



بهزاد نبوی مخالف ساخت مترو بود

● وقتی کار مترو را شروع کردیم آقای بهزاد نبوی من را دیدند و گفتند که چه کار داری می کنی؟ یک جنازه را روی کولت گذاشتی و راه افتادی، دارید وقت تلف می کنید

کتاب

اصغر ابراهیمی اصل در جلد نخست کتاب «سال‌های بی حصار» خاطرات گوناگونی را از دوران کودکی و تحصیل خود در ایران و آمریکا بیان کرد. سپس وی به دوران انقلاب اسلامی و مسئولیت‌های مختلف خود از فرمانداری اهواز تا استانداری ایلام و آذربایجان غربی پرداخت و مسائلی را درباره جنگ تحمیلی مطرح کرد. ابراهیمی اصل در شماره‌های اخیر به مدیرعاملی مترو تهران و فراهم شدن مقدمات ساخت مترو اشاره و عنوان کرد که مترو تهران با چه چالش‌هایی مواجه بود و در نهایت کار ساخت آن شروع شد.

تهیه میلگرد در سفر به ترکیه

در سفری که برای اجلاس مشترک بین ایران و ترکیه به آنکارا رفته بودیم، من هم همراه هیأت جمهوری اسلامی ایران بودم. ریاست هیأت ایرانی به عهده آقای مهندس میرحسین موسوی، نخست‌وزیر وقت، بود و آقایان مجید قاسمی، بهزاد نبوی، دکتر ولایتی، تعدادی از وزرا و تعدادی از مدیران عامل مراکز تهیه و توزیع کالاها نیز همراه هیأت بودند. روز اول من با مدیرعامل یکی از کارخانجات فولاد و تولید میلگرد و تیرآهن و مقاطع فلزی مذاکره کردم و گفتم فعلاً ۳۰ هزار تن میلگرد آجدار گرید ۶۰ تا معادل A۳ روسی، از نمره ۱۰ تا ۲۲ می‌خواهم. تا ۲۰۰ هزار تن هم خرید خواهم کرد مشروط به اینکه کیفیت و قیمت و شرایط تحویل و پرداخت مورد قبول باشد. به هیچ وجه کمیسیون نمی‌خواهم و اجازه هم نمی‌دهم که به کسی کمیسیون بدهید؛ لذا پایین‌ترین نرخ را بدهید و اگر قبول کردم، ظرف ۲ هفته گشایش اعتبار می‌کنم. مدیرعامل کارخانه فولاد گفت: در این شرایط اگر بتوانید تا سه ماه هم گشایش اعتبار انجام دهید خوب است. من گفتم ظرف ۲ هفته LC را باز می‌کنم و شما به فوریت با کشتی بار را طبق این لیست به بندرعباس بفرستید. قرارداد را بر مبنای تنی ۳۰۵ دلار تحویل بندرعباس بستم و شب به اتاق آقای نخست‌وزیر رفتم و ماجرا را گفتم و تأیید کتبی و دستور ایشان را خطاب به آقای مجید قاسمی، رئیس کل بانک مرکزی گرفتم. همان شب با آقای

مجید قاسمی رئیس بانک مرکزی هم حضوری صحبت کردم و دستور کتبی ایشان را نیز گرفته و صبح به تهران فاکس کردم و نفراتی را برای پیگیری در وزارت بازرگانی برای ثبت سفارش و پیگیری کار در بانک مرکزی تعیین کردم و آنها با جدیت کار را دنبال کردند و ظرف مدت یک هفته اعتبار اسنادی (LC) باز شد و ۴۰ روز بعد کشتی ۳۰ هزار تن میلگردهای آجدار را در بندرعباس تخلیه کرد. وقتی خبر این کار را به آقای نخست‌وزیر دادم، ایشان پرسیدند میلگردها در بندرعباس تنی چند شد؟ گفتم: تنی ۳۰۵ دلار آن هم میلگرد آجدار گرید ۶۰ آمریکا یا A۳ روسی که از میلگردهای A۲ که در ساخت و سازهای روی زمین و متعارف مصرف دارد، گران‌تر است. ایشان گفتند: مرکز تهیه و توزیع فلزات دومیلیون تن میلگرد A۲ و A۳ از ترکیه در همین سفر خریده‌اند تنی ۳۴۵ دلار. من گفتم: من کمیسیون نگرفتم و اجازه ندادم به کسی کمیسیون بدهند. آقای نخست‌وزیر با وزیر اطلاعات و وزیر بازرگانی و حراست جلسه گذاشتند و جمع‌بندی جلسه به دستگیری مدیرعامل و تعدادی از اعضای هیأت مدیره و مدیران مرکز تهیه و توزیع فلزات و عودت کمیسیون‌های اخذ شده یا تعهدشده منجر شد.

وزیر واقعی

یک روز آقای مهندس کازرونی، وزیر مسکن و شهرسازی، بدون هیچ اطلاع قبلی به دفتر من در خیابان میرعماد آمد و گفت: من امروز

ممکن نیست و آقای نخست‌وزیر هم دستور داده بود که وزیر کشور جلسه مجمع عمومی بگذارند و این نامه آنجا مطرح و تصمیم‌گیری شود، اما ما برخلاف آن نظریه چون هدف پناهگاهی داشتیم، کار را از داخل شهر شروع کردیم. این موضوع در جلسه‌ای که به اتفاق فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا در دفتر آقای مهندس عباس آخوندی وزیر راه و مسکن برای پیگیری مسائل فی مابین وزارت راه و مسکن و شهرسازی و قرارگاه خاتم‌الانبیا برگزار شد نیز رخ داد. بحث راه آهن سریع‌السیار را نیز با ساختن - قم تهران مطرح شد و اینکه اگر سرعت را از ۳۰۰ کیلومتر در ساعت به ۲۰۰ کیلومتر در ساعت تقلیل دهند، هزینه‌ها در زمان اجرا چه خواهد شد. من توضیح دادم که من مسیر تهران - کرج - مهرشهر - هشتگرد - آبیگ قزوین را در سال ۱۳۶۶ بر مبنای سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت طراحی و از تهران تا مهرشهر را نیز ساختن. مسیر تهران مشهد را با این سرعت و شیب برای سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت طراحی کردی؟ گفتم: سال ۱۳۶۶. آقای آخوندی گفت: حالا فهمیدم ما سرکار هستیم و تو در واقع برنامه توسعه حمل و نقل ریلی را نوشته‌ای و اجرا کرده‌ای و داری دنبال می‌کنی. پاسخ دادم: سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت سرعت سی سال پیش بود، امروز سرعت حرکت

ممکن نیست و آقای نخست‌وزیر هم دستور داده بود که وزیر کشور جلسه مجمع عمومی بگذارند و این نامه آنجا مطرح و تصمیم‌گیری شود، اما ما برخلاف آن نظریه چون هدف پناهگاهی داشتیم، کار را از داخل شهر شروع کردیم. این موضوع در جلسه‌ای که به اتفاق فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا در دفتر آقای مهندس عباس آخوندی وزیر راه و مسکن برای پیگیری مسائل فی مابین وزارت راه و مسکن و شهرسازی و قرارگاه خاتم‌الانبیا برگزار شد نیز رخ داد. بحث راه آهن سریع‌السیار را نیز با ساختن - قم تهران مطرح شد و اینکه اگر سرعت را از ۳۰۰ کیلومتر در ساعت به ۲۰۰ کیلومتر در ساعت تقلیل دهند، هزینه‌ها در زمان اجرا چه خواهد شد. من توضیح دادم که من مسیر تهران - کرج - مهرشهر - هشتگرد - آبیگ قزوین را در سال ۱۳۶۶ بر مبنای سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت طراحی و از تهران تا مهرشهر را نیز ساختن. مسیر تهران مشهد را با این سرعت و شیب برای سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت طراحی کردی؟ گفتم: سال ۱۳۶۶. آقای آخوندی گفت: حالا فهمیدم ما سرکار هستیم و تو در واقع برنامه توسعه حمل و نقل ریلی را نوشته‌ای و اجرا کرده‌ای و داری دنبال می‌کنی. پاسخ دادم: سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت سرعت سی سال پیش بود، امروز سرعت حرکت

ممکن نیست و آقای نخست‌وزیر هم دستور داده بود که وزیر کشور جلسه مجمع عمومی بگذارند و این نامه آنجا مطرح و تصمیم‌گیری شود، اما ما برخلاف آن نظریه چون هدف پناهگاهی داشتیم، کار را از داخل شهر شروع کردیم. این موضوع در جلسه‌ای که به اتفاق فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا در دفتر آقای مهندس عباس آخوندی وزیر راه و مسکن برای پیگیری مسائل فی مابین وزارت راه و مسکن و شهرسازی و قرارگاه خاتم‌الانبیا برگزار شد نیز رخ داد. بحث راه آهن سریع‌السیار را نیز با ساختن - قم تهران مطرح شد و اینکه اگر سرعت را از ۳۰۰ کیلومتر در ساعت به ۲۰۰ کیلومتر در ساعت تقلیل دهند، هزینه‌ها در زمان اجرا چه خواهد شد. من توضیح دادم که من مسیر تهران - کرج - مهرشهر - هشتگرد - آبیگ قزوین را در سال ۱۳۶۶ بر مبنای سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت طراحی و از تهران تا مهرشهر را نیز ساختن. مسیر تهران مشهد را با این سرعت و شیب برای سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت طراحی کردی؟ گفتم: سال ۱۳۶۶. آقای آخوندی گفت: حالا فهمیدم ما سرکار هستیم و تو در واقع برنامه توسعه حمل و نقل ریلی را نوشته‌ای و اجرا کرده‌ای و داری دنبال می‌کنی. پاسخ دادم: سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت سرعت سی سال پیش بود، امروز سرعت حرکت

ممکن نیست و آقای نخست‌وزیر هم دستور داده بود که وزیر کشور جلسه مجمع عمومی بگذارند و این نامه آنجا مطرح و تصمیم‌گیری شود، اما ما برخلاف آن نظریه چون هدف پناهگاهی داشتیم، کار را از داخل شهر شروع کردیم. این موضوع در جلسه‌ای که به اتفاق فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا در دفتر آقای مهندس عباس آخوندی وزیر راه و مسکن برای پیگیری مسائل فی مابین وزارت راه و مسکن و شهرسازی و قرارگاه خاتم‌الانبیا برگزار شد نیز رخ داد. بحث راه آهن سریع‌السیار را نیز با ساختن - قم تهران مطرح شد و اینکه اگر سرعت را از ۳۰۰ کیلومتر در ساعت به ۲۰۰ کیلومتر در ساعت تقلیل دهند، هزینه‌ها در زمان اجرا چه خواهد شد. من توضیح دادم که من مسیر تهران - کرج - مهرشهر - هشتگرد - آبیگ قزوین را در سال ۱۳۶۶ بر مبنای سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت طراحی و از تهران تا مهرشهر را نیز ساختن. مسیر تهران مشهد را با این سرعت و شیب برای سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت طراحی کردی؟ گفتم: سال ۱۳۶۶. آقای آخوندی گفت: حالا فهمیدم ما سرکار هستیم و تو در واقع برنامه توسعه حمل و نقل ریلی را نوشته‌ای و اجرا کرده‌ای و داری دنبال می‌کنی. پاسخ دادم: سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت سرعت سی سال پیش بود، امروز سرعت حرکت

ساخت ایستگاه‌های سریع‌السیار ریلی در کشور

توضیح دادم که مسیر تهران - کرج - مهرشهر - هشتگرد - آبیگ قزوین را در سال ۱۳۶۶ بر مبنای سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت طراحی و از تهران تا مهرشهر را نیز ساختن. مسیر تهران مشهد را نیز با شرکت CITIC برای سرعت ۴۳۰ کیلومتر در ساعت، مثل قطار سریع‌السیار پکن - شانگهای که هزار کیلومتر مسیری را با سرعت ظرف سه سال ساخته‌اند، مذاکره و تفاهم‌نامه ابتدایی را با آستان قدس رضوی و این شرکت امضا کرده‌ایم؛ لذا پیشنهاد و توصیه قوی می‌کنم سرعت تهران - قم - اصفهان را همان ۳۰۰ کیلومتر در ساعت نگه داریم، چون در هزینه زمان بندی اجرا تأثیر زیادی ندارد. ولی اگر راه‌آهن سریع‌السیار که از قم می‌آید، از نزدیکی فرودگاه امام خمینی (ره) درون تونلی با گابری مناسب برود، بدون نیاز به کاهش سرعت، با همان سرعت بین ۲۵۰ تا ۳۰۰ کیلومتر وارد تهران شده و عملاً از زیر زمین به راه‌آهن سریع‌السیار تهران مشهد - تهران - قزوین وصل می‌شود و عملاً استان‌های تهران البرز، قزوین، قم، سمنان، گلستان و خراسان را به هم وصل می‌کند و با کاهش جدی نیاز به حمل و نقل هوایی و جاده‌ای و سرعت و ایمنی تردد بین مشهد - تهران - اصفهان - قزوین و ایستگاه‌هایی که در مسیر، در شهرها طراحی و احداث خواهند شد، تحولی جدی و اساسی در حمل و نقل کشور رقم خواهد خورد.



برش



همان شب با آقای مجید قاسمی رئیس بانک مرکزی هم حضوری صحبت کردم و دستور کتبی ایشان را نیز گرفته و صبح به تهران فاکس کردم و نفراتی را برای پیگیری در وزارت بازرگانی برای ثبت سفارش و تعیین کشتی کار در بانک مرکزی

تعیین کردم و آنها با جدیت کار را دنبال کردند و ظرف مدت یک هفته اعتبار اسنادی (LC) باز شد و ۴۰ روز بعد کشتی ۳۰ هزار تن میلگردهای آجدار را در بندرعباس تخلیه کرد