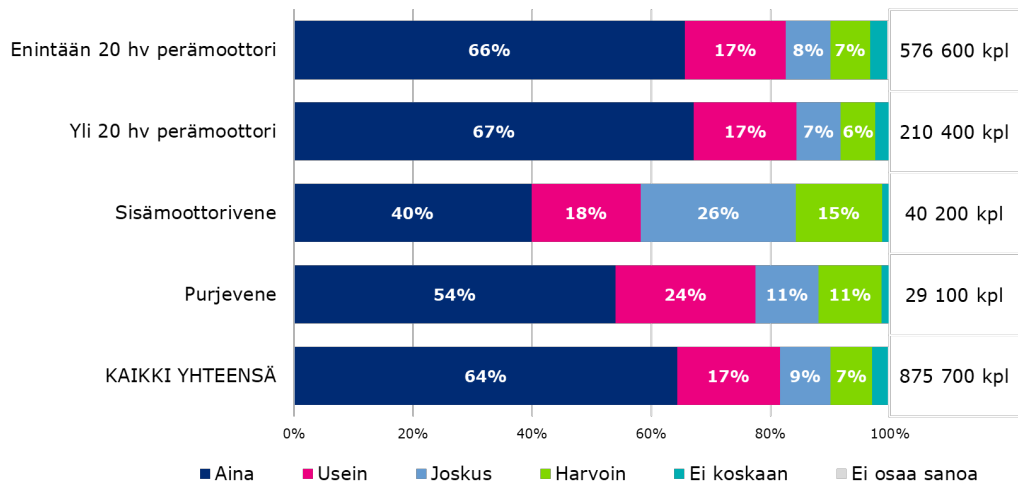
Kuvassa 38 on tarkasteltu pelastusliivien käyttämistä venetyypeittäin. Pelastusliivien käytön yleisyys eroaa jonkin verran venetyyppien välillä. Yhteensä 62 % veneilijöistä käyttää pelastusliiviä tai kelluntapukinetta aina, 22 % usein, 8 % joskus, 2 % veneilijöistä ei käytä näitä koskaan. Kaikki purjeventeilijät pukevut ylleen pelastusliivit tai kelluntapukineen vähintään harvoin. Perämoottoriveneillä kulkevat käyttävät kelluntavarusteita keskimääräistä enemmän. Aina pelastusliiviä tai kelluntapukinetta käyttävien sisämoottoriveneilijöiden määrä oli tulosten perusteella pienin (39 %). Tulos on samansuuntainen, kun pelastusliivin tai kelluntapukineen käyttämisestä kysytään vastaajalta itseltään (Kuva 39).



Kuva 38. Kuinka usein kaikilla veneessä olevilla on puettuna pelastusliivi tai kelluntapukine venetyypeittäin (Iro Research 2024)

Taulukko 72. Kuinka usein kaikilla veneessä olevilla on puettuna pelastusliivi tai kelluntapukine venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	63 %	22 %	7 %	6 %	2 %	0 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	65 %	21 %	7 %	6 %	1 %	0 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene	39 %	23 %	23 %	13 %	2 %	0 %	40 200 kpl
Purjevene	51 %	28 %	14 %	6 %	0 %	0 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	62 %	22 %	8 %	7 %	2 %	0 %	875 700 kpl



Kuva 39. Kuinka usein itse käyttää pelastusliiviä tai kelluntapukinetta vesillä ollessaan venetyypeittäin (Iro Research 2024)

Taulukko 73. Kuinka usein itse käyttää pelastusliiviä tai kelluntapukinetta vesillä ollessaan venetyypeittäin (Iro Research 2024)

	Aina	Usein	Joskus	Harvoin	Ei koskaan	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	66 %	17 %	8 %	7 %	3 %	0 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	67 %	17 %	7 %	6 %	2 %		210 400 kpl
Sisämoottorivene	40 %	18 %	26 %	15 %	1 %		40 200 kpl
Purjeverene	54 %	24 %	11 %	11 %	1 %		29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	64 %	17 %	9 %	7 %	3 %	0 %	875 700 kpl

On huomioitava, että tulokset saattavat antaa liian positiivisen kuvan kelluntapukineiden käytöstä koska vastaajat ovat suurella todennäköisyydellä pyrkineet vastaamaan viranomaisen tekemään tutkimukseen todellisuutta turvallisuusmyönteisemmin. Yleinen käsitys kelluntapukineiden käytöstä on tutkimustuloksi alhaisempi. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaiseman Liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026 toimenpideohjelman mukaan pelastusliivien käytön edistämistä lainsäädännössä tulisi selvittää.

5.5.2 Moottorin hätäkatkaisija

Moottorin hätäkatkaisijan eli ns. tappokytkimen tarkoituksena on sammuttaa moottori, mikäli veneen kuljettaja putoaa veneestä. Tällöin veneilijällä on parempi mahdollisuus pelastautua takaisin veneeseen. Kyselyn aineistosta analysoitiin tappokytkimen käyttöä, mikäli sellainen on asennettu. Vastaukset saatiin 185 veneilijältä. Myös tällä kysymyksellä pyrittiin kartoittamaan veneilijöiden turvallisuus-aseteita.

Tappokytkimen käytön yleisyys jakaantui kyselyyn vastanneiden keskuudessa merkittävästi. Alle kolmannes (30 %) kaikista veneilijöistä käyttää asennettua tappokytkintä aina, viidennes usein tai joskus ja 20 % ei käytä koskaan (taulukko 74).

Taulukko 74. Käyttääkö veneillessään moottorin hätäkatkaisijaa, mikäli sellainen on asennettu (Iro Research Oy 2024)

	Käyttää hätäkatkaisijaa
Aina	30 %
Usein	8 %
Joskus	11 %
Harvoin	16 %
Ei koskaan	20 %
Ei osaa sanoa	8 %
Ei ole asennettu	7 %

5.6 Ruorijuopumuksen promilleraja

Vesiliikenteessä alkoholin promilleraja on 1,0 promillea. Tutkimuksessa tiedusteltiin mitä ruorijuopumuksen promillerajalle pitäisi tehdä. Yli puolet laskisi rajaa, kolmannes 0,5 promilleen (sama kuin autoilussa), 13 % laskisi rajan nolnaan ja 39 % pitäisi sen ennallaan. Vain 3 % nostaisi rajaa (taulukko 75).

Taulukko 75. Mitä ruorijuopumuksen alarajalle pitäisi tehdä (Iro Research Oy 2024)

	2024
Laskea 0,5 promilleen	33 %
Laskea 0,2 promilleen	7 %
Laskea 0 promilleen	13 %
Pitää ennallaan	39 %
Nostaa	3 %
Ei osaa sanoa	4 %

Merialueilla hieman yli yksi prosentti puhallutetuista ylittää ruorijuopumuksen rajan (Rajavartiolaitos 2024). Tässä määrässä on kuitenkin mukana vain Rajavartiolaitoksen suorittamia puhallutuksia, muiden viranomaisten tietojen puuttuessa. Tulos on samaa suuruusluokkaa kuin vuonna 2016. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaiseman Liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026 toimenpideohjelmassa yhtenä toimenpiteenä on selvittää vesiliikenteen promillerajan laskemista 0,5 promilleen. Tutkimustulosten perusteella on tälle kannatusta veneilijöiden keskuudessa.

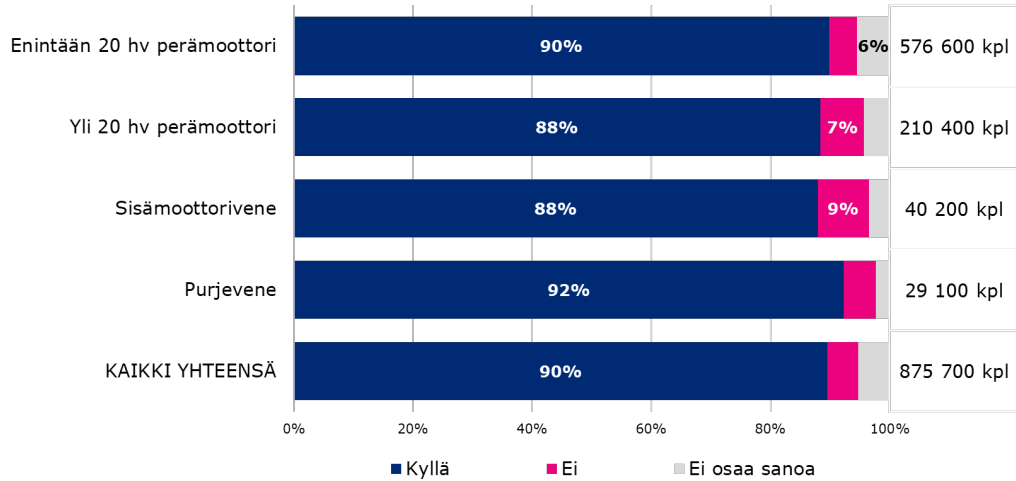
Ihmisten asenteet alkoholin vaikutuksen alaisena veneilyyn ovat yleisesti tiukentuneet viime vuosina.

5.7 Nopeiden veneiden kuljettajan alaikäraja ja nopeusraja

Tutkimuksessa selvitettiin myös veneilijöiden mielipidettä nopeiden veneiden kuljettajan alaikärajaan ja veneiden nopeusrajaa. Valtaosa puoltaa nopeille veneille alaikärajaa (90 %). Vesiskootterin käyttäjät ja alle 25-vuotiaat ovat eniten vastaan alaikärajaa (kuva 40 ja kuva 41).

Nopeiden veneiden sopiva alaikäraja on 44 %:n mielestä 18 vuotta. Reilu kolmannes asettaisi alaikärajan välille 7–17 vuotta. Veneilijöistä 15 % asettaisi alaikärajan yli 18 vuoteen (kuva 42).

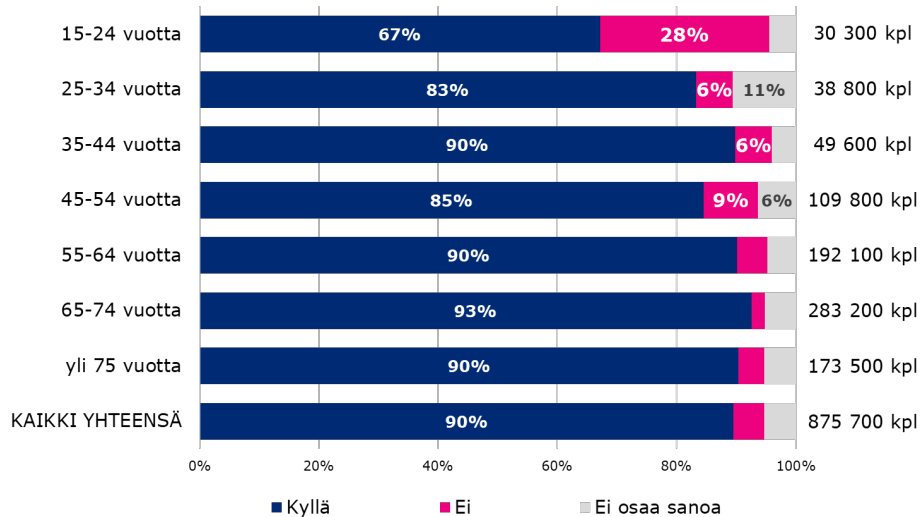
Ne veneilijät, jotka asettaisivat alaikärajan, kertovat myös, että alaikärajan pitäisi koskea veneitä, joiden nopeus olisi keskimäärin 21 solmua (taulukko 79).



Kuva 40. Pitäisikö nopeiden veneiden kuljettajille olla alaikäraja venetyypeittäin (Iro Research 2024)

Taulukko 76. Pitäisikö nopeiden veneiden kuljettajille olla alaikäraja venetyypeittäin (Iro Research 2024)

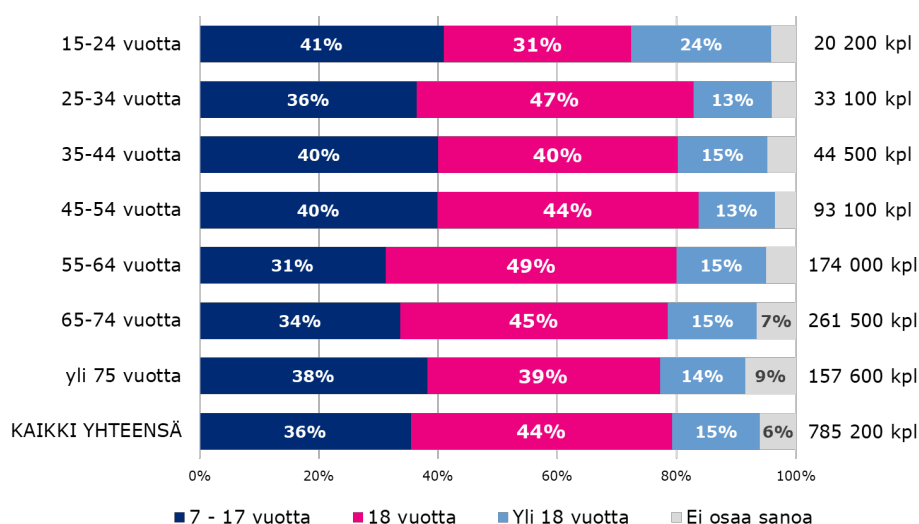
	Kyllä	Ei	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	90 %	5 %	6 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	88 %	7 %	4 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene	88 %	9 %	4 %	40 200 kpl
Purjevene	92 %	5 %	2 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	90 %	5 %	5 %	875 700 kpl



Kuva 41. Pitäisikö nopeiden veneiden kuljettajille olla alaikäraja ikäryhmittäin (Iro Research 2024)

Taulukko 77. Pitäisikö nopeiden veneiden kuljettajille olla alaikäraja ikäryhmittäin (Iro Research 2024)

	Kyllä	Ei	Ei osaa sanoa	Vastaajien määrä
15–24 vuotta	67 %	28 %	5 %	30 300 kpl
25–34 vuotta	83 %	6 %	11 %	38 800 kpl
35–44 vuotta	90 %	6 %	4 %	49 600 kpl
45–54 vuotta	85 %	9 %	6 %	109 800 kpl
55–64 vuotta	90 %	5 %	5 %	192 100 kpl
65–74 vuotta	93 %	2 %	5 %	283 200 kpl
yli 75 vuotta	90 %	4 %	5 %	173 500 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	90 %	5 %	5 %	875 700 kpl



Kuva 42. Mikä nopeiden veneiden kuljettajan alaikäraja pitäisi olla ikäryhmittäin niillä, joiden mielestä alaikäraja pitäisi olla (Iro Research Oy 2024)

Taulukko 78. Mikä nopeiden veneiden kuljettajan alaikäraja pitäisi olla ikäryhmittäin niillä, joiden mielestä alaikäraja pitäisi olla (Iro Research Oy 2024)

	7–17 vuotta	18 vuotta	Yli 18 vuotta	Ei osaa sanoa	Vastaajien määrä
15–24 vuotta	41 %	31 %	24 %	4 %	20 200 kpl
25–34 vuotta	36 %	47 %	13 %	4 %	33 100 kpl
35–44 vuotta	40 %	40 %	15 %	5 %	44 500 kpl
45–54 vuotta	40 %	44 %	13 %	4 %	93 100 kpl
55–64 vuotta	31 %	49 %	15 %	5 %	174 000 kpl
65–74 vuotta	34 %	45 %	15 %	7 %	261 500 kpl
yli 75 vuotta	38 %	39 %	14 %	9 %	157 600 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	36 %	44 %	15 %	6 %	785 200 kpl

Taulukko 79. Mikä nopeiden veneiden nopeusraja (solmua) pitäisi olla venetyypeittäin niillä, joiden mielestä alikäraja pitäisi olla (Iro Research Oy 2024)

	ka. 2024
Enintään 20 hv perämoottori	20 kn
Yli 20 hv perämoottori	23 kn
Sisämoottorivene	23 kn
Purjevene	19 kn
KAIKKI YHTEENSÄ	21 kn

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaiseman Liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026 toimenpideohjelman mukaisesti vesiliikenteeseen liittyvässä lainsäädäntö- ja turvallisuustyössä tulee ottaa huomioon trendi, jossa nopeampia veneitä on hitaamman liikenteen joukossa yhä enemmän. Suuri nopeus merkitsee pienempiä mahdollisuuksia tehdä havaintoja, vähemmän aikaa reagoida, suurempaa todennäköisyyttä hallinnanmenetykseen ja isompia vahinkoja törmäystilanteessa. Lisäksi vesikulkuneuvoihin asennetaan jopa tehokkaampia moottoreita, kuin valmistaja on turvalliseksi määrittänyt. Tutkimustulokset osoittavat, että veneilijöiden keskuudessa nopeiden veneiden kuljettajille tulisi asettaa ikäraja.

6 Veneilyn ympäristövaikutukset

Veneilyn ympäristövaikutuksiin kiinnitetään yhä enenevässä määrin huomioita. Veneilystä aiheutuu paikallisia ja alueellisia ympäristövaikutuksia.

Merten ja vesistöjen roskaantuminen on maailmanlaajuinen ongelma. Maailman meriin päätyy vuosittain 6,4–8 miljoonaa tonnia jätettä, josta suurin osa on muovia. Myös Itämeri ja Suomen järviolueet kärsivät roskaantumisesta. Myrkkymaalit pitävät pohjakasvuston poissa, mutta samalla vahingoittavat Itämeren herkkää eliöstöä sekä pilaavat maaperää. Veneilijöiden käymäläjätteet aiheuttavat piste-kuormitusta erityisesti satamissa ja matalissa lahdissa.

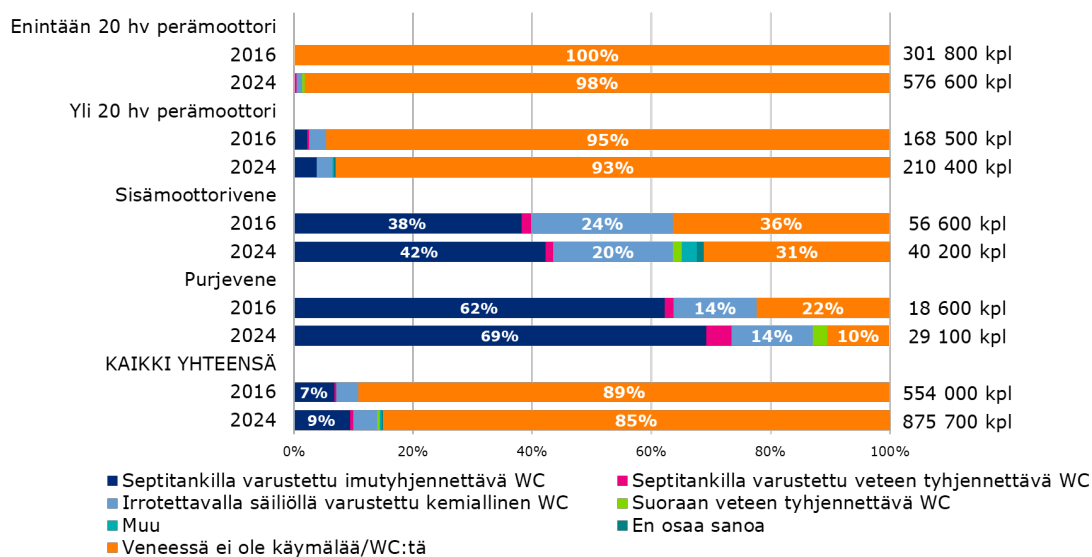
Venemoottoreiden päästöt ovat myös yksi ympäristötekijä. Moottoreiden pakokaasupäästöjä on rajoitettu jo vuodesta 2005 lähtien EU:n huvivenedirektiivillä. Venemoottorit ovat Suomessa kuitenkin kohtuullisen vanhaa, keskimäärin 15 vuotista ja suuremmissa sisämoottoreissa yli 20-vuotiasta, joten päästörajoitusten vaikutus kestää pitkään.

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. 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 tulisi johtaa ja varastoida isoissa veneissä septitankkeihin, jotka tyhjenetään imutyhjennysjärjestelmän avulla käymäläjätteiden imutyhjennysasemiin. Tyhjennysasemista jäte toimitetaan jätevedenpuhdistamoihin. Tyhjennysasemia on sekä satamissa että vesistöissä kelluvina tyhjennysasemina. Kaikissa niissä veneissä, joissa on vesi-wc, tulee nykyisin siten olla myös imutyhjennysjärjestelmä (septitankilla varustettu imutyhjennettävä wc).

Kuvaan 43 on koottu veneissä olevat käymälät venetyypeittäin. Valtaosassa (85 %) veneistä ei ollut minkäänlaista käymälää. Septitankilla varustettu imutyhjennettävä käymälä (7 %) oli jonkin verran kemiallista käymälää (4 %) yleisempi käymälätyyppi. Käymälöiden määrässä venetyypeittäin oli merkittäviä eroja. Purjevereneissä (69 %) oli useimmiten septitankilla varustettu imutyhjennettävä wc. Perämoottorivereneissä kaikki käymälätyypit olivat harvinaisia. Veneen koolla ja käymälän yleisyydellä on vahva yhteys toisiinsa. Tulokset ovat samankaltaisia kuin vuonna 2016.



Kuva 43. Veneiden käymälät venetyypeittäin veneissä, joissa käymälä on mahdollista olla (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 80. Veneiden käymälät venetyypeittäin veneissä, joissa käymälä on mahdollista olla (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

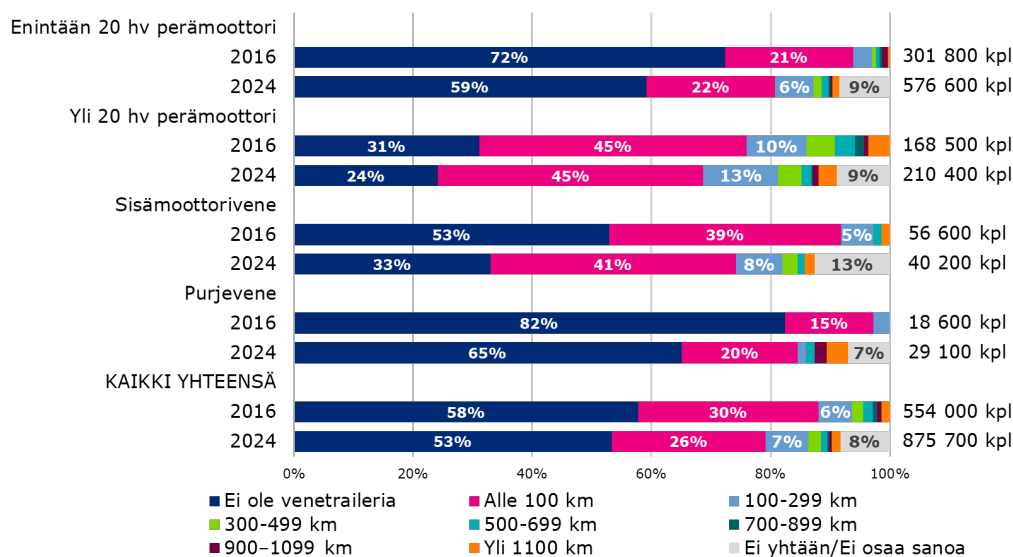
	Septitankilla varustettu imutyhjennettävä WC	Septitankilla varustettu veteen tyhjennettävä WC	Irrotettavalla säiliöllä varustettu WC / käymälä	Suoraan veteen tyhjennettävä WC	Muu	En osaa sanoa	Veneessä ei ole käymälää tai wc:tä	Veneiden määrä kpl
Enintään 20 hv perämoottori								
2016	0 %	0 %	0 %				100 %	301 800
2024		1 %	1 %	0 %	-	-	98 %	576 600
Yli 20 hv perämoottori								
2016	2 %	0 %	3 %				95 %	168 500
2024	4 %	-	3 %	-	0 %	0 %	93 %	210 400
Sisämoottorivene								
2016	38 %	2 %	24 %				36 %	56 600
2024	42 %	1 %	20 %	2 %	3 %	1 %	31 %	40 200
Purjevene								
2016	62 %	2 %	14 %				22 %	18 600
2024	69 %	4 %	14 %	2 %	-	-	10 %	29 100
KAIKKI YHTEENSÄ								
2016	7 %	0 %	4 %				89 %	554 000
2024	9 %	1 %	4 %	0 %	0 %	0 %	85 %	875 700

6.2 Jätevesien poisto

Jätevettä syntyy käymälöiden lisäksi veneessä käytetyistä pesuvesistä. Pesuvesiä, eli ns. harmaata vettä syntyy veneen siivouksesta, astioiden pesusta sekä veneilijöiden omasta peseytymisestä. Paras tapa käsitellä harmaita vesiä on kerätä ne omaan säiliöön tai septitankkiin. Pidä Saaristo Siistinä ry:llä oli veneilykaudella 2023 26 septityhjennyspaikkaa Saaristomeren, Suomenlahden ja Pohjanlahden rannikoilla sekä Kokemäenjoen, Kymijoen, Oulujoen ja Vuoksen vesistöissä (Pidä Saaristo Siistinä ry 2024). Lisäksi vierasvene- ja kotisatamissa oli muiden tahojen ylläpitämiä septitankkien tyhjennyspaikkoja.

6.3 Veneilyyn liittyvä autoilu

Veneilyyn liittyy myös sekä kodin ja venesataman väliseen että veneen siirtoon liittyvää autoilua. Kodin ja venesataman välisiä matkoja ei tässä tutkimuksessa arvioitu. Haastattelussa pyydettiin kuitenkin vastaajia arvioimaan veneen siirtomattoja veneilykaudessa. Noin 47 %:lla veneilijöistä oli käytössään venetraileri (kuva 44). Näiden veneilijöiden keskimääräiset siirtomäärät, ns. trailerikilometrit, olivat 107 kilometriä veneilykaudessa venettä kohti (taulukko 82), mikä tarkoittaa yhteensä noin 44 milj. trailerikilometriä. Tämä on noin kaksi kolmasosaa vuoden 2016 tasosta.



Kuva 44. Veneilijöiden trailerikilometrit venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 81. Veneilijöiden trailerikilometrit venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	Ei ole venetraileria	Alle 100 km	100-299 km	300-499 km	500-699 km	700-899 km	900-1099 km	Yli 1100 km	Ei yhtään/Ei osaa sanoa	Veneiden määrä kpl
Enintään 20 hv perämoottori										
2016	72 %	21 %	3 %	1 %	1 %	0 %	1 %	0 %		301 800
2024	59 %	22 %	6 %	1 %	1 %	0 %	0 %	1 %	9 %	576 600
Yli 20 hv perämoottori										
2016	31 %	45 %	10 %	5 %	3 %	1 %	1 %	4 %		168 500
2024	24 %	45 %	13 %	4 %	2 %	0 %	1 %	3 %	9 %	210 400
Sisämoottorivene										
2016	53 %	39 %	5 %	0 %	1 %	0 %	0 %	1 %		56 600
2024	33 %	41 %	8 %	3 %	1 %			2 %	13 %	40 200
Purjevene										
2016	82 %	15 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %		18 600
2024	65 %	20 %	1 %		2 %		2 %	4 %	7 %	29 100
KAIKKI YHTEENSÄ										
2016	58 %	30 %	6 %	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %		554 000
2024	53 %	26 %	7 %	2 %	1 %	0 %	1 %	1 %	8 %	875 700

Taulukko 82. Keskimääräiset trailerikilometrit veneilykauden aikana niillä veneilijöillä, joilla on traileri käytössä (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

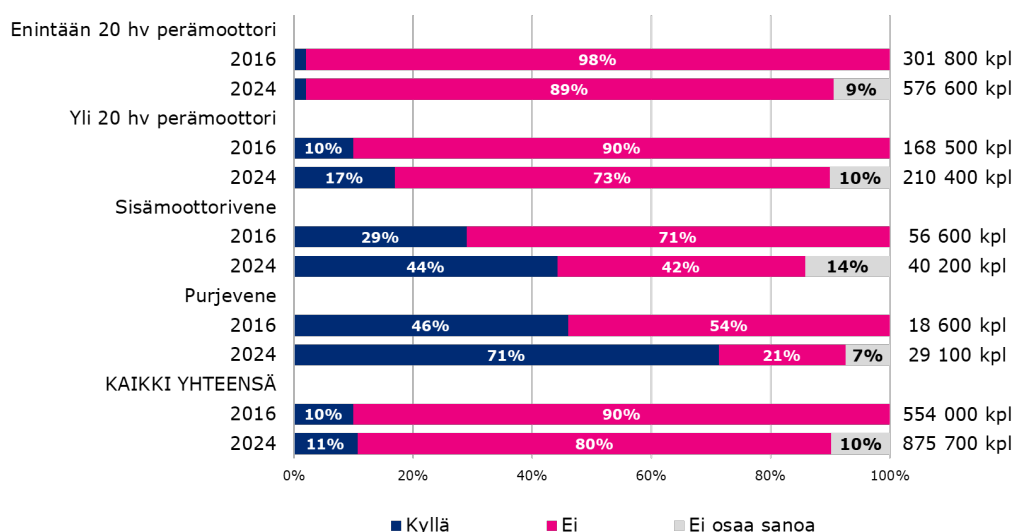
	2016	2024
Enintään 20 hv perämoottori	103 km	103 km
Yli 20 hv perämoottori	214 km	109 km
Sisämoottorivene	99 km	76 km
Purjevene	36 km	151 km
KAIKKI YHTEENSÄ	153 km	107 km

Veneiden trailerilla aiheutuvista siirroista syntyy noin 7 000–8 000 tonnin CO₂-päästöt.

6.4 Eliönestomaalien käyttö

Pohjaan tarttuvan eliöstön vähentämiseksi käytetään eliönestomaaleja, eli niin kutsuttuja antifouling-maaleja. Veneen pohjaan kiinnittyvä kasvusto hidastaa veneen nopeutta ja lisää polttoaineen kulutusta. Eliönestomaalien käytön tarpeellisuus vaihtelee alueittain, koska kasvuston muodostumiseen vaikuttaa mm. veden lämpötila ja suolaisuus. Tarpeellisinta se on Suomen eteläisillä merialueilla, kun taas sisävesillä ja Perämerellä käytölle ei ole perusteita.

Kuvassa 45 käsitellään eliönestomaalien käytön määrää venetyypeittäin. Veneiden käsittely eliönestomaaleilla on tulosten mukaan harvinaista, sillä vain 11 % 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 71 % on ainakin osittain käsitelty eliönestomaaleilla. Enintään 20 hv:n perämoottoriveneillä eliönestomaalien käyttö on hyvin vähäistä. Niillä venetyypeillä, joissa käytetään keskimääräistä enemmän eliönestomaaleja, veneillään myös useammin merialueilla.



Kuva 45. Antifouling-maalin käyttö venetyypeittäin (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 83. Antifouling-maalin käyttö venetyypeittäin (Trafic 2017, Iro Research Oy 2024)

	Kyllä	Ei	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori				
2016	2 %	98 %		301 800 kpl
2024	2 %	89 %	9 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori				
2016	10 %	90 %		168 500 kpl
2024	17 %	73 %	10 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene				
2016	29 %	71 %		56 600 kpl
2024	44 %	42 %	14 %	40 200 kpl
Purjevene				
2016	46 %	54 %		18 600 kpl
2024	71 %	21 %	7 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ				
2016	10 %	90 %		554 000 kpl
2024	11 %	80 %	10 %	875 700 kpl

Eliönestomaaleja käytetään yhteensä arviolta noin 164 000 litraa (taulukko 84). Keskimääräisesti eniten maalilitroja kuluu purjeveneissä.

Taulukko 84. Eliönestomaalien käyttö venetyypeittäin veneilykausittain (Trafic 2017, Iro Research Oy 2024)

	Litraa yhteensä 2016	Litraa venettä kohti 2016	Litraa yhteensä 2024	Litraa venettä kohti 2024
Enintään 20 hv perämoottori	10 449	0,03	17 300	0,03
Yli 20 hv perämoottori	29 470	0,17	50 500	0,24
Sisämoottorivene	24 878	0,44	32 900	0,82
Purjevene	26 131	1,40	63 100	2,17
KAIKKI YHTEENSÄ	98 366	0,18	163 800	0,22

Eliönestomaaleja käytetään yhtä yleisesti kuin vuonna 2016. Purjeveneiden osalta tulos vastaa yleistä käsitystä keskimääräisen 9-metrisen purjeveeneen maalitarpeesta ja tukee tulosta lähes kaikkien purjeveneiden maalaamisesta eliönestomaalilla. Perämoottoriveneiden kohdalla on tulosten valossa selkeää, että vain pieni osa veneistä maalataan. Tämä tukee yleistä käsitystä.

6.5 Veneiden jätahuolto

Satamissa on kierrätyspisteitä, jossa kierrätetyt jätteet, kuten lasi- ja metallijäte voidaan lajitella. Kaudella 2023 Pidä Saaristo Siistinä ylläpiti noin 178 roskapistettä eri puolilla rannikkoa ja sisävesistöjä (PSS 2024).

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 liuotinjätteet, myrkkymaalien hiontajätteet sekä hätäraketit ja

käsisoihdut ovat tyypillisimpiä veneilyn synnyttämiä vaarallisia jätteitä (Pidä Saaristo Siistinä). Vaarallisten jätteiden lajittelumahdollisuudet vaihtelevat pienvenesatamittain. Veneseuroissa jätteiden lajittelu on hoidettu pääsääntöisesti hyvin.

6.6 Veneilyn hiilidioksidipäästöt

Tutkimuksessa kysyttiin kuinka paljon talouden eniten käyttämä vene kuluttaa veneilykauden aikana polttoainetta? Vastaajista puolet ei osannut sanoa kulutusmäärä litroissa. Heille annettiin mahdollisuus arvioida kulutusta tankillisina tai kanistereissa. Vain 23 % osasi arvioida kulutusta tankillisina tai kanistereissa. Veneilykauden kokonaiskulutus arvioitiin tankin tai kansitereiden tilavuuden mukaan. Koko maan veneilijöiden polttoaineen kulutuksen laskenta sisältää tämän takia suuren virhemarginaali ja tulos on vain suuntaa antava. Laskennallisesti veneissä käytettiin veneilykauden aikana 64,5 milj. litraa polttoaineita. Bensiinin osuus tästä on 85 % ja dieselin 15 %. Veneily aiheuttaa yhteensä noin 155 800 tonnin hiilidioksidipäästöt. Huomioitavaa on myös se, että veneen päämoottoreista 14 % oli sähkö tai hybridimoottoreita.

Keskimääräiset hiilidioksidipäästöt venettä kohti ovat vähentyneet. Vuonna 2016 moottoroidut veneet tuottivat keskimäärin 0,228 t hiilidioksidia venettä kohti, kun nyt vastaava luku on 0,178 t hiilidioksidia.

EU:n asettamat, alun perin vuonna 2005 voimaan tulleet päästövaatimukset veneiden moottoreille alkavat vähitellen vaikuttaa.

Taulukko 85. Veneilyn polttoaineenkulutus ja hiilidioksidipäästöt veneilykauden aikana venetyypeittäin (milj. litraa) (Iro Research Oy 2024)

	Vesis- koot- teri	Enin- tään 20 hv perä- moot- tori	Yli 20 hv perä- moot- tori	Sisä- mootto- rivene	Purje- vene	YHTEENSÄ	HIILIDI- OKSIDIA
Bensiini	2,76	12,24	35,58	4,02	0,21	54,8 milj. litraa	130 000 t CO ₂
Dieselöljy	0,00	0,01	0,23	8,20	1,26	9,7 milj. litraa	25 800 t CO ₂
YHTEENSÄ	2,76	12,25	35,81	12,22	1,47	64,5 milj. litraa	155 800 t CO₂

7 Veneilyn taloudelliset vaikutukset

Veneilyllä on taloudellisia vaikutuksia, jotka 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 2022 ja 2023.

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 veneiden valmistuksesta merkittävä osa menee vientiin (viennin arvo 282 milj. euroa vuonna 2022) (Tilastokeskus 2023). Epäsuoria vaikutuksia ovat muun muassa veneilyinfrastruktuurin rakentaminen ja sen ylläpito.

Tilastokeskuksen (2023) mukaan veneilyyn liittyvien toimialojen yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2022 oli noin 953 milj. euroa. Liikevaihto jakaantui neljälle toimialalle: veneiden valmistus 525 milj. euroa, tukkukauppa 65 milj. euroa, vähittäiskauppa 187 milj. euroa ja huolto 177 milj. euroa.

Vuoden 2016 tasoon verrattuna toimialojen liikevaihdossa on kasvua noin 50 %.

7.2 Veneiden valmistus

Veneiden valmistusmäärät ovat vaihdelleet voimakkaasti viimeisen kahden vuosikymmenen aikana. Vuosituhannen alussa 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 olleet noin 13 000–16 000 veneen vuositasolle. Vuonna 2023 veneitä valmistettiin reilu 11 000 kappaletta (Finnboat 2023a). Tämä on samalla tasolla kuin vuonna 2015.

Veneiden valmistus on merkittävää liiketoimintaa. Huvi- ja urheiluveneitä valmistavia yrityksiä oli vuonna 2023 yhteensä 180 kappaletta ja niiden yhteenlaskettu liikevaihto oli 298 milj. euroa. Yritykset työllistivät suoraan 1880 henkilöä ja maksoivat palkkoja 84 milj. euroa (Tilastokeskus 2024). 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. Traficom in ylläpitämään veneiden valmistajatunnusrekisteriin on ilmoitettu 143 aktiivista valmistajatunnusta. Osa

venevalmistajista tekee kuitenkin veneitä pelkästään alihankintatyönä suuremmille venemerkeille, jolloin valmistajatunnusta ei tarvita.

7.2.1 Venekauppa

Venekauppa jaetaan veneiden tukkukauppaan, vähittäiskauppaan ja ulkomaankauppaan.

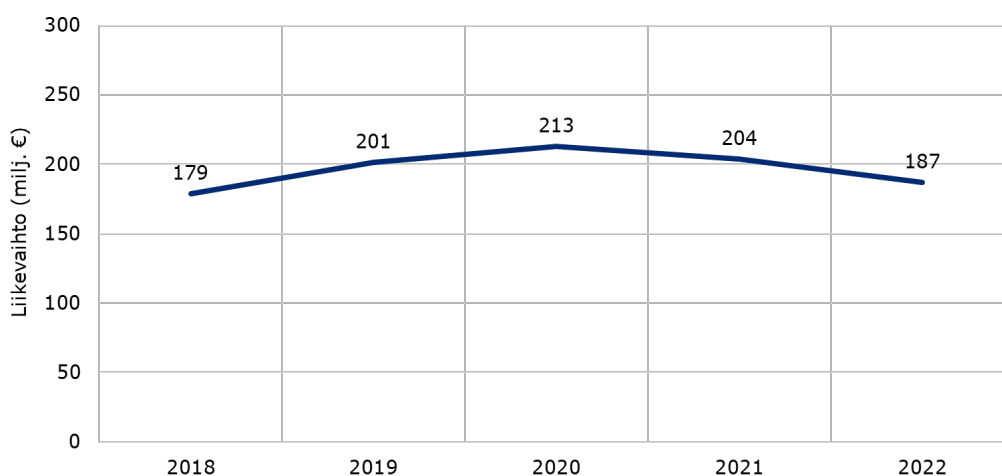
Tukkukauppa

Veneilyn tukkukauppaan luetaan kuuluvaksi veneet ja veneilytarvikkeet toimialaluokituksen TOL2008 mukaisesti. Tukkukauppaa harjoittavia yrityksiä on Suomessa 81 ja niiden liikevaihto oli vuonna 2022 62 milj. euroa. Tukkukauppa työllistää noin 150 henkilöä, joiden palkkasumma on 8,86 milj. euroa (Tilastokeskus 2024).

Veneiden ja veneilytarvikkeiden vähittäiskauppa

Veneiden ja veneilytarvikkeiden vähittäiskaupan liikevaihto oli 152 milj. euroa vuonna 2022. Vähittäiskauppaa harjoittavia yrityksiä oli 193, jotka työllistivät 318 henkilöä. Vähittäiskaupan palkkakustannukset olivat 13,4 milj. euroa. (Tilastokeskus 2024). Veneitä ja venetarvikkeita myydään myös muualla kuin varsinaisissa venetarvikeliikkeissä, kuten autotarvikeliikkeissä, huoltoasemilla, sekatarvakaupoissa ja rautakaupoissa. Osalla näistä liikkeistä on omaa maahantuontia, jolloin ne eivät näy vähittäismyynti- tai tuontitilastoissa, jolloin todelliset liikevaihtoluvut ovat tilastoituja suurempia.

Tilastokeskus on kerännyt veneiden ja veneilytarvikkeiden vähittäiskaupan vuosittaista liikevaihtotilastoa vuodesta 1995 alkaen. Viimeisinä vuosina veneiden ja veneilytarvikkeiden vähittäiskauppa kasvoi aina vuoteen 2020 asti. Liikevaihto putosi vuosina 2021 ja 2022 aiemmista vuosista.



Kuva 46. Veneiden ja veneilytarvikkeiden vähittäiskaupan liikevaihto (Tilastokeskus 2024)

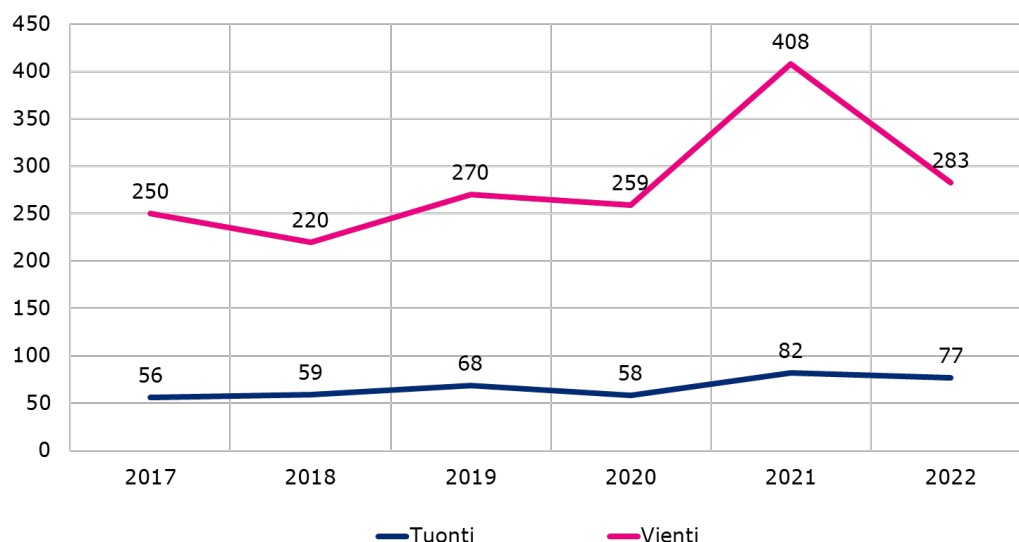
Taulukko 86. Veneiden ja veneilytarvikkeiden vähittäiskaupan liikevaihto (Tilastokeskus 2024)

	2018	2019	2020	2021	2022
Liikevaihto (milj.€)	179	201	213	204	187

Veneiden ulkomaankauppa

Veneitä viedään Suomesta arvolla (milj. euroa) huomattavasti enemmän kuin tänne tuodaan. Vuosina 2017–2022 vienti on ollut noin 4–8-kertaista veneiden tuontiin nähden (kuva 47).

Vuonna 2023 veneiden vienti oli 7693 kappaletta ja sen arvo nousi 443 milj. euroon. Samana vuonna veneiden tuonti oli 10185 kappaletta ja tuonnin arvo 225 milj. euroa. Veneiden tuonnissa vesiskoottereiden tuonti on kasvanut vuosi vuodelta ja niitä tuodaan lukumääräisesti eniten (Finnboat 2023b).

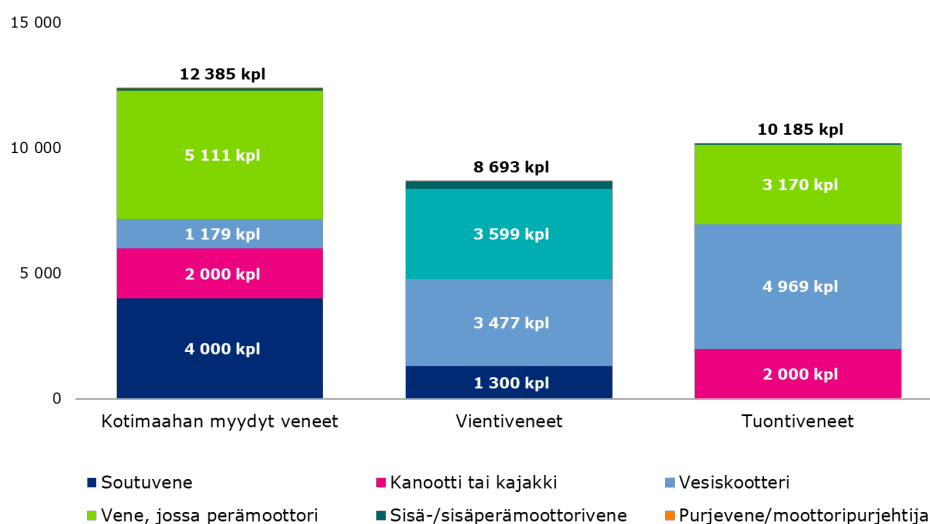


Kuva 47. Veneiden vienti ja tuonti 2017–2022 (milj. euroa) (Tulli 2024)

Taulukko 87. Veneiden vienti ja tuonti 2017–2022 (milj. euroa) (Tulli 2024)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tuonti	56	59	68	58	82	77
Vienti	250	220	270	259	408	283

Veneiden viennin osuus veneiden valmistusmäärästä oli vuonna 2023 noin 43 %. Lukuun sisältyy tilastovirhettä, sillä osassa venetyypeistä valmistusmäärät eivät ole tiedossa (Finnboat 2023b).



Kuva 48. Kotimaahan myytyjen, tuontiveneiden ja vientiveneiden määrät Suomessa 2022 (Finnboat ry 2023b)

Taulukko 88. Kotimaahan myytyjen, tuontiveneiden ja vientiveneiden määrät Suomessa 2022 (Finnboat ry 2023b)

	Kotimaahan myydyt veneet	Vientiveneet	Tuontiveneet
Soutuvene	4 000 kpl	1 300 kpl	
Kanootti tai kajakki	2 000 kpl		2 000 kpl
Vesiskootteri	1 179 kpl	3 477 kpl	4 969 kpl
Vene, jossa perämoottori	5 111 kpl		3 170 kpl
Vene, yli 20 hv:n perämoottori		3 599 kpl	
Sisä-/sisäperämoottorivene	84 kpl	289 kpl	36 kpl
Purjevene/moottoripurjehtija	11 kpl	28 kpl	10 kpl
YHTEENSÄ	12 385 kpl	8 693 kpl	10 185 kpl

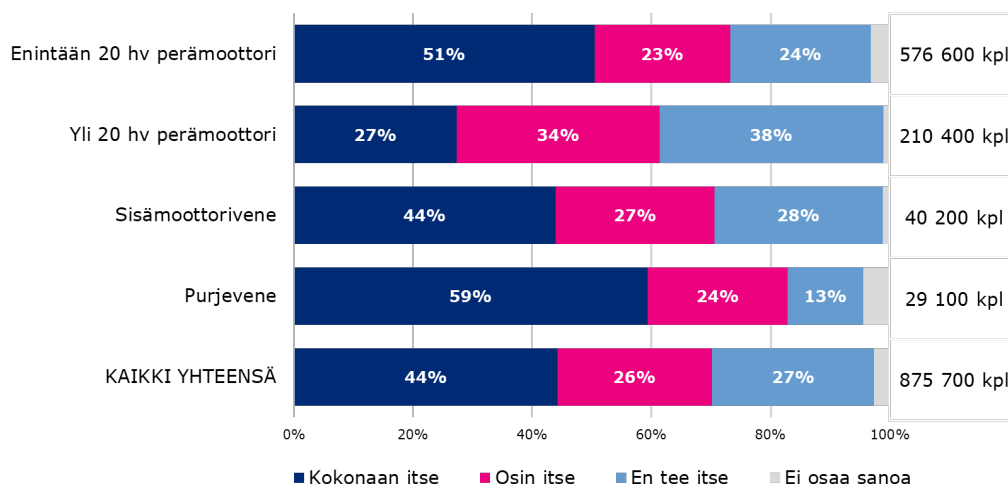
7.2.2 Veneiden huolto ja ylläpito

Veneiden ja laivojen huoltoa harjoittavien yritysten lukumäärä vuonna 2023 oli 426 kappaletta. Niiden liikevaihto oli yhteensä 177 milj. euroa. Yrityksissä oli töissä 668 henkilöä, joiden palkkasumma oli 30,2 milj. euroa. (Tilastokeskus 2024) Luvuista puuttuvat esimerkiksi moottori- ja pienkonekorjaamot, jotka huoltavat muun muassa perämoottoreita.

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.

Tässä tutkimuksessa kerättiin veneilijöiltä kulutustietoja mm. veneen laitteiden ja tarvikkeiden hankinnasta, vesille laskusta ja nostosta, moottoreiden huolloista ja tarvikkeista sekä talvisäilytyksestä. Nämä tulokset esitetään tutkimuksen luvussa 7.3.

Kaikkien moottoroitujen veneiden huollosta käyttäjät tekevät kokonaan tai osin itse 70 %, kokonaan muille ulkoistettuna reilu neljännes. Purjeveneissä ja alle 20 hv moottoriveneissä huoltotyöt tehdään useimmin kokonaan itse.



Kuva 49. Veneiden huoltotöiden (moottori yms.) tekeminen venetyypeittäin (Iro Research Oy 2024)

Taulukko 89. Veneiden huoltotöiden (moottori yms.) tekeminen venetyypeittäin (Iro Research Oy 2024)

	Kokonaan itse	Osin itse	En tee itse	Ei osaa sanoa	Veneiden määrä
Enintään 20 hv perämoottori	51 %	23 %	24 %	3 %	576 600 kpl
Yli 20 hv perämoottori	27 %	34 %	38 %	1 %	210 400 kpl
Sisämoottorivene	44 %	27 %	28 %	1 %	40 200 kpl
Purjevene	59 %	24 %	13 %	4 %	29 100 kpl
KAIKKI YHTEENSÄ	44 %	26 %	27 %	3 %	875 700 kpl

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 voiteluainekustannuksista 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.

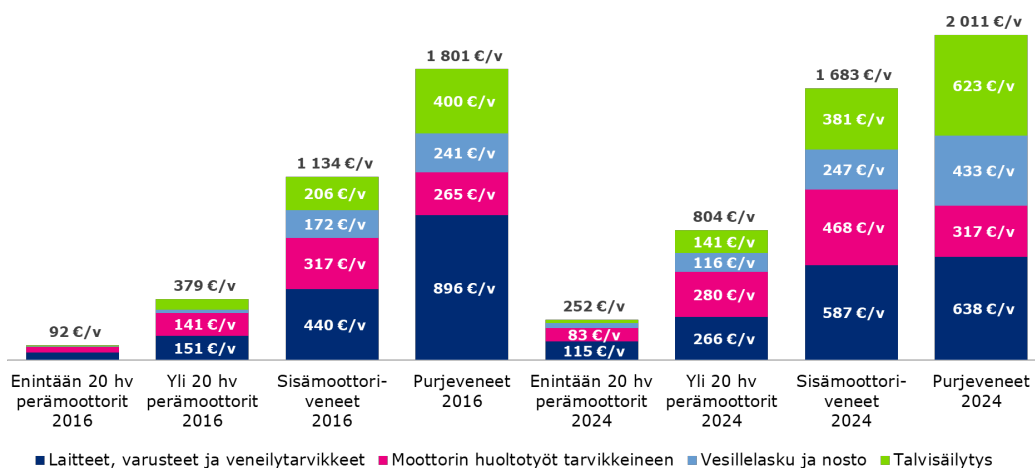
Tässä tutkimuksessa ei tarkasteltu veneen hankintakustannuksia. Merkittävä osa veneistä hankitaan käytettyinä, eikä niiden myyntihintoja tilastoida. Käyttö- ja ylläpitomenoista tutkimuksessa tarkasteltiin menoja laitteisiin, varusteisiin ja veneilytarvikkeisiin, veneen huoltoon, vesillelaskuun ja nostoon sekä talvisäilytykseen.

Näiden lisäksi arvioitiin veneiden polttoaineen kulutusta, sen kustannuksia sekä venepaikkojen kustannuksia. Tutkimuksen arvion perusteella ylläpitokustannukset ja polttoaine ovat karkean arvion mukaan vesiskootterilla 850 €, alle 20 hv moottoriveneillä 350 €, yli 20 hv moottoriveneillä 1300 €, sisämoottoriveneillä 2500 € ja purjevereneillä 2300 € vuodessa venettä kohti. Kaikkien veneiden keskiarvo on noin 870 euroa vuodessa. Lukuihin sisältyy laajasti epävarmuutta, koska mm. venepaikkojen kustannusta on vaikea arvioida, kuinka moni vene on venepaikalla ja polttoaineen kulutuksen ilmoittaneita oli vain yli puolet kaikista veneilijöistä (Iro Research Oy 2024).

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

7.3.1 Veneiden ylläpitokustannukset

Haastattelussa selvitettiin veneen ylläpitokustannuksia, jotka jaettiin rahan käyttöön (1) veneiden laitteisiin, varusteisiin ja veneilytarvikkeisiin, (2) moottorin huoltoon, (3) vesillelaskuun ja nostoon sekä (4) talvisäilytykseen. Tutkimuksen mukaan keskimääräiset ylläpitovuosikustannukset venettä kohti olivat 542 euroa vuonna 2016 ja vuonna 2024 yhteensä 595 euroa. Kun kuluttajahintaindeksi oli vuonna 2016 100,35 ja vuonna 2023 120,44, ylläpitoon käytetään nyt suhteessa vähemmän rahaa. Kustannukset vaihtelivat venetyypeittäin (kuva 50) siten, että purjevereneiden käyttökustannukset olivat venetyypeistä tarkasteltuina selvästi suurimmat (noin 2000 euroa vuodessa) ja sisämoottoriveneiden toiseksi suurimmat (noin 1700 euroa vuodessa). Enintään 20 hv perämoottoriveneiden kustannukset olivat edullisimmat (noin 250 euroa vuodessa). Kustannukset ovat nousseet kaikkien venetyyppien kohdalla vuodesta 2016.

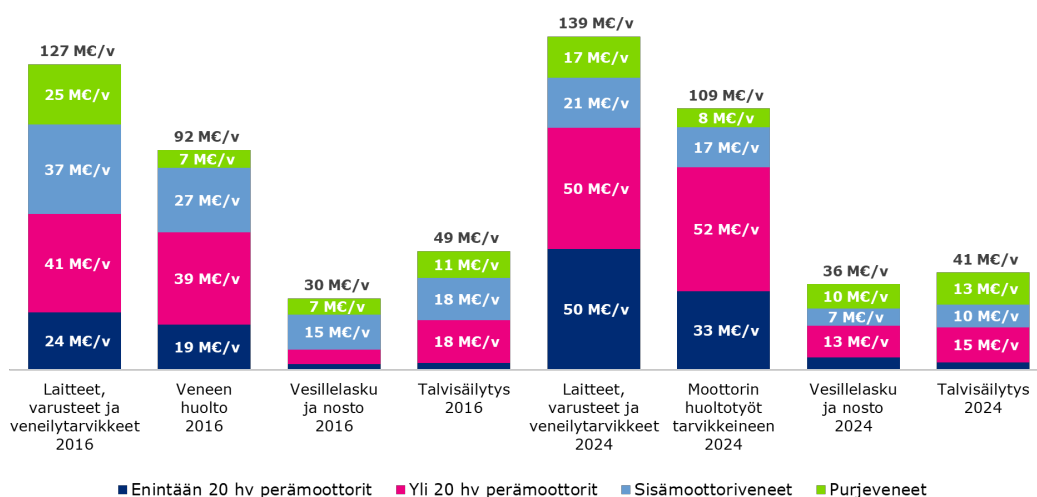


Kuva 50. Veneilyn vuosittaiset ylläpidon kustannukset venetyypeittäin 2016 ja 2024 (€/vuosi) (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 90. Veneilyn vuosittaiset ylläpidon kustannukset venetyypeittäin (€/vuosi) 2016 ja 2024 (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	Laitteet, varusteet ja veneilytarvikkeet	Moottorin huoltotyöt tarvikkeineen	Vesillelasku ja nosto	Talvisäilytys	YHTEENSÄ
Enintään 20 hv perämoottori					
2016	46 €/v	36 €/v	4 €/v	6 €/v	92 €/v
2024	115 €/v	83 €/v	30 €/v	24 €/v	252 €/v
Yli 20 hv perämoottori					
2016	151 €/v	141 €/v	22 €/v	65 €/v	379 €/v
2024	266 €/v	280 €/v	116 €/v	141 €/v	804 €/v
Sisämoottorivene					
2016	440 €/v	317 €/v	172 €/v	206 €/v	1134 €/v
2024	587 €/v	468 €/v	247 €/v	381 €/v	1683 €/v
Purjevene					
2016	896 €/v	265 €/v	241 €/v	400 €/v	1801 €/v
2024	638 €/v	317 €/v	433 €/v	623 €/v	2011 €/v

Kokonaisuudessaan veneiden ylläpitoon käytetään Suomessa vuonna 2023 noin 324 milj. euroa (kuva 51). Vuonna 2016 ylläpidon kokonaiskustannus oli noin 298 milj. euroa. Suurin kustannuserä on laitteet, varusteet ja veneilytarvikkeet (139 milj. euroa) ja toiseksi suurin on veneen moottorin huolto tarvikkeineen (109 milj. euroa). Talvisäilytykseen käytetään vuosittain 41 milj. euroa ja vesillelaskuun ja nostoon 36 milj. euroa.

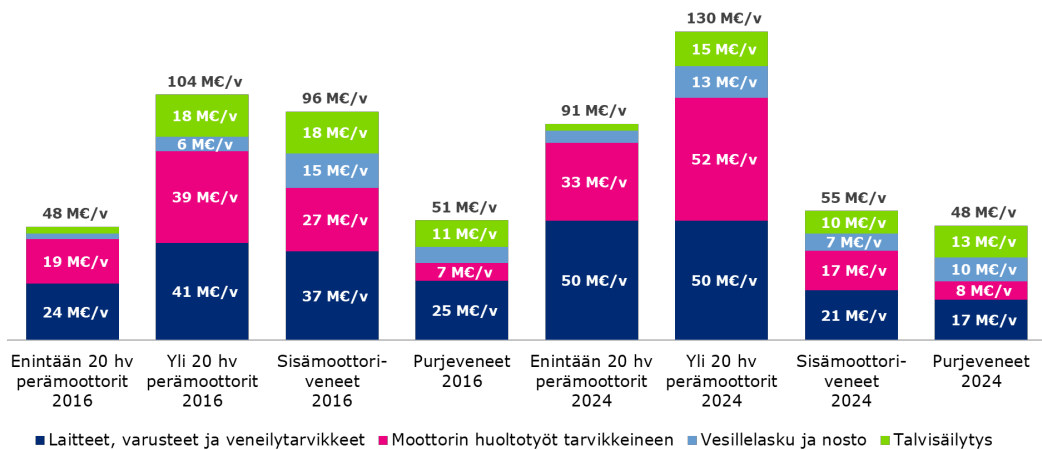


Kuva 51. Veneilyn vuosittaiset ylläpidon kokonaiskustannukset kustannusryhmittäin 2016 ja 2024 (milj. €/vuosi) (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 91. Veneilyn vuosittaiset ylläpidon kokonaiskustannukset kustannusryhmittäin 2016 ja 2024 (milj. €/vuosi) (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	Enintään 20 hv perämoottori	Yli 20 hv perämoottori	Sisämoottorivene	Purjevene	YH-TEENSÄ
Laitteet, varusteet ja veneilytarvikkeet					
2016	24 M€/v	41 M€/v	37 M€/v	25 M€/v	127 M€/v
2024	50 M€/v	50 M€/v	21 M€/v	17 M€/v	139 M€/v
Moottorin huoltotyöt tarvikkeineen (2016 Veneen huolto)					
2016	19 M€/v	39 M€/v	27 M€/v	7 M€/v	92 M€/v
2024	33 M€/v	52 M€/v	17 M€/v	8 M€/v	109 M€/v
Vesillelasku ja nosto					
2016	2 M€/v	6 M€/v	15 M€/v	7 M€/v	30 M€/v
2024	5 M€/v	13 M€/v	7 M€/v	10 M€/v	36 M€/v
Talvisäilytys					
2016	3 M€/v	18 M€/v	18 M€/v	11 M€/v	49 M€/v
2024	3 M€/v	15 M€/v	10 M€/v	13 M€/v	41 M€/v

Yli 20 hv perämoottoriveneet muodostavat suurimmat ylläpitomarkkinat (130 milj. euroa). Vaikka yli 20 hv perämoottoriveneiden vuosittaiset venekohtaiset ylläpitokustannukset ovat verrattain alhaiset, muodostavat ne kuitenkin toiseksi suurimmat ylläpitomarkkinat (91 milj. euroa) tämän venetyypin suuren lukumäärän vuoksi. Sisämoottoriveneiden ylläpitomarkkinat ovat 55 milj. euroa ja purjeveneiden 48 milj. euroa.



Kuva 52. Veneilyn vuosittaiset ylläpidon kokonaiskustannukset venetyypeittäin 2016 ja 2024 (milj. €/vuosi) (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

Taulukko 92. Veneilyn vuosittaiset ylläpidon kokonaiskustannukset venetyypeittäin 2016 ja 2024 (milj. €/vuosi) (Trafi 2017, Iro Research Oy 2024)

	Laitteet, varusteet ja veneilytarvikkeet	Moottorin huoltotyöt tarvikkeineen	Vesillelasku ja nosto	Talvisäilytys	YHTEENSÄ
Enintään 20 hv perämoottori					
2016	24 M€/v	19 M€/v	2 M€/v	3 M€/v	48 M€/v
2024	50 M€/v	33 M€/v	5 M€/v	3 M€/v	91 M€/v
Yli 20 hv perämoottori					
2016	41 M€/v	39 M€/v	6 M€/v	18 M€/v	104 M€/v
2024	50 M€/v	52 M€/v	13 M€/v	15 M€/v	130 M€/v
Sisämoottorivene					
2016	37 M€/v	27 M€/v	15 M€/v	18 M€/v	96 M€/v
2024	21 M€/v	17 M€/v	7 M€/v	10 M€/v	55 M€/v
Purjevene					
2016	25 M€/v	7 M€/v	7 M€/v	11 M€/v	51 M€/v
2024	17 M€/v	8 M€/v	10 M€/v	13 M€/v	48 M€/v

Venepaikkojen vuosikustannukset vaihtelevat merkittävästi venepaikan sijainnin ja koon mukaan. Taulukkoon 93 on koottu esimerkkejä venepaikkojen vuosimaksuista eri kaupungeissa. Olettaen, että keskimääräisen venepaikan vuosimaksu on noin 305 euroa ja kaikilla yli 20 hv:n perämoottoriveneillä, sisämoottoriveneillä ja purjeveneillä on venepaikka, voidaan arvioida venepaikkojen vuosimaksuiksi yhteensä noin 85 milj. euroa.

Taulukko 93. Venepaikkojen vuosikustannuksia (sis. alv) esimerkkikaupungeissa (lähde: kaupunkien kotisivut)

	2016	2024
Hamina	130–336 €	167–354 €
Helsinki	106–766 €	165–902 €
Kajaani	75–175 €	81–189 €
Naantali	116–490 €	133–550 €
Rauma	134–657 €	148–714 €
Savonlinna	181–301 €	147–327 €

7.3.2 Polttoaineen kulutus

Veneet kuluttavat vuosittain 64,5 milj. litraa polttoainetta. Bensiinin osuus tästä on 85 % ja dieselin 15 %. Bensiinin ja dieselin 1,97 euron litrahinnalla arvioiden veneilyssä käytetään polttoaineisiin noin 130 milj. euroa vuodessa. Voiteluaineiden kulutusta ei arvioitu. Näitä matkoja on arvioitu tutkimuksen luvussa 6.6.

Veneily kuluttaa myös epäsuorasti maantieliikenteen polttoaineita. Näihin kuuluvat matkat kodin ja venesataman välillä sekä veneiden siirroista aiheutunut polttoaineen kulutus. Kodin ja venesataman välisiä matkoja ei arvioitu tutkimuksessa. Veneen siirroista venetrailerilla arvioidaan aiheutuvan noin 80 milj. euron kustannukset vuodessa.

7.4 Julkiselle sektorille aiheutuvat tulot ja menot

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 liikevaihtoista, 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

Tutkimustulokset osoittavat, että veneiden määrä Suomessa on edelleen lisääntynyt viimeisen kahdeksan vuoden aikana. Viimeisten kahdenkymmenen vuoden aikana suomalainen venekanta on yli kaksinkertaistunut. Kaikista moottoroiduista veneistä (yhteensä 875 700 venettä) on eniten enintään 20 hv:n moottorilla varustettuja perämoottoriveneitä (yhteensä 576 600 venettä) (66 %). Suomessa määrällisesti eniten moottoroituja veneitä on Uudellamaalla, Pirkanmaalla ja Varsinais-Suomessa. Tätä selittää suuri väestömäärä ja saariston sekä vesistöalueiden helppo saavutettavuus.

Tutkimuksen arvion perusteella venettä käytettiin keskimäärin 27 päivää veneilykaudella 2023. Tämän perusteella voidaan todeta veneilyaktiivisuuden lisääntyneen viime vuosina.

Suomi on tuhansien järvien ja mökkien maa. Tästä syystä sisävesillä on paljon pieniä, alle 20 hv perämoottoriveneitä. Samasta syystä suuri osa kuolemaan johdaneista veneilyonnettomuuksista tapahtuu sisävesialueella. Veneen koolla on myös suuri merkitys veneen käyttötarkoitukseen. Pienempiä veneitä käytetään tyypillisesti kalastukseen, kun suurempia veneitä käytetään pidempiin matkoihin.

Veneilyn arvioinnissa tulisikin selkeämmin erotella varsinainen aktiivinen veneilyharrastus ja muu vesillä tapahtuva veneen käyttö. Näiden käyttäjät ja myös veneet poikkeavat toisistaan. Tällöin onnettomuusriskien tunnistaminen ja mahdollisesti jopa riskien hallintaan käytettävät toimenpiteet helpottuisivat.

Aktiivisten veneilijöiden keski-ikä on korkeahko. Etenkin pienemmissä perämoottoriveneissä pääasiallisen käyttäjän keski-ikä on korkeampi.

8.2 Veneilijöiden asenteet

Tutkimuksen asenteita kartoittavien kysymysten perusteella voidaan saada yleisnäkömää veneilijöiden asenteisiin.

Veneilijät kouluttautuvat etenkin merialueella pääsääntöisesti hyvin, sisävesillä vähemmän. Veneilytutkintojen suorittaneiden määrä on kuitenkin vähenemässä. Veneitä katsastetaan veneilyseurojen toimesta ja suuri osa etenkin matkaveneistä on katsastettuja. Veneet ovat myös tyypillisesti vakuutettuja ja niitä varustellaan hyvin veneilyalueiden mukaisesti.

Veneilyajokortin tarve jakaa veneilijöiden mielipiteet käytännössä kahtia. Etenkin suurempien veneiden keskuudessa veneilyajokortti nähdään tarpeellisempana.

Veneilyn riskejä arvioitaessa, suurimmaksi riskiksi toteutua nousi kaikissa venetyypeissä karilleajo, joka oli myös toteutuneista läheltä piti -tilanteista tyypillisin. Lisäksi törmäys toisen veneen kanssa oli varsin yleinen toteutunut läheltä piti -tilanne.

Pelastusliivien tai kelluntapukineiden käyttö on tutkimustulosten mukaan hyvällä tasolla. Moottorin hätäkatkaisijan käytössä tulokset jakaantuvat, puolet käyttää vähintään joskus ja viidennes ei koskaan.

Promillerajaa laskisi yli puolet veneilijöistä.

Veneilyturvallisuus on hieman parantunut viime vuosina, vaikka veneilyonnettomuuksien kokonaismäärä ei ole merkittävästi muuttunut. Kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet ovat vähentyneet. Veneilyonnettomuuksia kuitenkin tapahtuu edelleen, ja etenkin kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrää olisi saatava vähennettyä. Onnettomuuksia voidaan välttää erityisesti kiinnittämällä veneilijöiden huomio turvallisuusasenteisiin ja inhimillisten tekijöiden huomioimiseen. Myös lainsäädännöllisiä keinoja tulisi harkita.

Ruotsin promilleraja vesiliikenteessä on 0,2 promillea. Tällä on suurella todennäköisyydellä vaikutusta Ruotsin pienempiin onnettomuustilastoihin. Toisaalta Norjassa raja on 0,8 promillea alle 15-metrissä veneissä ja 0,2 promillea suuremmissa veneissä. Norjan korkeammat onnettomuusluvut johtunevat valtaosin suojattomasta valtamerialueesta.

Ympäristötietoisuus on veneilijöiden keskuudessa hyvää, ja veneilijät ymmärtävät keskimäärin hyvin ympäristön kestävästä käytöstä merkityksen.

Yhä useammat veneet on varustettu nykyaikaisin jätehuoltoon tukevin varustein. Veneiden keskimääräiset päästöt ovat vähentyneet.

8.3 Veneilyn taloudelliset vaikutukset

Veneilyn taloudelliset vaikutukset kohdistuvat yhteiskuntaan, elinkeinoelämään ja yksittäiseen veneilijään.

Elinkeinoelämän rahavirrat koostuvat pääosin veneiden valmistuksesta, kaupasta sekä veneilyn ja veneiden ylläpidon palveluista. Näiden alojen liikevaihto vuonna 2023 oli 953 milj. euroa ja ne työllistivät suoraan hieman alle 3000 henkilöä.

Yksittäisen veneen käyttö- ja ylläpitokustannukset ovat noin 870 euroa vuodessa. Epäsuoria veneilyyn liittyviä kustannuksia, kuten esimerkiksi majoitusta, vierassatamaksuja tai veneen siirtoa palveluna ei tarkasteltu.

8.4 Tutkimuksen luotettavuus

Aineisto on koottu eri menetelmiä hyödyntäen. Tutkimusaineisto kerättiin kuluttajaneuvottelujen sekä puhelinhaastatteluin. Menetelmät tuottavat vähäisessä määrin poikkeamia tuloksiin, mutta tätä ei ole huomioitu tulosten tarkastelussa. Virhettä tuloksiin aiheuttaa myös se, että tutkimukseen vastannut henkilöä on ollut varsin usein talouden henkilö, joka ei toimi veneen pääkäyttäjänä. Siksi joissakin kysymyksissä on paljon vastauksia "Ei osaa sanoa" -vaihtoehdossa, vaikka esim. puhelinhaastattelussa tätä vaihtoehtoa ei tarjottu ja vastaajia pyydettiin ilmoittamaan vastauksensa karkeallakin tasolla.

Vertailussa vuoden 2016 tulokseen virhettä aiheuttaa se, että aineisto kerättiin eri lähteistä (Puhelinhaastattelut, Taloustutkimus 2016 sekä Internet-kysely veneilijöille suunnattu kysely) (Trafi 2017). Osa kysymyksistä on kysytty hieman erilaisella asteikolla/vaihtoehdoilla. Jos kysymysmuotoilu on ollut selkeästi erilainen, ei vertailua ole tehty.

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

8.5 Jatkotutkimus- ja kehittämistarpeita

Tutkimusta tulisi tehdä säännöllisesti ja riittävän usein, esimerkiksi viiden vuoden välein. Tällöin tutkimustuloksille saataisiin parempaa vertailupohjaa ja tulosten vaikuttavuus olisi parempi. Tutkimustyölle on myös taattava riittävä rahoitus.

Veneilijöiden asenteita tulisi tutkia ja taustoittaa enemmän, jotta tutkimustuloksia voidaan käyttää tehokkaammin veneilyturvallisuuden kehittämisessä ja esimerkiksi valistustyön kohdentamisessa.

Nopeiden veneiden aiheuttamat korkeammat riskit onnettomuuksille ja vaikutukset veneilyn turvallisuuteen tulisi selvittää tarkemmin.

Kelluntapukineiden käytön edistämistä lainsäädännössä tulisi selvittää. Yleinen käsitys kelluntapukineiden käytöstä on tutkimustuloksia alhaisempi. Myös veneilyonnettomuuksien tilastoinnin laajuuteen olisi kiinnitettävä huomiota siten, että kelluntapukineiden käyttö ilmenee myös onnettomuustilastoista.

Veneilijöiden yleinen kanta promillerajan laskemiseen on positiivinen ja Liikenne- ja turvallisuusstrategian 2022–2026 toimenpideohjelman toimenpiteen mukainen selvitys vesiliikenteen promillerajan laskemisesta 0,5 promilleen tulisi aloittaa.

Veneilyn arvioinnissa tulisi selkeämmin erotella varsinainen aktiivinen veneilyharastus ja muu vesillä tapahtuva veneen käyttö. Näiden käyttäjät ja myös veneet poikkeavat toisistaan. Tällöin onnettomuusriskien tunnistaminen ja mahdollisesti jopa riskien hallintaan käytettävät toimenpiteet helpottuisivat.

9 Lähdeluettelo

Finnboat (2023a). Venealan Keskusliitto Finnboat ry. Selvitys venevalmistajista, venevarustevalmistajista, venealan huolto- ym. yrityksistä sekä kotimaahan myyjien veneiden määrästä tyypeittäin 2022. Vastaus tietopyyntöön.

Finnboat (2023b). Venealan Keskusliitto Finnboat ry. Selvitys kotimaahan myyjien veneiden, vientiveneiden, tuontiveneiden, ja tuontimoottoreiden määrästä. Vastaus tietopyyntöön.

Iro Research Oy (2024). Veneilytutkimus 2024.

Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) (2023a). Båtlivsundersøkelsen 2023. Fritidsbåtlivet i Norge. Hovedrapport-2155.

Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) (2023b). Båtlivsundersøkelsen 2023. Fritidsbåtlivet i Norge. Faktafolder-2023-3371.

Merellinen Oulu (2024). Merellinen Oulu ry. Selvitys koulutus- ja tutkintotarjonnasta. Vastaus tietopyyntöön.

PSS (2024). Pidä Saaristo Siistinä ry. Selvitys jäsenmäärästä, roskapisteistä ja septityhjennyspaikoista. Vastaus tietopyyntöön.

PORY (2024). Purjehduksenopettajat PORY ry. Selvitys koulutus- ja tutkintotarjonnasta. Vastaus tietopyyntöön.

Rajavartiolaitos (2024). Selvitys tehtäväsuoritteista. Vastaus tietopyyntöön.

SMPS (2024). Suomen Meripelastusseura ry. Selvitys koulutus- ja tutkintotarjonnasta. Vastaus tietopyyntöön.

SMPS (2023). Suomen Meripelastusseura ry. Selvitys jäsenmäärästä, yhdistysten määrästä, katsastettujen pelastusalusten määrästä tyypeittäin, sekä avustustehävistä tyypeittäin ja alueittain. Vastaus tietopyyntöön.

SNL (2024). Suomen Navigaatioliitto - Finlands Navigationsförbund r.f. Selvitys jäsenmäärästä sekä yhdistysten määrästä ja alueellisesta jakaumasta. Vastaus tietopyyntöön.

Suomen Navigoinninopettajat (2024). Suomen Navigoinninopettajat ry. Selvitys koulutus- ja tutkintotarjonnasta. Vastaus tietopyyntöön.

Suomen Partiolaiset (2024). Suomen Partiolaiset - Finlands Scouter ry. Selvitys koulutus- ja tutkintotarjonnasta. Vastaus tietopyyntöön.

SPV (2024a). Suomen Purjehdus ja Veneily ry. Selvitys jäsenmäärästä, seurojen määrästä ja alueellisesta jakaumasta, katsastajien määrästä ja alueellisesta jakaumasta, katsastettujen veneiden määrästä, sekä veneilykilpailujen määrästä 2023. Vastaus tietopyyntöön.

SPV (2024b). Suomen Purjehdus ja Veneily ry. Selvitys koulutus- ja tutkintotarjonnasta. Vastaus tietopyyntöön.

TUL (2024). Suomen Työväen Urheiluliitto TUL ry. Selvitys jäsenmäärästä, seurojen määrästä sekä katsastajien määrästä. Vastaus tietopyyntöön.

Tilastokeskus (2024). Tilastokeskus, yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilasto 2018–2022.

Trafi (2017). Trafin tutkimuksia 4/2017. Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa.

Traficom (2024a). Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Vesikulkuneuvot liikenneasioiden rekisterissä 1.1.2024.

Traficom (2024b). Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Huviveneonnettomuuksissa osalliset alukset 2016–2022.

Traficom (2024c). Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Kuolemaan johtaneissa huviveneonnettomuuksissa osalliset alukset 2016–2022.

Transport Styrelsen (2020). Båtlivsundersökningen 2020.

TSS (2023). Transportstyrelsen. Sjösäkerhetsrådets årsrapport 2022.

Tulli (2024). Veneiden vienti- ja tuontitilastoja 2017–2022.

Liite 1. Iro Research Oy 2024 kysymyslomake

Hyvää päivää/iltaa, täällä on (nimi) tutkimustoimisto Iro Research Oy:stä.

Teemme Traficomin toimeksiannosta tutkimusta suomalaisten veneilystä ja veneen omistamisesta. Tutkimuksen tarkoituksena on koota koko väestön tasolla tietoa veneilyyn ja veneen omistamiseen liittyvistä aiheista.

Haastattelemmme tutkimusta varten 15 vuotta täyttäneitä suomalaisia, tutkimukseen voi osallistua, vaikka ei itse veneile tai ei olisi kiinnostunut veneilystä.

Haluaisitko osallistua tähän tutkimukseen? Vastaaminen vie XX minuuttia.

Q1. Sukupuoli

1. Nainen
2. Mies
3. Jokin muu
4. En halua sanoa

Q2. Minkä ikäinen olet?

Q3. Asuinpaikan postinumero

Q4. Maakunta:

5. Etelä-Karjala
6. Etelä-Pohjanmaa
7. Etelä-Savo
8. Kainuu
9. Kanta-Häme
10. Keski-Pohjanmaa
11. Keski-Suomi
12. Kymenlaakso
13. Lappi
14. Pirkanmaa
15. Pohjanmaa
16. Pohjois-Karjala
17. Pohjois-Pohjanmaa
18. Pohjois-Savo
19. Päijät-Häme
20. Satakunta
21. Uusimaa
22. Varsinais-Suomi

Q5. Maakunnan perusteella suuralue

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

Q6. Onko kotitaloutenne käytössä vene tai veneitä Suomessa? Venettä ei tarvitse omistaa, voi olla oma, osaomistus- tai vuokravene sekä voi olla myös esim. vesiskootteri tai kanootti. Jos taloudessa on ainoastaan ammattikäytössä oleva vene, älkää huomioiko sitä.

1. Kyllä on
2. Ei ole
3. En osaa sanoa

MIKÄLI VENE ON PELKÄSTÄÄN AMMATTIKÄYTÖSSÄ (ESIM. AMMATTIKALASTUS), SITÄ EI OTETA MUKAAN TUTKIMUKSEEN

Q7A. KYSYTÄÄN, JOS TALOUDESSA ON VENE: Kuinka monta MOOTTOROITUA venettä taloudessanne on? Moottoroidulla veneellä tarkoitetaan myös purjeveneitä, jossa on apumoottori sekä muita veneitä, joissa moottoria käytetään apuna vesillä liikuttaessa.

1. Yksi moottoroitu vene
2. Kaksi moottoroitua venettä
3. Kolme tai enemmän
4. Joku muu vene kuin moottoroitu vene

Q7. KYSYTÄÄN, JOS TALOUDESSA ON VENE: Mitä seuraavia veneitä taloudessanne on?

1. soutuvene ilman perämoottoria
2. soutuvene perämoottorilla
3. kevytpurjevene esim. Optimisti-jolla, E-jolla, Laser, Vikla
4. kanootti tai kajakki
5. vesiskootteri
6. vene, jossa enintään 20 hv (hevosvoimaa) perämoottori
7. vene, jossa yli 20 hv (hevosvoimaa) perämoottori
8. sisä-/sisäperämoottorivene
9. moottoripurjehtija
10. purjevene
11. saunalautta tms.
12. jokin muu vene, esim. purjelautta, SUP?

NIISTÄ VENEISTÄ JOITA ON KYSYMYKSESSÄ Q7:

Q7A_A1 – Q7A_A12. Kuinka monta xxx venettä taloudessa on?

_____ kpl

Q7B. KYSYTÄÄN JOS ON VÄHINTÄÄN KAKSI MOOTTOROITUA VENETTÄ: Mikä näistä on ensisijainen eli eniten käytetty vene?

1. soutuvene perämoottorilla
2. vesiskootteri
3. vene, jossa enintään 20hv (hevosvoiman) perämoottori
4. vene, jossa yli 20 hv (hevosvoiman) perämoottori
5. sisä-/sisäperämoottorivene
6. moottoripurjehtija
7. purjevene
8. saunalautta

JOS TALOUDESSA ON VÄHINTÄÄN YKSI MOOTTOROITU VENE, HAASTATTELU JATKUU.

Sitten kysymyksiä taloutenne moottoroidusta veneestä.

Q9. Missä kunnassa on veneen kotisatama kesäisin?

Q10. Kuka veneen omistaa?

1. Talouden oma vene
2. Sukulaisen omistama
3. Yhteisomistuksella
4. Vuokrattu
5. Joku muu
6. En osaa sanoa

Q11. Onko vene pääasiassa vain omassa käytössä, yhteiskäytössä tai vuokrattu?

1. vain omassa käytössä
2. yhteiskäytössä
3. Vuokrattu muille

11B. JOS YHTEISKÄYTÖSSÄ: Kuinka monen henkilön/talouden yhteiskäytössä vene on?

Q12. Kuinka pitkä vene on?

1. Alle 4 metriä tai alle 13 jalkaa
2. 4–7 metriä tai 13–23 jalkaa
3. 7–10 metriä tai 23–33 jalkaa
4. 10–15 metriä tai 33–50 jalkaa
5. 15–20 metriä tai 50–66 jalkaa
6. yli 20 metriä tai yli 66 jalkaa
7. En osaa sanoa

Q13. Mikä on veneen arvioitu maksiminopeus?

1. Alle 5 solmua (alle 9 km/h)
2. 5–12 solmua (n. 9–22 km/h)
3. 13–20 solmua (n. 23–37 km/h)
4. 21–30 solmua (n. 38–55 km/h)
5. 31–40 solmua (n. 56–74 km/h)
6. 41–50 solmua (n. 75–93 km/h)
7. Yli 50 solmua (yli 93 km/h)
8. En osaa sanoa

Q14. Mikä on veneen arvo (jälleenmyyntiarvo)? Ilmoita jälleenmyynti arvo euroissa. Ellet osaa arvioida hintaa tarkemmin, arvioi hintaa karkealla tasolla.

Q15. Minkä ikäinen vene on? Mikäli kysymykseen ei osata vastata, kysytään käyttöönotto-vuotta.

Jos vastaaja ei osaa kertoa veneen ikää tai käyttöönottovuotta, luetellaan vaihtoehdot:

1. Alle 5 vuotta
2. 5–15 vuotta
3. 15–30 vuotta
4. Yli 30 vuotta
5. En tiedä

Q16. Onko vene tyyppihyväksytty?

1. Kyllä, CE-merkintä (vain 1998 jälkeen)
2. Kyllä, Sininen kilpi (ennen 1998)
3. Ei
4. En osaa sanoa

Q17. Montako moottoria veneessä on?

1. Yksi
2. Kaksi
3. Kolme tai enemmän

Q18. Mikä on veneen päämoottorin tyyppi? Purjeveneessä ainoa moottori, apumoottori, on päämoottori. Lisäksi voi olla myös pieni apumoottori!

1. 2-tahti bensiini
2. 4-tahti bensiini
3. Diesel
4. Sähkö
5. Hybridi
6. Muu
7. Ei moottoria (purjevene ilman minkäänlaista moottoria)
8. En osaa sanoa

Q19. Mikä on veneen päämoottorin teho? Kerro ensisijaisesti teho hevosvoimina (hv) tai toissijaisesti kilowatteina (kW).

Jos vastaaja ei tiedä päämoottorin tehoa tarkasti, luetellaan vaihtoehdot:

1. Alle 5 hv (hevosvoimaa) tai alle 4kW (kilowattia)
2. 5–20 hv (hevosvoimaa) tai 15 kW (kilowattia)
3. 21–50 hv (hevosvoimaa) tai 16–37 kW (kilowattia)
4. 51–100 hv (hevosvoimaa) tai 37–74 kW (kilowattia)
5. 101–200 hv (hevosvoimaa) tai 74–147 kW (kilowattia)
6. Yli 200 hv (hevosvoimaa) tai 147 kW (kilowattia)
7. En osaa sanoa

Q20. Minkä ikäinen veneen päämoottori on? Mikäli kysymykseen ei osaa vastata, kysytään käyttöönottovuotta.

Jos vastaaja ei osaa kertoa veneen päämoottorin ikää tai käyttöönottovuotta, luetellaan vaihtoehdot:

1. Alle 5 vuotta
2. 5–15 vuotta
3. 15–30 vuotta
4. Yli 30 vuotta
5. En osaa sanoa

APUMOOTTORIA KOSKEVAT KYSYMYKSET Q21-Q23 KYSYTÄÄN, JOS VENEESSÄ ON ENEMMÄN KUIN YKSI MOOTTORI:

Q21. Jos veneessä on apumoottori, minkä tyyppinen se on? Apumoottorilla tarkoitetaan tässä toissijaista moottoria liikkumiseen.

1. 2-tahti bensiini
2. 4-tahti bensiini
3. Diesel
4. Sähkö

5. Hybridi
6. Muu
7. Ei apumoottoria
8. En osaa sanoa

Q22. Mikä on veneen apumoottorin teho? Kerro ensisijaisesti teho hevosvoimina (hv) tai toissijaisesti kilowatteina (kW).

Jos vastaaja ei tiedä apumoottorin tehoa tarkasti, luetellaan vaihtoehdot:

1. Alle 5 hv (hevosvoimaa) tai alle 4kW (kilowattia)
2. 5–20 hv (hevosvoimaa) tai 15 kW (kilowattia)
3. 21–50 hv (hevosvoimaa) tai 16–37 kW (kilowattia)
4. 51–100 hv (hevosvoimaa) tai 37–74 kW (kilowattia)
5. 101–200 hv (hevosvoimaa) tai 74–147 kW (kilowattia)
6. Yli 200 hv (hevosvoimaa) tai 147 kW (kilowattia)
7. En osaa sanoa

Q23. Minkä ikäinen veneen apumoottori on? Mikäli kysymykseen ei osaa vastata, kysytään käyttöönottovuotta.

Jos vastaaja ei osaa kertoa veneen apumoottorin ikää tai käyttöönottovuotta, luetellaan vaihtoehdot:

1. Alle 5 vuotta
2. 5–15 vuotta
3. 15–30 vuotta
4. Yli 30 vuotta
5. En osaa sanoa

Q24. Onko vene vesikulkuneuvorekisterissä?

1. Kyllä
2. Ei
3. En osaa sanoa

Q25. Onko veneelläsi vakuutus?

1. On venevakuutus
2. Kotivakuutuksen piirissä
3. Ei ole vakuutusta
4. En osaa sanoa

Q26. Onko vene katsastettu venekerhon toimesta?

1. Kyllä
2. Ei
3. En osaa sanoa

Q27. Mitä seuraavista varusteista veneessä on?

1. Kompassi
2. Loki
3. Kaikuluotain
4. Vesitiivis matkapuhelin (myös vesitiivis puhelinpussi)
5. GPS/Plotteri
6. Meri-VHF
7. Tutka
8. AIS

9. PLB (henkilökohtainen hätälähetin)
10. Jolla
11. Pelastuslautta
12. Lämmitin
13. Liesi/keitin
14. Käymälä (WC tai kemiallinen)
15. Maasähköjärjestelmä (kiinteä)
16. Aurinkopaneeli
17. Generaattori
18. Tuuligeneraattori
19. Polttokenno
20. Ei mitään näistä
21. En osaa sanoa

Q28. Kuka taloudessa yleisimmin käyttää venettä?

1. Minä itse
2. Minä itse ja joku muu taloudessa
3. Joku muu taloudessa
4. Ei kukaan taloudessa
5. Muu talouden ulkopuolinen henkilö
6. En osaa sanoa

Q29. Kuinka monta kautta tai vuotta veneilykokemusta veneen pääasiallisella käyttäjällä on?

Q30. 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?

1. Kyllä, useita kertoja
2. Kyllä, kerran
3. ei ole tapahtunut
4. En osaa sanoa

KYSYTÄÄN JOS ON SATTUNUT LÄHELTÄ PITI TILANNE:

Q31. Minkä tyyppinen tapahtuma se oli? (voi valita useita vaihtoehtoja)

1. Pohjakosketus/karilleajo
2. Henkilövahinko maihin/laiturille siirryttäessä
3. Laidan yli putoaminen
4. Moottorivaurio
5. Veneen kaatuminen
6. Vuoto
7. Törmäys laituriiin tai muihin rakenteisiin
8. Törmäys toisen veneen kanssa
9. Salamanisku
10. Tulipalo
11. Muu
12. En osaa sanoa

Q32. Kuinka usein kaikilla veneessä olevilla on puettuina pelastusliivi tai kelluntapukine?

1. Aina
2. Usein

3. Joskus
4. Harvoin
5. Ei koskaan
6. En osaa sanoa

Q33. Kuinka usein itse käytätte pelastusliivejä tai kelluntapukinetta, kun olette vesillä?

1. Aina
2. Usein
3. Joskus
4. Harvoin
5. Ei koskaan
6. En osaa sanoa

Q34. Mitä mieltä olet pelastusliivien tai kelluntapukineiden lakisäätteisestä käyttöpakosta? (AVOIN)

Q35. Käytätkö painettua merikarttaa navigointiin? Mikäli käytätte sekä karttasarjaa että paperikarttaa, merkitään se, jota käytätte pääasiassa tai enemmän.

1. Kyllä, Karttasarjaa (karttalehtiö)
2. Kyllä, Paperikarttaa (iso kartta)
3. En
4. En osaa sanoa

Q36. Käytätkö sähköisiä merikarttoja?

1. Kyllä
2. En
3. En osaa sanoa

Q37. KYSYTÄÄN, JOS KÄYTTÄÄ SÄHKÖISIÄ MERIKARTTOJA: Millä seuraavista laitteista käytätte sähköisiä merikarttoja? (voi valita useita vaihtoehtoja)

1. Tietokoneelta
2. Tabletilta
3. Plotteri
4. Matkapuhelimella
5. Muuten
6. En osaa sanoa

Q38. KYSYTÄÄN VAIN, JOS ON PERÄMOOTTORIVENE TAI VESISKOOTTERI: Käytätkö veneillessäsi moottorin hätäkatkaisijaa eli ns. "tappokytkintä", mikäli sellainen on asennettu?

1. Aina
2. Usein
3. Joskus
4. Harvoin
5. Ei koskaan
6. En osaa sanoa
7. Ei ole asennettu

Q39. Mikä seuraavista on mielestäsi todennäköisintä tapahtua, kun veneilette? (valitaan vain yksi vaihtoehto)

1. Pohjakosketus/karilleajo
2. Henkilövahinko maihin noustessa

3. Laidan yli putoaminen
4. Moottorivaurio
5. Veneen kaatuminen
6. Törmäys laituriin tai muihin rakenteisiin
7. Vuoto
8. Törmäys toisen veneen kanssa
9. Salamanisku
10. Tulipalo
11. Muu
12. Ei mikään
13. En osaa sanoa

Q40. Kuinka usein käytätte venettä, kun olette lomalla?

1. Päivittäin tai lähes päivittäin
2. Viikoittain
3. Muutaman kerran kuukaudessa
4. Harvemmin
5. Ei käytetä lainkaan
6. En osaa sanoa

Q41. Kuinka usein käytätte venettä muuna kuin loma-aikana veneilykaudella (touko-syyskuu)? Veneilykaudeksi määritellään 1.5.-30.9 välinen aika.

1. Päivittäin tai lähes päivittäin
2. Viikoittain
3. Muutaman kerran kuukaudessa
4. Harvemmin
5. Ei käytetä lainkaan
6. En osaa sanoa

Q42. Minkälaisia päiväretki-veneilymatkoja veneellä tehdään? (voi valita useita vaihtoehtoja)

1. Mökille menoa
2. Asiointi tai ostosmatkoja
3. Harrastusmatkoja (esim. kilpamatkoja)
4. Uistelun-/kalastusmatkoja
5. Sukellusmatkoja
6. Muu
7. En osaa sanoa

KYSYMYKSET Q43A JA Q43B KYSYTÄÄN, JOS Q42: SSA ON VALITTU 2 TAI USEAMPIA VENEILYMATKOJA

Q43A. Mitä veneilymatkoja teette useimmin?

1. Mökille menoa
2. Asiointi tai ostosmatkoja
3. Harrastusmatkoja (esim. kilpamatkoja)
4. Uistelun-/kalastusmatkoja
5. Sukellusmatkoja
6. Muu
7. En osaa sanoa

Q43B. Entä mitä veneilymatkoja teette toiseksi useimmin?

1. Mökille menoa
2. Asiointi tai ostosmatkoja
3. Harrastusmatkoja (esim. kilpamatkoja)
4. Uistelun-/kalastusmatkoja
5. Sukellusmatkoja
6. Muu
7. En osaa sanoa

Q44. Teettekö veneellä pidempiä matkoja, joilla yövytään?

1. Kyllä
2. En
3. En osaa sanoa

Q45. Kuinka monta merimailia tai kilometriä arvioit veneellä ajetun veneilykauden 2023 aikana? Jos et osaa arvioida tarkemmin, vastaa karkealla tasolla.

Q46. Kuinka paljon veneenne kuluttaa veneilykauden aikana polttoainetta?

Mikäli tähän ei osaa vastata kysytään kuinka monta tankillista TAI kanisteria polttoainetta.

Q46A. Osaatko arvioida kuinka monta tankillista tai kanisteria polttoainetta on kulunut?

1. Osaan arvioida monta tankillista polttoainetta on kulunut
2. Osaan arvioida montako kanisteria polttoainetta on kulunut
3. En osaa arvioida montako tankillista tai kanisteria polttoainetta on kulunut

KYSYTÄÄN, JOS OSAA ARVIOIDA MONTAKO TANKILLISTA ON KULUNUT:

Q46B Kuinka monta tankillista polttoainetta veneilykauden aikana kuluu?

Q46C Mikä on tankin koko?

1. 5–10 l
2. 10–20 l
3. 20–50 l
4. 50–100 l
5. 100–200 l
6. 200–500 l
7. Yli 500 l
8. En osaa sanoa

KYSYTÄÄN, JOS OSAA ARVIOIDA MONTAKO KANISTERILLISTA ON KULUNUT:

Q46D. Kuinka monta kanisteria polttoainetta veneilykauden aikana kuluu?

Q46E. Mikä kokoista kanisteria käytät?

1. 1–4 l
2. 5–10 l
3. 10–20 l
4. 20–30 l
5. Yli 30 l
6. En osaa sanoa

Q47. Missä seuraavista vesistöalueista veneilet pääasiassa tai eniten? (valitaan vain yksi vaihtoehto)

1. Pohjanlahti
2. Saaristomeri
3. Suomenlahti

4. Kokemäen vesistö
5. Kymijoen vesistö
6. Oulujoen vesistö
7. Vuoksen vesistö
8. Muu sisävesialue- etelä-kaakko
9. Muu sisävesialue- länsi
10. Muu sisävesialue – pohjoinen
11. Muu sisävesialue – Ulkomainen vesialue
12. En osaa sanoa

Sitten kysymyksiä veneilykaudesta 2023 (1.5.–30.9. välisenä aikana)

Q48. Kuinka monta päivää venettä käytettiin veneilykaudella 2023? Mikäli et osaa arvioida tarkasti määrää, anna karkea arvio.

Q49. Kuinka monta henkeä oli tyypillisesti mukana venettä käytettäessä?

1. 1–2 henkilö
2. 3–5 henkilöä
3. 6–9 henkilöä
4. 10 tai enemmän
5. En osaa sanoa

KYSYMYKSET Q50 JA Q51 KYSYTÄÄN, JOS TEKEE YÖN YLI KESTÄVIÄ VENEILYMATKOJA:

Q50. Kuinka monta yöpymistä veneessä oli veneilykaudella 2023?

1. Alle 10 yötä ts. alle 2-viikkoa
2. 10–20 yötä ts. 2–3 viikkoa
3. Yli 20 yötä ts. yli 3-viikkoa
4. En osaa sanoa

Q51. Kuinka monta henkeä tyypillisesti yöpyi?

1. 1–2 henkilö
2. 3–5 henkilöä
3. 6–9 henkilöä
4. 10 tai enemmän
5. En osaa sanoa

Q52. Kun teette pitempiä matkoja veneellä, yövyttekö pääasiassa/useimmiten...? (valitaan vain yksi vaihtoehto)

1. Vierassatamassa veneessä
2. Luonnonsatamassa veneessä
3. Maksullisessa majoituksessa (muualla kuin veneessä)
4. Maksuttomassa majoituksessa (muualla kuin veneessä)
5. Jossakin muualla
6. En tiedä

Q53. Oletteko vierailleet veneillänne ulkomaille veneilykaudella 2023?

1. Kyllä
2. Ei
3. En osaa sanoa

Q54. Käytettiinkö venettä veneilykauden ulkopuolella?

1. Kyllä
2. Ei
3. En osaa sanoa

Q55. KYSYTÄÄN, JOS KYSEESSÄ ON PERÄMOOTTORIVENE, SISÄ-/SISÄPERÄMOOTTORIVENE, MOOTTORIPURJEHTIJA, PURJEVENE TAI SAUNALAUTTA TMS.:

Onko veneessä käymälä tai WC?

1. Kyllä
2. Ei

Q56. KYSYTÄÄN, JOS VENEESSÄ ON KÄYMÄLÄ/WC: Minkälainen käymälä tai WC veneessä on?

1. Septitankilla varustettu imutyhjennettävä WC
2. Septitankilla varustettu veteen tyhjennettävä WC
3. Irrottavalla säiliöllä varustettu WC / käymälä
4. Suoraan veteen tyhjennettävä WC
5. Muu
6. En osaa sanoa

Q57. Käytättekö veneessänne antifouling-maalia (eliönesto, eli ns. myrkkymaalia)?

1. Kyllä
2. Ei
3. En osaa sanoa

Q58. KYSYTÄÄN, JOS KÄYTETÄÄN ANTIFOULING-MAALIA: Kuinka monta litraa myrkkymaalia käytitte viime keväänä veneen pohjan käsittelyyn?

Q59. Teettekö veneen huoltotyöt (moottori yms.) itse?

1. Kokonaan itse
2. Osin itse
3. En tee itse
4. En osaa sanoa

Q60. Kuinka paljon arvioitte taloutenne käyttävän vuodessa (keskimäärin vuodessa tai viimeksi kuluneen vuoden aikana) ensisijaisen veneen laitteisiin, varusteisiin ja veneilytarvikkeisiin? Esimerkiksi liivit, sammuttimet, merikartat, astiat tai vastaavat, mutta ei polttoaineet, eikä huollot, kuljetukset tai veneen säilytys.

1. Alle 100 euroa vuodessa
2. 100–499 euroa vuodessa
3. 500–999 euroa vuodessa
4. 1000–1999 euroa vuodessa
5. 2000 euroa vuodessa tai enemmän
6. Ei yhtään (0 Euroa vuodessa)
7. En osaa sanoa

Q61. Kuinka paljon arvioitte taloutenne käyttävän vuodessa (keskimäärin vuodessa tai viimeksi kuluneen vuoden aikana) moottorin huoltotöihin tarvikkeineen? (huom. ei polttoaineet)

1. Alle 100 euroa vuodessa
2. 100–499 euroa vuodessa

3. 500–999 euroa vuodessa
4. 1000–1999 euroa vuodessa
5. 2000 euroa vuodessa tai enemmän
6. Ei yhtään (0 Euroa vuodessa)
7. En osaa sanoa

Q62. Kuinka paljon arvioitte taloutenne käyttävän vuodessa (keskimäärin vuodessa tai viimeksi kuluneen vuoden aikana) vesillelaskuun ja nostoon?

1. Alle 100 euroa vuodessa
2. 100–499 euroa vuodessa
3. 500–999 euroa vuodessa
4. 1000–1999 euroa vuodessa
5. 2000 euroa vuodessa tai enemmän
6. Ei yhtään (0 Euroa vuodessa)
7. En osaa sanoa

Q63. Kuinka paljon arvioitte taloutenne käyttävän vuodessa (keskimäärin vuodessa tai viimeksi kuluneen vuoden aikana) talvisäilytykseen?

1. Alle 100 euroa vuodessa
2. 100–499 euroa vuodessa
3. 500–999 euroa vuodessa
4. 1000–1999 euroa vuodessa
5. 2000 euroa vuodessa tai enemmän
6. Ei yhtään (0 Euroa vuodessa)
7. En osaa sanoa

Q64. Onko taloudellanne käytössä venetraileria?

1. Kyllä
2. Ei
3. En osaa sanoa

Q65. KYSYTÄÄN, JOS ON VENETRAILERI: Kuinka monta kilometriä keskimäärin kuljetat veneitä yhden veneilykauden aikana?

1. alle 100 km
2. 100–299 km
3. 300–499 km
4. 500–699 km
5. 700–899 km
6. 900–1099 km
7. Yli 1100 km
8. En osaa sanoa

Q66. Kuulutko itse tai joku taloudessanne johonkin veneilyseuraan?

1. Kyllä kuuluu
2. Ei kuulu
3. En osaa sanoa

Q67. Mitä veneilyyn liittyviä koulutuksia sinulla tai muilla perheenjäsenillä on? (voi valita useita vaihtoehtoja)

1. Perustason navigoinnin teoriakoulutus (esim. saaristolaivuri tai navigoinnin perustutkinto)
2. Jatkotason navigoinnin teoriakoulutus (esim. rannikkolaivuri tai navigoinnin jatkotutkinto)
3. Tähtitieteellinen navigoinnin teoriakoulutus (esim. avomerilaivuri)
4. Cevni-tutkinto
5. Perustason käytännön koulutus (esim. saaristopäällikkötutkinto)
6. Jatkotason käytännön koulutus (esim. rannikkopäällikkötutkinto)
7. Ammattimerenkulun tutkinto
8. Muu, mikä?
9. En osaa sanoa
10. Ei mitään edellä mainituista

Q68. Onko veneilyn pätevyyskirjoja sinulla tai muilla perheenjäsenillä on? (voi valita useita vaihtoehtoja)

1. Kansainvälinen huviveneen kuljettajankirja
2. Vuokraveneen kuljettajankirja
3. Ammattimerenkulun pätevyyskirja
4. En osaa sanoa
5. Ei mitään mainituista

Q69. Kuinka monta vuotta joku taloudessanne on omistanut veneen? Koskee kaikki venetyyppejä ja riippumatta onko kyseessä kokonaan tai osittain omistettu.

Q70. Pitäisikö mielestäsi nopeiden veneiden kuljettajille olla alaikäraja?

1. Kyllä
2. Ei
3. En osaa sanoa

KYSYMYKSET Q71 JA Q72 KYSYTÄÄN, JOS ALAIKÄRAJA PITÄISI OLLA

Q71. Mikä ikärajan tulisi olla?

Q72. Mikä nopeusrajan tulisi olla (solmua)?

Q75. Mitä mieltä olet pakollisesta veneilyajokortista?

1. Erittäin tarpeellinen
2. Melko tarpeellinen
3. Ei kovin tarpeellinen
4. Ei lainkaan tarpeellinen
5. En osaa sanoa

Q76. Ruorijuopumuksen raja on nyt 1,0 promillea. Tulisiko sitä...

1. Laskea 0,5 promilleen
2. Laskea 0,2 promilleen
3. Laskea 0 promilleen
4. Pitää ennallaan
5. Nostaa
6. En osaa sanoa

Q78. Vaikuttiko koronapandemia veneilyysi jollakin seuraavista tavoista, verrattuna normaali kesiin... (vai valita useita vaihtoehtoja)

1. Olen veneillyt normaalia enemmän
2. Olen veneillyt normaalia vähemmän
3. Olen vuokrannut enemmän veneitä
4. Olen vuokrannut veneen
5. Olen antanut veneeni vuokralle
6. Olen ostanut veneen
7. Vaikutti muuten
8. Ei vaikuttanut mitenkään

Q79. Perustelkaa ja kertokaa omin sanoin, miksi veneilette? (AVOIN)

Lopuksi muutamia taustatietoja tulosten ryhmittelyä varten.

Q80. Kuinka monta henkilöä talouteenne kuuluu itsenne mukaan lukien?

1. Yksi (vain vastaaja)
2. Kaksi
3. Kolme
4. Neljä tai useampia

Q81. KYSYTÄÄN, JOS TALOUDESSA VÄHINTÄÄN 2 HENKILÖÄ: Onko taloudessanne alle 18-vuotiaita kotona asuvia lapsia?

1. Kyllä
2. Ei

Q82. KYSYTÄÄN, JOS TALOUDESSA ON ALLE 18-VUOTIAITA: Kuinka monta alle 7-vuotiasta lasta taloudessanne asuu?

Q83. Kuinka monta 7–17-vuotiasta lasta taloudessanne asuu?

Q84. Kuinka monta työssäkäyvää henkilöä taloudessanne on?

1. Yksi
2. Kaksi
3. Kolme tai useampi
4. Ei yhtään

Kiitos osallistumisestasi tutkimukseen.

Liite 2. Vesistöjen aluejako

1 Pohjanlahti

- Kemi – Uusikaupunki merialueet

2 Saaristomeri

- Uusikaupunki – Hanko merialueet, sis. Ahvenanmaa

3 Suomenlahti

- Hanko – itäraja, merialueet

4 Kokemäenjoen 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

- Ilomantsi–Niirala –alue, Kesälahden Pyhäjärvi, Nuijamaa-Kouvola-Hamina –alue, Loviisa-Luvia sisävedet ml. Säskylän ja Forssan Pyhäjärvet, Lohjanjärvi, Hiidenvesi, Tuusulanjärvi

9 Muu sisävesialue – länsi

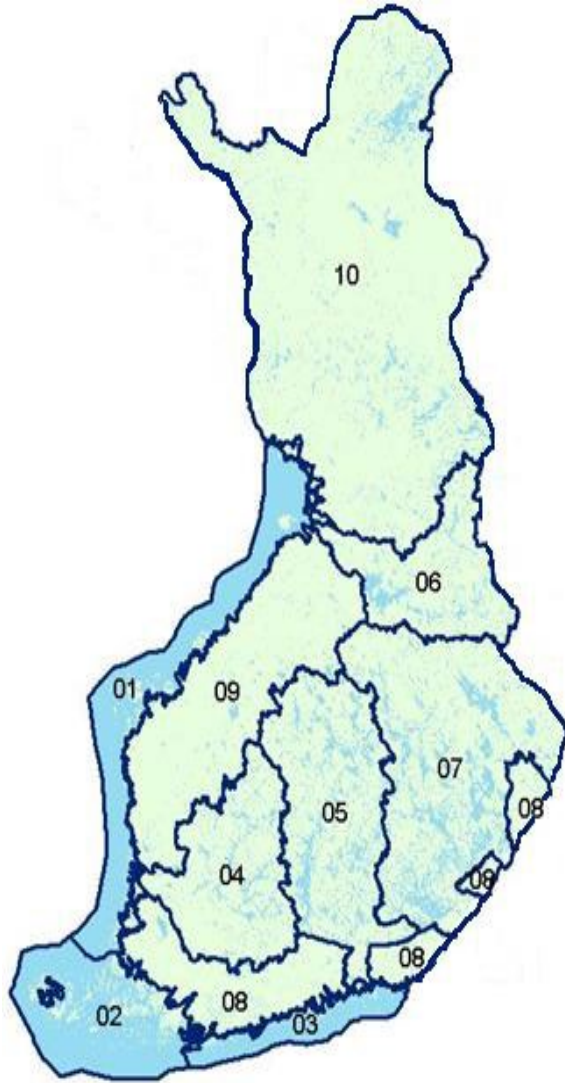
- Pori-Oulu sisävedet ml. Lappajärvi.

10 Muu sisävesialue - pohjoinen

- Oulu-Puolanka-Teeriranta akselin pohjoispuoli

11 Ulkomainen vesialue

- Ulkomaat



Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311- 916-1

ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto