

NADZOR PROLASKA KROZ CRVENO SVJETLO



Slika 13 — Prvi snimak ulaska osobnog automobila marke »škoda« u križanje pod crvenim svjetlom. Na semaforu se vidi da je uključeno crveno svjetlo, a u lijevom uglu fotografije da je snimak učinjen u 13 sati, 4 minute i 15,3 sekunde, 97. dana u godini te da se crveno svjetlo upalilo u 13 sati, 4 minute i 14,7 sekundi.



Slika 14 — Drugi snimak »škode« na kojem se vidi da je vozilo doista prošlo kroz križanje te da je taj snimak učinjen 1,2 sekunde nakon prvog

Povijest je zabilježila kako je prvi semaforski uređaj postavljen davne 1868. godine. Bio je to mehanički uređaj s ručkama i opremljen crvenim i zelenim plinskim svjetiljkama za noćnu signalizaciju. Nakon kratkog vremena semafor se srušio i ubio policajca pa je „novotarija“ zapostavljena. Suvremena ulična signalizacija američki je izum. Prve zelene i crvene svjetiljke postavljene su 1914. godine u Clevelandu, a četiri godine kasnije u New Yorku trobojni semafori.

Prvi semafori u Hrvatskoj postavljeni su u Zagrebu. Svjetlosni signali prvi se put uvode 1959. godine - semafor je postavljen na križanju današnje Hebrangove ulice i Trga Nikole Šubića Zrinskog. Kako je bila riječ o „novotariji“, policija je Zagrepčanima dijelila letke s ispisanim uputama kako prijeći ulicu i o pravilima za uporabu poluautomatskih semafora.

Otad do danas na semaforiziranim križanjima dogodilo se nebrojeno mnogo prometnih nesreća. U rijetkim slučajevima zatajivali su uređaji. U većini nesreća krivac je bio čovjek. Istina, otad do danas rijetko je koji vozač voljan priznati da je prošao kroz „crveno“. Većina tvrdi da je prošla na „žuto“, a neki čak i da je bilo „zeleno“! Jedan manji dio takvih prekršitelja svjesno poriče djelo, a drugi, veći dio, obično nije ni svjestan da je prošao kroz „crveno“. Naime, približavajući se križanju, vozač obraća pozornost na semafor, ali dolaskom na udaljenost s koje se ipak može na siguran način zaustaviti, više ne gleda semafor već situaciju u križanju i nakon križanja. Kad ipak ugleda da se pali „žuto“ svjetlo, umjesto kočnice pritišće papučica za ubrzanje pa uvjerenjem da je ušao na „žuto“, u križanje ulazi na „čisto crveno“ čime ugrožava sebe i druge sudionike u prometu.

Kod suca za prekršaje ostaje izjava policajca protiv izjave vozača pa odluka ovisi isključivo o tome kome će sudac pokloniti povjerenje. Često je prekršitelj uvjerljiviji od policajca pa u nedostatku dokaza biva oslobođen.

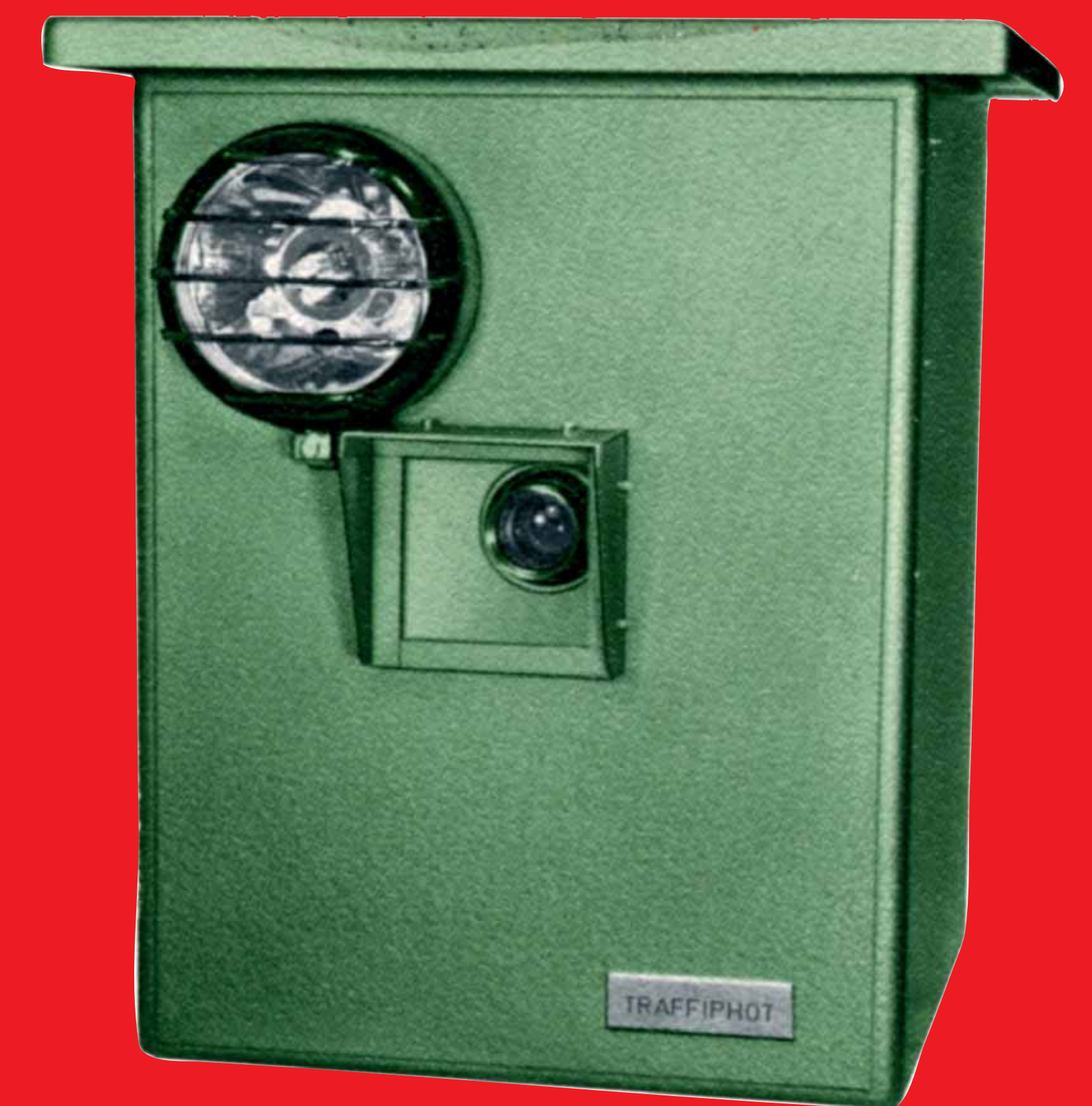
Traffiphotorobot kamera

Sredinom sedamdesetih godina prošlog stoljeća njemačka tvrtka „Traffipax-vertrieb“ pustila je na tržište specijalnu automatsku fotografsku kameru namijenjenu snimanju prekršaja nezaustavljanja na znak crvenog svjetla. Početkom osamdesetih godina prošlog stoljeća dvije su takve kamere nabavljene za potrebe zagrebačke policije. Jedna je bila postavljena na križanju današnje Hebrangove ulice i Trga maršala Tita, a druga na križanju Ulice I. Kršnjavoga i Savske ceste.

Uređaj je radio na načelu sinkroniziranog rada semafora i kamere za snimanje: kamera se uključivala samo onda kad je na semaforu bilo upaljeno crveno svjetlo. Kad vozilo preko petlje detektora najavi svoju prisutnost (nakon pojave crvenog svjetla na semaforu) slijedi prva snimka. Nakon isteka jedne ili više sekundi automatski se snima druga snimka kako bi se daljnje kretanje vozila kroz križanje moglo dokumentarno dokazati.

Na slici se upisuje: stanje u prometu, vozilo i registarski broj vozila, semafor za vrijeme upaljenog crvenog svjetla, vrijeme početka crvenog svjetla, točno vrijeme i datum snimke te mjesto gdje je semafor postavljen.

S obzirom na veliki postotak nepoštivanja crvenog svjetla očekivalo se da će se povećati broj lokacija s tim kamerama, što se nije dogodilo.



Negdje u Zagorju policajac pita vozača:

- Kaj je, dečki? Ste prešli na crveno?

- Pa jesmo. Kad je nestalo belog!