



می‌نویسند، جلسه برگزار می‌کنند و مقرون به صرفه نبودن مترو را توجیه می‌کنند.

اقدام دیگری که صاحبان صنایع ذی‌نفع برای اثبات این نظر انجام می‌دهند، این است که سهام کارخانه‌های واگن‌سازی را خریداری و در آنجا اعمال مدیریت می‌کنند تا قیمت تمام‌شده واگن‌های مترو و تجهیزات ثابت و متحرک افزایش پیدا کند و قدرت خرید برای کشورها به وجود نیاید و این نظریه که مترو یک سیستم گرانقیمت است، تأیید شود.

#### هاشمی و معماری آینده

آقای هاشمی رفسنجانی انصافاً خدمت بزرگی در زمینه راه‌اندازی مجدد احداث مترو انجام داد. ایشان پس از اینکه موضوع را در نمازجمعه مطرح کرد، دو کار استراتژیک انجام داد: یکی اینکه به عنوان رئیس مجلس به جلسه هیأت دولت رفت و با وزرای مخالف که ۱۴ نفر بودند، بحث کرد. آقایان وزرا هر یک علت‌های مخالفت خود را مطرح کردند و ایشان مورد به مورد مثل کارشناس این مخالفت‌ها را پاسخ داد. سردمدار مخالفان آقایان سیدمحمد غرضی، دکتر حسن غفوری فرد، بهزاد نبوی، میرحسین موسوی بودند. آن جلسه ضبط شد و اگر نوار آن جلسه قابل دسترسی باشد، نشان می‌دهد که دیدگاه‌های آقایان وزرا که الان بعضاً خیلی مدافع هستند و قبول می‌کنند چقدر دیدگاه‌های بسته و صنفی و محدود و منفی داشته‌اند و در آن مقطع چه مخالفت‌های سنگینی را انجام داده‌اند. بعد از اینکه آقای هاشمی رفسنجانی تک‌تک اشکالات وزرا را جواب دادند، رأی‌گیری کردند و با یک رأی موافق بیشتر نسبت به آرای مخالف به تصویب رسید و سال ۱۳۶۴ مصادف با دید دادند که دوباره مترو راه‌اندازی شود. برخی از وزرا که در آن وقت مخالف بودند، اطلاعات کافی درباره مترو نداشتند و راجع به مسائل دید درستی نداشتند و بعدها بعضی از آنها که آمدند کار را بازدید کردند، خودشان اعتراف کردند ما آن روز که مخالفت می‌کردیم، نمی‌دانستیم داستان چیست و اگر می‌دانستیم که شما بچه‌های ایرانی خودتان بدون کمک خارجی و بدون اینکه یک دلار یا یک ریال از بودجه دولتی استفاده کنید، در زمان جنگ اینجا ۲،۵ میلیون مترمکعب بتن‌ریزی می‌کنید و ۴۰ کیلومتر تونل و ۵۳ ایستگاه می‌سازید، بدون شک حمایت می‌کردیم، ولی فکر می‌کردیم نمی‌توانید و آخرش اظهار ناتوانی می‌کنید و مجبورید خارجی‌ها را بیاورید؛ بنابراین همه مخالفت‌ها حرفه‌ای و به قول معروف کارشناسی شده نبود، ولی حوصله آقای هاشمی رفسنجانی در آن جلسه هیأت دولت گوش کنید به نظر من برشی می‌زند به سواد، توان، نگاه و قدرت استدلال آقایان وزرا در آن مقطع در مخالفت با کار بزرگی که امروز همه مدافع آن هستند. در تصمیم‌های کلان در سطح دولت باید دیدگاه نگاه به سمت آینده باشد، از آن صحبت‌ها باید درس بگیریم و کسانی باید وارد دولت شوند که بتوانند آینده را معاری کنند.



اما قصد من این نبود که این را در یک‌جای عمومی با حضور هفت‌هشت‌هزار نفر از پرسنل و دو روز مانده به انتخابات انجام دهم، چون از فردای روزی که من صحبت کردم، تبلیغات ممنوع بود و آخرین فرصتی بود که کاندیداها حق تبلیغ داشتند. قبل از اینکه در مهدیه در حمایت از آقای ناطق سخرانی کنم، نظر آقای معزی، آقای نفاعی، آقای مهدوی کنی و دوستانی که تماس گرفتند، این بود که این سخنرانی انجام شود و با استخاره‌ای که من از طریق آیت‌الله مشکینی انجام دادم، تکلیف بود و خوب بود این کار را انجام بدهم. اما اگر انتخاب با خودم بود در همان حدی که رأی بدهم و در همان حدی که در روزنامه عکس من را چاپ کردند و اسمم را هم نوشتند که از آقای ناطق حمایت می‌کنم، همان قدر پس بود

پرسیده بود، کاشته شده بود و ظرف مدت چندین سال به درخت بزرگی تبدیل شده بود، به علت ریزش این چاه به داخل تونل و خالی شدن زیر درخت و وزن درخت وارد تونل شده است. بلافاصله از محل و درون تونل پارک‌شهر بازدید کردم و تصمیم گرفتم تا صبح مشکل را حل کنم. چون محل از دفتر شهردار تهران و تعدادی از طبقات شهرداری قابل رؤیت بود، دوسه گروه اهره‌های برقی قوی آوردند و از پایین تنه درخت را در قطعات حدود دو متری برش زدیم و همزمان شاخه‌ها را بریده و با تعدادی کارگر از منطقه خارج کردیم و به کمپرسی‌هایی که ظاهراً برای عملیات خاک‌برداری منتظر نوبت رفتن به کارگاه مترو بودند بارگیری و به قورخانه آوردیم. تا حوالی ساعت چهار صبح کل درخت به صورت قطعه قطعه از بالا و پایین تخلیه شد و سپس چاه را از پایین با نصب فریم و ورق پوشانده و از بالا با بتن مگر پر کردیم. دو متر آخر را نیز با خاک کشاورزی که از یکی از کارگاه‌ها آورده بودیم پر کردیم و به اندازه دوازده مترمربع چمن آماده کاشت مثل فرش پهن کرده و محل را کاملاً تمیز کردیم. پس از طلوع آفتاب هم دو نفر از کارگرهای کارگاه، لباس کارگران فضای سبز شهرداری را پوشیدند و ظرف مدت یک ساعت خرده چوب‌ها را جمع کردند و با آب پاشی و جمع کردن برگ‌ها و شاخه‌های کوچک، محل رفت و آمد را آماده کردند و آنجا را به حالت اولیه درآوردند. حدود ۶ ماه طول کشید که مسئول پارک با یکی از عوامل متوجه شده بود که یک درخت کم شده است؛ چون درخت‌ها شماره داشت و یکی از درخت‌ها نبود. ما تونل ارتباطی را ساخته بودیم و بتن لایه نهایی هم انجام شده بود. مسئول پارک به آقای انصاری فرد مجری طرح ما گفته بود یکی از درخت‌های پارک‌شهر کم شده و ما محل آن درخت را نیز کندیم، ولی آتاری از ریشه و تنه درخت ندیدیم، آیا شما اطلاعاتی از این موضوع ندارید؟ آقای انصاری فرد گفته بود چطور چنین چیزی ممکن است؟ درخت پا ندارد که فرار کند. حتماً در شماره‌گذاری‌ها اشتباه شده، بهتر است یک درخت همان حوالی و در جای مناسب بکارید و شماره درخت گمشده را به آن بزنید که مشکل حل شود و اگر درخت مناسبی را انتخاب کنید ما آن را خاک و ریشه برای شما با جرثقیل و ماشین‌ها و کارگران کارگاه جا به جا می‌کنیم. آنها گفته بودند ما خودمان تجربه جا به جایی درختان بزرگ را داریم و این کار را انجام می‌دهیم اما دو سه سال بعد هم این کار را انجام ندادند و درخت گمشده هم پیدا نشد. البته ما در مجموع مسیر کارگاه‌ها حدود ۳۰۰ درخت را قطع کردیم و بیش از ۳ هزار درخت به جای آنها در محل‌هایی که شهرداری مشخص کرده بود، کاشتیم.

#### لغو قرارداد با شرکت کاجیمای ژاپن

یک روز یک کپی از قراردادی را آوردند که نماینده وزارت کشور با شرکت ملی ساختمان و شرکت کاجیمای ژاپن امضا کرده بودند. در آن قرارداد شرکت کاجیمای ژاپن و شرکت ملی ساختمان وابسته به بنیاد مستضعفان متعهد شده بودند که دستگاه حفاری زوگور را که حدود ۱۲۵۰ تن وزن داشت و در تعدادی صندوق بزرگ و بسته بندی‌های خاص در سالن ۳۷ گمرک نمایشگاه بین‌المللی تهران بود، نصب و آزمایش و راه‌اندازی بدون بار کنند، سپس دو دستگاه دیگر را نیز پس از انتقال به تهران مونتاژ و تست بدون بار کنند و رقمی معادل ۱۶ میلیون تومان بگیرند. در متن قرارداد اصول کاپیتولاسیون را دقیقاً آورده بودند که اگر یک فرد ژاپنی در حین انجام مطالعات یا در مراحل مونتاژ و نصب

مخالفان را می‌توان به سه دسته تقسیم کرد: یک دسته از مخالفان کسانی بودند که قبلاً در توقف طرح فعالیت گسترده‌ای کرده و طرح را متوقف کرده بودند؛ بنابراین در دفاع از عملکرد خودشان با همان استدلال‌هایی که چند سال قبل داشتند و کار احداث مترو را متوقف کرده بودند، به عنوان مخالف صحبت کردند. اصلاً فکر نمی‌کردند آقای هاشمی مدت یک سال در مجلس کلی کار کارشناسی کرده و سخنان موافق و مخالف، ارزیابی‌های مختلف و تجربیات کشورهای دیگر را شنیده است. تعداد دیگری از مخالفان به این علت مخالف بودند که می‌گفتند اصل مترو مورد نیاز است، ولی زمانش الان نیست به دلیل اینکه الان اصلی‌ترین مسأله جنگ است. اگر ما در تهران یک کار عظیم مثل احداث مترو را شروع کنیم، بخشی از منابع دولت و منابع کشور در مترو هزینه می‌شود و این صلاح نیست در حالی که خیلی از مردم خانه‌ها و زندگی خودشان را از دست داده‌اند و آواره‌اند ما بیاوریم در تهران مترو بسازیم. بهتر است برای اینها خانه و امکانات بسازیم. آنها با این موضوع استراتژیک برخورد نمی‌کردند، بلکه احساسی و مقطعی صحبت می‌کردند.

#### نظر موافق آیت‌الله خامنه‌ای با احداث مترو

من یک بار خدمت رهبر معظم انقلاب رسیدیم و گزارشی دادم. آقا فرمودند که من و آقای هاشمی رفسنجانی هر دو به این جمع بندی رسیده بودیم که مترو باید راه‌اندازی شود، ولی برای طرح آن در نمازجمعه آقای هاشمی رفسنجانی شجاعانه این مسأله را مطرح کردند، هر چند که من هم مصمم بودم که این قضیه را مطرح کنم و اگر ایشان مطرح نمی‌کردند حتماً مطرح می‌کردم، ولی من هنوز زمان آن را شاید در آن موقع که ایشان مطرح کردند مناسب نمی‌دانستم شاید من دوسه ماه بعد در برنامه‌ام بود که این مطلب را مطرح کنم و فشار هم آورده بودم که این کار انجام شود، ولی چون می‌دیدم که کسی نیست که لیبیک بگوید و بیاید این ریسک و این مسئولیت را بپذیرد و کار را انجام بدهد احتیاط کردم. ایشان فرمودند: آقای هاشمی خیلی شجاعانه این مسأله را مطرح کردند. من فهمیدم که راجع به این پروژه نظر آیت‌الله خامنه‌ای قبل از شروع کار نیز مثبت بوده است و انصافاً در زمان انجام کار حامی هم بودند.

#### درخت گمشده

یک شب حوالی ساعت دوازده شب آقای انصاری فرد اطلاع داد که هنگام حفاری قسمت کالوت تونل ارتباطی خط ۲ و از میدان امام خمینی و زیر پارک‌شهر، یک چاه به داخل تونل ریزش کرده است. ظاهراً یکی از درختان قدیمی و شناسنامه‌دار که روی این حلقه چاه که با شن و ماسه

#### تغییر نظر برخی وزرای مخالف ساخت مترو



#### برش

برخی از وزرا که در آن وقت مخالف بودند، اطلاعات کافی درباره مترو نداشتند و راجع به مسائل دید درستی نداشتند و بعداً بعضی از آنها که آمدند کار را بازدید کردند، خودشان اعتراف کردند ما آن روز که مخالفت می‌کردیم، نمی‌دانستیم داستان چیست و اگر می‌دانستیم که شما بچه‌های ایرانی خودتان بدون کمک خارجی و بدون اینکه یک دلار یا یک ریال از بودجه دولتی استفاده کنید، در زمان جنگ اینجا ۲،۵ میلیون مترمکعب بتن‌ریزی می‌کنید و ۴۰ کیلومتر تونل و ۵۳ ایستگاه می‌سازید، بدون شک حمایت می‌کردیم، ولی فکر می‌کردیم نمی‌توانید و آخرش اظهار ناتوانی می‌کنید و مجبورید خارجی‌ها را بیاورید؛ بنابراین همه مخالفت‌ها حرفه‌ای و به قول معروف کارشناسی شده نبود، ولی حوصله آقای هاشمی رفسنجانی در آن جلسه هیأت دولت را اگر ببینید و نوار مذاکرات را اگر گوش کنید به نظر من برشی می‌زند به سواد، توان، نگاه و قدرت استدلال آقایان وزرا در آن مقطع در مخالفت با کار بزرگی که امروز همه مدافع آن هستند. در تصمیم‌های کلان در سطح دولت باید دیدگاه نگاه به سمت آینده باشد، از آن صحبت‌ها باید درس بگیریم و کسانی باید وارد دولت شوند که بتوانند آینده را معاری کنند.

راه‌اندازی یک ایرانی را کشت یا یک ایرانی کشته شد، جمهوری اسلامی ایران حق محاکمه وی را ندارد و باید این فرد ژاپنی را به کشورش بفرستیم تا آنجا طبق مقررات و قوانین ژاپن با او برخورد شود. من این قرارداد را خواندم و طی یک نامه از آقای محتشمی پور وزیر کشور خواستم از طریق آقای دکتر ولایتی وزیر امور خارجه نسبت به ابطال این قرارداد ترکمنچای اقدام کنند.

این قرارداد نشان می‌دهد که واقعا کشور در یک جاهایی چقدر غریب و چقدر مظلوم واقع می‌شود به علت اینکه مدیرانش نمی‌دانند باید چه کار کنند.

این قرارداد نشان می‌دهد که واقعا کشور در یک جاهایی چقدر غریب و چقدر مظلوم واقع می‌شود به علت اینکه مدیرانش نمی‌دانند باید چه کار کنند.

گزارش‌های منفی محسن هاشمی به پدرش اثر نداده، بلکه از شما حمایت کرده تا جایی که در تاریخ ۲۲ بهمن ۱۳۷۳ محسن نامه تند و گلایه‌آمیزی به پدرش می‌نویسد و در آن سخت از پدرش گلایه و شکایت می‌کند که با وجود گزارش‌های متعددش به ریاست جمهور در زمینه تخلفات (به زعم ایشان) صورت گرفته در کار مترو مثل خرید تجهیزات از چین و معدن کلاردشت و مناقصه‌ها و برق مترو... ایشان (آقای هاشمی) هیچ توجهی به آنها نکرده و به حمایتش از شما ادامه داده است. و اما جواب هاشمی به محسن بر اینم جالب بود. خلاصه‌اش اینکه «پروژه‌ای که ۲ میلیارد دلار برآورد شده با ۵۰۰ میلیون انجام شده [...] شجاعت و بی‌پروایی مدیر فعلی جزو امتیازات کار او است [...] خوب است آن طرف سکه را هم ببینی که به دست تو مدیری زحمتکش اگر آسیب ببیند این پیروزی نیست [...]» به درایت و صداقت هاشمی پیش خود آفرین گفتم و برایش از خداوند علو درجات می‌خواهم و همین‌طور از خداوند متعال می‌خواهم به شما که خدمات و تلاش‌هایتان در مترو و دیگر سنگرها نزد مردم مغفول مانده اجر وافر عنایت فرماید..»

#### گزارش‌های منفی محسن هاشمی به پدرش

یکی از مسائلی که در جریان سال‌هایی که تلاش می‌کردم، مترو ساخته شود با آن رو به رو بودم، مخالفت‌ها و کارشکنی‌هایی بود که در این زمینه انجام می‌شد. گزارش‌های منفی محسن هاشمی، فرزند آیت‌الله هاشمی رفسنجانی که آن زمان رئیس بازرسی ویژه ریاست جمهوری بود، در رابطه با ساخت مترو یکی از این موارد بود. بخشی از این گزارش‌ها در خاطرات آقای هاشمی آمده است. در همین خصوص دکتر مصطفی کلهر، که حدود ۲۵ سال جانشین رئیس دانشگاه آزاد اسلامی و معاون دو وزیر از جمله آقای غرضی در وزارت نفت بود، مطلبی را برایم ارسال کرد: «با سلام خاطرات هاشمی رفسنجانی را از سال ۱۳۶۰ به بعد تا سال ۷۳



#### شکایت از مدیرعامل مترو تهران

در آخرین روز و ساعت ما نوارهای ضبط شده صوتی و تصویری را علاوه بر ارسال به ستادهای انتخاباتی، به تعدادی از کارکنان هم دادیم که در صورت لزوم در خانواده‌ها یا محل‌های سکونت استفاده کنند. بعد از پیروزی آقای دکتر سیدمحمد خاتمی، آقای مرتضی حاجی از اینجانب شکایت کرد که از امکانات مترو برای تبلیغات انتخاباتی برای آقای ناطق نوری استفاده کرده‌ام. احضار به از بازپرسی آمد. من با آقای مرتضی حاجی، که قبلاً استاندار مازندران بود، دوست صمیمی بودم. پیش او رقم و شرح موقوف را گفتم. به او گفتم که محل جلسه در مهدیه تهران بوده و از انوبوس و مینی‌بوس‌های شخصی و استیجاری که تعدادی از مدیران و مجربان و پیمانکاران بانی آن بودند، استفاده شده و از اتومبیل‌های مترو و مینی‌بوس‌های مترو که تعدادشان هم بسیار کم بوده، استفاده نشده و پس از جلسه هم یک نسخه صوتی و تصویری از مراسم بلافاصله برای ستاد آقای ناطق نوری، ستاد آقای خاتمی و آیت‌الله مهدوی‌کنی ارسال شده است. آقای مرتضی حاجی پس از این جلسه شکایت خود را پس گرفت، ولی از همان ساعت، برکناری من از ریاست هیأت‌مدیره و مدیرعاملی مترو، دوباره کلید خورد.