شنبه ۱۲ مهر ۱۴۰۴ شماره ۸۸۵۰
irannewspaper irannewspapper

سرهنگ روح‌الله روزبه کارشناس پلیس راهور فراجا از گشت کنترل نامحسوس جاده‌ها به «ایران» گفت

داستان‌های تکراری رانندگان متخلف

گفت‌وگو
کامران علمدهی
گروه حوادث

وقتی برای سفر دل به جاده می‌سپاریم، بسیاری از ما به جای لذت بردن از مسیر، فقط به مقصد و زود رسیدن فکر می‌کنیم. همین باعث می‌شود برخی از رانندگان، خطر را به جان بخرند و بدون توجه به ایمنی وسیله نقلیه‌ای که سوارش هستند و همچنین امنیت راه و مسئولیت جان همسفران خود و دیگران، فقط با سرعت غیرمجاز و حرکات پرخطر به سوی مقصدی بتازند که شاید به آن نرسند. البته اگر خوش‌شانس باشند و در تیررس نگاه تیزبین محافظان جاده یا همان گشت‌های کنترل نامحسوس قرار بگیرند، ترمزشان کشیده می‌شود اما این تازه شروع داستانی دیگر برای این رانندگان متخلف است. اینجاست که کلید قصه‌نویسی و بداهه‌گویی آنها زده می‌شود و برای توجیه تخلفات‌شان و فرار از چنگ اعمال قانون، داستان‌های خیالی می‌سازند اما اغلبِ قصه‌های این چوپان‌های دروغگو برای مجریان قانون، داستان‌هایی تکراری و غیرقابل قبول است.

نگاهی به رفتار و گفتار این متخلفان رانندگی که در ویدیوهای گشت کنترل نامحسوس شاهدش هستیم، نشان‌دهنده این است که اغلب آنها با بیان قصه‌های خیالی به دنبال سفید کردن آنی پرونده سیاه تخلف خود هستند. این موضوع بهانه‌ای شد تا با آشناترین چهره این روزهای پلیس راهور فراجا، سرهنگ روح‌الله روزبه یا همان «آقای کنترل نامحسوس» به گفت‌وگو بنشینیم؛ کسی که به عنوان یکی از چهره‌های مطرح پلیس راهور شناخته می‌شود و انتشار کلیپ‌های کنترل نامحسوس جاده‌ای با برخورد جدی، مقتدرانه و در عین حال محترم وی با رانندگان متخلف، بسیار پربازدید شده است. در ادامه مشروح این گفت‌وگو را می‌خوانید.

از چه زمانی قصه‌نویسی را شروع می‌کنید؟
منظورتان داستان‌ها و سناریوهای مربوط به کلیپ‌های کنترل نامحسوس است؟

بله. بی‌تردید شما در هر مأموریت گشت کنترل نامحسوس، با روایت‌ها و داستان‌های واقعی و غیرواقعی متعددی از سوی رانندگان متخلف روبه‌رو می‌شوید تا تخلفشان را به نوعی توجیه کنند؛ از بیماری پدر و مادر و فرزند گرفته تا رسیدن به مراسم عروسی خواهر و برادر و حوادث دیگر که به نظر می‌رسد بسیاری از آنها می‌تواند جالب باشد!

بله. معمولاً برخی رانندگان متخلف به طور ناخودآگاه یا گاهی عامدانه آماده‌اند تا یک سناریو را در همان لحظه و به صورت بداهه درباره علت تخلفشان تعریف کنند. در واقع راننده متخلف وقتی از سوی پلیس متوقف می‌شود در فاصله پیاده شدن از خودرو تا رسیدن به افسر پلیس سعی می‌کند داستانی بسازد و کارش را توجیه کند. البته من نمی‌گویم که همه این دلایل کذب است و واقعیت ندارد اما غالباً قصه‌ها سنخیتی با واقعیت هم ندارند. چه بسا ما اگر ذره‌ای حس کنیم که داستان مطرح شده واقعی است در حد توان و تا جایی که قانون به ما اجازه دهد با راننده و سرنشینان آن تعامل و همراهی می‌کنیم.

قصه‌ها تکراری است یا داستان‌های خلاقانه هم مطرح می‌شود؟

در اکثر مواقع جوهره داستان‌های رانندگان متخلف تکراری است. غالباً بیماری در خانه دارند که باید با سرعت برق و به قیمت جان سایر رانندگان و شهروندان خودشان را به مقصد برسانند. البته ما بسیاری از موارد مطرح شده را بررسی کردیم و گاهی اگر نیاز به کمک بوده حتماً به آن راننده کمک‌های لازم را نیز کرده‌ایم.

نمونه جالبی به یاد دارید؟

چند ماه قبل راننده یک خودرو پژو ۴۰۵ را به خاطر چند تخلف همزمان مثل سرعت غیرمجاز، ورود به حریم خودروهای روبه‌رو و حرکات مارپیچ متوقف کردیم. راننده مرد میانسالی بود و به محض اینکه از خودرو پیاده شد با صدایی ناراحت و پراضطراب عذرخواهی کرد و گفت اگر می‌دانستید چه اتفاقی افتاده به من حق می‌دادید. پرسیدیم چه اتفاقی افتاده که باز با همان لحن سوزناک و دست‌های لرزان گفت دقایقی پیش به من خبر دادند که دختر خردسالم از چند پله سقوط کرده و حال مساعدی ندارد. از آنجایی که ما احساس کردیم آن راننده با آن شرایط امکان رانندگی ندارد و می‌تواند علاوه بر خودش برای سایرین هم خطر ایجاد کند از او خواستیم تا سوار ماشین پلیس شود تا او را به خانه‌اش برسانیم و در صورت لزوم با اورژانس هماهنگ کنیم و دخترش را به بیمارستان انتقال دهیم. واقعاً هم قصد ما کمک به راننده بود و قصد مچ‌گیری نداشتیم. به هرحال راننده سوار شد و دقایقی بعد وقتی دید ما خیلی جدی پیگیر موضوع مصدوم شدن دخترش هستیم در یک لحظه از ما خواست توقف کنیم. بعد هم با صدایی آرام و لحنی پشیمان گفت: دروغ گفتم! متأسفانه برخی رانندگان متخلف فکر می‌کنند هرچقدر سناریوی آنها احساسی‌تر و سوزناک‌تر باشد ما از تخلفشان می‌گذریم در صورتی که تجربه نشان داده در چنین شرایطی کمتر با قصه‌های واقعی روبه‌رو هستیم.

برای شما با بیش از دو دهه تجربه در پلیس راهور تشخیص قصه‌های واقعی و غیرواقعی رانندگان کار سختی است؟

تا حدودی قابل تشخیص است. البته نمی‌توان ۱۰۰ درصد و با قاطعیت گفت که فلان راننده دروغ می‌گوید. به‌خاطر همین ما در آن لحظه تحقیق می‌کنیم یعنی اگر راننده متخلف اصرار داشت که مثلاً یکی از بستگانش در بیمارستان بستری شده و باید خودش را به آنجا برساند، ما هم بررسی می‌کنیم تا صحت و سقم اظهارات او مشخص شود. برخی نیز علت تخلف‌شان را اشکالات جاده و راه‌های غیراستاندارد می‌دانند که البته ممکن است در بعضی از مواقع درباره مشکلات مسیرها درست هم بگویند اما رسیدگی به این موضوع وظیفه ما نیست.

بین رانندگان متخلف به لحاظ اعمال قوانین تفکیکی قائل هستید؟

به هرحال خودنمایی و اضطرار فرق می‌کند. ما راننده‌ای داریم که ناخواسته و به خاطر شرایط اورژانسی درگیر تخلف می‌شود و از طرفی هم راننده‌ای داریم که به خاطر هیجان و خودنمایی دست به تخلف می‌زند. هردو متخلف هستند و طبق قانون با هردو آنها برخورد می‌شود اما بر اساس همان تبصره‌های قانونی می‌توان برای فردی که ناخواسته مرتکب تخلف شده، تخفیف‌هایی اعمال کرد و با راننده متخلفی که عمدی دست به تخلف می‌زند نیز با اشد مجازات برخورد کرد. به هرحال برای ما و همکاران‌مان در پلیس راهور فراجا با سال‌ها تجربه، اضطرارها قابل تشخیص است.

ایده ساخت کلیپ‌های گشت کنترل نامحسوس با این شیوه خاص از کجا نشأت گرفت؟

در واقع ساخت و انتشار چنین کلیپ‌هایی به حدود ۲ دهه قبل برمی‌گردد. در آن زمان سرهنگ صادقی مسئول این کار بود و الحق به خوبی هم کارشان را انجام می‌دادند و استاد بنده هم بوده‌اند. پس از ایشان قرعه به نام من افتاد و با هدف فرهنگ‌سازی کارم را شروع کردم. البته این موضوع محدود و معطوف به من نیست و موضوع گشت‌های کنترل نامحسوس توسط همکارانم در سراسر کشور به صورت شبانه‌روزی در حال انجام است. من هم به عنوان یک عضو از خانواده پلیس راهور علاوه بر وظیفه و رسالتی که برعهده‌ام قرار داده شده، کار آموزش و فرهنگ‌سازی را با بهره‌مندی از تصاویر انجام می‌دهم.

شاید بعد از پخش اولین قسمت‌های گشت نامحسوس، بسیاری از بینندگان و حتی همکاران‌تان بر این باور بودند که شما قرار است فقط همان سرهنگ صادقی با همان مدل و شیوه و فرم باشید اما خروجی کار نشان داد که فرم و مدل خودتان را دارید.

به خاطر دارم زمانی که جناب سرهنگ صادقی در گشت کنترل نامحسوس بودند، من با درجه ستوان یکمی مجری برنامه‌های تلویزیونی اخبار ترافیکی در شبکه‌های ۳، ۲ و خبر بودم. فکر می‌کنم اواخر دهه ۸۰ و اوایل دهه ۹۰ بود. بعد از بازنشستگی ایشان، رؤسا و فرماندهان پلیس بر اساس توجه ویژه‌شان نسبت به مقوله رسانه و فرهنگ و آموزش تصمیم گرفتند کلیپ‌های گشت نامحسوس را ادامه دهند. اوایل دهه ۹۰ بود که به بنده امر شد ضبط کنترل نامحسوس را آغاز کنیم. ما هم برحسب وظیفه کارمان را شروع کردیم.

تا به حال پیش آمده که بعد از توقف راننده، به خاطر خانواده‌اش حداقل مجازات را در نظر بگیرید؟

من اغلب دلم برای هر کسی که خودرواش را متوقف می‌کنم می‌سوزد و ناراحتش می‌شوم؛ چراکه حتماً راننده و سرنشینانش ناراحت می‌شوند، اما اگر بدانند برخورد من و همکارانم برای سلامتی خودشان است و امکان دارد با چشم‌پوشی من از یک تخلف، جان چندین انسان به خطر بیفتد، هیچ‌گاه دلگیر نمی‌شوند. البته قانونگذار به ما این اجازه را داده است که پس از تشخیص تخلف و بر اساس معیارهای رانندگی، حداقل یا حداکثر مجازات را اعمال کنیم.

در زمان اجرا و گویندگی اخبار طرف حساب شما در نهایت ۳ دوربین بود اما در گشت‌های کنترل نامحسوس شما روزانه باده‌ها راننده روبه‌رو می‌شوید که هرکدام داستانی دارند و پاسخ به هرکدام‌شان نیازمند تجربه، روانشناسی و جامعه‌شناسی و البته سواد کافی در امور مربوطه است، این دو تفاوت را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بله، کار گشت نامحسوس با اجرای تلویزیونی کاملاً متفاوت بود. این کار، یک کار تولیدی است و شما خودتان ممکن است با هر واکنشی، پیام، و اتفاق غیرمنتظره‌ای مواجه شوید که کاملاً مستند است. من ابتدا سعی کردم از تجاربم استفاده کنم. در همان زمانی که گوینده اخبار بودم گشت خودرویی هم بودم و در خیابان‌ها و جاده‌ها به صورت روزانه با مردم مواجه می‌شدم البته بدون دوربین. به همین خاطر تجارب آن روزها خیلی کمکم کرد. علاقه‌مندی و گرایشم به حوزه فرهنگ و فرهنگ‌سازی ترافیک و رسانه سبب شد بتوانم کارهای بهتری انجام دهم. من همیشه دوست داشتم برای ارتقای فرهنگ رانندگی در کشورم تلاش کنم و وقتی دیدم چنین شرایطی برایم فراهم شده قدر دانستم و با حداکثر تلاش و البته حمایت فرماندهانم توانستیم با تیم فنی درست و کاربلد، کارهای اثرگذاری را بسازیم.

اگر از بحث جذابیت کلیپ‌ها گذر کنیم، فکر می‌کنید تا چه حدی انتشار ویدیوهای گشت نامحسوس بازدارندگی ایجاد کرده است؟

حضور ما محدود به ساعت خاصی نیست و در ۲۴ ساعت شبانه‌روز ما در جاده‌ها حضور داریم. خیلی از مواقع پیش می‌آید که از صبح تا شب در جاده‌ها ما با یک تخلف هم مواجه نمی‌شویم و به اصطلاح دست خالی برمی‌گردیم که باعث خوشحالی است. گاهی هم با چند ماه قبل در جریان گشت نامحسوس، راننده یک خودرو سرعت غیرمجاز داشت. ابتدا به او دستور ایست دادم اما توقف نکرد و به راهش ادامه داد. نمی‌دانست هنوز پشت سرش هستیم و به محض اینکه متوجه شد، دوباره سرعتش را زیاد کرد تا فرار کند که او را متوقف کردیم. دختر خردسالش به خاطر ایجاد تنش در داخل خودرو، ترسیده بود و گریه می‌کرد. وقتی اشک‌های دختربچه را دیدم خیلی ناراحت شدم و سعی کردم به خاطر آن دختر خردسال برای پدرش حداقل مجازات را در نظر بگیرم و با زبانی ساده با دخترک حرف زدم و علت توقف خودروی پدرش را توضیح دادم و در آخر هم به او نشان و لباس پلیس افتخاری اعطا کردم و با آموزش چند قانون رانندگی متناسب با سن دختربچه، از او خواستم پس از این ماجرا مراقب رانندگی پدرش باشد و به عنوان یک همیار پلیس مانع تخلفش شود. یادم است دخترک هنگامی که سوار ماشین پدرش شد و خواست خداحافظی کند کلاهش را روی سرش گذاشت و با دست احترام نظامی داد و لبخندی زد و رفت.

برش

در درجه اول این لطف خدا، مردم و فرماندهان ما بوده که کلیپ‌ها مورد قبول واقع شده است. اما به اعتقاد من اگر قرار است کاری تبدیل به یک سبک شود و مخاطب پیدا کند علاوه بر پختگی، نیاز به مرور زمان هم دارد تا کار هم از نظر فرم، هم از نظر دیالوگ‌های رد و بدل شده و هم از جهت ترویج فرهنگ و آموزش ترافیکی قابل پذیرش برای مخاطب باشد.

در زمان اجرا و گویندگی اخبار طرف حساب شما در نهایت ۳ دوربین بود اما در گشت‌های کنترل نامحسوس شما روزانه باده‌ها راننده روبه‌رو می‌شوید که هرکدام داستانی دارند و پاسخ به هرکدام‌شان نیازمند تجربه، روانشناسی و جامعه‌شناسی و البته سواد کافی در امور مربوطه است، این دو تفاوت را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بله، کار گشت نامحسوس با اجرای تلویزیونی کاملاً متفاوت بود. این کار، یک کار تولیدی است و شما خودتان ممکن است با هر واکنشی، پیام، و اتفاق غیرمنتظره‌ای مواجه شوید که کاملاً مستند است. من ابتدا سعی کردم از تجاربم استفاده کنم. در همان زمانی که گوینده اخبار بودم گشت خودرویی هم بودم و در خیابان‌ها و جاده‌ها به صورت روزانه با مردم مواجه می‌شدم البته بدون دوربین. به همین خاطر تجارب آن روزها خیلی کمکم کرد. علاقه‌مندی و گرایشم به حوزه فرهنگ و فرهنگ‌سازی ترافیک و رسانه سبب شد بتوانم کارهای بهتری انجام دهم. من همیشه دوست داشتم برای ارتقای فرهنگ رانندگی در کشورم تلاش کنم و وقتی دیدم چنین شرایطی برایم فراهم شده قدر دانستم و با حداکثر تلاش و البته حمایت فرماندهانم توانستیم با تیم فنی درست و کاربلد، کارهای اثرگذاری را بسازیم.

اگر از بحث جذابیت کلیپ‌ها گذر کنیم، فکر می‌کنید تا چه حدی انتشار ویدیوهای گشت نامحسوس بازدارندگی ایجاد کرده است؟

حضور ما محدود به ساعت خاصی نیست و در ۲۴ ساعت شبانه‌روز ما در جاده‌ها حضور داریم. خیلی از مواقع پیش می‌آید که از صبح تا شب در جاده‌ها ما با یک تخلف هم مواجه نمی‌شویم و به اصطلاح دست خالی برمی‌گردیم که باعث خوشحالی است. گاهی هم با چندین مورد تخلف مواجه می‌شویم. اما بررسی میدانی ما نشان می‌دهد در محورهایی که رانندگان می‌دانند ممکن است گشت کنترل نامحسوس حضور داشته باشد ناخودآگاه کمتر به سمت تخلف می‌روند. ما علاوه بر بررسی میدانی از پیام‌ها و واکنش‌ها هم متوجه می‌شویم که نمایش ویدیوهای گشت کنترل نامحسوس چقدر تأثیرگذار است. روش‌های فرهنگ‌سازی متعدد است و یکی از روش‌ها، بسته‌های رسانه‌ای است. ما نمی‌توانیم بگوییم که کار ما نمره ۱۰۰ را می‌گیرد ولی به جرأت می‌توانیم بگوییم که درصد بالایی از تأثیر بر رفتار رانندگان در این بسته فرهنگی اتفاق می‌افتد. نظرات کاربران در شبکه‌های اجتماعی هم اثباتی بر این مدعاست. کاربران بارها پیام داده‌اند، از روزی که فیلم‌های گشت کنترل نامحسوس را می‌بینیم کمتر جرأت تخلف پیدا می‌کنیم یا اینکه کاربرانی نوشته‌اند هنگام رانندگی فکر می‌کنیم سرهنگ روزبه پشت سرمان است. این مصادیق مربوط به دو- سه پیام نیست، مضمون هزاران پیامی است که شهروندان برای‌مان می‌گذارند. این یعنی ما داریم کارمان را درست انجام می‌دهیم و آن اتفاقی که منجر به فرهنگ‌سازی در حوزه ترافیکی است را رقم می‌زنیم. فراموش نکنیم که روی صحبت ما با جامعه رانندگان قانونمند نیست. افرادی که ما و همکاران‌مان برای آنها احترام زیادی قائل هستیم. صحبت ما با همان حدود یک درصد راننده متخلف است که به هیچ عنوان هم با آنها تعارف نداریم.

از زمان حضورتان در گشت خودرویی بدون دوربین، تا امروز که گشت خودرویی هستید با دوربین، آیا رفتار و عملکردتان تفاوتی کرده است؟

باور کنید از ابتدای کارم تا به امروز برخورد و رفتارم با رانندگان هیچ فرقی نکرده است. البته به مرور زمان پخته‌تر و با تجربه‌تر شدم که این خصلت در همه انسان‌هاست. همیشه اعتقاد داشتم در همه مشاغل احترام به ارباب رجوع واجب است. از همان ابتدا از اساتید و فرماندهانم آموختم که نباید کسی را شرمنده کرد. احترام، احترام می‌آورد. من هم در همه مأموریت‌هایی که طرف حسابم شهروندان بوده‌اند چه با و چه بی‌دوربین سعی کرده‌ام با احترام برخورد کنم و در مقابل هم احترام دیدم. من عادت ندارم پشت دوربین جور دیگری حرف بزنم و جلوی دوربین روی دیگری داشته باشم. از روز اول خدمتم تا به امروز یاد گرفتم وظیفه‌ای که به من سپرده شده را به بهترین حالت ممکن انجام بدهم. با اینکه اصلاً لزومی ندارد که بخواهم با فردی هرچند متخلف تند برخورد کنم. من یک وظیفه قانونی با یک چهارچوب قانونی دارم و باید طبق آن کارم را انجام دهم. اتفاقاً در مورد این سؤال شما هم پیام‌هایی داشته‌ایم که شهروندان گفتند سرهنگ روزبه را از قبل و زمانی که در محور فیروزکوه فعالیت می‌کرد، می‌شناختیم و اخلاق و رفتارش تغییری نکرده و همیشه طبق قانون و با نهایت احترام با راننده‌ها صحبت کرده است.

اگر بخواهیم با یک مثال وجه تمایز کار شما را بررسی کنیم، تئاتر خیابانی یکی از بهترین مصداق‌هاست. چراکه هر لحظه در مواجهه با افرادی قرار می‌گیرید که ممکن است شما را بداهه به پاسخ و واکنشی وادارد که انتظارش را نداشته باشید. آیا برای پاسخ درست و منطقی به ارباب رجوع‌تان سعی کرده‌اید سطح آگاهی و دانشتان را افزایش دهید؟

بی‌تردید یک نفر که در حوزه حمل‌ونقل و ترافیک فعالیت می‌کند قرار نیست همزمان در همه حوزه‌های شغلی و اجتماعی متخصص باشد. به زعم من هرکسی کارش مشخص است و باید در حیطه کارش تخصص داشته باشد. من هم قطعاً در حمل‌ونقل و ترافیک تخصص‌های لازم را کسب کرده‌ام و کارشناس عالی تصادفات هستم. یعنی مرحله به مرحله درجات را طی کردم تا توانستم به درجه کارشناسی برسم. در واقع ترفیع در مجموعه ما اتفاقی نیست و همکاران من باید دوره‌های تخصصی و فنی را طی کنند، با اینکه سال‌ها کار و تجربه سبب افزایش تخصص می‌شود. در مواجهه با رانندگان متخلف هم برخورد و دیالوگ من با آنها فقط در حوزه حمل‌ونقل ترافیک است.

موضوع پذیرش اشتباه هنوز در کشور ما نهادینه نشده است. افراد متخلف یا خطاکار پیش از آنکه اشتباه‌شان را بپذیرند به دنبال فرار و توجیه کارشان هستند. در حیطه رانندگی هم وضعیت به همین منوال است. واقعاً چرا هنوز فرهنگ پذیرش اشتباه در کشور ما جا نیفتاده است؟

دقیقاً. در تمام دنیا وقتی پلیس راننده متخلفی را متوقف می‌کند، آن شخص می‌داند که همه چیز برای توجیه تمام شده است. پلیس در دنیا اصلاً به دنبال توضیح نیست و راننده متخلف تحت هر شرایطی باید اعمال قانون شود. اما ما در مجموعه پلیس تلاش می‌کنیم علاوه بر ارتقای سطح آموزش و فرهنگ در حوزه رانندگی، افراد را با عواقب تخلفات‌شان آشنا کنیم تا در آینده راننده بدون هیچ توجیهی بداند و بپذیرد که اگر خودروی او توقیف شده ابتدا برای خودش مفید بوده و بعد برای سایر شهروندان.

> متأسفانه برخی رانندگان متخلف فکر می‌کنند هرچقدر سناریوی آنها احساسی‌تر و سوزناک‌تر باشد ما از تخلفشان می‌گذریم در صورتی که تجربه نشان داده در چنین شرایطی کمتر با قصه‌های واقعی روبه‌رو هستیم

برخورد جدی و البته محترمانه شما با رانندگان متخلف ما حصل یک وظیفه سازمانی است یا تأثیر تصاویری است که طی سال‌ها از سوانح در ذهن‌تان ثبت شده است؟

هر دو. بارها به عنوان کارشناس تصادفات و اولین نفری که در صحنه حاضر بودم، با رعایت اصول اولیه اورژانسی، مجروحان و متوفیان را از داخل خودرو بیرون کشیدم. خانواده‌ای را دیدم که همه زنده ماندند جز پدری که پشت فرمان فوت کرده بود. عروس و دامادی را مشاهده کردم که در شب ازدواج هر دو جان باخته بودند؛ همچنین پدر و مادری که پس از ۱۵ سال صاحب فرزند شده بودند و به خاطر یک اشتباه رانندگی فرزند ۲ ساله‌شان را از دست دادند. همه اینها طی این سال‌ها از من آدمی ساخته که علاوه بر تخصصم در حوزه ترافیک و تصادفات، با کسی در بحث تخلفات تعارف نداشته باشم.

گاهی مخاطب با دیدن ویدیوهای گشت کنترل نامحسوس جاده‌ای دچار هیجانات زیادی می‌شود. این هیجان برای شما هم وجود دارد؟

ما نه به دنبال هیجانیم و نه تلاشی برای دیده و معروف شدن داریم. ما وقتی دیدیم ویدیوهای این مجموعه با بازخوردهای مثبتی روبه‌رو شده و تأثیرگذاری ایجاد کرده است، تصمیم گرفتیم به عنوان یک سکو یا تریبون از آن استفاده بهینه داشته باشیم.

آیا ساخت کلیپ‌ها بر اساس سوژه خاصی انجام می‌شود؟

حتماً. وقتی در یک بازه زمانی ببینیم سبقت غیرمجاز باعث افزایش تصادفات شده، ویدیوها را به آن سمت می‌بریم و تلاش می‌کنیم با بیان عواقب آن تخلف، هم زنگ هشداری برای رانندگان به صدا درآوریم و هم آنها را نسبت به بروز حوادث مرتبط با این تخلف آگاه‌تر کنیم. مورد دیگر بحث ۱۰۰ سالگی تدوین آیین‌نامه رانندگی است که سعی می‌کنیم در ویدیوها این مورد را یادآوری کنیم که در اجرای قوانین، اول راه نیستیم و یک راننده قانونمند باید به همه قوانین احترام بگذارد. اگر رانندگان در کشور ما بدانند خیلی از کشورها زمانی که ما چنین قوانینی داشتیم اصلاً قانونی نداشتند، آن‌گاه بیشتر درباره تخلفات‌شان تأمل می‌کنند.

آیا قوانین امروز ما بازدارندگی لازم را دارند و آیا فکر می‌کنید توقیف ۲۴ یا ۷۲ ساعته خودروی راننده‌ای که به قول شما در یک سبقت غیرمجاز می‌توانسته جان ۵ نفر را بگیرد، بازدارندگی لازم را دارد؟

پلیس تابع و مجری قوانین است، اما برخی مجازات‌ها برای برخی تخلف‌ها مانند سبقت و سرعت غیرمجاز کافی نیست. به نظر من وقتی راننده‌ای در منطقه سبقت ممنوع، اقدام به سبقت می‌کند، در واقع به قصد کشتن یا آسیب رساندن به خود و دیگران روی پدال گاز فشار می‌دهد. با این حال همان‌طور که گفتم، ما مجری هستیم و اگر قانونگذار بگوید یک ماه خودروی متخلف را توقیف کن، تبعیت می‌کنیم. اما به عنوان یک پیشنهاد باید بگویم که اگر در کشور ما هم بسترهای مناسب فراهم شود و رانندگان بدانند در صورت تخلفات حادثه‌ساز با محرومیت‌های اجتماعی تأثیرگذار مواجه خواهند شد، قطعاً می‌تواند کارساز باشد. در حقیقت وقتی قوانین، بازدارندگی زیادی داشته باشند، قاعدتاً تمکین بیشتر خواهد شد.

> کاربران بارها پیام داده‌اند، از روزی که فیلم‌های گشت کنترل نامحسوس را می‌بینیم کمتر جرأت تخلف پیدا می‌کنیم یا اینکه کاربرانی نوشته‌اند هنگام رانندگی فکر می‌کنیم سرهنگ روزبه پشت سرمان است

آیا در زمان پخش ویدیوهای گشت کنترل نامحسوس، مخاطبان شما مطالبه‌ای داشتند؟

بله. ما بعد از انتشار هر ویدیو گزارش بازخوردهای آن را می‌گیریم. اخیراً مردم کارزاری به اسم ۷۲۰۷۲ راه‌اندازی کرده‌اند و این تقاضا را داشتند که به جای ۷۲ ساعت توقیف برای دو تخلف حادثه‌ساز به صورت همزمان، خودروی راننده متخلف را ۷۲۰ ساعت توقیف کنید. تأکید می‌کنم وقتی از رانندگان متخلف حرف می‌زنیم، منظورمان همان دو، سه هزار راننده متخلفی است که در کشور جان ۱۹- ۱۸ هزار نفر را در سال می‌گیرند، نه همه رانندگان.

آیا خودتان تا به حال در رانندگی تخلف کرده‌اید؟

باور کنید اگر در خودرویی که من رانندگی می‌کنم کنارم بنشینید، خسته می‌شوید. من مقید به اجرای همه قوانین، چه در کار و چه در زندگی و رانندگی هستم. دیده شدن در این کار مسئولیت آدم را بیشتر می‌کند؛ حتی خودم را ملزم کرده‌ام که اگر خارج از زمان کاری‌ام راننده متخلفی را دیدم، به او نه از منظر پلیس، بلکه به عنوان یک شهروند تذکر بدهم و از او بخواهم به قوانین احترام بگذارد. بنابراین شغلم در کار و زندگی‌ام تأثیر مستقیم داشته و دارد.

آیا تاکنون توسط رانندگان متخلف تهدید هم شده‌اید؟

تهدید که نه، اما برخی از رانندگان متخلف به محض توقف خودروشان از من می‌خواهند اجازه دهم تماسی با شخصی که آشنایشان است و شاید در یک سازمانی پست و مقامی دارد بگیرند تا بتوانند مانع اعمال قانون و توقیف خودروشان شوند.

خاطره جالبی از مواجهه با رانندگانی که شما را می‌شناسند، دارید؟

بله. یک‌بار راننده‌ای را متوقف کردم، او به محض اینکه مرا دید از من خواست با فرزندش تماس بگیرد. راننده به فرزندش گفت همان سرهنگی که در تلویزیون دیدیم که ماشین‌ها را اعمال قانون می‌کند، من را متوقف کرده و باید ماشین را به پارکینگ ببرم. من هم در جواب گفتم هنوز که چیزی نگفتم و فقط می‌خواهم با شما صحبت کنم. راننده در جواب گفت ویدیوهای پلیس نامحسوس را دیده‌ام و می‌دانم با تخلفاتی که من مرتکب شده‌ام خودروام را به پارکینگ می‌برید.

حتماً خودتان هم شنیده‌اید که اصطلاح «اعمال قانون» گاهی به عنوان دستمایه‌ای برای شوخی به کار برده می‌شود. شوخی با دیالوگ‌های شما ناراحت‌تان نمی‌کند؟

از نظر من شوخی تا جایی که حریم‌ها را زیر سؤال نبرد و به منزله توهین تلقی نشود اشکالی ندارد. من هم این موضوع را شنیده‌ام اما به نظرم این نشان‌دهنده تأثیر کارکرد پلیس است.

به تماس‌های رانندگان متخلف اشاره کردید؛ تماس‌هایی که فرد خاطی درصدد است با استفاده از یک آشنا در یک مجموعه و سازمان، خود و خودرواش را از اعمال قانون نجات دهد. در این پروسه اگر مدیر یا فرمانده بالادستی از شما و همکاران‌تان حمایت نکند، قطعاً تلاش‌تان در مسیر فرهنگ‌سازی به مخاطره می‌افتد. صراحتاً بفرمایید فرمانده‌تان در چنین مواقعی از شما حمایت می‌کند؟

بدون اغراق می‌گویم که فرماندهان ما، به‌خصوص سردار حسینی، فرمانده راهور فراجا در این مسیر به طور کامل و جدی از ما و عملکردمان حمایت کرده‌اند. به هر حال وقتی فردی در این حیطه فعالیت می‌کند ممکن است در تیررس خیلی از تهدیدها قرار بگیرد و برخی بخواهند مانع ادامه مسیر او شوند، ولی سردار حسینی بشدت پشت این قضیه ایستاده و حامی ما بوده است. بارها اتفاق افتاده راننده متخلفی از من خواسته با فردی تماس بگیرد و آن شخص سوم مثلاً ذی‌نفوذ، وساطتش را بکند و ما قبول نکردیم و آن شخص تهدید کرده که حتماً با شما برخورد خواهد شد. آخرین باری که این اتفاق افتاد و آن شخص خاطی مرا تهدید کرد که موضوع را با مافوقم مطرح می‌کند، خودم موضوع را با سردار حسینی درمیان گذاشتم و از آنجا که ایشان در بحث قوانین و اجرای آن با احدی شوخی و تعارف ندارند، خیلی صریح گفتند: «حتماً بدون درنگ توقیفش کنید.»

پس اگر راننده متخلفی خواست تماس بگیرد شما این اجازه را به او می‌دهید؟

بله اجازه می‌دهم، حتی اگر اصرار داشت گوشی را بگیرم و با آن شخص صحبت کنم، این کار را کرده و با احترام احوالپرسی هم می‌کنم اما در اجرای قانون به هیچ عنوان کوتاهی یا تعارف ندارم و راننده متخلف اعمال قانون می‌شود.