

# گفتگوی شرق با مهندس محمد توسلی

## درباره مدیریت شهری و سهمیه بندی بنزین

۸۶/۰۵/۱۴

آیدین حسنلو

### خلاصه گفتگو

- \* تقویت شورای شهر، مدیریت یکپارچه کلانشهرها، جلب مشارکت واقعی مردم در اداره شهرها از جمله راهکارهای رفع موانع توسعه پایدار شهری است.
- \* پس از سهمیه بندی بنزین ارائه بنزین آزاد پیش از تغییر الگوی حمل و نقل شهری و ایجاد تعادل نسبی بین عرضه تسهیلات و تقاضای سفر مردم به مصلحت نیست.
- \* برای کوتاه تر کردن دوره سهمیه بندی بنزین، مدیران کشور بایستی هرچه زودتر ضمن تقویت حمل و نقل عمومی، سیستم های مکمل حمل و نقل عمومی یعنی دوچرخه رانی و تسهیلات پیاده روی را نیز تقویت کنند تا پاسخگوی نیاز طبیعی جابجایی مردم باشند.

محمد توسلی اولین شهردار تهران بعد از انقلاب همچنان دغدغه های یک شهردار را دارد. او در هفته اول اسفندماه سال ۵۷ به سمت شهردار تهران از سوی دولت موقت انتخاب شد و مدت ۲۲ ماه مدیریت این شهر را عهده دار شد. توسلی پس از استعفاء از سمت شهردار به عنوان کارشناس حمل و نقل و ترافیک در تدوین بسیاری از طرح های شهری همچون طرح های جامع قم، نیشابور و بروجرد مشارکت کرد. او با پشتوانه تجربه مهندسی و مدیریت طولانی در ۱۵ سال گذشته به عنوان مدیرعامل شرکت مهندسی مشاور در انجام پروژه های مطالعاتی و طراحی شهر تهران حضور یافته است و به نوعی دیگر در مدیریت این شهر نقش ایفا کرده است. با محمد توسلی به واسطه این سابقه در مورد مسأله مدیریت شهری و حمل و نقل به گفت و گو نشستیم.

\*\*\*

## آقای مهندس اختیارات شهردار را تا چه حد متناسب با وظایفش در اداره شهری چون تهران می‌دانید؟

من فکر می‌کنم شهردار تهران قبل از انقلاب و تا حدودی بعد از انقلاب اختیارات لازم را داشته‌اند. برای اینکه بعد از انقلاب هم حاکمان بتوانند اقتدار خود را در پایتخت اعمال کنند لازمه‌اش این بوده که شهرداری به لحاظ توانایی در سطح بالا و با اختیار داشته باشند و گاهی هم چک سفید داده می‌شود که با اختیار بتوانند شهر را اداره بکنند و من در این مورد مشکل عمده‌ای نمی‌بینم. قبل از انقلاب نمونه‌های زنده‌ای وجود داشته که در دوران آقایان نیکپی و شهرستانی آنان اختیارات کافی داشتند و شهر را خوب اداره کردند، بعد از آن بعد از انقلاب هم دو سال اول و در دوران ۸ ساله آقای کرباسچی را هم باید مثال بزنیم که آقای کرباسچی با اختیارات بالا و چک سفید شهر تهران را مدیریت کرد. اختیاراتش آنقدر زیاد بود که زیادی اختیارات موجب شد که در نهایت هزینه‌هایی را پرداخت کند.

### پس این آسیب‌پذیری تهران و شهرداری از کجا ناشی می‌شود؟

آن چیزی که تهران را در حال حاضر آسیب‌پذیر کرده این است که تعداد اعضای شورای شهر آن کم است و این تعداد با جمعیت بیش از ۷ میلیونی تناسب ندارد. از سوی دیگر قانون اختیارات لازم را در اختیار شورای شهر قرار نداده که بتواند مدیریت شهر تهران را تصدی کند. عملاً قانون دست اینها را بسته و به جای اینکه شورای شهر باشد و تمام خدماتی که در شهر تهران صورت می‌گیرد را تحت نظارت و برنامه‌ریزی داشته باشد عملاً شورای شهرداری است و در مورد تمام خدماتی که در شهر انجام می‌شود شورای شهر مداخله‌ای ندارد. بنابراین مشکل در واقع قانون شوراها و شورای شهر تهران است که اختیارات لازم را ندارند و به همین دلیل حوزه وظایف و مسوولیت‌هایشان محدود است و نمی‌توانند پاسخگوی نیازهای واقعی مردم شهرها باشند.

### بزرگترین مشکل اداره شهر چیست؟

یکی از راهکارهایی که در برنامه سوم و چهارم توسعه در نظر گرفته شد، این بود که چگونه میزان مشارکت مردم را بالا ببرند تا در خدمات مورد نظر خودشان مشارکت داشته باشند،

واگذاری بخشی از خدمات شهری است که توسط سازمان‌های دولتی انجام می‌شود. در این برنامه ۲۳ وظیفه مشخص به شوراهای شهر واگذار شد ولی عملاً در طول این هفت، هشت سال گذشته با وجود اینکه در این زمینه بحث‌های زیادی انجام شد ولی کار مؤثری صورت نگرفت که این خدمات به شورای شهر واگذار شود تا نمایندگان مردم در شوراها بر برنامه‌ها، خدمات، هزینه‌ها و پیشرفت کار آنها نظارت داشته باشند. این در حالی است که اگر شورای شهر در جایگاه کارفرما قرار بگیرد طبیعی است که خدمات هم می‌تواند با کیفیت بهتر انجام شود. در راستای همین نیاز است که فکر مدیریت یکپارچه کلان شهرها از جمله مدیریت یکپارچه شهر تهران به عنوان یک راهکار برای خروج از بحران کنونی مدیریت شهری مطرح شد تا شوراهای شهر و شهرداران بتوانند در سیاستگذاری، برنامه‌ریزی، اجرا و نظارت و مجموع این خدمات اشراف داشته باشند تا با هماهنگی، این خدمات انجام شود به گونه‌ای که هم هزینه‌های زندگی شهری کاهش یابد و هم کیفیت زندگی در شهرها ارتقاء پیدا کند. متأسفانه در این زمینه گام‌های عملی و اجرایی برداشته نشده است ولی انتظار می‌رود که برای برون رفت از مشکلاتی که در کلان شهرها وجود دارد مسوولان هرچه زودتر موانع قانونی را برطرف کنند تا زمینه‌های اجرای مدیریت همه جانبه و یکپارچه شهرها به ویژه شهر تهران فراهم شود. بسیاری از عدم هماهنگی‌هایی که در دستگاه‌های اجرایی وجود دارد مدیریت شهر تهران را رنجور کرده است. برای مثال در تهران شهرداری آسفالت می‌کند، ولی واحدهای مختلف خدماتی می‌آیند و حفاری می‌کنند که این علاوه بر ایجاد نارضایتی در مردم موجب اتلاف هزینه‌های سنگین نیز می‌شود. که این هزینه‌ها خود به خود باید از جیب مردم پرداخت شود.

### آیا تلاش ویژه‌ای صورت می‌گیرد که به این مدیریت یکپارچه برسیم؟

فکرش مطرح است و ضرورتش به لحاظ علمی و مدیریتی کاملاً احساس می‌شود اما با توجه به ویژگی تمرکزگرایی دولت نهم، که به تفویض اختیارات به شوراها و مردم تمایل زیادی ندارد طی دو سال اخیر در این راستا حرکتی مشاهده نشده است و حرکت بیشتر در جهت تمرکز اختیارات و مسوولیت‌ها بوده است.

پس در مدیریت یکپارچه به اینجا می‌رسیم که استانداری و نهادها هم باید هماهنگ باشند یا زیر نظر شهرداری باشند.

استانداری‌ها در استان‌ها با شهرداری تهران و استان تهران متفاوت است. در استان‌ها شهرداری‌ها زیر نظر استانداری‌ها و فرمانداری‌ها عمل می‌کنند اما در شهر تهران با توجه به ویژگی خاصی که دارد هم در سال‌های قبل از انقلاب و هم سال‌های بعد از انقلاب طبق قانون استانداری مداخله‌ای در انتخاب شهردار تهران و در مدیریت شهر تهران ندارد ولی به خاطر نقصی که در قانون شوراها وجود دارد، چون در قانون شوراها نظارت فرمانداری بر مصوبات شورای شهر پیش بینی شده است عملاً فرماندار تهران به نوعی نظارت بر مصوبات شورای شهر هم دارد. اما شهردار تهران توسط شورای شهر انتخاب می‌شود و حکمش توسط وزیر کشور صادر می‌شود و عملاً به لحاظ مدیریتی زیر نظر استاندار تهران عمل نمی‌کند.

### در همین وضعیت قانونی موجود بزرگترین چالش تهران را در چه می‌دانید؟

در واقع یکی از چالش‌های مدیریتی شهر تهران که در ۲۹ سال گذشته و حتی قبل از انقلاب با آن درگیر بوده مسأله ترافیک و آلودگی هوا در شهر تهران است. این دو چالشی است که مدیران شهر تهران را همیشه به خود مشغول کرده است. در دو سالی که شهردار تهران بودم (بعد از پیروزی انقلاب) دو پروژه کلیدی در شهر تهران در دستور کار قرار گرفت؛ یکی بحث شوراها، دیگری ترافیک. در بحث ترافیک اولین مسأله‌ای که به لحاظ کارشناسی در شهر مطرح بود بحث کاهش استفاده از خودروسواری و اولویت دادن به حمل و نقل عمومی و کاهش مصرف سوخت بود. اگرچه هنوز بحران سوخت به اندازه بحران امروز نرسیده بود. اما سهولت جابه‌جایی شهری ایجاب می‌کرد که تردد خودروسواری در شهر محدودیت پیدا کند و حمل و نقل عمومی توسعه یابد. در همین راستا گروه کارشناسی در شهر تهران تشکیل شد و شش ماه کار کارشناسی متمرکز انجام شد و بر این اساس در شهریورماه ۵۸ اولین مرحله طرح ممنوعه مرکز شهر تهران اجرا شد. در این طرح یک طرفه کردن ۵۰ خیابان مرکز شهر تهران و ایجاد خطوط ویژه پیش‌بینی شده بود که باید یک شبه اجرا می‌شد. این طرح که هماهنگ با دولت موقت و اطلاع رسانی کافی انجام شد با استقبال مردم روبرو شد و به رغم محدودیت‌های به وجود آمده با استقبال مردم روبرو شد.

این پروژه در حدی کارشناسی شده بود که امروز بعد از ۲۸ سال به عنوان یک ضرورت در شهر تهران مورد بهره‌برداری قرار دارد. قصد ندارم این طرح را با پروژه بزرگ سهمیه‌بندی

بنزین که یک پروژه ملی است مقایسه کنم. اما چون ابعاد هر دو پروژه بزرگ است عناصرش می‌تواند با هم مقایسه شود. نکته مهمی که در مطالعات و اجرای طرح سهمیه‌بندی بنزین باید مورد توجه قرار می‌گرفت و ابعاد مختلف نیازهای طرح پیش از اجرای آن پیش بینی می‌شد.

### فکر نمی‌کنید اجرایی شدن این طرح تحت تأثیر شرایط جهانی قرار گرفته باشد؟

من در اینجا نمی‌خواهم وارد بحث سیاسی مقوله سهمیه‌بندی بشوم که آیا این سهمیه‌بندی ارتباط با مساله تحریم و واردات بنزین دارد یا خیر. این مقوله است که باید جداگانه در سطح سیاسی به آن پرداخته شود. ولی از نظر اقتصادی در مورد سهمیه‌بندی دو دیدگاه متفاوت وجود دارد، عده ای معتقدند سهمیه‌بندی راه‌حلی غیر علمی است که در شرایط ویژه جنگی و بحرانی و به طور محدود باید اعمال شود. در حالی که ما در شرایط فوق‌العاده قرار نداریم. اجرای چنین سیاستی با مبانی علم اقتصاد همخوانی ندارد و موجب ناهنجاری‌های اجتماعی، اقتصادی، ایجاد بازار تقلب و قاچاق خواهد شد و از سوی دیگر مناسبات اقتصادی ناسالم را در جامعه پدید می‌آورد. به همین مناسبت کارشناسان اقتصادی به لحاظ علمی اعتقاد دارند که ما صرفاً باید قیمت بنزین را افزایش می‌دادیم. بعضی ۱۵۰ تومان یا ۲۵۰ تومان را هماهنگ با کشورهای حوزه خلیج فارس مثل کویت و عربستان سعودی پیشنهاد و استدلال می‌کنند که دلیلی ندارد قیمت بنزین ما بیش از عربستان و کویت باشد. برخی هم اعتقاد دارند که قیمت واقعی بیش از ۵۰۰ تومان است و ما باید بیش از ۵۰۰ تومان را اعلام کنیم. این دو دیدگاهی است که به لحاظ اقتصادی در سطح کارشناسان اقتصادی مطرح شده است و هر کدام پیامدهای خاص خود را دارد. اما از نگاه یک کارشناس حمل و نقل و ترافیک در شرایط کنونی که عرضه تسهیلات و تقاضای سفرهای شهری تعادل ندارد و تقاضای سفر ما بیش از تسهیلاتی است که در اختیار مردم است اعلام بنزین با قیمت آزاد به مصلحت نیست. در شرایط کنونی نه تسهیلات مترو ما کافی است، نه اتوبوس، نه تاکسی و نه مینی‌بوس و... این تسهیلات پاسخگوی ۱۴ میلیون سفر در شهر تهران نیست. ناوگان مترو با همین تجهیزات و امکاناتی که امروز دارد به صورت اشباع درآمده و در این حالت حداکثر ۱۰ درصد سفرهای شهری را می‌تواند جا بجا کند. اتوبوسرانی حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد سفرها را بیشتر نمی‌تواند جا بجا کند. بنابراین بقیه تقاضایی که ما در شهر داریم اگر با تاکسی یا خودرو شخصی نتواند جا بجا شود، بی‌پاسخ می‌ماند. در واقع اختلال در زندگی شهری ایجاد می‌شود و بی‌پاسخ ماندن نیازهای مردم پیامدهایی را به همراه دارد. چون در شرایط کنونی چنین عدم تعادلی بین عرضه و تقاضا وجود دارد اعلام قیمت آزاد به

مصلحت نیست، زیرا اگر قیمت آزاد اعلام شود، ۱۵۰، ۲۵۰ یا ۵۰۰ تومان، مردم عموماً از همان الگوی مصرفی قبلی تبعیت خواهند کرد و با استفاده بی رویه از بنزین مشکلات تراکم های شهری، صدمات و ضایعات تصادف ها، آلودگی هوا و هزینه های واردات بنزین ادامه خواهد یافت. در این صورت فقط به لحاظ اقتصادی در مقابل این هزینه های بسیار سنگین درآمد دولت افزایش پیدا می کند. بنابراین تا موقعی که بین عرضه تسهیلات و تقاضای سفرهای شهری تعادل نسبی به وجود آید این سهمیه بندی راه حل درست و مفیدی است. برای کوتاه کردن مدت سهمیه بندی، ضروری است دولت اعتبارات لازم را مطابق تبصره ۱۳ در اختیار حمل و نقل عمومی شهر ها قرار دهد در تهران شرکت مترو بتواند واگن های بیشتری تهیه کند تا فاصله قطار را به ۲ دقیقه کاهش دهد تا مترو بتواند حجم مسافر بیشتری را جابجا کند. بنابراین قبل از سهمیه بندی بایستی این تخصیص ها داده می شد تا مترو آماده پذیرش حجم مسافر بیشتری می شد و سپس طرح سهمیه بندی صورت می گرفت. برآوردها نشان می دهد که اتوبوسرانی تهران ۷ هزار اتوبوس نیاز دارد که در روز نخست سهمیه بندی گفته شد هزار اتوبوس به شرکت اتوبوسرانی اضافه شده است. چرا این تعداد ۲ ماه یا ۶ ماه قبل اضافه نشد تا با آمادگی مردم پذیرای اجرای طرح بشوند؟ افزایش و تامین فقط تعداد هفت هزار اتوبوس کافی نیست، لازمه افزایش اتوبوس توسعه سازمانی و مدیریتی شرکت واحد اتوبوسرانی است تا در یک سطح بالاتری این شرکت را اداره کنند و اگر قرار است بخشی از این خدمات به بخش خصوصی واگذار شود باید قبل از سهمیه بندی این کار انجام می شد تا مردم بدانند که تسهیلاتی عرضه شده و به راحتی بپذیرند که بنزین کمتر مصرف کنند و از خودروهای سواری شان کمتر استفاده کنند. از سوی دیگر به دلیل فقدان کار کارشناسی در این طرح مردم با مبانی طرح آشنا نبودند و بنابراین وقتی که سهمیه بندی یک شبه بدون اطلاع مدیران دولتی حتی نیروی انتظامی اعلام شد با آن واکنش وسیع و ناهنجار مردم روبه رو شد که رخدادهای تلخی را برجای گذاشت.

**چقدر این ناهنجاری هایی که رخ داده را با بحث بحران مشارکت مردم در ارتباط می دانید؟**

بحث مشارکت مردم در شهر یک بحث کاملاً علمی و کارشناسی شده است و بدون مشارکت مردم، مسوولان هرگز نمی توانند پاسخگو باشند. وقتی مردم در طرح ها همکاری داشته باشند، هم هزینه ها کاهش می یابد و هم کیفیت خدمات ارتقاء پیدا می کند. اما در حال حاضر بین مردم و مدیران و شورای شهر ارتباطی وجود ندارد و این ارتباط اگر هم در جایی وجود دارد یک ارتباط صوری و شکلی است.

چه اقداماتی برای تقویت این عرضه باید انجام شود تا این دوران سهمیه‌بندی کوتاه‌تر شود؟

من این دوره را موقت می‌دانم. تا زمانی که عرضه و تقاضا نسبتاً متعادل بشود، سهمیه‌بندی می‌تواند متوقف شود. عرضه بنزین آزاد در شرایط کنونی نه مشکل ترافیک را حل می‌کند نه مشکل آلودگی هوا را و نه اصلاح الگوی حمل و نقل شهری ناهنجار کنونی را. افزایش قیمت بنزین بدون سهمیه‌بندی به لحاظ اقتصادی می‌تواند یارانه سوخت را کاهش دهد و یا حذف کند و به درآمد دولت اضافه کند. اما در عوض پیامدهای تورمی هم برای زندگی مردم در پی خواهد داشت. البته در این شرایط گردش اقتصادی سالم‌تری را شاهد خواهیم بود زیرا این قیمت آزاد، مشکل تقلب و ناهنجاری‌ها و قاچاق را حذف می‌کند. برای تأمین تقاضای مردم بطور طبیعی سیستم ایجاد می‌شود و خود به خود سازمان‌هایی شکل می‌گیرد تا به آن نیازها پاسخ دهد. در خبرها دیدیم که پس از سهمیه‌بندی قاچاق بنزین که تا به حال از ایران به کشورهای حاشیه خلیج فارس صورت می‌گرفت به عکس شده و از آن کشورها به ایران انجام می‌شود. برای اینکه از آنجا بنزین با قیمت ۲۵۰ یا ۳۰۰ تومان را می‌آورند و اینجا ۵۰۰ تومان می‌فروشند.

چه راهکارهایی برای کاهش مشکل ترافیک و کوتاه‌تر شدن مدت سهمیه‌بندی وجود دارد؟

برای حل مشکل ترافیک شهرهای کشورهای در حال توسعه تا سال ۱۹۷۰ نظر کارشناسی پذیرفته شده در سطح جهانی این بود که سیستم حمل و نقل شهری باید بر سه پایه استوار باشد؛ حمل و نقل عمومی، دوچرخه و عابر پیاده. این سه پایه اصلی است. بعد از ۱۹۷۰ دو اتفاق می‌افتد؛ یکی قیمت بنزین به شدت بالا رفت، دیگری مشکل زیست محیطی شهرهای کشورهای توسعه یافته موجب شد که آنها هم میزان مصرف بنزین را کاهش بدهند و هم جلوی آلودگی هوا را بگیرند. بر این پایه کشورهای توسعه یافته نیز به تدریج همان استراتژی کشورهای در حال توسعه را در برنامه‌ریزی‌های شهری خودشان پذیرفتند. در کشور آمریکا سرانه خودرو تقریباً یک است یعنی هر نفر یک خودروی سواری دارد. در کشورهای اروپایی مثل آلمان سرانه دو در ژاپن هم سرانه دو است. حتی در این کشورها که خود تولیدکننده خودروی سواری هستند

مالکیت خودروی سواری بسیار بالاست که قابل مقایسه با کشورهای در حال توسعه نیست. آنها نیز این استراتژی حمل و نقل عمومی، عابرپیاده و دوچرخه را پذیرفته‌اند و در برنامه‌ریزی‌های درازمدت شهری خودشان به کار برده‌اند. ما در مطالعاتی که در سال‌های گذشته انجام داده ایم که توسط سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور چاپ شده‌است، با منابع مشخص و اطلاعات مستند نشان داده ایم که چگونه کشورهای صنعتی اروپایی و حتی آمریکا در برنامه‌های راهبردی ۱۵ ساله و ۲۰ ساله خویش اجرای این راهبردها را تا ۲۰۱۵ و ۲۰۲۰ جزء بایدهای خودشان قرار دادند.

برخی فکر می‌کنند که در شهر تهران و در شهرهای ایران امکان استفاده از دوچرخه نیست. مثلاً شهر تهران شیب دارد. اما می‌بینید در سوئیس که یک کشور کوهستانی است یا اتریش که یک کشور کوهستانی است و کشورهای اسکاندیناوی مثل سوئد و نروژ که هم هوا سرد است و هم به لحاظ باران و برف مشکل دارند آنجا هم از دوچرخه به عنوان سیستم حمل و نقل شهری استفاده می‌شود. منتها به جای استفاده از دوچرخه معمولی با یک موتور کوچک که در دوچرخه تعبیه کرده‌اند و با استفاده از تکنولوژی مشکل را حل کرده‌اند. بحث عابرپیاده یک بحث مهم است. در کشور ما متأسفانه همان‌طور که انسان در آن جایگاه کرامت انسانی قرار نداشته در برنامه‌ریزی شهری هم در واقع در این ۵۰، ۱۰۰ سال اخیر انسان در جایگاه و منزلت طبیعی خویش قرار نداشته است. شما اگر به برنامه‌ریزی‌های شهری نگاه کنید می‌بینید انسان وقتی سوار خودرو است منزلت پیدا می‌کند و ارزش دارد اما وقتی پیاده است دیگر آن جایگاه را ندارد. در طراحی معابر شهری محور اصلی تامین تردد خودرو است. به تردد عابر پیاده و ایمنی آن کمتر توجه شده است. اخیراً تا حدی به معابر پیاده توجه می‌شود، در خیابان‌های شهر تهران از جمله ولی عصر اقداماتی در حال انجام است. سفرهای کوتاه شهری تا ۵۰۰ و ۱۰۰۰ متر می‌تواند به صورت پیاده انجام شود. از دوچرخه می‌توان در سفرهایی از ۵۰۰ متر تا ۸ کیلومتر با توجه به شرایط سنی و وضعیت زمین استفاده کرد.

### راه اندازی مترو در ایران آنقدر زمان می‌برد یا کلاً زمان‌بر است؟

در دنیا زمان اجرا بسیار کوتاه‌تر است اما واقعیت کشور ما این است که ما برای اجرای این پروژه‌ها نیاز به زمان بیشتری داریم پس صرف اینکه بخواهیم فقط به حمل و نقل عمومی توجه کنیم به دو دلیل؛ بالا بودن سرمایه‌بری و زمان‌بر بودن این سیستم موجب می‌شود که نتوانند



به زودی عرضه متناسب با تقاضا را فراهم کنند. بنابراین ما مجبور هستیم راهکارهای دیگری که هم سریع‌تر و هم ارزان‌تر و هم سالم‌تر است را برگزینیم. پروژه دوچرخه با توجه به مسایل فرهنگی- اجتماعی آن نمی‌تواند به تنهایی در یک شهر اجرا شود. برای اینکه متأسفانه در کشور ما این موضوع با مشکل فرهنگی روبرو است. این مشکل بایستی در سطح ستادی وزارت ارشاد، وزارت کشور و دولت و رسانه‌ها و آموزش و پرورش حل بشود و سپس مسایل مهندسی آن مطالعه شود و زمینه‌های اجرایی آن فراهم گردد. در ایران استفاده از دوچرخه سابقه تاریخی دارد. در مشهد، یزد، حتی در تهران دوچرخه به عنوان یک سیستم جابجایی در شهرها استفاده می‌شد. امروز به خاطر اینکه ایمنی دوچرخه پایین است افراد از دوچرخه استفاده نمی‌کنند. اما اگر کار مهندسی انجام شود و ایمنی دوچرخه‌سوار را فراهم گردد، به خصوص وقتی زیرساخت‌ها فراهم شود و قیمت بنزین بالا برود به طور طبیعی مردم به دوچرخه روی می‌آورند. بنابراین برای اینکه بتوان این دوره سهمیه‌بندی بنزین را کوتاه‌تر کرد مدیران کشور بایستی با استفاده از ظرفیت‌های کارشناسی که در کشور وجود دارد هرچه زودتر ضمن اینکه بحث حمل و نقل عمومی و تبصره ۱۳ را تقویت و پیگیری می‌کنند سیستم‌های مکمل حمل و نقل عمومی یعنی دوچرخه و عابر پیاده را نیز تقویت کنند.