موتورسیکلت چه زمانی به تهران رسید

سابقه استفاده از موتورسیکلت در ایران به ابتدای قرن حاضر برمی‌گردد. در حدود سال ۱۳۰۵ هجری شمسی، اولین نوع از موتورسیکلت وارد کشور شد.

در این سال‌ها استفاده از موتورسیکلت‌ها بیشتر جنبه کالایی لوکس داشت؛ اما با واردات موتورسیکلت در ایران به صورت انبوه در اواخر دهه ۱۳۲۰ شمسی، موتورسیکلت به وسیله‌ای معمول برای جابه‌جایی در شهرها تبدیل شد.

در آن سال‌ها، موتورسیکلت‌های انگلیسی مانند B.S.A ماجلس تریومف آریل رویال، سه‌تفنگه و... از سوی بازرگانان ایرانی به کشور وارد شد و نزدیک به ۲۰ سال یکه‌تاز بازار موتورسیکلت در ایران بودند.

کم‌کم در اواخر دهه ۱۳۳۰ شمسی بود که موتورسیکلت‌های ایتالیایی از قبیل دوکاتی و ســبا لامبرتا و موتورسیکلت‌های آلمانی و پژوهای فرانسوی هم وارد ایران شدند.

با توجه به کاربری‌های خاص موتورسیکلت و نیاز به این وسیله نقلیه در حمل‌ونقل شهری، در اواخر دهه ۱۳۴۰ شمسی، موتورسیکلت‌های ژاپنی با حجم موتور کمتر و قیمت ارزان‌تر مانند یاماها نیز در بازار موتورسیکلت ایران حضور یافتند.

با تاسیس شــرکت ایــران دوچرخ در ابتــدای دهه ۱۳۵۰ شمســی کــه نمایندگی رســمی و انحصاری موتورسیکلت‌های یاماهای ژاپن در ایران را در دست داشت، این شرکت در ابتدا اقدام به معرفی و واردات انواع مدل‌های شــهری و آفرود یاماها به ایران کرد که موجب رشــد سریع فروش و استفاده از موتورسیکلت در شهرهای ایران شد.

محصولات شــرکت‌های ژاپنی دیگر مانند هوندا نیز در دهه ۱۳۵۰ وارد ایران شدند که مهم‌ترین محصول عرضه‌شده مدل ۱۲۵CB یا همان ۱۲۵CG بود که تاکنون نیز با تغییراتی در ایران تولید و مورد استفاده وسیع قرار می‌گیرد و به موتورسیکلت محبوب ایرانیان تبدیل شده است.

صنعت موتورسیکلت در دهه ۱۳۶۰ به دلیل جنگ تحمیلی تقریبا در وضعیت رکود به ســر می‌برد که با ایجاد شرکت‌های موتاژکننده موتورسیکلت و آزادشدن واردات در ابتدای دهه ۱۳۷۰ رونق دوباره‌ای یافت و مدل‌های مختلفی از موتورسیکلت در ایران تولید یا وارد شد.

در نتیجه تولید انبوه به همراه کاهش قیمت، به‌سرعت موتورسیکلت به وسیله‌ای ارزان به‌صرفه برای حمل‌ونقل شهری تبدیل شد و سهم آن در جابه‌جایی بار و مسافر به طور چشمگیری افزایش یافت.

هم‌اکنون در بــازار ایران انواع مختلفی از موتورســیکلت با حجم موتور کوناگون در حال تردد هســتند. مشخص‌ه‌های بارز این وسیله نقلیه باعث شده تا محبوبیت آن بین گروه‌های خاصی از جامعه روزافزون شود.

یکی از ویژگی‌ها، راحتی و آسایش استفاده به علت ابعاد کوچک این وسیله است که باعث می‌شود تا عبور از معابر و پارک‌کردن با مشکل خاصی روبه‌رو نشود.

این وسیله همچنین به علت قیمت پایین نســبت تملک به خودروی شــخصی و هزینه کم نگهداری، از لحاظ اقتصادی برای دهک‌های پایین اقتصادی به‌صرفه باشد.

همین موارد باعث می‌شود که موتورسیکلت به‌عنوان وسیله‌ای انعطاف‌پذیر برای سفرهای با زمان زیر ۲۰ دقیقه و مسافت‌های زیر ۱۰ کیلومتر در میان اقشار اجتماعی محبوب شود و مورد استفاده وسیع قرار گیرد.

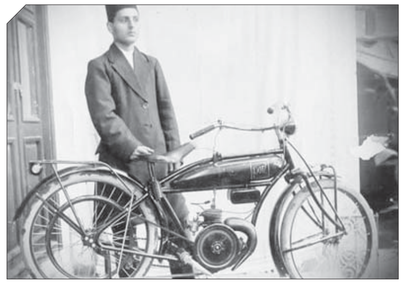
اگرچه موتورســیکلت از لحاظ ابعاد فنی تقریبا در تمام کشورهای جهان شباهت زیادی دارد؛ ولی تفاوت در نوع استفاده و نقش اقتصادی و اجتماعی آن در کشورهای در حال توسعه با توسعه‌یافته متفاوت است.

در سال ۲۰۱۵ تحقیقی درباره مالکیت و چگونگی استفاده از وسایل نقلیه در خانوارها در ۴۴ کشور جهان صورت گرفت. نتایج آن نشــانگر تفاوت روشــن در بین کشورهای در حال توســعه با کشورهای توسعه‌یافته جهان است.

نتایج پژوهش نشــان می‌دهد که وسیله اصلی نقلیه در کشــورهای توسعه‌یافته، خودروی شخصی و در کشورهای در حال توسعه مانند کشورهای شرق آسیا موتورسیکلت است. ۸۸ درصد از خانوارهای آمریکایی، دارای خودروی شــخصی بوده‌اند که این عدد در کشــورهای ایتالیا ۸۹ درصد و اتحادیه اروپا ۷۹ درصد بوده است.

کشورهای توسعه‌یافته دیگری نظیر ژاپن و کره جنوبی هم درصد بالایی از مالکیت خودرو را دارند. کمترین میزان مالکیت خودرو نیز در مناطق جنوب صحرای آفریقا و جنوب شرق آسیا بوده است؛ ویتنام و بنگلادش هرکدام با دو درصد. این متغیر در کشورهای پرجمعیت چین و هند به ترتیب ۱۷ و ۶ درصد بوده است.

در کشــورهای آسیای شرقی، وســیله نقلیه عمده در شهر موتورسیکلت اســت. به ازای هر ۱۰ خانوار در کشــورهای آسیای شــرقی، مانند اندونزی، مالزی و ویتنام هشــت موتورســیکلت وجود دارد. این متغیر در کشــورهایی که ســابقه حضور کارخانه‌های موتورســازی را دارند؛ مانند ایتالیا ۲۶ درصد و آمریکا ۱۲ درصد بوده است.



موفقان و مخالفان ایجاد خطوط ویژه موتورسیکلت چه می‌گویند

فرش قرمز برای موتورسواران

شرق: همه جا هســتند از خطوط ویژه دوچرخه تا پیاده‌روها و لابه‌لای خودروها و مســیر ویژه اتوبوس. معابر تهران در تسخیر آنهاست. گویا قانونی برای آنها تعریف نشــده است. نه چراغ قرمز به آنها فرمان ایســت می‌دهد و نه تابلوی ورود ممنوع و یک‌طرفه مانع ورودشان می‌شود. تنها مانع‌های فلزی است که کمی مسیرشــان را منحرف می‌کند. گسترش روزافزون استفاده از موتورسیکلت به‌عنوان شــیوه شخصی در حمل‌ونقل شهری در تهران موجب مشــکلاتی از جمله آلودگی هوا، آلودگی محیطی و ناهنجاری‌های ترافیکی و رفتاری در ســطح معابر شــهری هم شده است. از سویی، تا اینمی موتورسیکلت به دلیل نداشتن محفظه پیرامونی باعث آسیب‌پذیری رانکیان این وسیله نقلیه در تصادفات شهری می‌شود؛ به‌طوری‌که هم‌اکنون نیمی از تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در شهر تهران مربوط به موتورسیکلت بوده که بیشتر در بزرگراه‌های شهری تهران بوده است. به گفته پلیس بیشترین بی‌انضباطی‌های ترافیکی از ســوی موتورسواران انجام می‌شود؛ اما پلیس می‌گوید نگاه احساسی به ساماندهی موتورسیکلت‌ها سبب شده مردم در این ساماندهی همراه پلیس نباشند.

موتورسواران نیمی از قربانیان تصادفات

سیدجعفر تشکری‌هاشمی، عضــو شــورای شــهر تهران، از بی‌ســامانی موتورســیکلت‌ها در شــهر کلایه دارد. او برخی از بی‌قانونی‌های موتورسیکلت‌ها در سطح شــهر را باربری به اندازه خودروهای حمل‌بار، ســرعت مرگ‌بار در بزرگراه‌ها و... برمی‌شــمرد و می‌گوید که این حضور باعث شــده است که خیابان‌ها به سیرک شبیه شوند.

این عضو شــورا ادامه می‌دهد: سال‌هاست که درباره ساماندهی موتورسیکلت‌ها بهبودی حاصل نشــده و متأسفانه هیچ‌گاه شاهد توقف رشــد بی‌انضباطی ترافیکی موتورســیکلت‌ها نبوده‌ایم. بیــش از ۳۰ درصــد حوادث رانندگــی متعلــق به موتورسیکلت‌هاست و ۵۰ درصد کشته‌شدگان حوادث رانندگی، رانکیان موتورسیکلت هســتند. بدترین ناهنجاری‌های رفتــاری و ترافیکی، اعم از حرکــت خلاف جهت، عبــور از چراغ قرمز، حمل بارهای غیرمجاز و انواع برخــوردی و ســرقت را از ســوی موتورسیکلت‌ها شاهد هستیم که بدیهای متفاوتی را فقط نوشته‌ایم.

مبارزه با معلول جواب نمی‌دهد

ســردار سیدنبــور حســینی، جانشــین رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا هم درباره تخلفات موتورسواران می‌گوید: موتورسیکلت یک وسیله نقلیه با قدرت مانور بالا به حساب می‌آید و همچنین بی‌توجهی برخی رانکیان از جذابیت‌های ویژه‌ای برخوردار اســت؛ مانند حرکت‌های مخاطره‌آمیز، ســرعت بالا، حرکت خــلاف جهت تونل‌ها و خیابان‌ها و مهم‌تر از همه عبور از چراغ‌های قرمز. این در حالی است که موتورسیکلت‌سواران به‌راحتی رفتارهای ناهنجار از سوی آنها مواجه هستیم. وقتی با تخلف موتورسیکلت‌سواران و بی‌نظمی آنان روبه‌رو شدیم و نزدیک به ۲۰ سال به‌کمتاز بازار موتورسیکلت در ایران بودند.

کم‌کم در اواخر دهه ۱۳۳۰ شمســی بود که موتورســیکلت‌های ایتالیایی از قبیل دوکاتی و ســبا لامبرتا و موتورسیکلت‌های آلمانی و پژوهای فرانسوی هم وارد ایران شدند.

با توجه به کاربری‌های خاص موتورســیکلت و نیاز به این وســیله نقلیه در حمل‌ونقل شهری، در اواخر دهه ۱۳۴۰ شمســی، موتورســیکلت‌های ژاپنی با حجم موتور کمتر و قیمت ارزان‌تر مانند یاماها نیز در بازار موتورسیکلت ایران حضور یافتند.

سیدجعفر تشکری‌هاشمی، عضــو شــورای شــهر تهران، از بی‌ســامانی موتورســیکلت‌ها در شــهر کلایه دارد. او برخی از بی‌قانونی‌های موتورسیکلت‌ها در ســطح شــهر را باربری به اندازه خودروهای حمل‌بار، ســرعت مرگ‌بار در بزرگراه‌ها و... برمی‌شــمرد و می‌گوید که این حضور باعث شــده اســت که خیابان‌ها به سیرک شبیه شوند.

این عضو شــورا ادامه می‌دهد: سال‌هاست که درباره ساماندهی موتورسیکلت‌ها بهبودی حاصل نشــده و متأسفانه هیچ‌گاه شاهد توقف رشــد بی‌انضباطی ترافیکی موتورســیکلت‌ها نبوده‌ایم. بیــش از ۳۰ درصــد حوادث رانندگــی متعلــق به موتورســیکلت‌هاست و ۵۰ درصد کشته‌شدگان حوادث رانندگی، رانکیان موتورسیکلت هســتند. بدترین ناهنجاری‌های رفتــاری و ترافیکی، اعم از حرکــت خلاف جهت، عبــور از چراغ قرمز، حمل بارهای غیرمجاز و انواع برخــوردی و ســرقت را از ســوی موتورســیکلت‌ها شاهد هستیم که بدیهای متفاوتی را فقط نوشته‌ایم.

مبارزه با معلول جواب نمی‌دهد

ســردار سیدنبــور حســینی، جانشــین رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا هم درباره تخلفات موتورسواران می‌گوید: موتورسیکلت یک وسیله نقلیه با قدرت مانور بالا به حساب می‌آید و همچنین بی‌توجهی برخی رانکیان از جذابیت‌های ویژه‌ای برخوردار اســت؛ مانند حرکت‌های مخاطره‌آمیز، ســرعت بالا، حرکــت خــلاف جهت تونل‌ها و خیابان‌ها و مهم‌تر از همه عبور از چراغ‌های قرمز. این در حالی است که موتورســیکلت‌سواران به‌راحتی رفتارهای ناهنجار از سوی آنها مواجه هستیم. وقتی با تخلف موتورســیکلت‌سواران و بی‌نظمی آنان روبه‌رو شدیم و نزدیک به ۲۰ سال به‌کمتاز بازار موتورسیکلت در ایران بودند.

کم‌کم در اواخر دهه ۱۳۳۰ شمســی بود که موتورســیکلت‌های ایتالیایی از قبیل دوکاتی و ســبا لامبرتا و موتورسیکلت‌های آلمانی و پژوهای فرانسوی هم وارد ایران شدند.

با توجه به کاربری‌های خاص موتورســیکلت و نیاز به این وســیله نقلیه در حمل‌ونقل شهری، در اواخر دهه ۱۳۴۰ شمســی، موتورســیکلت‌های ژاپنی با حجم موتور کمتر و قیمت ارزان‌تر مانند یاماها نیز در بازار موتورسیکلت ایران حضور یافتند.

نقطه بحرانی موتورسواران

نیمی از تصادفات منجر به فوت شــهر تهران مربوط به موتورسواران است. حدود ۶۳ درصد از مجروحان حوادث رانندگی نیز مربوط به این گروه اســت. با بررســی آمار تصادفات موتورسواران، در ۹۵ درصد تصادفات منجر به فوت، خود رانندگان موتورسیکلت مقصر حادثه هستند. با بررسی کروکی‌ها بیش از نیمی از رانندگان متخلف فاقد گواهینامه هستند.

برابر بــا آیین‌نامه راهنمایی رانندگــی هرکس که بخواهد با وســیله نقلیه موتوری در سطح راه‌ها تردد داشــته باشد باید دارای گواهینامه باشد که نشان از مهارت رانندگان است.

معــاون آموزش و فرهنگ ترافیک پلیس راهــور تهران بزرگ در مورد علت افزایش رانندگان بدون گواهینامــه می‌گوید: از زمانی که طرح ترافیک و کنترل زوج و فرد وضع شــد، بســیاری از مردم به موتورســیکلت رو آوردند. همچنین وضعیت اقتصادی و معیشــتی بســیاری از افراد به گونه‌ای شد که با این وســیله امرار معاش می‌کنند.

محمدامین ملایجردی و ملیحه شجاعی‌زاده در مقاله‌ای با عنوان مدل شدت تصادفات موتورســیکلت‌ســواران در شهر تهران به مکان‌هایی که موتورسواران بیشتر تصادف می‌کنند پرداخته‌اند.

در این مقاله آمده اســت که امروزه در بســیاری از شــهرهای کشورهای در حال توســعه از جمله تهران استفاده از موتورســیکلت در حال افزایش است. افزایش استفاده از موتورسیکلت‌ها با خود مشکلاتی مانند آلودگی هوا، آلودگی صوتــی و افزایش تصادفات را به همراه دارد. مطالعات حاکی از آن اســت که ۲۵ درصد از آلودگی هوا و ۲۵ درصد از آلودگی صوتی شــهر تهران ناشــی از موتورسیکلت‌هاست.

بنابراین لازم اســت توجه کافی در این خصوص صورت گیرد و سطح ایمنی برای موتورسیکلت‌ســواران کــه در مناطق تجاری تردد می‌کننــد بالاتر برود. همچنین لازم اســت در راه‌های درون‌شــهری که سرعت وســایل نقلیه در آن، بالاســت از تردد موتورســیکلت‌ها جلوگیری شود یا ســیر ویژه‌ای برایشــان در نظر گرفته شود تا کمتر در معرض تصادف قرار گیرند.

ایجاد بستری برای ثبت و پیگیری تخلفات موتورسیکلت‌ها نیز می‌تواند راه دیگری برای ارتقای سطح ایمنی رانکیان موتورسیکلت باشد.

همچنین با توجه به اینکه در برخی تقاطع‌های چراغ‌دار موتورســیکلت‌ها از چراغ قرمز عبــور می‌کنند و همچنین برخی دیگر از موتورســیکلت‌ها دچار نقص در چراغ‌ها هســتند، این موضوع می‌تواند هنگام رانــدن در شب برای آنها خطرآفرین باشد.

بــا ثبت و پیگیری این‌گونه تخلفات موتورســیکلت‌ها می‌تــوان از رخ‌دادن این دســته از تصادفات موتورسیکلت که به علت ســهل‌انگاری در رعایت قوانین اســت جلوگیری کرد یا از شدت آنها کاست.

یکی از راه‌حل‌ها، ایجاد مسیرهای اختصاصی برای تردد موتورسیکلت در معابر است. هدف از این کار، جداکردن موتورسیکلت‌ها از جریان ترافیک در معابر است؛ به‌طوری‌که تداخل بین موتورسیکلت و دیگر وسایل نقلیه در معابر به کمترین میزان برسد.

موافقان این طــرح معتقدند که اختصاص خط یا ایجاد ســیر ویژه موتورســیکلت در معابــر، باعث نظم‌بخشــی رفتــار حرکتــی و پیش‌بینی‌پذیــر کردن مســیر برای موتورســواران، حرکت در یک مســیر امن با ســرعت نهایتــا مناســبه و در یک جهت می‌شــود. در نتیجه اجرایی نمودن موتورســواران و کاهش تلفات حوادث ترافیکی را به دنبال خواهد داشت.

در بســیاری از شــهرهای جهان، سهم خودروی ســواری و موتورسیکلت بیشتر از سایر جابه‌جایی‌های مکانیزه است و با رشــد اقتصادی بالا و افزایش درآمد ســرانه اقتصادی مواجه شــده‌اند. عدم توســعه کافی معابر و حمل‌ونقــل همگانی در کنار فقدت نسبتا پایین موتورسیکلت و به صرفه بودن برای تردد، باعث استفاده روزافزون آنها از موتورسیکلت شده است؛ بنابراین با توجه به نیاز بسیار پرتقاضای اقتصادی و اجتماعی موتورســیکلت در شــهرها، نمی‌توان صرفا با سیاست‌های محدودکننده با گسترش آن مقابله کرد.

چــون از لحاظ اقتصادی، موتورســیکلت یک راه‌حل حمل‌ونقلی برای ســفرهای کاری در مرکز پرازدحام شــهری محســوب می‌شــود. موتورســیکلت دارای نقش بزرگ اقتصــادی و اجتماعی بــرای خانوارهای دهک‌های پایین و متوســط درآمدی است.

تحقیقات صورت‌گرفته نشــان‌دهنده کم‌آمدی قابل‌توجه مســیر و خط در کاهش حوادث ترافیکی موتورســواران است. در پژوهشــی که توسط شهرداری تهران انجام شــده، این خط ویژه این‌گونه توصیف شده که منظور از ایجاد یک خط عبوری جدا از سایر خطوط معبر یا قاصله با جداکردن بخشی از عرض معبر یا جداکننده فیزیکی و اختصاص آن به موتورســیکلت اســت. خودروها و وسایل نقلیه ســنگین مجاز به تردد از این مســیر نخواهند بود. عرض این مسیر بین ۲٫۵ تا ۳٫۵ متر اســت و عمدتا در بزرگراه‌ها و تنه‌راه‌های شــهری ایجاد شده و فقط عبور موتورســیکلت‌ها با حجم کمتر از ۲۵۰ سی‌سی و دوچرخه در آنها مجاز است. اکثر تقاطع‌ها این مسیر با سایر راه‌ها به صورت غیرهمسطح و زیرگذر استفاده شده تا میزان تداخل ترافیکی به کمترین مقدار برسد.

چرا موتورثر تهران محبوب است

در بخش دیگری از این پژوهش به دلایل مطلوبیت موتورســیکلت در تهران اشاره شده و آمده است: بخش زیادی از موتورسواران در شهر تهران اقدام به جابه‌جایی با مســافر یا این وسیله نقلیه می‌کنند. درحالی‌که این مسئله جایگاه چندانی در قوانین و طرح‌های شهری ندارد. همچنین اکنون معابر شهر شبیه شاهد خلاف‌های آشکار توسط موتورســواران اســت. این موارد شامل تردد در جهت ممنوع، عبور از چراغ قرمز، تردد غیرمجاز از جرخ معابر، عدم استفاده از کلاه ایمنی، رعایت‌نکردن حداکثر ســرعت، گــردش و دورزدن‌های ممنوع، حرکات مارپیچ و تردد در پیاده‌رو هســتند که علاوه بر اثــرات نامطلوب ترافیکی، می‌توانــد پیامدهای ناگوار اجتماعــی و حقوقی به دنبال موارد و مشکلات مرتبط با آن مانند تصادفات نیز روندی صعودی داشته است. هزینه اقتصادی سالانه صرفا ناشی از حوادث ترافیکی، ۱۱ میلیارد دلار، سه هزار کشته و ۸۰۱ میلیون نفر ساعت تأخیر ترافیکی، ۱۴ میلیارد دلار، سه هزار کشته و ۸۰۱ میلیون نفر ساعت تأخیر ترافیکی در معابر است؛ به‌طوری‌که با افزایش تعداد وســایل نقلیه، سیاست‌های مدیریت تقاضای حمل‌ونقل برای مدت‌وجودکردن استفاده از خودروهای شــخصی از طرف مدیریت شــهری، استفاده از شــیوه‌های حمل‌ونقل خرد شخصی مانند موتورسیکلت جذابیت بیشتری نیز پیدا کرده است.

درایران میان موتورسیکلت به دلیل کم‌حجم‌بودن، قدرت مانــور بالا، ارزان‌بودن، کمی مصرف ســوخت، پایین‌بودن دیگر هزینه‌های نگهــداری، طرفداران زیادی دارد که دامنه آن به افزوده می‌شــود. حمــل کالا، ســامرفکســی، ماموریت‌های ویژه نظیر جابه‌جایی بیمه‌های پیش کوچک و گشــت‌های تفریحی از جمله استفاده‌ها از این وسیله نقلیه نسبتا ارزان درون‌شهری است که رهگذار موفــق نخواهد بود، بلکه تشدیدکننده مشکلات هم خواهد شــد به نظر می‌رسد حفظ ویژه موتورسیکلت راه‌حل نیست. این حفظ می‌تواند آشفتگی بیشتری فراهم کند.

در پژوهشــی که شهرداری تهران درباره اجرایــ «مســیر ویژه موتورســیکلت» در سال ۹۶ برای معابر شهر انجام داده، مشخص شده ســیاست ایجاد مسیر ویژه به‌عنوان یک سیاســت موضعی برای دوره زمانی مشــخص و به منزله بخشی از رویکردهای کلان حمل‌ونقــل شــهری در مقوله ایمنی مورد توجه بوده و توانســته نتایج مثبتی نیز در کشورهای آسیای شرقی مانند مالزی، تایوان، اندونزی و... بر جای بگذارد.

نتایج این پژوهش نشــان می‌دهد که اجرای مســیر ویژه نیازمند برقراری شــروط اجرایی اســت؛ نخست اینکه ایران و بیشــتر کشورهای جهان، وســایل نقلیه شــاملی هویت موتورســواران برای کنترل ســرعت در مســیرها و معابر و تابنا ظرفیت کافی معابر برزگراهی برای تخصیص خط یا حداقل تقاطع غیرهمسطح که در شرایط فعلی هیچ‌کدام از این موارد برقرار نیست.

از ســویی با توجه به اینکه سیاست کلان حمل‌ونقلی در شهر تهران، کاهش سهم اســتفاده از موتورســیکلت در ســفرهای درون‌شــهری و حرکت به ســمت حمل‌ونقل پایدار شــهری اســت، هرگونه سیاست حرکت به منجربه افزایــش مطلوبیت برای موتورســیکلت در شهر شود، مغایر با این سیاست کلان خواهد بود.

در بخشــی از این پژوهش آمده در شــهر تهران، در دو دهه گذشــته، استفاده از خودروی شخصی و موتورسیکلت به‌عنوان شیوه‌های شهری تغییر محسوس داشته و رفتار و نگرش افراد نسبت به‌طور کلی به‌سمت استفاده از خودروی شخصی و موتورسیکلت حرکت کرده است. به‌طوری‌که تعداد خودروها در کل کشور به ۳۲ میلیون رسیده و در تهران از چهار میلیون ســاکنان فراتر رفته است. موتورســیکلتی شماره‌گذاری‌شده در کشــور نیز با روندی صعودی مواجه بوده، به‌طوری‌که تعداد موتورســیکلت‌های ثبت‌شــده در ســال ۱۳۸۰ حدود ۱٫۵ میلیون دستگاه بوده اســت. براســاس آمار و اطلاعات مرکز شــماره‌گذاری پلیس راهور تهران، تعداد کل موتورســیکلت‌های ثبت‌شــده در ســال ۱۳۹۸ به ۱۱میلیون و ۶۵۰ هزار دســتگاه رســیده و تعداد موتورســیکلت‌های ثبت‌شــده در ســال ۱۴۰۱ حدود ۲۱۰ هزار دستگاه است.

به گفته مدیران شــهری تهران، حدود یک میلیون دســتگاه موتورسیکلت، روزانه در محــدوده مرکزی و بازار تهران تــردد می‌کنند. به نظر می‌رســد به دلیل افزایش هزینه خرید و نگهداری از خودروی شــخصی در ســال‌های اخیــر و همچنین اتخاذ