



# Mootorratturite liikumisharjumused, sõiduharjumused ja ohutusharjumused

Uuringuaruanne 2015



**TNS Emor**

Mootorratturite liikumis-, sõidu- ja ohutusharjumused 2015

© TNS

# Sisukord

---

## 1

Kokkuvõte põhitulemustest 4

---

## 2

Valimi struktuur ja vastajate kirjeldus 6

---

## 3

Klubidesse kuulumine ja foorumite/  
ajakirjade jälgimine 12

---

## 4

Sõiduharjumused 18

---

## 5

Turva-, mobiilsus- ja mugavusvarustus 27

---

---

## 6

Kogemused liikluses 33

---

## 7

Täiendkoolitused 39

---

## 8

Hoiakud ohutuse suhtes 43

---



- **Uuringu eesmärk:** käesoleva uuringu põhieesmärgiks oli selgitada välja Eesti mootorratturite liikumis-, sõidu- ja ohutusharjumused.
- **Tulemuste kasutusvaldkond:** uuringu tulemused võimaldavad Maanteeametil hinnata liiklusohutusalast olukorda Eestis ning kavandada selle alusel liiklusohutuse-alast tegevust.
- **Meetod:** CAWI (*Computer Assisted Web Interviewing*)
- **Üldkogum:** internetti kasutavad mootorratturid vanuses 18+
- **Valim:** 1023 mootorratturit
- **Küsitlusperiood:** 25.05.–15.06.2015
- **Keskmine intervjuu pikkus:** 20,5 min
- **Omandiõigus:** uuringu tulemuste omandiõigus kuulub Maanteeametile.
- **Lisainfo.** Kuna puudub vastava sotsiaal-demograafiline statistika Eesti kõigi kahe rattalise mootorsõidukite juhtide kohta, ei ole tulemusi kaalutud vastavaks üldkogumi struktuurile. Seega ei ole uuringu tulemuste pealt võimalik teha laiendusi kõikidele Eestis elavatele kahe rattalise mootorsõiduki juhtidele. Parema loetavuse huvides on käesolevas aruandes võrdsustatud mõisted „kahe rattalise mootorsõiduki juhid“, „mootorratturid“ ja „uuringule vastajad“.

# 1

## Kokkuvõtte põhitulemustest



# Kokkuvõte põhitulemustest

- Enamik uuringule vastanud mootorratturitest on pikaajalise sõidukijuhi staažiga, kelle aastane läbisõit mootorrattal on küllaltki kõrge. Kuigi Eestis on mootorrattaga sõiduks sobivat kliimat vaid väheste kuude jooksul, sõidab ca 2/5 ratturitest aastas isegi enam kui 5000 km. Praktiliselt igapäevaselt sõidab mootorrattaga suveperioodil veidi enam kui kolmandik ratturitest. Seega peaks ohutu liiklemise temaatika olema mootorratturite jaoks väga olulise tähtsusega.
- Ennast üsna teadlikuks või väga teadlikuks motoohutuse suhtes peab ca ¾ ratturitest. Samas ei peegeldu see teadlikkus väiksemas reaalsetes õnnetustes osalemise määras (ja ka nende õnnetuste osakaalus, kus mootorrattur on ise süüdlaseks).
- Enamik mootorratturitest küll tajub, et mootorrattal liiklemisega kaasnevad riskid ja ohud, kuid vaid ca kolmandik neist peab kindlasti vajalikuks väga põhjaliku koolituse läbimist enne mootorrattaga sõitmahakkamist. Samas kui seda koolitust ei läbita enne teedel liiklema asumist, siis ei läbita seda tõenäoliselt ka hiljem- vaid 29% vastajatest on osalenud vabatahtlikul motoalasel täiendkoolitusel. Seejuures on see määr kõige madalam (9%) kõige nooremas vanusegrupis, kus aga õnnetustesse sattumine on omakorda kõige kõrgem (23% versus 12% keskmiselt). Seega peaks noorte kahe rattalisel mootorsõidukil liiklejate ohutusala seale harimisele pöörama kõige suuremat tähelepanu.
- Kõige enam oodatakse täiendkoolitusi üldiste juhtimisvõtete osas ja juhtimisoskuste parandamiseks.
- Seni on ratturid saanud kõige enam infot motoohutuse kohta mootorratturitest sõpruskonna kõrval motofoorumitest ja internetist üldiselt. Seejuures on konkurentsilt kõige populaarsem motofoorum [www.biker.ee](http://www.biker.ee), mille kaudu on võimalik jõuda ca ¾ mootorratturitest. Motoklubide roll on interneti kõrval vähemtähtsam.
- On positiivne näha, et peaaegu kõik mootorratturid on saanud aru kiivri vajalikkusest – kaitseriietusest kasutataksegi kõige enam kiivrit (integreeritud) ja kindaid, samuti kannab valdav enamik küsitletutest ka spetsiaalsete kaitsmetega jakke, pükse ja saapaid. Ilma kaitsmeteta riietuse kandjaid on vähe.
- Raskemad õnnetused, milles on vaja läinud ka arstiabi, on keskmisest sagedamini olnud põhjustatud teise liikluses osaleja poolt. Seega on oluline jätkata ka kampaaniatega, mis rõhuvad autojuhtide suuremale tähelepanelikkusele kahe rattaliste liiklejate suhtes. Enamik mootorratturitest peab liiklusohutuskampaaniaid oluliseks ja vajalikuks.
- Üldiselt võib öelda, et mootorratturid hoolivad oma ohutusest ja nõ „teadlikult riskirattureid“ on siiski vähe. Kui defineerida riskirattur läbi järgmiste näitajate: aastane läbisõit mootorrattal vähemalt 3000 km, sõidab vähemalt kord nädalas, valmis sõitma nii vihmas, öösel kui talvel, pole osalenud täiendkoolitustel ja ei pea seda vajalikuks, sõidab autoridade vahel, siis selliseid rattureid oli uuringu valimis vaid 3%.

# 2

## Valimi struktuur ja vastajate kirjeldus



# Valimi struktuur ja vastajate kirjeldus

## Kokkuvõte .....



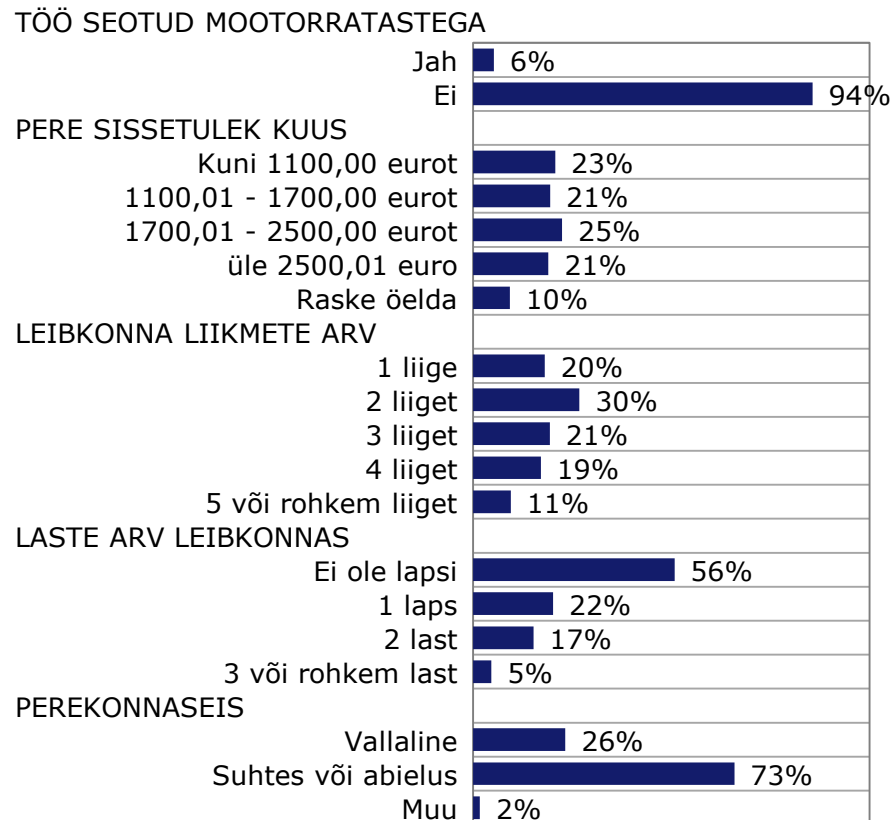
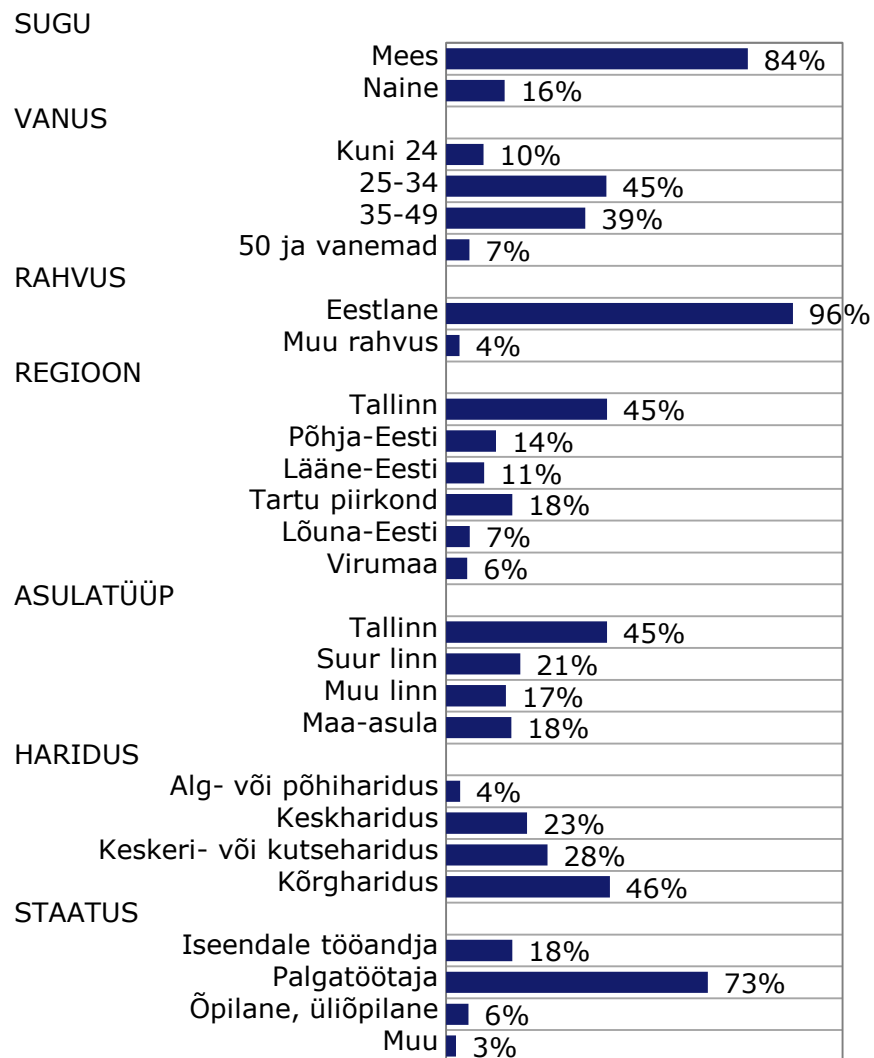
### ▪ **Vastajate sotsiaal-demograafiline taust**

- Uuringule vastanud mootorratturitest 84% moodustasid mehed. Enamik sõitjatest kuulus vanusegruppi 25-49a; nooremaid või vanemaid kahe rattalisel mootorsõidukil liiklejaid vastas uuringule vähem (tõenäoliselt ongi neid mootorratturite hulgas vähem).
- Enamik vastajatest olid eestlased. Muust rahvusest sõitjaid oli vaid 4%.
- Võib öelda, et uuringule vastajaid iseloomustab kõige paremini järgmine profiil: kõrgharidusega eestlasest mees vanuses 25-49, kes elab Tallinnas, käib palgatööl ja elab koos elukaaslase/abikaasaga, 50% tõenäosusega on tal ka vähemalt 1 laps. Seega peaks ohutu liiklemise temaatika olema nende jaoks olulisel kohal (kuna vastutatakse lisaks endale ka teiste isikute eest).

### ▪ **Vastajate uuringuspetsiifiline kirjeldus**

- Enamik vastajatest on juba pikaajalise staažiga juhid (70% on juhiload olemas enam kui 10 aastat), kellel on olemas ka kahe rattalise mootorsõidukiga sõitmise luba (96%-l vastanutest on olemas kas AM, A1, A2 või A kategooria juhiluba). 2%-l puudub üldse mingisugunegi juhiluba ja ülejäänud 2% sõidavad kahe rattalise mootorsõidukiga omades mõne muu kategooria juhiluba.
- Nendest 20 vastajast, kes on öelnud, et neil juhiluba puudub, 10 sõidavad mopeediga.
- Küllaltki suur osakaal - ca 1/3- vastajatest omab rohkem kui ühte kahe rattalist mootorsõidukit.
- Kõige populaarsemad kahe rattaliste mootorsõidukite margid on Honda, Yamaha, Suzuki ja Kawasaki; kõige populaarsem mootorsõiduki tüüp on Classic/Bike ja kõige levinuimad on 400-1000 cm<sup>3</sup> kubatuuriga sõidukid.
- Peamiselt sõidetakse oma kahe rattalis(te)ga ise ja seda/neid ei anta teistele pereliikmetele kasutamiseks.

# Vastajate sotsiaal-demograafiline profiil

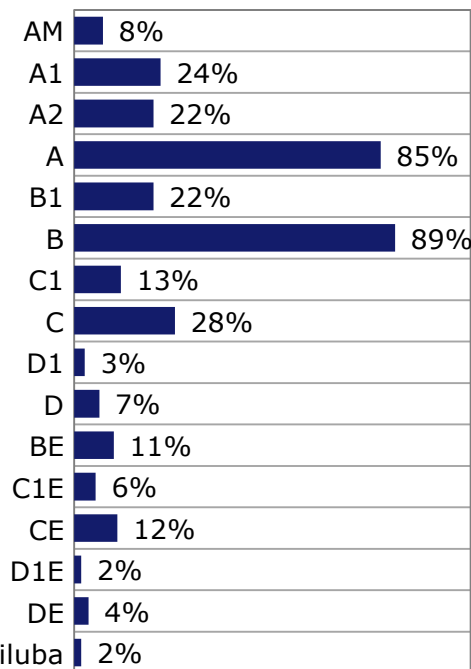




# Enamik vastanutest on pikaajalise staažiga mootorsõiduki-juhid, kellel on olemas ka kahe rattalise mootorsõidukiga sõitmise luba

## Juhiloa kategooria

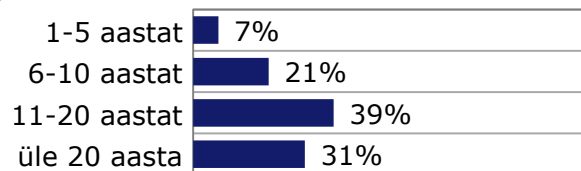
% kõikidest vastajatest, n=1023



96%-l vastanutest on olemas kas AM, A1, A2 või A kategooria juhiluba, 2%-l puudub juhiluba üldse ja ülejäänud sõidavad mootorrattaga omades mõne muu kategooria juhiluba.

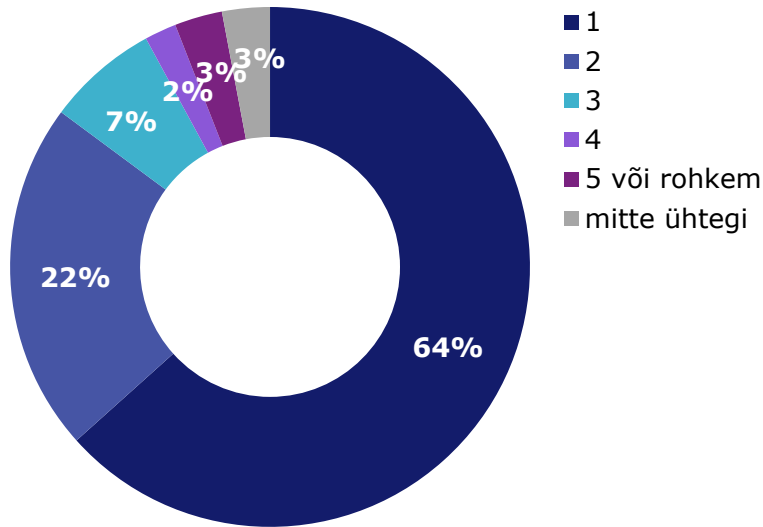
## Juhiloa olemasolu aastates

% nendest, kellel on juhiluba, n=1003



# Kõige populaarsemad margid mootorratturite hulgas on Honda, Yamaha, Suzuki ja Kawasaki

## Kaherattaliste mootorsõidukite arv



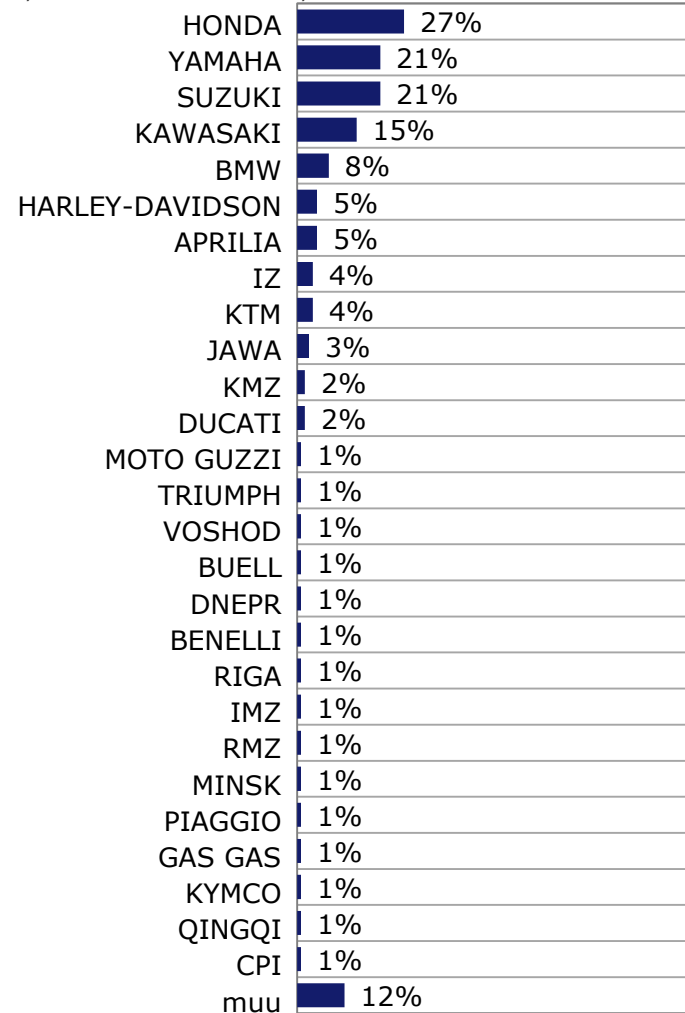
Ca 1/3 vastajatest omavad rohkem kui ühte kaherattalist mootorsõidukit.

Põhiosa nendest vastajatest, kes omavad ise kaherattalist mootorsõidukit, omavad kas Honda, Yamaha, Suzuki ja/või Kawasaki sõidukit/ sõidukeid). Neid marke on ka liiklusregistris kõige enam arvele võetud (seisuga 31.03.2015: Yamaha 11%, Honda 10,2%, Suzuki 8,2% ja Kawasaki 6,4%).

\*osakaal mootorratturitest (% ratturitest, kes omavad vähemalt üht vastava margi sõidukit), mitte mootorrattastest

## Kaherattaliste mootorsõidukite margid

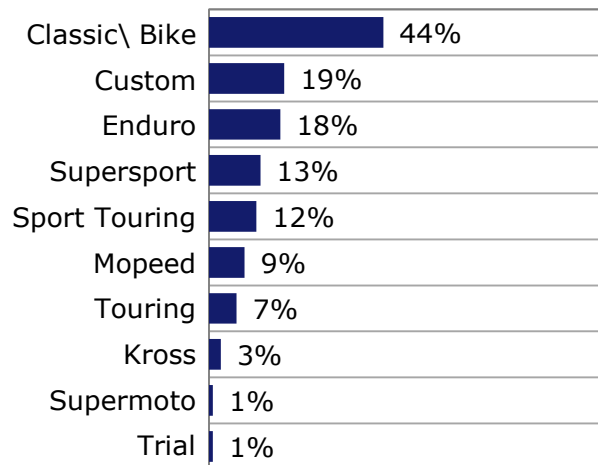
% nendest, kellel on mootorratas, n=996\*



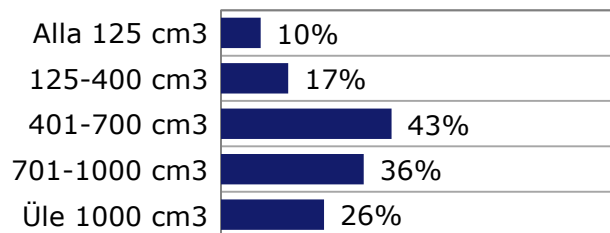
# Peamiselt sõidetakse oma kahe rattalise mootorsõidukiga ainult ise ja seda ei anta teistele pereliikmetele kasutamiseks

## Sagedamini kasutatava mootorsõiduki tüüp

% nendest, kellel on mootorratas, n=996\*



## Sagedamini kasutatava mootorsõiduki kubatuur\*



## Kas sõidukit kasutavad ka teised pereliikmed



\*osakaal mootorratturitest (% ratturitest, kes omavad vähemalt üht vastava margi sõidukit), mitte mootorrattastest

# 3

Klubidesse kuulumine ja foorumite/  
ajakirjade jälgimine

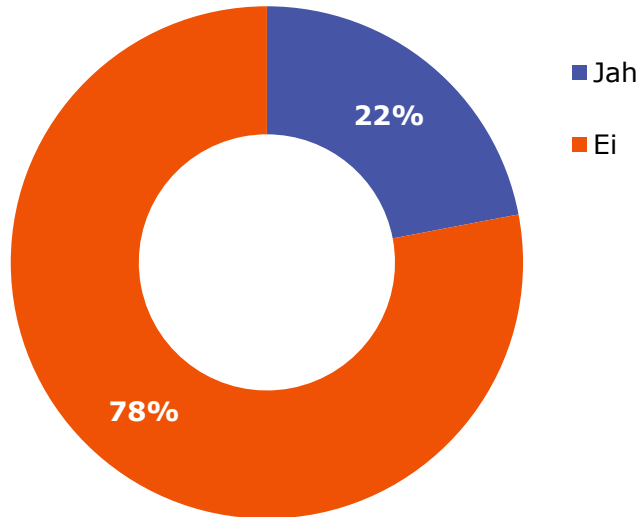


- Küllaltki väike osakaal – vaid ca iga viies mootorrattur kuulub ka mõnda mootorratturite klubisse/ motoklubisse.
  - Motoklubide liikmeid on keskmisest rohkem 35 aastaste ja vanemate sõitjate hulgas, samuti väiksemates asulates (väiksemad linnad, maa-asulad). Tõenäoliselt on väiksemates asulatest tegutsevad kohalikud klubid heaks võimaluseks kokku tulla, aega veeta ja kogemusi vahetada.
- Vähene vajadus kuuluda motoklubisse võib olla seotud ka väga heal tasemel ja palju loetud/ kasutatud motofoorumite ja saitide olemasoluga – kogemusi saab vahetada, ühiseid üritusi organiseerida ja neist teavitada ka veebi kaudu.
  - Motofoorumeid ja/või motoajakirju loeb ca neli ratturist viiest. See osakaal on ühtlaselt kõrge kõikides sotsiaal-demograafilistes segmentides.
  - Keskmiselt vaid veidi madalam (75%) on see näitaja naiste hulgas. Samuti võib näha, et sissetuleku kasvuga kasvab mõnevõrra ka motoajakirjade/foorumit lugemine, kuid tõenäoliselt on see seotud vaid majandusliku võimekusega ajakirju osta (ei puuduta foorumite jälgimist). Vahed sissetulekugruppide vahel ei ole siiski märkimisväärsed.
  - Konkurentsitult kõige populaarsem teemafoorum/lehekülg on [www.biker.ee](http://www.biker.ee) – seda jälgib 76% vastajatest ja enam kui poolte vastanute jaoks on see ka kõige eelistatum infoallikas.
  - Muust rahvusest mootorratturitest ca iga teine jälgib samuti [www.biker.ee](http://www.biker.ee) lehekülge, kuid nende jaoks on olulisel kohal ka väiksemad venekeelsed lehed/foorumid (nt. [www.rusbikers.ee](http://www.rusbikers.ee)).

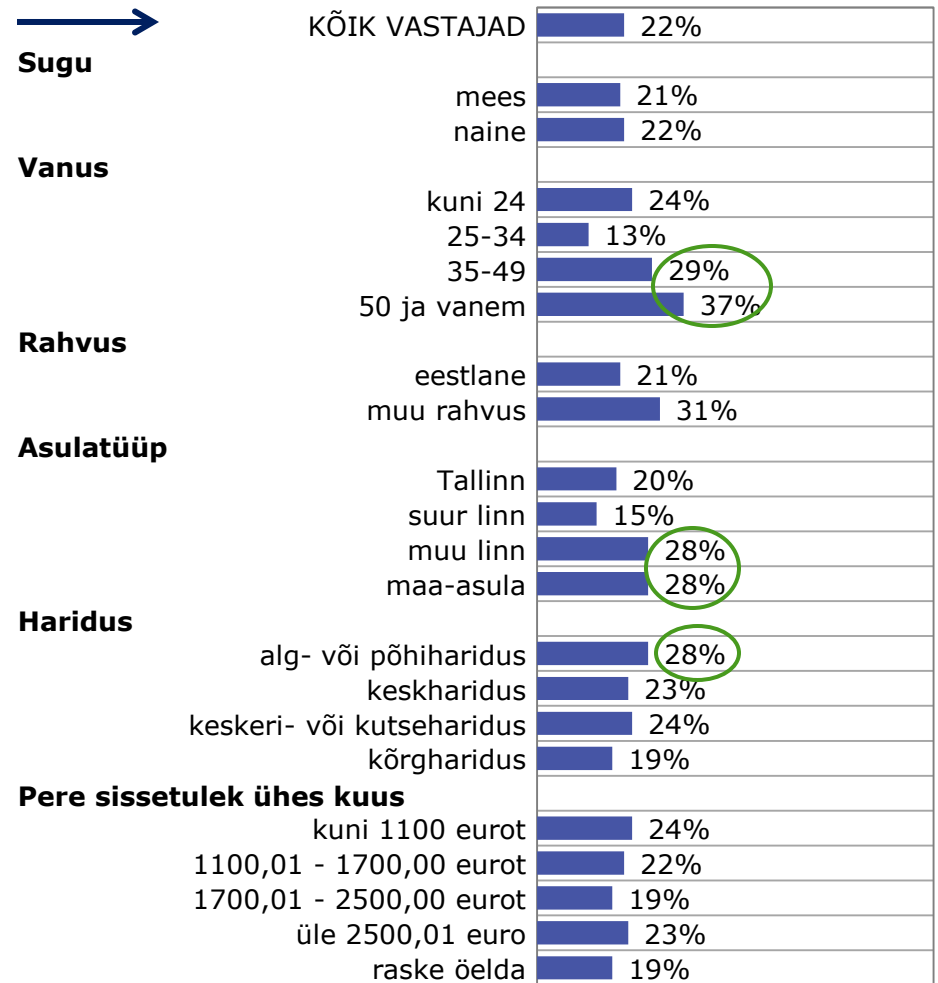
# Vaid iga viies mootorrattur kuulub ka mõnda temaatilisse klubisse

% kõikidest vastajatest, n=1023

Kas Te olete mõne mootorratturite/ motoklubi liige?



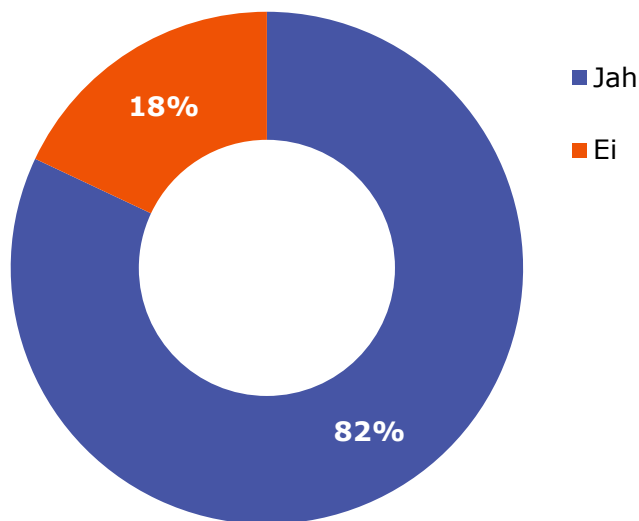
**On motoklubi liige**  
(osakaal segmendist, „jah“ %)



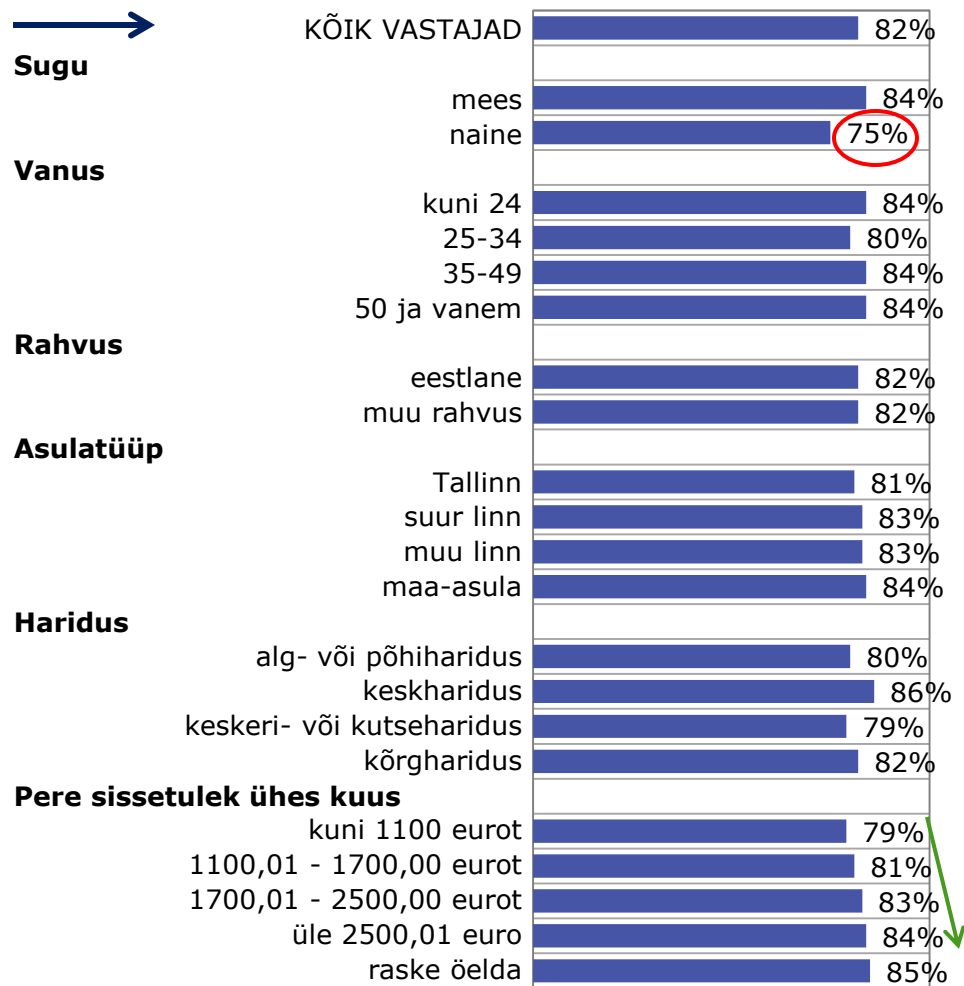
# Motoajakirju/ motofoorumeid loetakse ühtlaselt palju kõikides sotsiaal-demograafilistes segmentides

% kõikidest vastajatest, n=1023

Kas Te loete motoajakirju/ motofoorumeid?



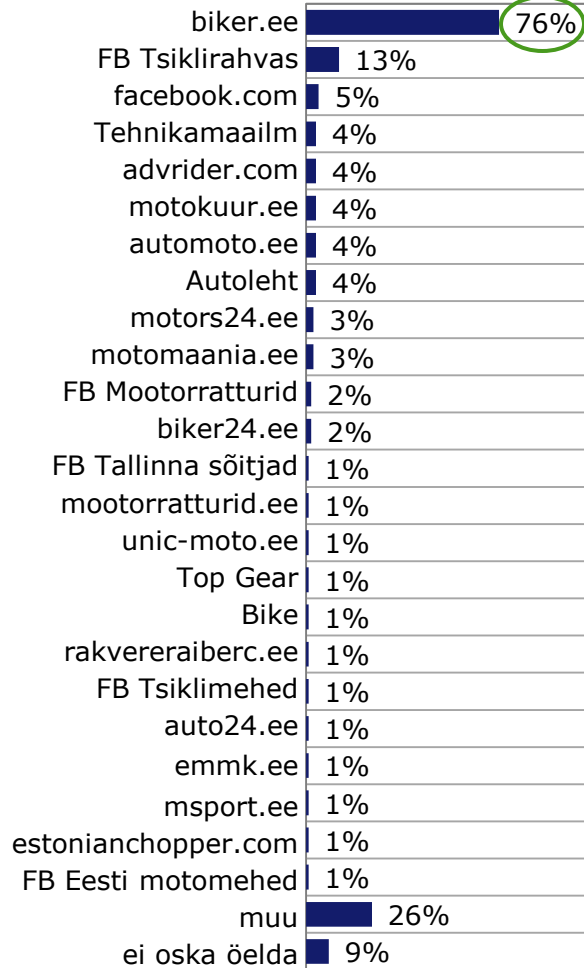
**Loeb motoajakirju/ foorumeid**  
(osakaal segmentist, „jah“ %)



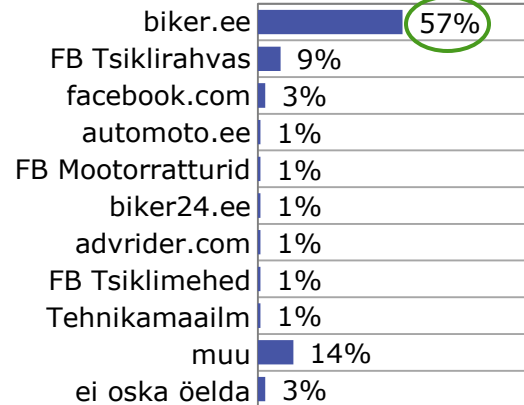
# Biker.ee on konkurentsituult kõige populaarsem teemafoorum

% nendest, kes loevad motoajakirju/ motofoorumeid, n=840 (spontaansed vastused)

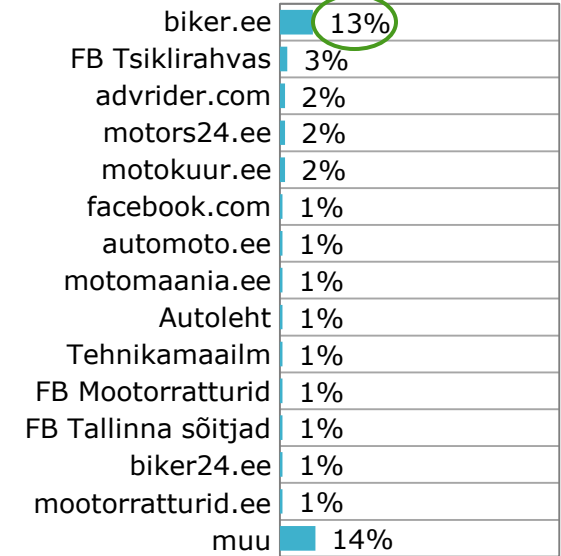
## Motofoorumid ja ajakirjad, mida jälgib



## Eelistatuim motoajakiri/ foorum



## Motoajakirja/ foorumi teine eelistus



### MUUDE ALL NIMETATUD:

**ÜLDSE JÄLGITAVAD:** bikeexif.com, mototehnika.ee, rusbikers.ee, tsiklitall.ee jm

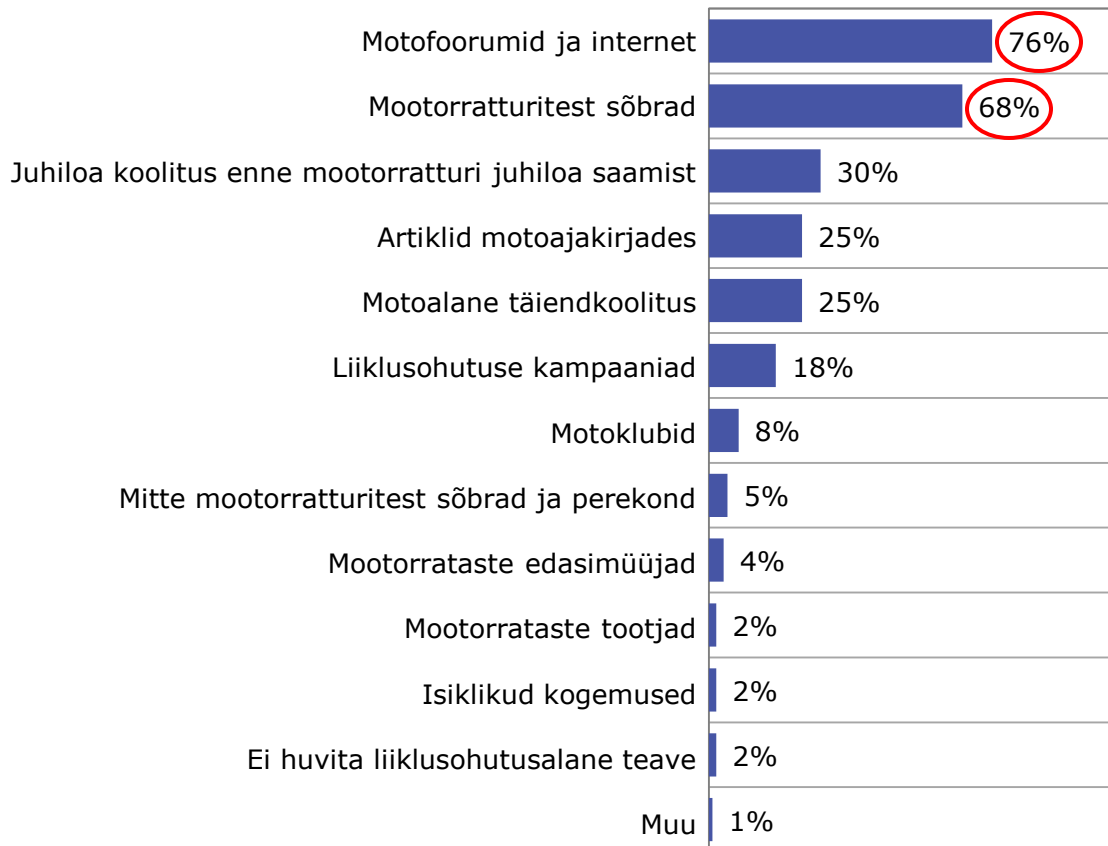
**EELISTATUIM:** motokuur.ee, motors24.ee, motomaania.ee, mootorratturid.ee, Autoleht, rakvereraiberc.ee, FB Tallinna sõitjad, rusbikers.ee, mototehnika.ee, msport.ee, Bike, auto24.ee, tsiklitall.ee, unic-moto.ee, bikeexif.com, estonianchopper.com, FB Eesti motomehed, emmk.ee, Top Gear jm

**TEINE EELISTUS:** Bike, unic-moto.ee, emmk.ee, rakvereraiberc.ee, Top Gear, msport.ee, FB Eesti motomehed, auto24.ee, estonianchopper.com, FB Tsiklimehed, bikeexif.com, tsiklitall.ee, mototehnika.ee, rusbikers.ee jm



# Kõige olulisemateks infoallikateks motoohutuse vallas on motofoorumid, internet ja sõbrad-tuttavad

% kõikidest vastajatest, n=1023 (nende vastajate osakaal, kes valisid teema kolme kõige olulisema hulgas)



Motofoorumid on tähtsaimaks infoallikaks kõikide sotsiaal-demograafiliste vastajasegmentide jaoks. Mootorratturitest sõprade abi kasutavad keskmisest enam naised, juhiloa koolitust peavad keskmisest olulisemaks naised ja nooremad juhid, üle 35-aastased tähtsustavad aga keskmisest enam artikleid motoajakirjades.

# 4

## Sõiduharjumused



# Sõiduharjumused

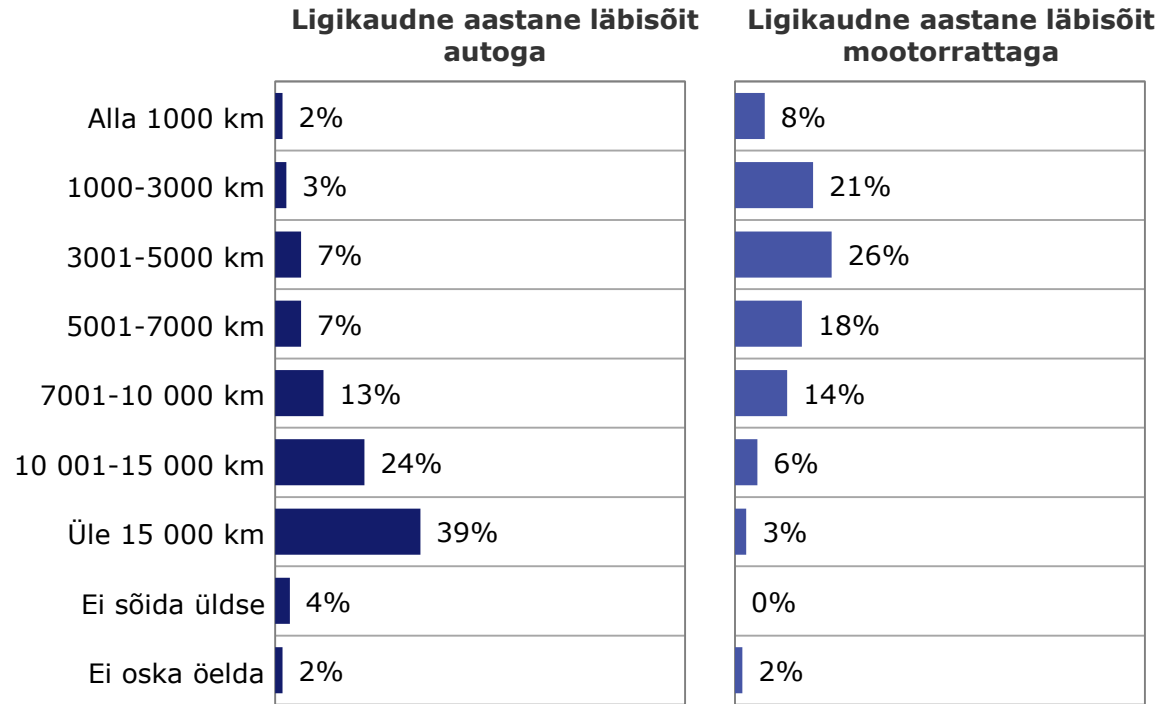
## Kokkuvõte .....



- Keskmise aastane läbisõit mootorrattaga on vastanutel ca 3000-5000 km.
  - Kuigi Eestis on mootorrattaga sõiduks sobiv kliima vaid lühikese perioodi jooksul, sõidetakse aasta jooksul maha keskmiselt küllaltki pikk distants – 2/5 ratturitest sõidab isegi enam kui 5000 km aastas.
  - Võrreldes mootorrattal läbitud maaga, on autoga läbitud keskmine distants loomulikult pikem – 63% mootorratturitest sõidab lisaks veel autoga aastas keskmiselt üle 10 000 km. Seega võib öelda, et enamike vastanute puhul on tegemist liikluses väga kogenud sõitjatega.
- Mootorratturid ei ole „pühendunud“ vaid oma kahe rattalisele sõidukile – ka suveperioodil toimub veidi enam kui pool sõitudest autoga. Kahe rattalisel mootorsõidukil toimub suvel veidi enam kui kolmandik.
  - Samas talveperioodil kasutatakse kahe rattalist mootorsõidukit üsna vähe – osakaal kogu liiklemisest vaid 2%. Talvistes tingimustes ei oleks mingil juhul nõus sõitma 68% mootorratturitest.
  - Praktiliselt igapäevaselt sõidab mootorrattaga suveperioodil veidi enam kui kolmandik mootorratturitest, vähemalt kord nädalas 87%. Umbes iga kümnes rattur on pigem harva-sõitja.
- Kuigi keskmine mootorrattaga aastas läbitud distants on küllaltki pikk, koosneb see vahemaa siiski pigem väga paljudest lühematest sõitudest. Motomatkadel käimise osakaal kõikidest erinevatest eesmärkidest on keskmiselt 19%. Kõige suurema osakaaluga on aga vaba aja veetmisega seotud sõidud ja pendelliiklus kodu ja töökoha/kooli vahel.
- Enamikul ajast sõidetakse täiesti üksinda. Neid rattureid, kes sõidavad enamasti koos teiste ratturitega, on 27%. Tõenäoliselt on nad pigem harva-sõitjad, kes käivad oma kahe rattalisega põhiliselt organiseeritud üritustel/väljasõitudel või sõpradega lõbusõitudel.
- Üsna julgelt sõidetakse nii vihma kui öösel; talvistes tingimustes oleks vajadusel nõus mootorrattaga sõitma vaid iga kolmas rattur. Nõ „hulljulgeid“ rattureid, kes ei näinud probleemi sõitmisel vihma, öösel kui talvel, oli vastajate hulgas 7%. Ülejäänud on pigem ettevaatlikumad.
- Iga neljas rattur ei laena oma mootorratast teistele ja ei võta ka ise kunagi teiste ratast laenuks.
  - 65% ratturitest laenab mõnikord ratast usaldusväärsetele inimestele ja 47% oleks valmis seda usaldusväärsetelt isikult laenama.

# Keskmine aastane läbisõit mootorrattaga on ca 3000-5000 km

% kõikidest vastajatest, n=1023



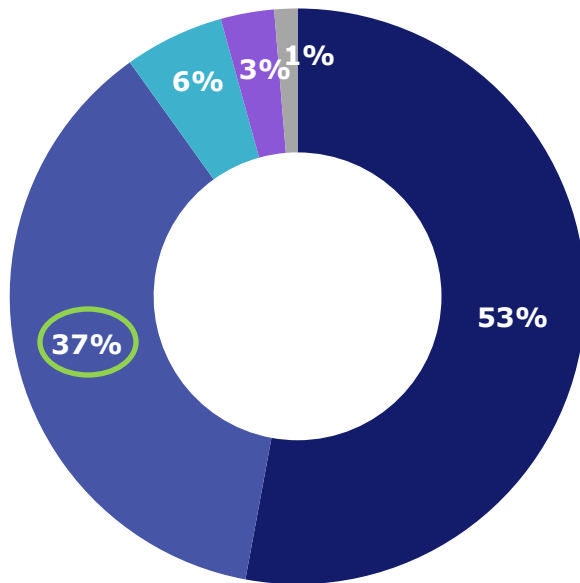
Kuigi Eestis on mootorrattaga sõiduks sobiv kliima vaid lühikese perioodi jooksul, sõidetakse aasta jooksul maha keskmiselt küllaltki pikk distants – 2/5 ratturitest sõidab isegi enam kui 5000 km aastas.

# Enam kui kolmandik liiklemisest suveperioodil toimub kahe rattalisel mootorsõidukil

% kõikidest vastajatest, n=1023

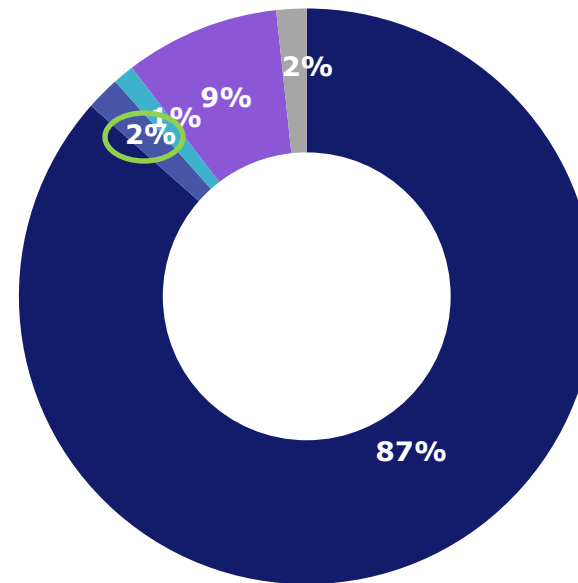
## Liiklusvahendite osakaalud suveperioodil

- Auto
- Kahe rattaline mootorsõiduk
- Jalgratas
- Ühistransport
- Muu



## Liiklusvahendite osakaalud talveperioodil

- Auto
- Kahe rattaline mootorsõiduk
- Jalgratas
- Ühistransport
- Muu

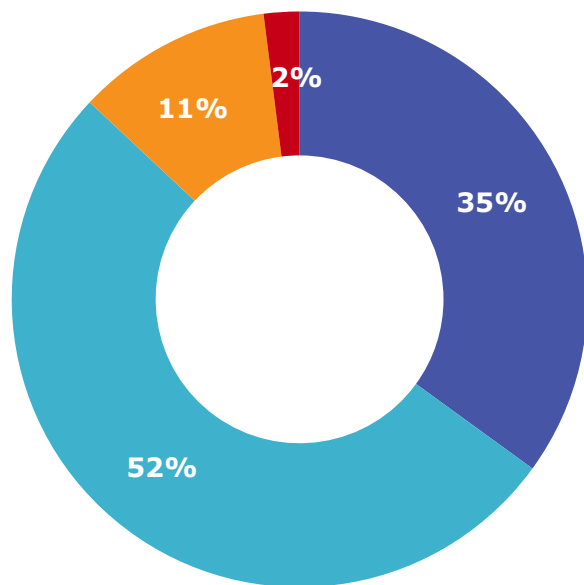


# Praktiliselt igapäevaselt sõidab mootorrattaga suveperioodil veidi enam kui kolmandik mootorratturitest

% kõikidest vastajatest, n=1023

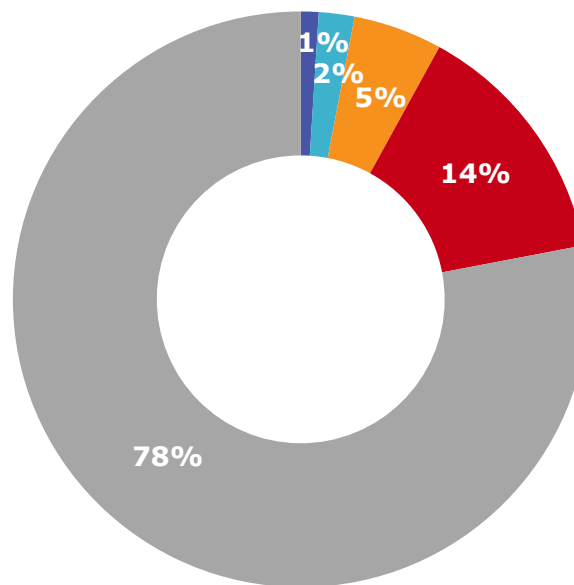
## Mootorrattaga sõitmise sagedus suvel

- Iga päev või peaaegu iga päev
- Kuni paar korda nädalas
- Kuni paar korda kuus
- Paar korda perioodi jooksul



## Mootorrattaga sõitmise sagedus talvel

- Iga päev või peaaegu iga päev
- Kuni paar korda nädalas
- Kuni paar korda kuus
- Paar korda perioodi jooksul
- Harvem või üldse mitte

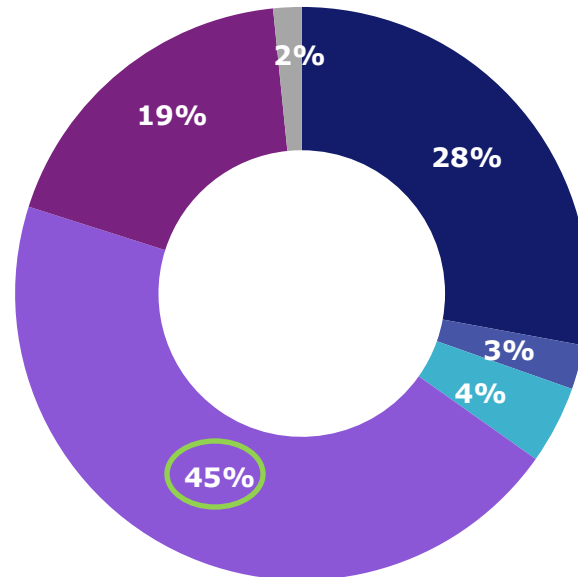


# Põhiliselt kasutatakse mootorrattaid lähemateks lõbusõitudeks

% kõikidest vastajatest, n=1023

## Mootorratta kasutamise eesmärgid:

- Tööle/ kooli/ ülikooli sõitmiseks (pendelliiklus)
- Ametialane kasutamine
- Sport
- Vaba aeg/ hobid (lühisõidud)
- Motomatkad, reisid (pikkade vahemaade läbimine)
- Muu

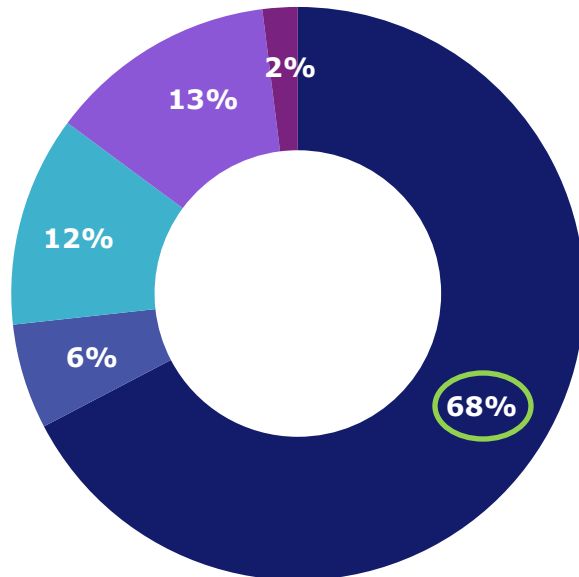


# Enamikul ajast sõidetakse üksinda

% kõikidest vastajatest, n=1023

## Kas enamiku ajast sõidate ...

- Üksinda
- Kaassõitjaga tagasadulas või ise kaassõitjana
- Koos teise mootorratturiga
- Koos teiste mootorratturitega väiksemas grupis
- Koos paljude teiste mootorratturitega



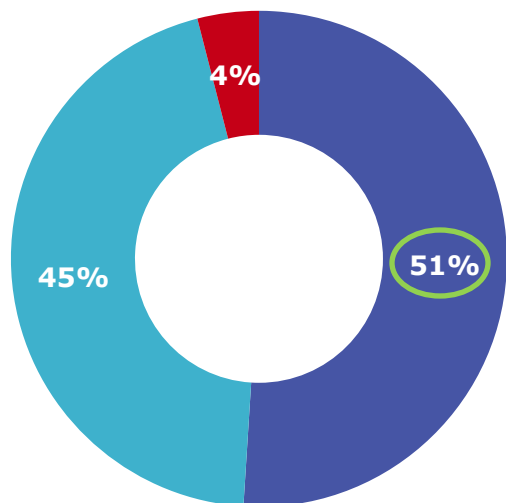


# Talvistes tingimustes oleks valmis sõitma ca 1/3 ratturitest

% kõikidest vastajatest, n=1023

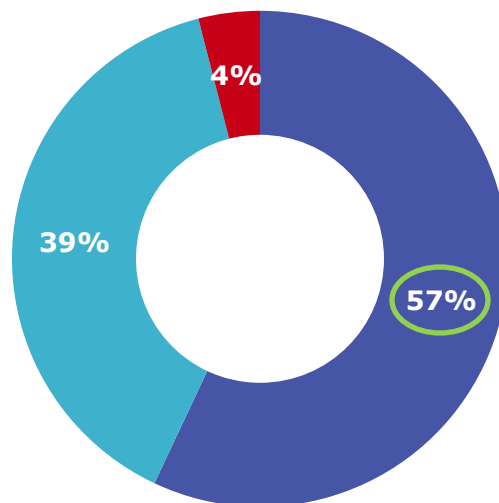
**Kas sõidaksite kahe rattalise mootorsõidukiga, kui sajab vihma?**

- Jah, pole probleemi
- Jah, kui pole valikuvõimalust
- Ei



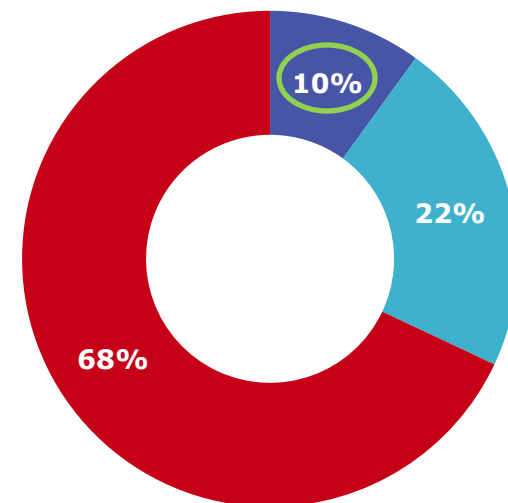
**Kas sõidaksite kahe rattalise mootorsõidukiga öösel?**

- Jah, pole probleemi
- Jah, kui pole valikuvõimalust
- Ei



**Kas sõidaksite kahe rattalise mootorsõidukiga talvistes tingimustes?**

- Jah, pole probleemi
- Jah, kui pole valikuvõimalust
- Ei

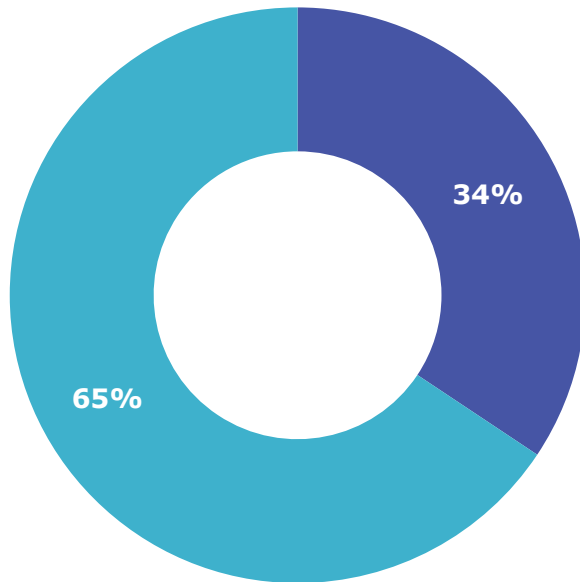


# Iga neljas rattur ei laena teistele oma mootorratast ja ei võta ka ise kunagi teiste mootorratast laenuks

% kõikidest vastajatest, n=1023

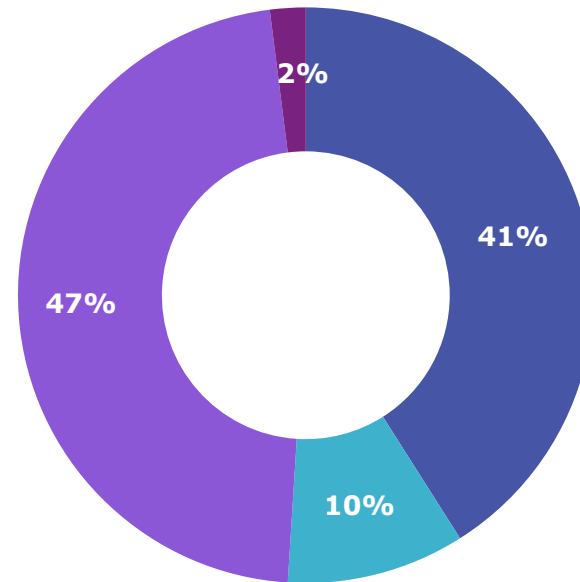
## Kas laenate kellelegi oma kahe rattalist mootorsõidukit?

- Mitte kunagi
- Jah, neile, keda usaldan



## Kas võtate kahe rattalist mootorsõidukit kellegi käest laenuks?

- Mitte kunagi
- Jah, esindusest
- Jah, neilt, keda usaldan
- Jah, ükskõik kellelt



# 5

## Turva-, mobiilsus- ja mugavusvarustus





- Uuringu käigus märkisid vastajad ära ka varustuse, mis on olemas nende peamiselt kasutusel oleval kahe rattalisel mootorsõidukil. Kõige rohkem märgiti vastuste hulgas ära *päevatulesid* (vastav täpsustus küll ankeedis puudus, kuid tõenäoliselt on siin silmas peetud tulesid, mis päeval automaatselt põlevad), *reguleeritavat vedrustust* ja *pagasisüsteemi*.
  - Kõige vähem toodi varustuskomponentide nimekirjast välja järgmisi: kütuse kokkuhoiu abivahend, adapteeruvad esituled, rehvirõhu seiresüsteem.
  - Pidurdussüsteemidest toodi kõige enam välja pidurite blokeerimisvastast süsteemi (ABS).
- Oma mootorsõidukit on mingil moel kohandanud või ümber ehitanud ca pooled mootorratturitest.
  - Keskmisest enam on oma sõidukit kohandanud mehed ja mitte-eestlastest sõitjad.
  - Kohandatakse põhiliselt kuut sõiduki osa: väljalaskesüsteem, tuuleklaas, suunatud, tahavaatepeegel, rehvid, istmekõrgus. Ülejäänud osi on kohendanud vaid üksikud ratturid.
- Põhiliseks kaitseriietuse osadeks on kiiver ja kindad – neid kannavad praktiliselt kõik ratturid.
  - Kiiver on põhiliselt täieliku näokaitsega/ integreeritud.
  - Küllaltki palju kasutatakse ka spetsiaalsete kaitsetega jakki, pükse ja erisaapaid. Classic/Bike tüüpi rattaga sõitjatest kasutab kaitsetega eririideid sõltuvad esemest 80-90%.

# Peamise kaherattalise mootorsõiduki varustus

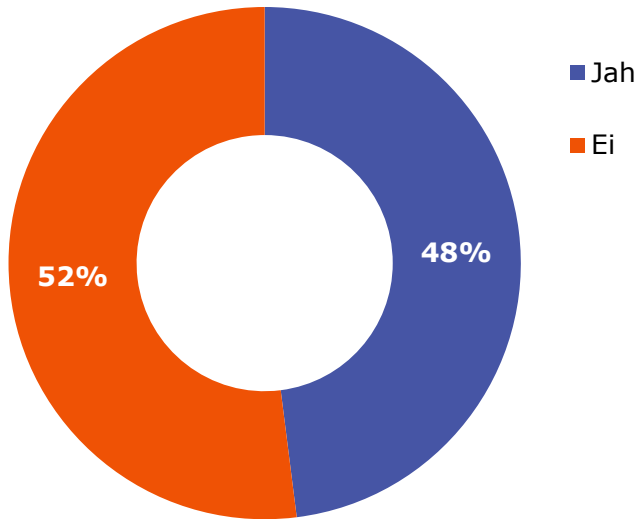
% kõikidest vastajatest, n=1023



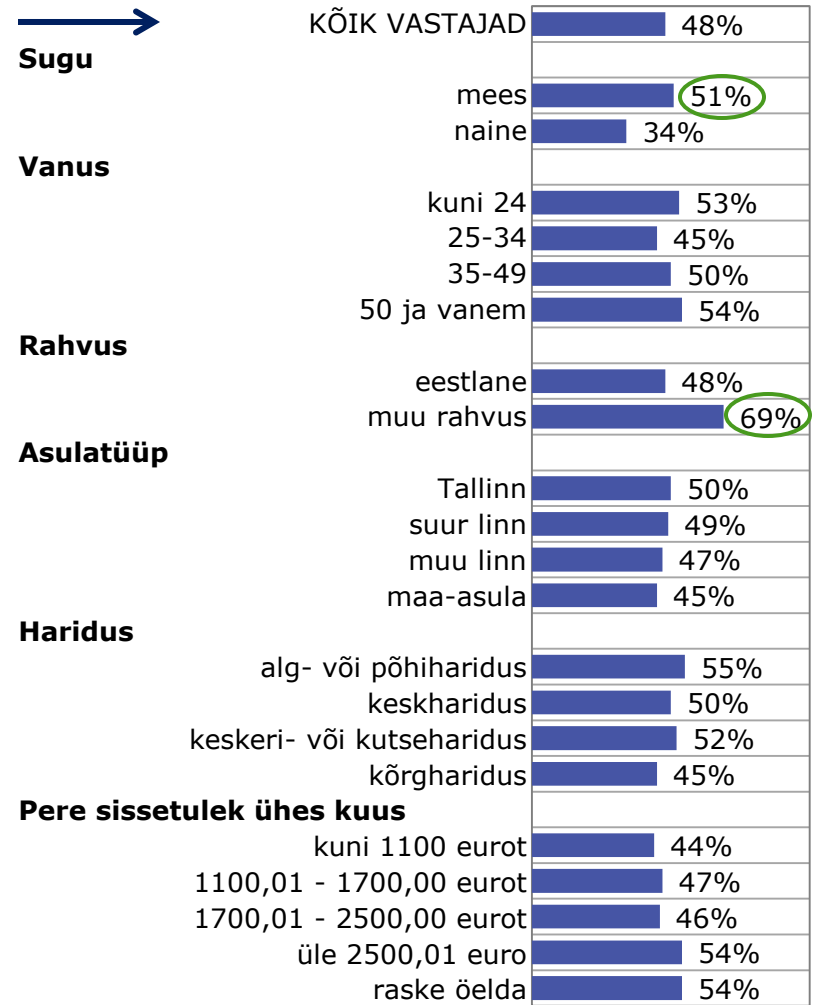
# Oma mootorsõidukit on kohandanud või ümber ehitanud ca pooled mootorratturitest

% kõikidest vastajatest, n=1023

## Mootorratta kohandamine



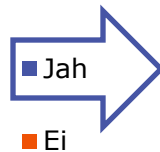
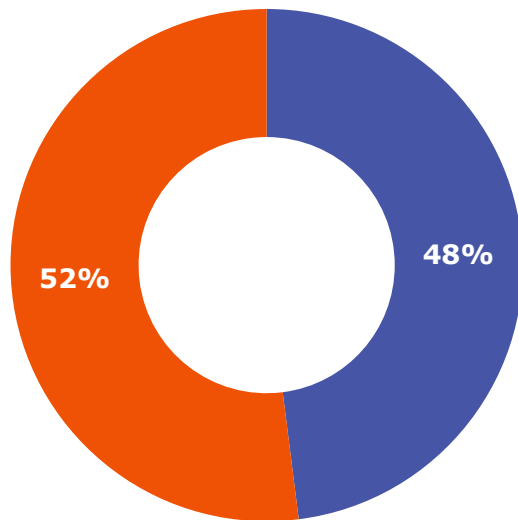
## On kohandanud (osakaal segmentist, „jah“%)



# Põhiliselt on kohandatud väljalaskesüsteemi ja tuuleklaasi

% kõikidest vastajatest, n=495

## Mootorratta kohandamine



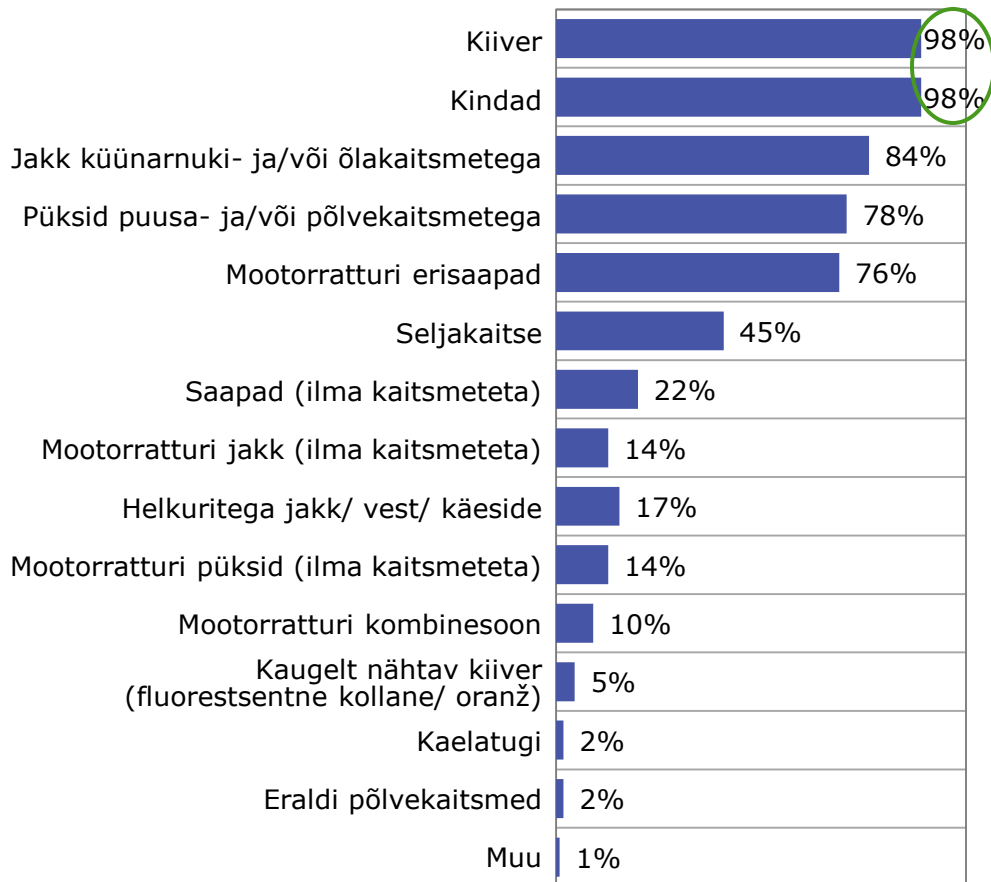
## Mootorrattale tehtud kohandused, n=495

Väljalaskesüsteem erineb originaalist	49%
Tuuleklaas erineb originaalist	46%
Suunatud erinevad originaalist	41%
Tahavaatepeeglid erinevad originaalist	39%
Rehvid erinevad originaalist	31%
Istmekõrgus muudetud	28%
Tagavedrustuses asendatud	10%
Tagavedrustuses kasutatud uut vedru	7%
Esivedrustuses kasutatud uut vedru	7%
Juhtraud	7%
Esivedrustuses kahvel asendatud	7%
Jalatoed	3%
Pagasisüsteem	3%
Käepidemed	2%
Lisatud	2%
Kukkumisraud	2%
Välimus	2%
Mootor	2%
Sadul	2%
Heebliid	2%
Kaitsed	1%
Pardakompuuter	1%
Seljatugi	1%
Elektronika	1%
Porilauad	1%
Näidikud	1%
Pedaalid	1%
Pidurid	1%
Muu	4%

# Kiiver ja kindad on põhiliseks kaitseriietuseks

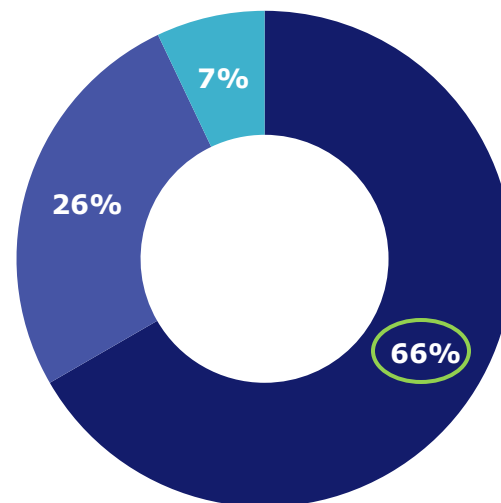
% kõikidest vastajatest, n=1023

## Kasutatav kaitseriietus



## Kasutatav kiivri tüüp

- Täieliku näokaitsega/ integreeritud kiiver
- Visiiriga/ konverteeritav kiiver
- Lahtise näosaga kiiver





# 6

## Kogemused liikluses





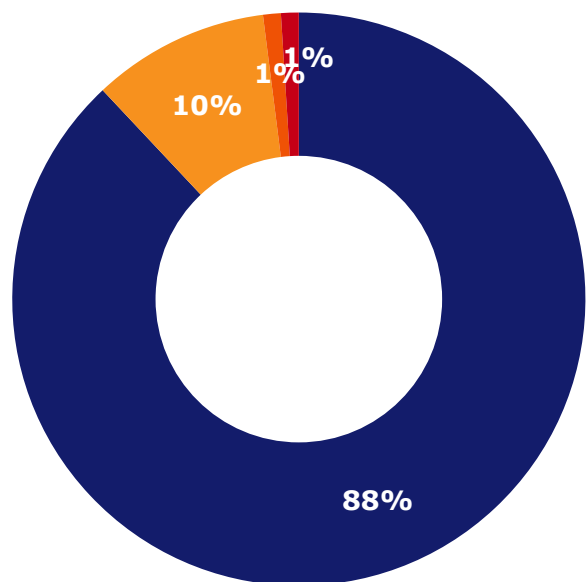
- Iga kümnes mootorrattur on sattunud viimase aasta jooksul õnnetusjuhtumisse.
  - Keskmisest enam on õnnetustes osalenute hulgas nooremaid (kuni 24-aastaseid), põhi- ja keskharidusega rattureid, kes käivad veel koolis/ülikoolis.
  - Noorimas sihtgrupis (kuni 24a) on viimase aasta jooksul õnnetustesse sattunud pea iga neljas (23%) kahe rattalisel mootorsõidukil liikleja.
- Ca 2/3 juhtudest on mootorrattur ise olnud vähemalt osaliselt õnnetuses süüdi. Teise liikluses osaleja süül on toimunud õnnetusi 30% ratturitest.
  - Põhilised õnnetused juhtuvad kokkupõrkes teise sõidukiga ja põhiliseks tagajärjeks ongi seetõttu sõidukikahju. Arstiabi vajamisega lõppenud suuremaid õnnetusi on siiski vähe.
  - Nende õnnetuste tagajärjed, milles mootorrattur on olnud ise süüdi, on olnud kergemat laadi ja ei ole vajanud arstiabi. Seega peaksid autojuhid olema liikluses oluliselt tähelepanelikumad ja arvestama rohkem kahe rattaliste liiklejatega, sest arstiabi vajavad õnnetused juhtuvad tõenäolisemalt autojuhtide süül (nii on see vähemalt mootorratturite arvates).
- Napilt on viimase aasta jooksul mõnest muust õnnetusest pääsenud ca kaks ratturit viiest.
  - Enam kui pooled (54%) nendest kahe rattalisel mootorsõidukil liiklejatest, kes on viimase aasta jooksul õnnetusse sattunud, on mõnest lisaõnnetusest ka napilt pääsenud.
  - Nendest mootorratturitest, kes ei ole viimase aasta jooksul õnnetusse sattunud, enam kui kolmandik (36%) ütleb, et nendega oleks võinud õnnetus juhtuda.
  - Keskmisest enam on õnnetustest napilt pääsenuid nooremate ratturite hulgas (kuni 34a) ja Tallinna mootorratturite hulgas.
  - Keskmise „peaaegu juhtunud“ õnnetuste arv on 4,7. Tõenäoliselt on siia siiski arvestatud ka kauem kui aasta tagasi juhtunud, kuid hästi meeles olevad „napilt pääsemised“.

# Iga kümnes mootorrattur on sattunud viimase aasta jooksul õnnetusjuhtumisse

% kõikidest vastajatest, n=1023

## Osalemine õnnetuses viimase 12 kuu jooksul

- Ei
- Jah, ühel korral
- Jah, kahel korral
- Jah, kolmel või rohkemal korral

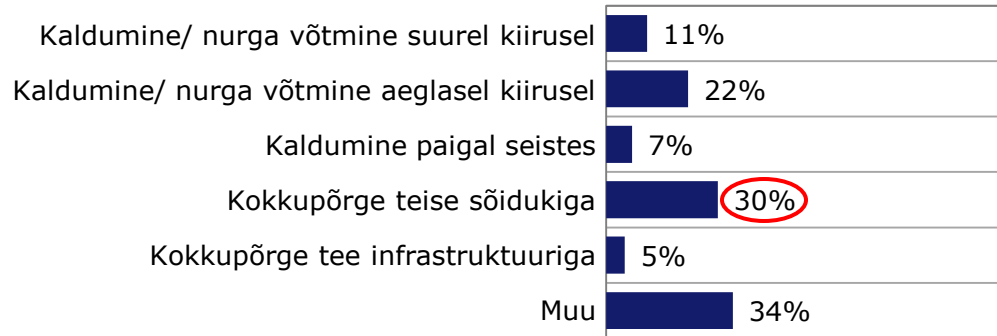


Keskmisest enam on õnnetustes osalenute hulgas nooremaid (kuni 24-aastaseid), põhi- ja keskharidusega rattureid, kes käivad veel koolis/ülikoolis. Noorimas sihtgrupis (kuni 24a) on viimase aasta jooksul õnnetustesse sattunud pea iga neljas (23%) kahe rattalisel mootorsõidukil liikleja.

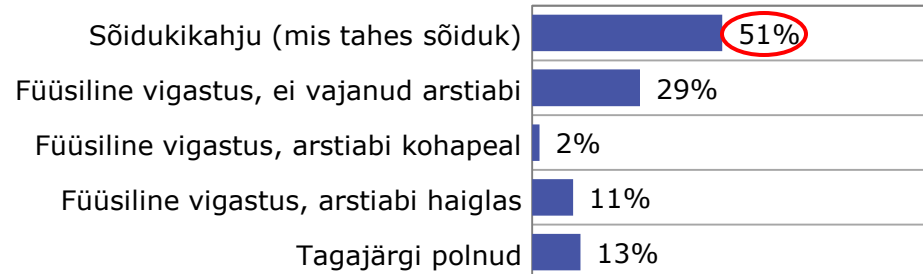
# Ca 2/3 juhtudel on mootorrattur ise olnud vähemalt osaliselt õnnetuses süüdi

% nendest, kes on viimase aasta jooksul õnnetustes osalenud, n=122

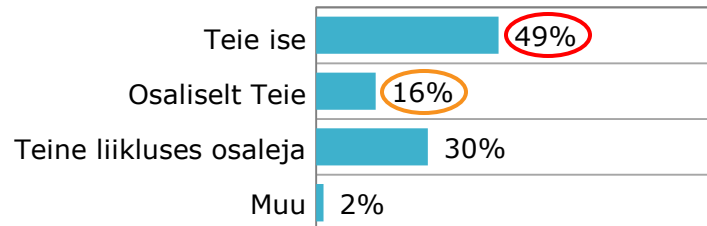
## Õnnetusjuhtumi tüüp\*



## Õnnetusjuhtumi tagajärg\*



## Õnnetuse süüdlane\*



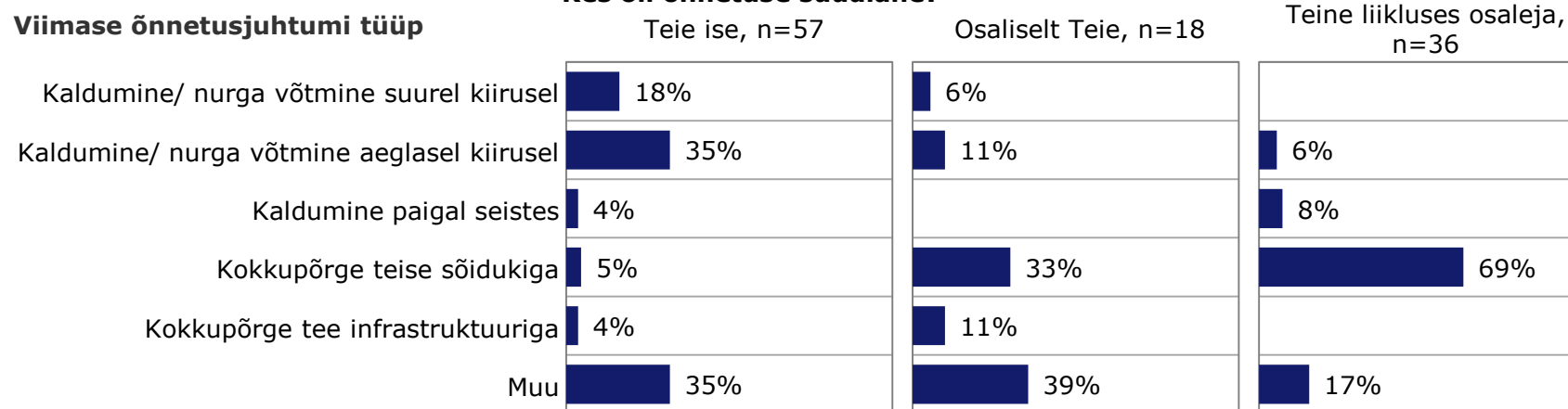
\*esimene ja teine õnnetusjuhtum kokku, kui osales mitmes õnnetuses

# Nende õnnetuste tagajärjed, milles mootorrattur on ise süüdi, on kergemat laadi (ei vaja arstiabi)

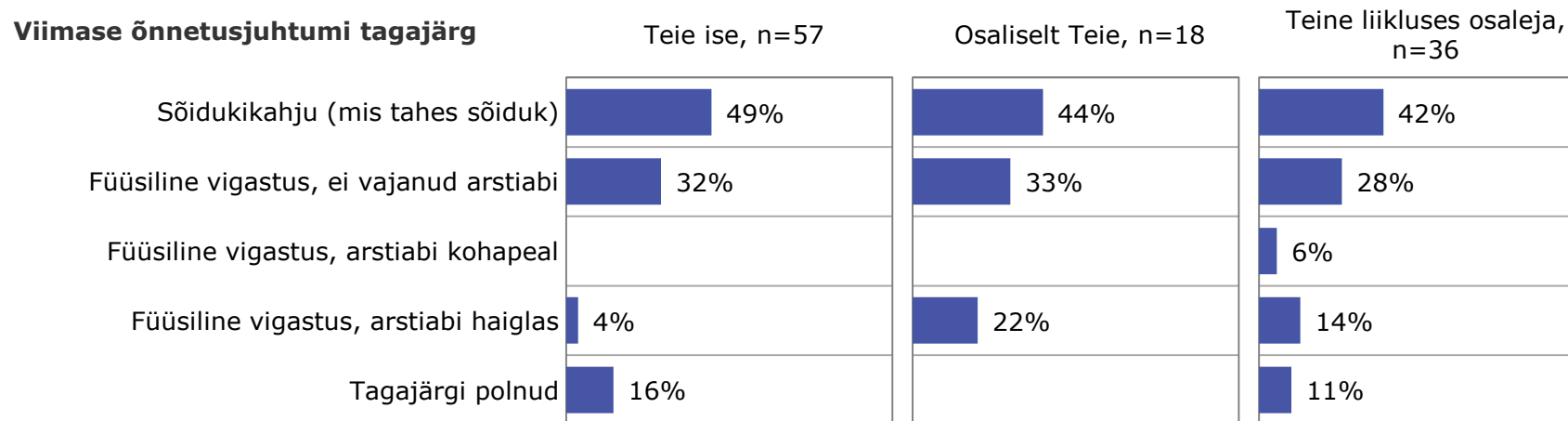
% nendest, kes on osalenud liiklusõnnetuses

## Kes oli õnnetuse süüdlane?

### Viimase õnnetusjuhtumi tüüp



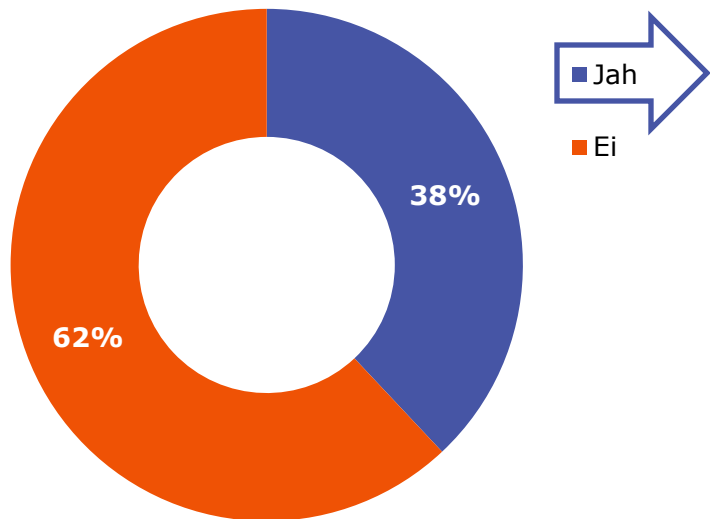
### Viimase õnnetusjuhtumi tagajärg



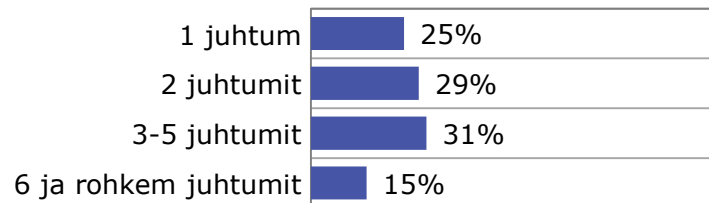
# Viimase aasta jooksul on õnnetusest napilt pääsenud ca kaks ratturit viiest

% kõikidest vastajatest, n=1023

## Peaaegu õnnetusse sattumine viimase 12 kuu jooksul

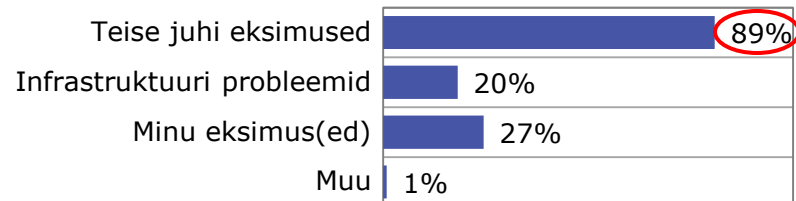


## Peaaegu õnnetuste arv, n=392



Keskmine arv: **4,71** korda

## Peaaegu õnnetusse sattumise põhjused, n=392



Enam kui pooled (54%) nendest kahe rattalisel mootorsõidukil liiklejatest, kes on viimase aasta jooksul õnnetusse sattunud, on mõnest lisaõnnetusest ka napilt pääsenud.

Nendest mootorratturitest, kes ei ole viimase aasta jooksul õnnetusse sattunud, enam kui kolmandik (36%) ütleb, et nendega oleks võinud õnnetus juhtuda.

Keskmisest enam on õnnetustest napilt pääsenuid nooremate ratturite hulgas (kuni 34a) ja Tallinna mootorratturite hulgas.

# 7

## Täiendkoolitused





- Vabatahtlikul motoalasel koolitusel on osalenud vähemalt ühel korral 29% ratturitest.
  - Täiendkoolitusi peavad keskmisest olulisemaks naised, keskealised, kõrgharidusega ja Tallinnas elavad ratturid.
- Veidi vähem kui pool vastajatest on arvamusel, et Eestis on kindlasti piisavalt võimalusi enese motoalaseks täiendkoolitamiseks. Üks rattur kuuest arvab, et see nii ei ole, ja ülejäänutel puudub seisukoht.
  - Kõige vajalikumaks peetakse koolitusi, mis puudutavad üldisi juhtimisvõtteid ja juhtimisoskust.

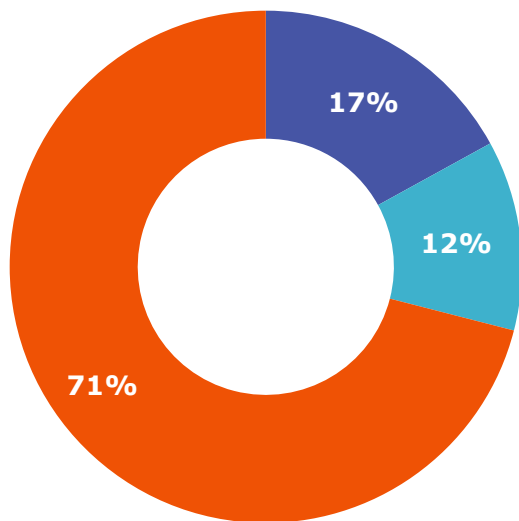


# Täiendkoolitusi peavad tähtsamaks naised, keskealised, kõrgharidusega, Tallinnas elavad ratturid

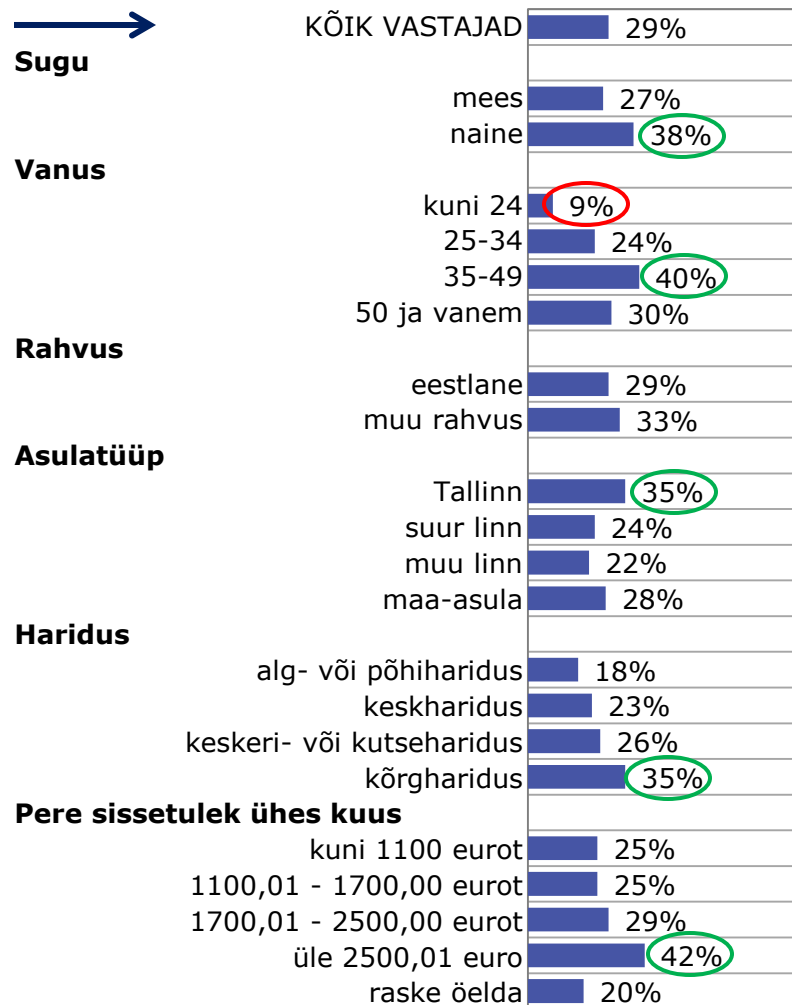
% kõikidest vastajatest, n=1023

## Kas olete osalenud vabatahtlikul motoalasel täiendkoolitusel?

- Jah, ühel korral
- Jah, mitu korda
- Ei



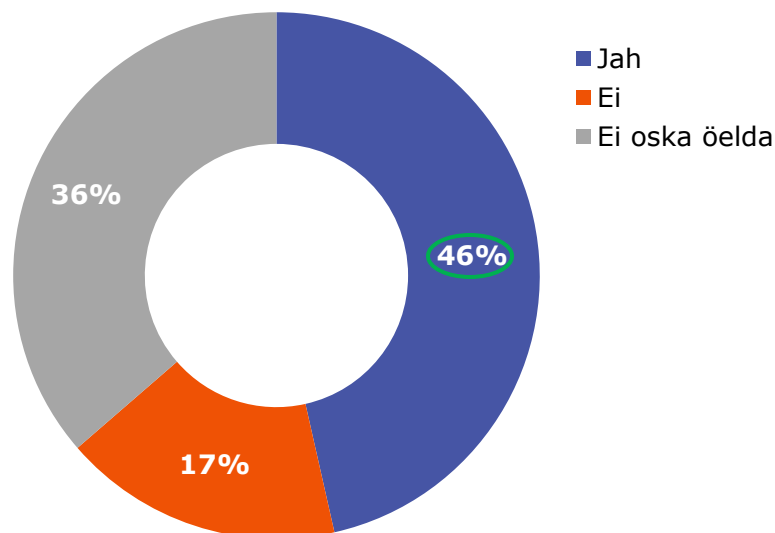
## On osalenud koolitus(t)el (osakaal segmentist, „jah“%)



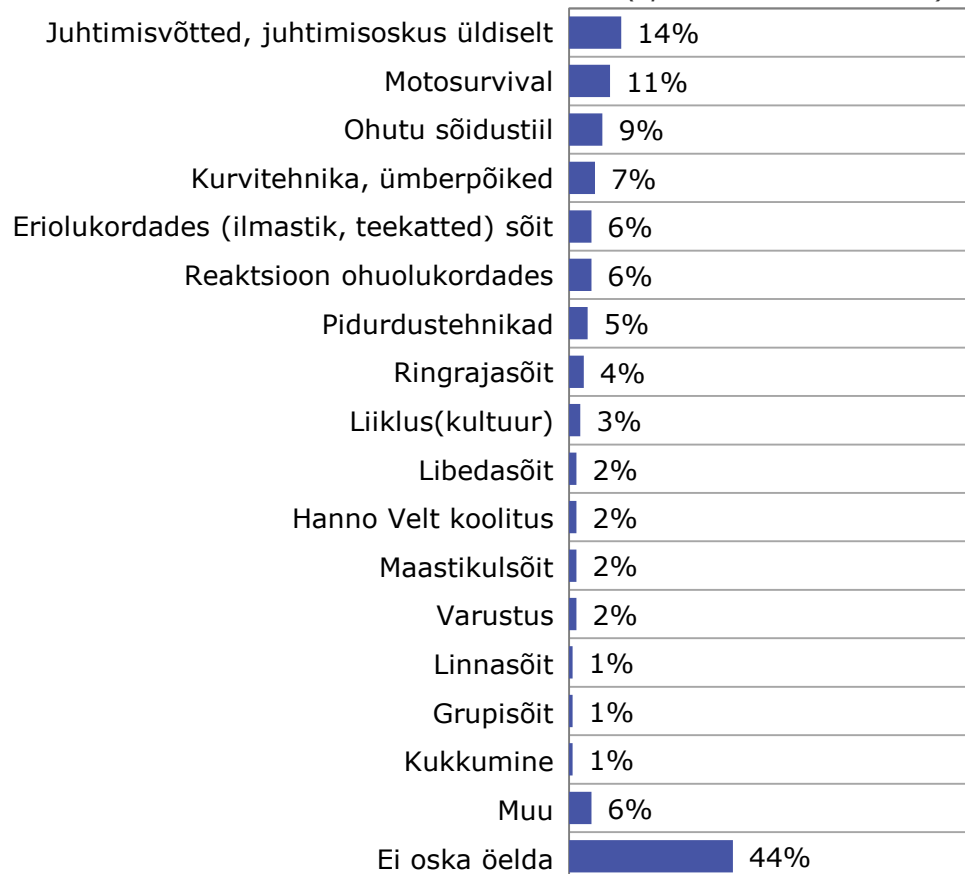
# Üldisi juhtimisvõtteid puudutavaid koolitusi peetakse kõige olulisemaks

% kõikidest vastajatest, n=1023

**Kas Eestis on Teie arvates piisavalt võimalusi enese motoalaseks täiendkoolitamiseks?**



**Millist motoalast täiendkoolitust peaksite vajalikuks?**  
(spontaansed vastused)



# 8

## Hoiakud ohutuse suhtes



# Hoiakud ohutuse suhtes

## Kokkuvõte .....



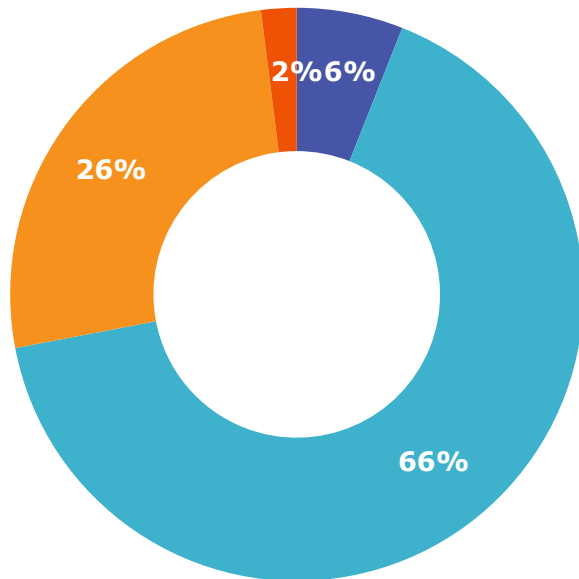
- Mootorratturite endi hinnangud oma teadlikkusele motoohutuse suhtes on küllaltki kõrged – 66% vastajatest arvavad, et nende teadmised on üsna heal tasemel ja 6% peavad end lause motoohutuse asjatundjateks. Ca iga neljas rattur tajub, et tal pole küllaldaselt teadmisi motoohutusest.
  - Keskmisest teadlikumaks peavad end vanematesse vanusegruppidesse kuuluvad (ja kogenumad), mitte-eestlastest mootorratturid, sotsiaalse staatuse gruppidest tõusevad esile ettevõtjad/ iseendale tööandjad.
  - Samas ei erine õnnetusjuhtumitesse sattumine nende ratturite hulgas, kellel on enda arvates piisavalt palju teadmisi, ja nende hulgas, kes on vaid mõnevõrra või mitte piisavalt motoohutusest teadlikud (12% *versus* 11%). Seega tundub, et reaalsesse õnnetustesse sattumine ei sõltu oluliselt teoreetilistest teadmistest (või vähemalt enda hinnangust nendele teadmistele). Nende, kes peavad end teadlikeks, on ise olnud juhtunud õnnetustes süüdi 54%, samas kui nende hulgas, kes oma teadmisi madalalt hindavad, on see osakaal vaid 35%.
- Ca 2/3 kahe rattalisel mootorsõidukil liiklejaist harrastab vähemalt vahetevahel ka autoridade vahel sõitmist.
  - Autoridade vahel sõitjaid on keskmisest enam meeste, muust rahvusest sõitjate ja Tallinnas liiklejate seas.
- Enamik mootorratturitest tajub selgelt, et mootorrattal liiklemisega kaasnevad riskid ja ohud ning et seetõttu on ka liiklusohutuskampaaniad olulised ja vajalikud.
  - Siiski peab põhjalikku koolitust väga oluliseks vaid ca kolmandik ratturitest ja iga viies rattur peab seda kas pigem või täiesti vähetähtsaks.
- Peamine infrastruktuuriprobleem mootorratturite jaoks on teepinnas olevad ja ohtlikud ebatasasused.
  - Keskmisest enam on teepinna ebatasasusi põhiprobleemina välja toonud Tallinna ratturid (62%) ja vähem Lõuna-Eesti ratturid (37%). Põhja-, Lääne- ja Lõuna-Eesti ratturid on keskmisest enam probleemina välja toonud teede halbu pinnakatteid (halb materjal, libisemisoht jms).

# Hinnangud enda teadlikkusele motoohutuse suhtes on küllaltki kõrged

% kõikidest vastajatest, n=1023

## Teadlikkus motoohutusest

- Väga teadlik (motoohutuse asjatundja)
- Üsna teadlik
- Mõnevõrra teadlik
- Mitte piisavalt teadlik



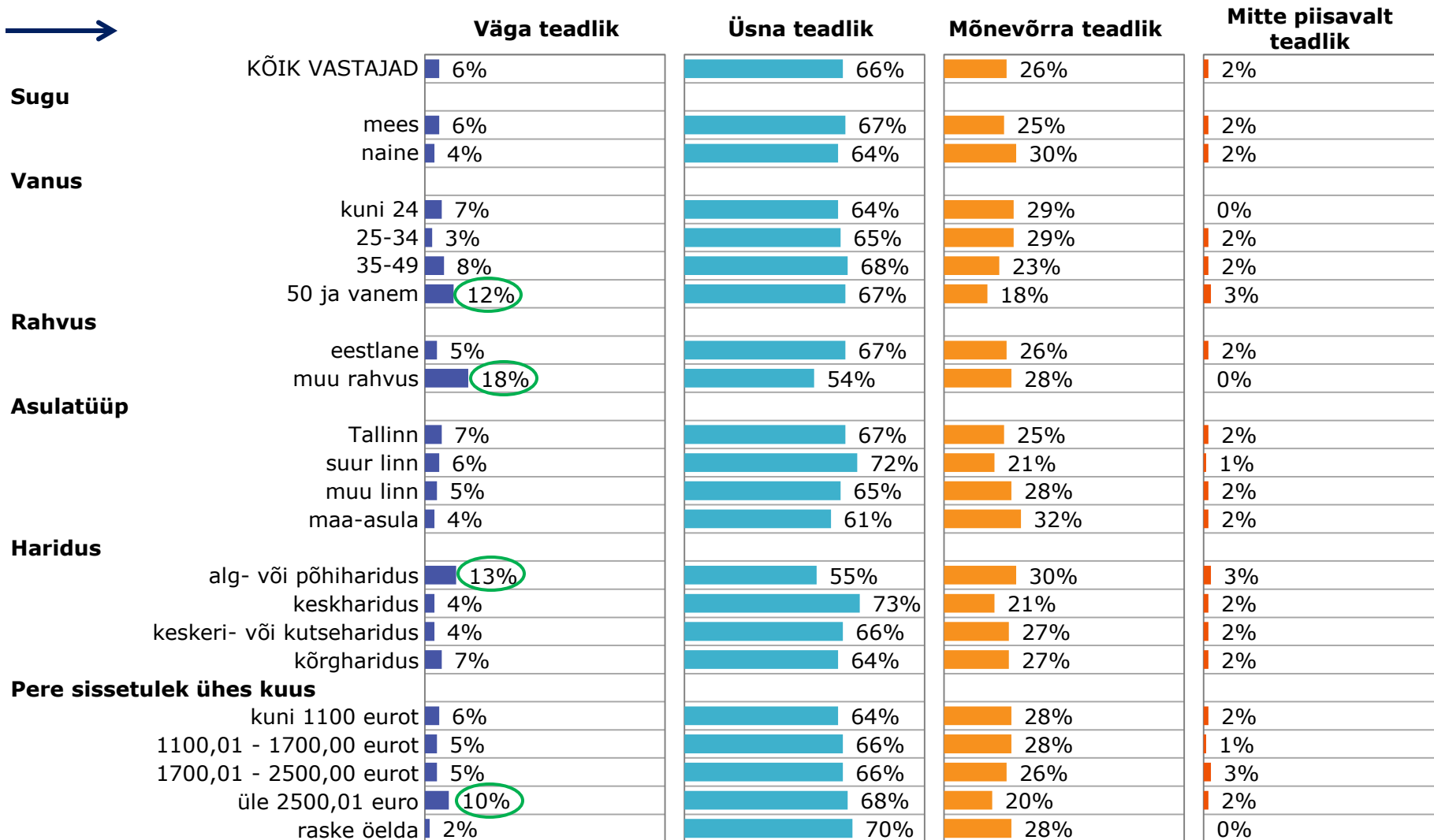
Keskmisest teadlikumaks peavad end vanematesse vanusegruppidesse kuuluvad (ja kogenumad), mitte-eestlastest mootorratturid, sotsiaalse staatuse gruppidest tõusevad esile ettevõtjad/ iseendale tööandjad.

Ca iga neljas rattur tajub, et tal pole küllaldasi teadmisi motoohutusest.

Samas ei erine õnnetusjuhtumitesse sattumine nende ratturite hulgas, kellel on enda arvates piisavalt palju teadmisi, ja nende hulgas, kes on vaid mõnevõrra või mitte piisavalt motoohutusest teadlikud (12% versus 11%).

# Teadlikkus motoohutusest sotsiaal-demograafilistes lõigetes

% kõikidest vastajatest, n=1023



**TNS Emor**

Mootorratturite liikumis-, sõidu- ja ohutusharjumused 2015

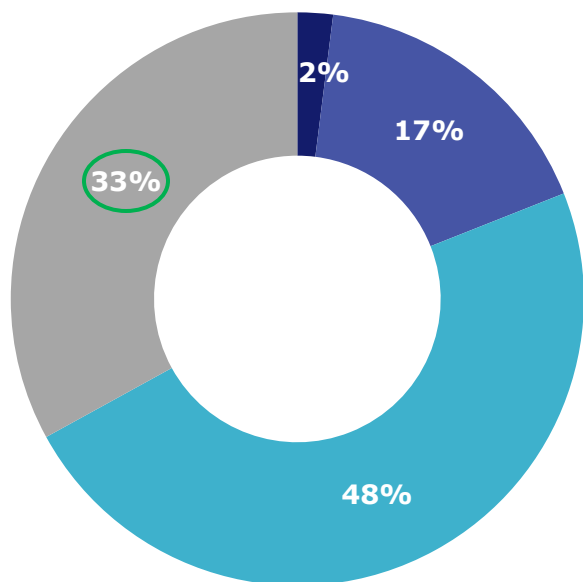
© TNS

# 2/3 kahe rattalisel mootorsõidukil liiklejatest harrastab vähemalt vahetevahel ka autoridade vahel sõitmist

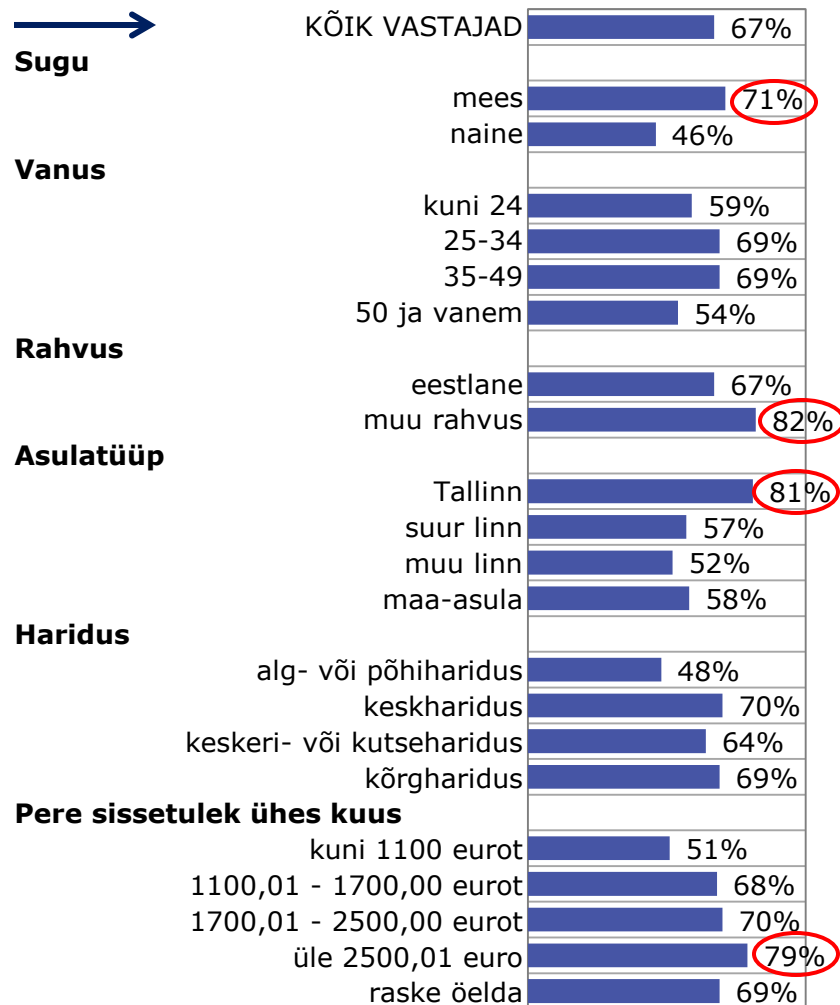
% kõikidest vastajatest, n=1023

## Autoridade vahel sõitmine

- Jah, alati
- Jah, aegajalt
- Jah, aga ainult kui sõidukid seisavad (nt foori all)
- Ei, mitte kunagi

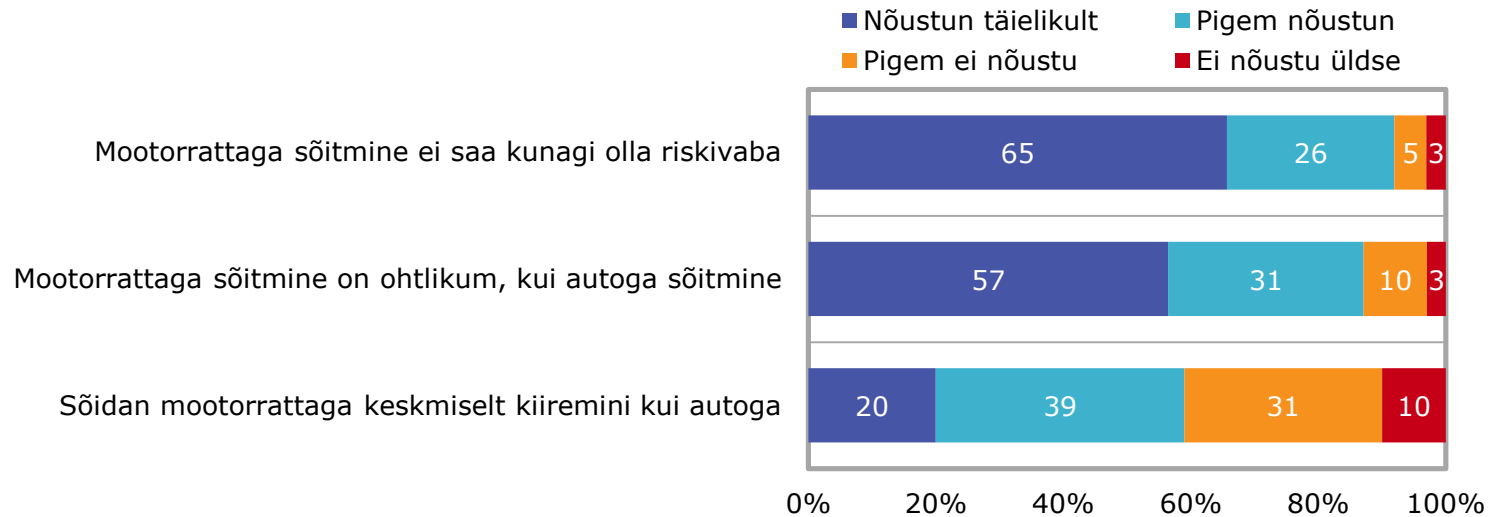


## Sõidab autoridade vahel (osakaal segmendist, „jah“%)



# Enamik mootorratturitest tajub, et mootorrattal liiklemisega kaasnevad riskid ja ohud

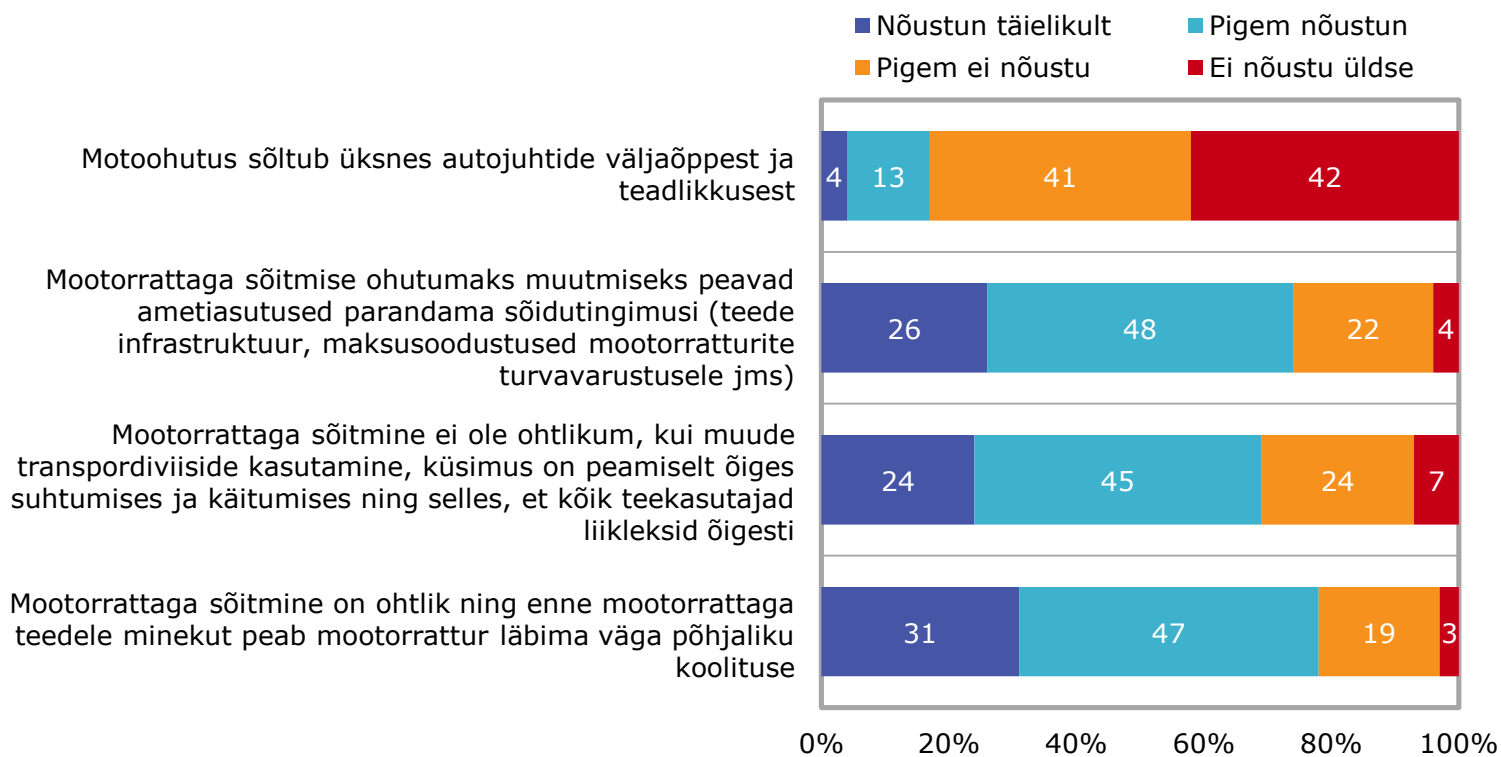
% kõikidest vastajatest, n=1023





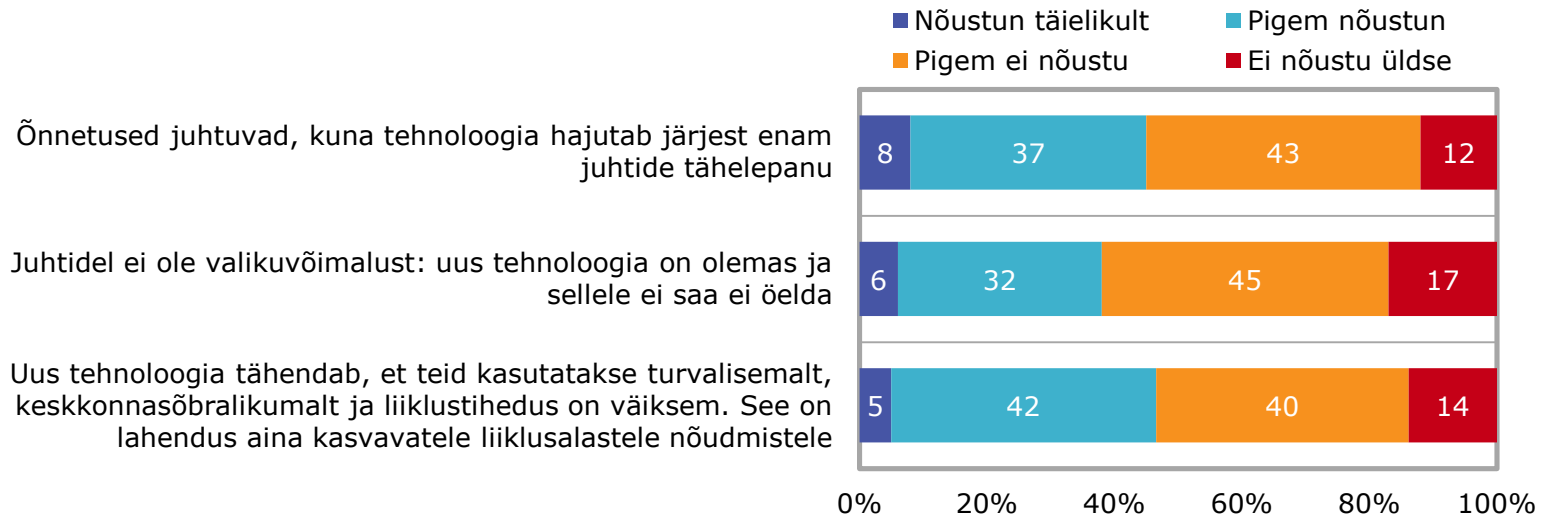
# Põhjalikku koolitust peab väga oluliseks ca kolmandik ratturitest; iga viies rattur peab seda kas pigem või täiesti vähetähtsaks

% kõikidest vastajatest, n=1023



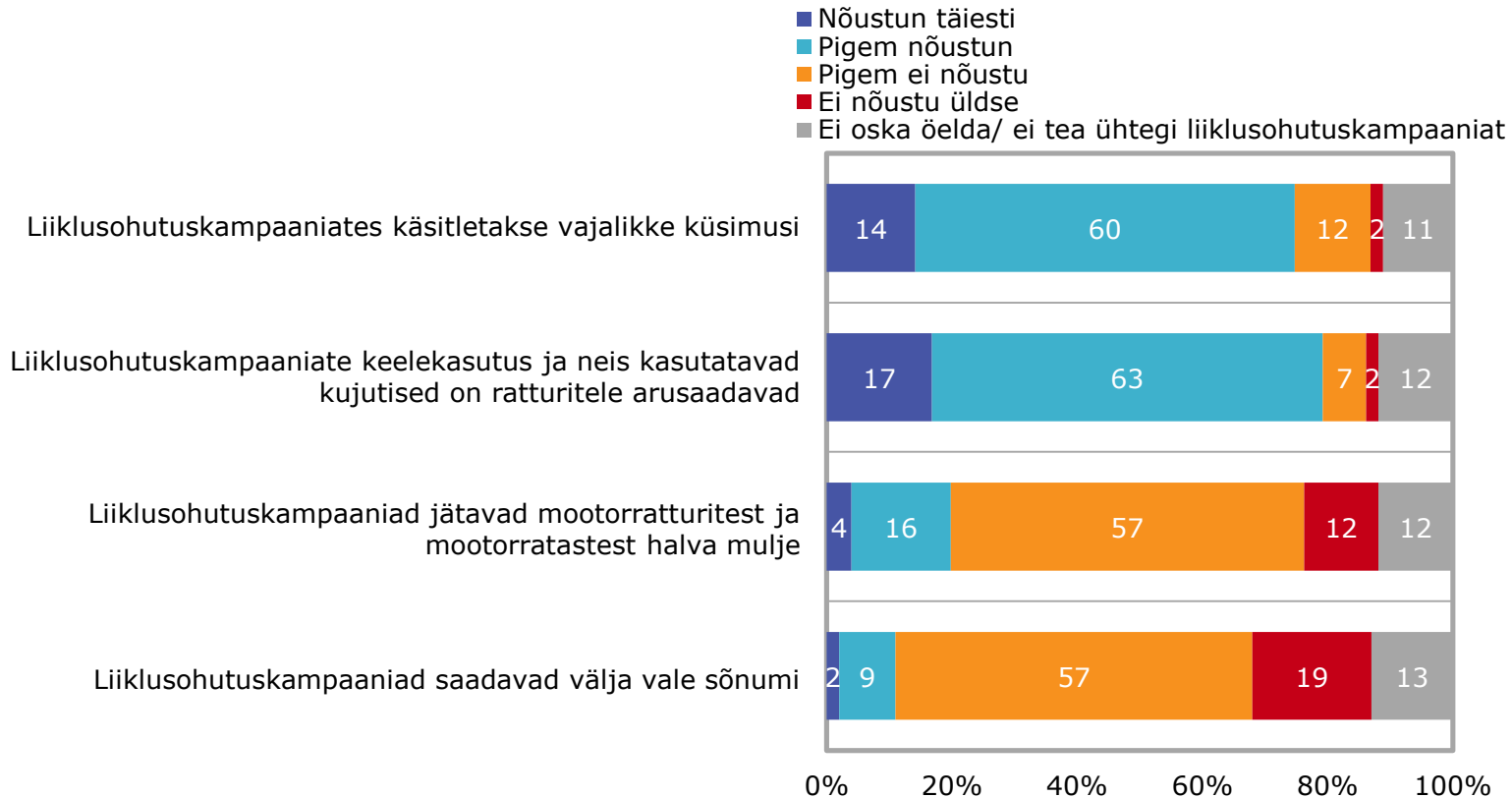
# Uue tehnoloogia rolli osas liikluse turvalisuse seisukohalt ei ole üksmeelt – pooldajaid on vastastega enam-vähem võrdselt

% kõikidest vastajatest, n=1023



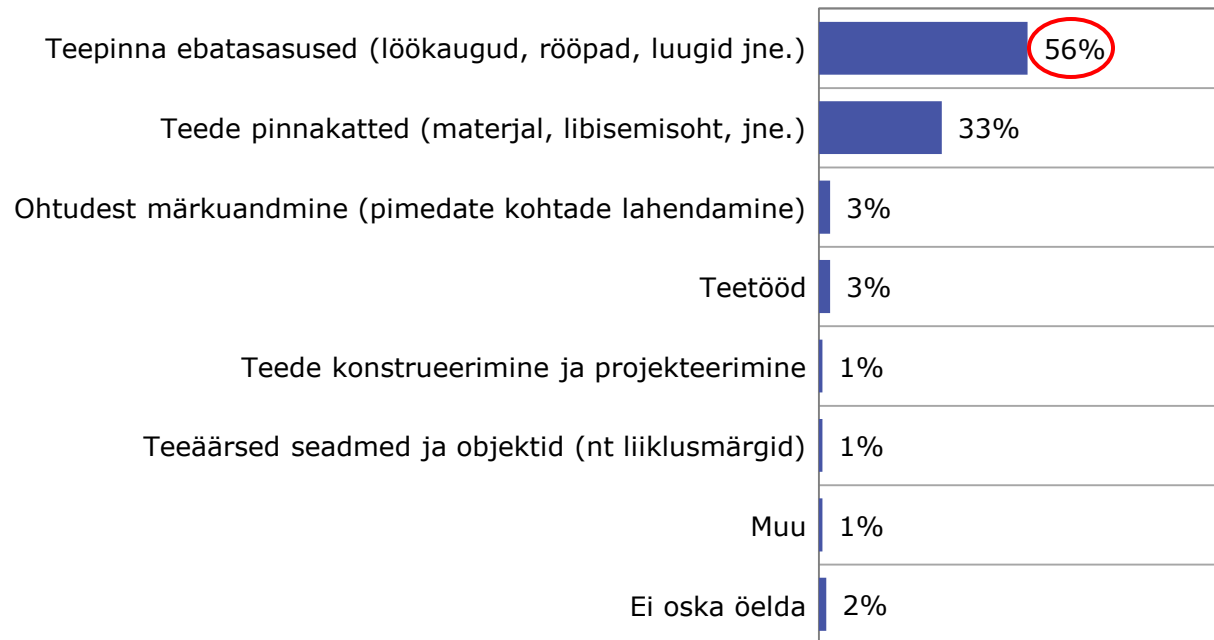
# Enamik mootorratturitest peab liiklusohutuskampaniaid oluliseks ja vajalikuks

% kõikidest vastajatest, n=1023



# Peamine infrastruktuuriprobleem mootorratturite jaoks on teepinnas olevad ja ohtlikud ebatasasused

% kõikidest vastajatest, n=1023



Keskmisest enam on teepinna ebatasasusi põhiprobleemina välja toonud Tallinna ratturid (62%) ja vähem Lõuna-Eesti ratturid (37%). Põhja-, Lääne- ja Lõuna-Eesti ratturid on keskmisest enam probleemina välja toonud teede halbu pinnakatteid (halb materjal, libisemisoht jms).



## **Uuringu eri etappides osalesid ja olid vastutavad:**

Tellijapoolne kontaktisik:	Reesi Efert, Maanteeamet
Uuringu kava koostaja:	Kaidi Reedi
Uuringu aruande koostaja:	Lele Aak, Kaidi Reedi
Ankeedi programmeerija:	Kalev Mitt
Küsitluse koordineerija:	Anu Ilves
Andmetöötlus:	Kalev Mitt, Triinu Ojala
Graafilised tööd:	Grete Maria Vürst

## **Kontaktinfo:**

### **Kaidi Reedi**

TNS Emori uuringuekspert  
Telefon: 626 8402  
E-mail: kaidi.reedi@emor.ee

### **TNS Emor**

Telefon: 626 8500  
Faks: 626 8501  
E-mail: emor@emor.ee  
Address: A. H. Tammsaare tee 47, 11316 Tallinn



**TNS Emor**

Mootorratturite liikumis-, sõidu- ja ohutusharjumused 2015

© TNS