Bernard Guichet elismeréséért

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

„Ha küzdesz, veszíthetsz, ha nem küzdesz, már veszítettél.”
dr. Regdon Ibolya, a szegedi Radnóti Gimnázium tanára

A célom

Az idén sok egykori technikumi osztálytársam, egyetemi évfolyamtársam halt meg. Sokszor közel éreztem magamhoz a kaszást. Úgy éreztem, hogy a tisztesség úgy követeli, hogy amíg én és főleg ő élhet, második nekifutásként is megpróbáljam egykori francia szakmai segítőnk részére magyar állami kitüntetés átadását. Neki sokan az életüket köszönhetik. Láthatjuk, hogy évente milyen tömegben kapnak magyar állami kitüntetést, sokszor jóval kevesebb érdemmel.

Ki ő?



Bernard GUICHET - Expert carrefours giratoires - CETE de l'OUEST - Ministère de l'Equipement et des Transports - France
https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/reze-44400/voyage-au-coeur-de-parcs-americains-5704951
http://www.teachamerica.com/Roundabouts/RA056A_ppr_Guichet.pdf
Egykori munkahelye és elérhetősége:

CETE
MAN - 9 rue René Viviani
BP 46223
44262 - Nantes cedex 2
Téléphone : 02 40 12 83 01
Télécopie : 02 40 12 84 44
cete-ouest@
developpement-durable.gouv.fr

Azaz a francia körforgalom szakértője, egy specialista.
A kép, amely 2018-ban készült róla, 70 éves korában mutatja. Nantes-ban él feleségével, Marie-Antoinette-tel. 2009. óta nyugdíjas.

Egy rövid idejű francia fuvallat

Közismert, hogy itthon mindenben másolják a német műszaki világot. Volt azonban egy olyan pillanat, amikor a németek lemaradtak a franciáktól. Szerencsére éppen akkor dolgoztak a

magyar minisztériumban a francia kultúra hívei. Mi ennek lehettünk a haszonélvezői. Hiszen pl. ekkor jöttünk rá a felületi bevonatok nagyszerűségére a mindenhová aszfaltréteg terítése helyett. Ekkoriban ismerhettük meg a francia úttervező szoftvert, a Micropiste-t, amely akkoriban sokkal többet tudott a ma ismert amerikai szoftverek, melyet azóta természetesen kiszorítottak. Akkor vezettük be a francia-angol mintájú körforgalmakat, szemben a jelzőlámpás lobbi mindent lemosó lobijával.
Sokat tettek az ügy érdekében azok a magyar tervezők, akik akkoriban Észak-Afrikában, a volt francia gyarmatokon dolgozhattak mondjuk az UVATERV mérnökeiként. Besse László és Vásárhelyi Boldizsár pl. már 1989-ben az Afrikában látott körforgalmat írt le, és a francia szakirodalom újszerűségére hivatkozott:



XXXIX. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM 499

Körforgalmú csomópontok

BESSE LÁSZLÓ — DR. VÁSÁRHELYI BOLDIZSÁR

XXXIX. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM 507

16. ábra. Növénytelepítés a jobb észlelhetőség érdekében

17. ábra. Körforgalmú csomópont látószöge

Előítéletektől mentesen mérlegelni kell a körforgalmi csomópont alkalmazhatóságát a különösen veszélyes keresztezésekben, kapacitáskimerülés esetén, ill., ha a sebesség mérséklése, a település közelsége, vagy egyéb ok miatt az szükséges.

IRODALOM

[1] Guide technique carrefours giratioires. SETRA, Bagneux, 1984.
[2] Guide technique „Carrefours plaus sur routes interurbaines". SETRA, Bagneux, 1980.
[3] *Aragao, P.:* Carrefours giratoires. 80 années d'évolutior et Europe. Strasse und Verkehr, 1988/6. sz. p. 383—396.
[4] Note d' Information 44: Capacité des carrefours giratoires interurbains (premiers résultats). SATRE, Bagneux, 1987.
[5] Note d' Information 55: Carrefours sur routes à 2 ou 3 voies — Choix du type d' aménagement. SETRA, Bagnaux, 1988.

Hasonló indíttatású lehetet dr. Bányei András úr, a későbbi műegyetemi egyetemi tanár, aki kapcsolatait bevetve alapvető változásokat tudott elérni a hazai körforgalmak ügyében elsősorban az akkori hatalmasságoknál.

<u>Cser Tibor úr közreműködése</u>

A mi szerencsénkre a magyarok Párizsban, a francia minisztériumban, megtalálták Cser Tibor irat, aki ott vezető közgazdászként dolgozott, és akiről kiderült, hogy bajai eredetű. Innentől ő volt a mi lobbistánk, mentorunk. Hozta haza a francia innovációkat, a francia mérnököket és mutatta be a hazai szakembereknek. Nem egyszer szervezett pl. Micropiste oktatást Budapesten.

Ő ígérte, hogy összehoz engem – ahogy ő mondta - a körforgalom francia pápájával Guichet úrral. Így is tett!

Mit tett Guichet úr?

Nyilván Cser úr véleményére adva elküldte nekem a francia körforgalom tervező műszaki előírását, ha tetszik a francia tervezési ÚME-t, melynek kialakításában nagy szerepe volt.
Innentől itthon ebből dolgoztunk. Sőt az első hazai körforgalomtervezési műszaki előírás – melyet Bényei professzor úr vezetésével készítettek - is ezt másolta!
Érdemes ezt összehasonlítani a ma érvényben lévővel. Az évek során sikerólt sokat rontani a használhatóságán. A készítői a sillabuszból akadémiai székfoglalt kanyarítottak belőle. Ez is tévedés volt!
Az utóbbi bő lére eresztett, tudományoskodó valami, amelyben nagyon nehéz bármit is megtalálni, amire a tervezés során hirtelen szükség lenne. Ráadásul ugyanarról több helyen is kijelent dolgokat, azaz az első rátalálásakor, egytaláláskor nem lehet azt tudni, hogy a kereső mindent megtalált, a későbbi írásrész nem tartalmaz-e valamilyen kivételt. Minden hozzányúláskor el kell olvasnia teljes anyagot.
De erről a kisiklatásról nem Guichet úr tehet!
Mit tett még?
Rendszeresen elküldte a meglévő francia körforgalmú csomópontok felülvizsgálati anyagait, mivel ők a korábban tervezett csomópontjaikat rendszeresen felülvizsgálták. Ezekben leírták a tervezési hibákat és azok kijavítási módjait. Csak azért, hogy mi még ezeket sem kövezhessük el!
Mit tett még?
Aktív időszakában, kedves feleségével együtt szinte minden évben eljött a hazai közutas konferenciákra (többnyire a saját költségén) és érvelt a francia megoldások hasznossága, célszerűsége mellett.
Volt, amikor szembesíteni akarták a német elképzelésekkel, előírásokkal, melyekről minden alkalommal be tudta mutatni a tévút jellegét, miközben mi jól szórakoztunk a német előadó hallgatóságát lenéző, lekezelő igyekezetén.
Mit tett még?
Megint teljesen ingyen átadta az általa kifejlesztett körforgalom csomópont méretező szoftvert, a Girabase-t.

Voltak, akik kimentek hozzá, hogy mindent lefejjenek róla.
Voltak, akik mindezek után megtagadták ők, és magukat előtérbe helyezve pápábbak akartak lenni a pápánál. Ráadásul, mintha semminek semmi előzménye nem lenne, mintha mindez tőlük eredne! A francia anyagok mellett német és amerikai anyagrészekkel puhították fel a franciát, mintha azok egyenértékűek lehettek volna.
Sajnos vélhetően ők lehettek annak megakadályozói, hogy az első próbálkozásom után sem tudtam Guichet úrnak magyar állami kitüntetést kiharcolni.
Most nekifutok még egyszer!

Mi alapozta meg Guichet úr állításait, kijelentéseit?

A mindennél és mindenként több használati tapasztalat!
„Az 1997-es portlandi kongresszus idején 30 körforgalom volt az USA-ban (modern körforgalom, szemben a "forgalmi körökkel", gigantikus jobb oldali elsőbbségi körforgalmak).

Jelenleg több mint 3000 van, mintegy húsz államban a nyugati parton, a központban és északkeleten (Washington, New York) és Floridában.
A többi ország által bejelentett számok Ausztráliában 15 000, az Egyesült Királyságban 10 000, Németországban 4 000, Franciaországban pedig 27 és 30 000 között vannak."
http://www.setra.equipement.gouv.fr/Conference-sur-les-Carrefours
Érdekesség gyanánt: az amerikai mérnökök kérésére Guichet úr tartott az USA-ban szemináriumot, amelyben megtanította őket a rendes körforgalom tervezésére. Abban az időben az amiknak kb. ugyanannyi körforgalmuk lehetett, mint nekünk, vicces volt ezek ismeretében a „hatalmas" amerikai tapasztalatokra hivatkozni itthon.
Egy más időpontok adatai, csak az arányok miatt:
„Bernard Guichet, a terület szakértője és a CETE de l'Ouest (a Közlekedési Minisztériumtól függő berendezések műszaki tanulmányozási központja) tagja szerint „Franciaországnak gyakorlatilag nincsenek versenytársai. Körülbelül 30 000 van, szemben Ausztráliában 15 000, Angliában 10 000 és Németországban 5000."
http://doniasguillaume.free.fr/site/giratoire.html
„Az elmúlt évtizedekben Franciaország körülbelül 30 000 körforgalmat létesített, vagyis a világ körforgalmának körülbelül a felét, míg e munkálatok fő történelmi kezdeményezője, az Egyesült Királyság körülbelül 10 000 körforgalmat épített ki. Ez a szám Franciaországban állandó, 40 000 és 50 000 közé becsülik."
https://www.wikiwand.com/fr/Carrefour_giratoire
Miközben Hollandiában már 6000 körforgalom létezett, itthon a 400 db körül jártunk. Ma az állami utakon 800 körül járhatunk, ennyit a „divat" jellegéről.
Lehengerlő adatok! Itthon bőven 1000 alatt lehetünk. Miközben a német új tervezési előírások még ebben az időben is megint a jelzőlámpás csomópontokat nyomatják a körökkel ellentétben. Az ellenszél mindenhonnan fújt.

Mi mit tettünk?
Megépítettük 1990-ben Bács-Kiskun megyében – akkor éppen Szegedről irányították Bács megyért is – **Magyarország ELSŐ modern körforgalmú csomópontját,** az 53 és az 55 sz. főutak kereszteződésében Kisszállás mellett, Szeged és Baja között félúton. Tőle nyugatra Szeged, keletre Baja, Északra Kiskunhalas, délre Kelebia fekszik:



Kézművestanya
Image © 2022 CNES / Airbus
Google Earth


Baja
Szabadka
Subotica
Tompa
Kiskunhalas
Google Earth



Mivel akkoriban a szegedi Igazgatóság egyik tervezője én voltam, a feladatot én kaptam. Az engedélyt a minisztériumi körökben Bényei professzor úr harcolta ki. Ma is köszönöm! A csomópont átadása után az új létesítményt széles szakmai körnek megmutattuk.

Az elsőszülött építési, működtetési érdekességei

Mint az első Google helyszínrajzon látható, ez a kereszteződés a puszta, a nagy semmi közepén fekszik. Semmi sem utalt arra, hogy itt két főút keresztezi egymást. 10 km-eken át sehol egy falu! A csomópont minden irányból váratlanul bukkant fel, esténként a teljes sötétségben, alapos meglepetést okozva.

Folyamatosan gyártotta a súlyos baleseteket.

A forgalomtechnikusok itt raktál le megyénk jelzőtábláinak majdnem a felét, szinte mindent kipróbáltak akkori tudományukból, de semmi balesetcsökkenés nem tudtak elérni.

Ezek csak a csomópont megépülte után kezdtek csökkenni!

Más:

a kereszteződés mellett állt egy magas fakereszt. Én tervezőként ennek az egyik közeli parokiára való szállítását költségeltem kis költséggel. Csak menet közben derült ki, hogy a domb alatt egy nem látszó géppuska bunker volt, még a Tito a láncos kutya időből, melyből sem a cementet, sem az acélt nem sajnálták az építői. Rettentő masszív létesítményt kapott az utókor! Robbantani nem lehetett, mert az út túloldalán szintén a föld alatt, volt egy felsőrendű geodéziai alappont, melyet rezgés nem tűrte. Nem maradt más, mint a tetéjére ültetni egy bontótüskés markolót, amely szétverte a bunker leendő új úttökör szintje feletti részét, úgy, hogy a tüskét naponta cserélni kellett.

Más:

az átadást követő napokban egy német kamion túl gyorsan közelítve, leugratott a körforgalom kis dombjáról, egyenesen az ott lévő tanya tyúkudvarába, szétdarálva a könnyű drótkerítést. Felébredve megijedt és adott egy 100 márkást a tulajnak. Aki ezt megköszönve mondta: a jövő hétre helyreállítja a tyúkkerítést, úgyhogy jöhet a jövő héten is. A 100-ast pedig megitták a haverokkal a közeli csárdában.

A bevezetés körülményei

Még ma sem közismert az, hogy a francia típus már a második körforgalom generáció képviselője hazánkban.
A múlt század ötvenes, hatvanas éveiben már készültek körforgalmú csomópontok itthon, de azokban túl sok baleset történt, ezért ezeket rendre el is bontották. Sőt a műegyetemen azt tanították, hogy ilyesmit építeni tilos. Mérnökgenerációk nőhettek így föl, aminek később súlyos következménye lett, hiszen ők voltak a döntési és engedélyezési pozíciókban! Ebbe a hangulatba jött be az angolok, franciák módosítása, melyről azonban a műegyetem – Bényei professzor úr előtt – sajnos mélységesen hallgatott. Innem kellett nyernünk.
Nehogy azt hihesse valaki, hogy a körforgalom ellenzői kihaltak már!
Ők ma is köztünk élnek. Most készül a szegedi 3. híd terve a hozzávezető utakkal. Ezeken a korábbi elképzelések szerint körforgalmú csomópontokat képzeltek el a helyi tervezők, a jó szegedi hagyományoknak megfelelően.
Nos, nem ez történt. A fővárosi tervezők most erőből mindezt leradírozták és helyettük a kisebb mozgási szabadságot biztosító budapesti mintájú jelzőlámpás csomópontokat erőltetik.

Mi változott?
Az első generációs körök körgyűrűjének a sugara a maiakhoz képest túl nagy volt, emiatt azon a sebesség túl nagy lehetett. A másik nagyon lényeges szabály az volt, hogy a körgyűrűbe belépő járművek élveztek elsőbbséget, mely sokszor visszatartotta, visszaduzzasztotta a gyűrű forgalmát.
Az újakban viszont drasztikusan csökkentették a körgyűrű sugarát, szinte a járhatóság alsó határáig, valamint megváltoztatták az elsőbbséget. A gyűrűbe belépőnek kellett elsőbbséget adni, így a gyűrű mindig pöröghetett, soha nem dugult be.
Ezek olyan mérvű változások lettek, amely miatt az új formának jobb lett volna eleve más nevet felvenni, hátha csökkent volna a szakemberek ellenszenve. Az új ismeretek hiánya, az elzártság, akkor is óriási mértékű volt. Mi évente elmondtuk a hazai konferenciákon a témát, sőt évenként csomóponti konferenciákat is szerveztünk Szegeden, mégis csak egy rossz divatnak minősítették azok, akik akkor éppen magas pozíciókban üldögélve revolverezhettek. A műegyetem ugyanis rendre elfelejtette a végzettjeiket a modern világ új eredményeiről tájékoztatni.

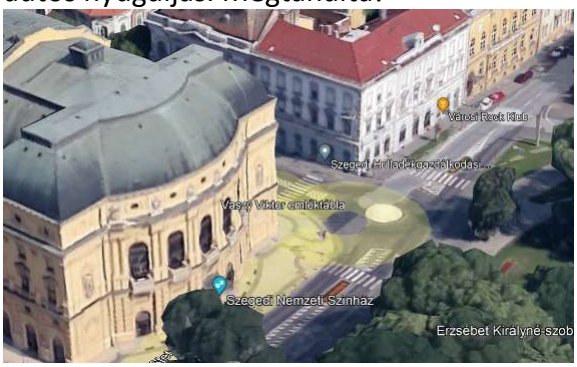
Milyen hatása volt a Guichet úr elveinek itthon? Felhasználásukkal mik is jutottak eszünkbe?
Minden gáncsoskodás ellenére rendre szaporodtak itthon a legegyszerűbb egysávos belépőjű, egysávos kilépőjű körforgalmak itthon. Ezek voltak az alaptípusok.
Ezekre azonban egyre újabbakat, újabb fajtákat, formákat építettünk. **Ez nem volt egy diadalmenet, inkább talán egy vesszőfutás az igazi értelemben!**

Mini körforgalom a szegedi színház mellett. A szegedi városi utakat sem kímélték a Városháza akkor fiatal szakemberei.
Hasonló készült a szegedi Mátyás térnél, melyet használ a rengeteg, a nagyállomásra járó busz, melyeknek ez semmi gondot sem okoz:



https://szeged.hu/cikk/felujitjak-a-matyas-teri-korforgalmat-is

Hasonló működik régóta a szegedi Nemzeti Színház mellett is, ahol az ellenzők átadás előtti utolsó ellenérve az volt, hogy ezt Szegeden majd nem tudja használni egy ide tévedő makói autós nyugdíjas. Megtanulta!



Kétvágányú villamosvonallal keresztezett körforgalom a szegedi Boldogasszony sugárúton a Bécsi krt. kereszteződésében:



Kiderült, hogy még az intenzív villamosforgalom sem idegen a körforgalomtól! Mindenkor a villamos elsőbbségével. Ezt is megtanulták a használók!

Szeged legnagyobb lakótelepén, a Csillag téren, olyan körforgalom alaptípust építettünk, amelyet intenzív trolibusz forgalom jár.




https://kep.index.hu/1/0/2907/29072/290725/29072529_c5672032841293dea2532ff6740bb6af_wm.jpg

Láthatók a troli felsővezetékei, a hálózat, mert még ezt is ki tudták alakítani, pedig elég bonyolult lett. Tehát kiderült: még trolival is járható, pedig milliószor megjósolták, hogy ez lehetetlen, mert ki fog ugrani a troli áramszedője. Igen, az elején néhányszor, egy ügyetlenebb troli sofőrrel.

Kettős körforgalom a szegedi Dugonics téren, ráadásul intenzív átszelő villamos, érintőleges trolibusz és buszforgalommal, egymáshoz nagyon közel kiépítve. Ez városunk egyik legnagyobb forgalmű tere, melyen egyenesen haladó és balrázó villamosok is keletkeznek, a jobb oldali képen láthatóan.




https://mapio.net/pic/p-11200430/
https://hampage.hu/trams/szeged16/

Különszintű körforgalom a 47 sz. főúton Hódmezősvásárhely és Algyő között:



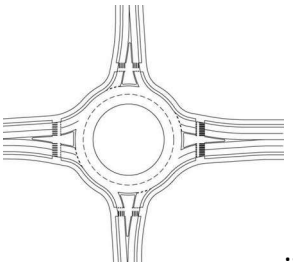

https://www.betonujsag.hu/lapszamok/cikk/2113/az-orszag-legnagyobb-koerhidja
https://ceh.hu/hu/projects/47-szamu-fout-hodmezovasarhely-elkerulo-vegcsomoponti-korhid-engedelyezesi-es-kiviteli-tervezese

Kitekintés a többsávos körforgalmak felé

Bár erre Guichet úr bennünket soha nem ösztönzött, a későbbi esetleges kapacitásgondokra gondolva, szétnéztem Európában, megoldásokat keresve, és amit találtam, azt igyekeztünk Szegeden is kipróbálni. Másrészt innen ered a négysávos utak csomópontjaira vonatkozó korábbi és mai javaslatom!

Erről itt írtam bővebben:
https://www.ktenet.hu/uploads/events/2015-10-17-uj-modszerek-eljarasok-elmeletek-a-kozuti-balesetek-serulesek-megelozeseben-menteseben-es-korhazi-kezeleseben/doc/tobbsavos-kor-6.pdf
http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Angol_tobbsavos_csomopontok_m_.pdf
http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/holland_turbo.pdf

A legegyszerűbb a kétsávos belépőjű és a kétsávos körgyűrű lenne, a gyűrű koncentrikus körökkel felfestve, mivel ezt a legegyszerűbb megtervezni, kiépíteni és fenntartani. Talán egy ilyen itthon meg is épült. Azonban mivel a szabályozást elfelejtették hozzáigazítani, termelte a baleseteket, ezért elbontották, a szabályozási hiányosságok, mulasztások kiküszöbölése helyett. ?olüzben pl. Hollandiában ez működik.

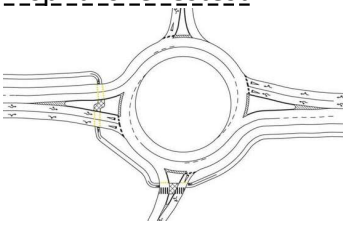


...



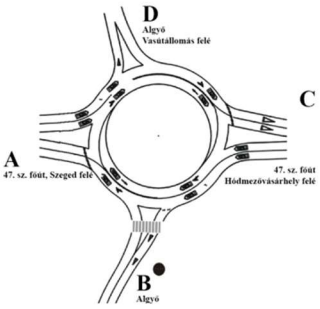
https://slideplayer.hu/slide/12855407/78/images/8/K%C3%B6rforgalm%C3%BA+csom%C3%B3pontok+-+t%C3%ADpusok.jpg
https://www.demorgen.be/nieuws/is-het-een-rotonde-of-een-rondpunt-veel-bestuurders-kennen-de-regels-niet~b37d6ce9/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

A spirális felfestésű:



https://slideplayer.hu/slide/12855407/78/images/8/K%C3%B6rforgalm%C3%BA+csom%C3%B3pontok+-+t%C3%ADpusok.jpg





https://utugyilapok.hu/cikkek/uj-tipusu-turbo-korforgalmak-alkalmazasanak-hazai-tapasztalatai/

A körgyűrű felfestése magáért beszél. A bal oldali láp csomópontja Algyő mellett készült a négysávosított 47-es főúton.

A turbó körforgalom

az elve – mely teljesen új - az alábbi, a helyes használatot a színes nyilak mutatják:



http://nol.hu/auto/20120822-korforgalom_turbositva-1326935



https://www.boon.hu/helyi-kozelet/2022/11/mutatjuk-hogy-mukodik-majd-a-miskolci-turbokorforgalom

Csongrád megyében Hódmezővásárhelyen készült egy példánya.

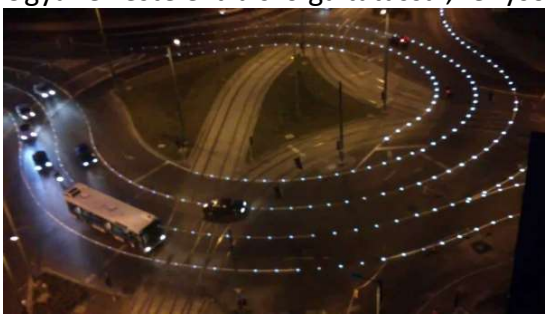
A tervezett Kálvin János téri turbó körforgalom



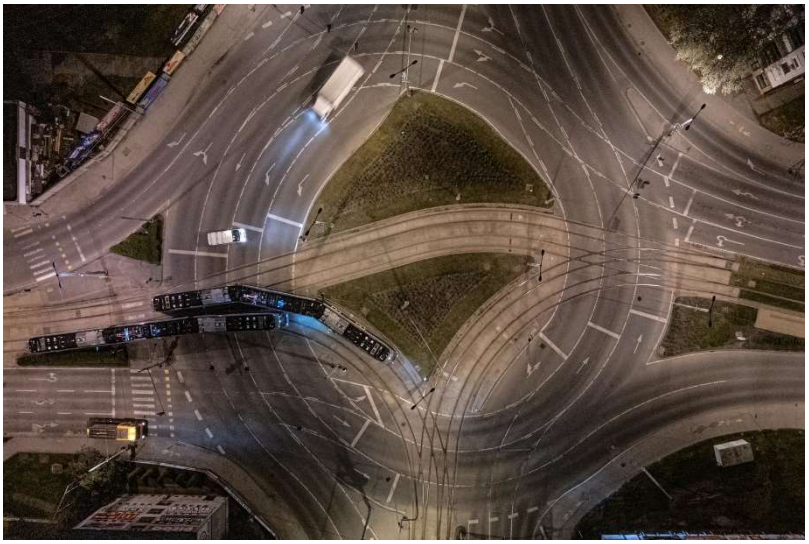
Jelzőlámpás szabályozású turbó körforgalom a Szegeden a Kossuth sgt. és a Rókusi krt kereszteződésében, természetesen villamosokkal átszelve!



Ugyanez este extra szolgáltatással, fénysorokkal segítve a betanulást:

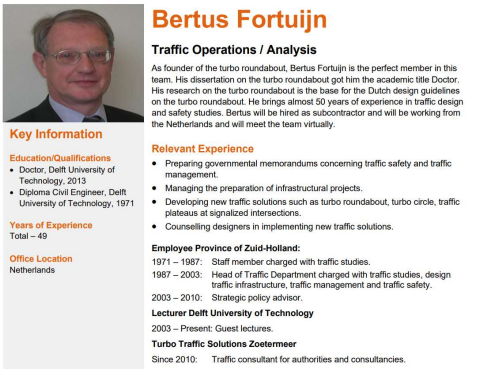


https://szeged.hu/cikk/elkeszultek-a-lampas-korforgalom-javitasaval



https://szegeder.hu/helyi/2022-02-04/minden-evben-megbontottak-egy-ideje-viszont-siri-csend-es-sotetseg-honol-a-rokusi-korforgalomban/61fd564947d3c029ef3651e2

Az utóbbi, a turbó nevű csomópontok szülője, egy másik nagy egyénisége szakmánknak:



Bertus Fortuijn

Traffic Operations / Analysis

As founder of the turbo roundabout, Bertus Fortuijn is the perfect member in this team. His dissertation on the turbo roundabout got him the academic title Doctor. His research on the turbo roundabout is the base for the Dutch design guidelines on the turbo roundabout. He brings almost 50 years of experience in traffic design and safety studies. Bertus will be hired as subcontractor and will be working from the Netherlands and will meet the team virtually.

Key Information

Education/Qualifications
- Doctor, Delft University of Technology, 2013
- Diploma Civil Engineer, Delft University of Technology, 1971

Years of Experience
Total – 49

Office Location
Netherlands

Relevant Experience
- Preparing governmental memorandums concerning traffic safety and traffic management.
- Managing the preparation of infrastructural projects.
- Developing new traffic solutions such as turbo roundabout, turbo circle, traffic plateaus at signalized intersections.
- Counselling designers in implementing new traffic solutions.

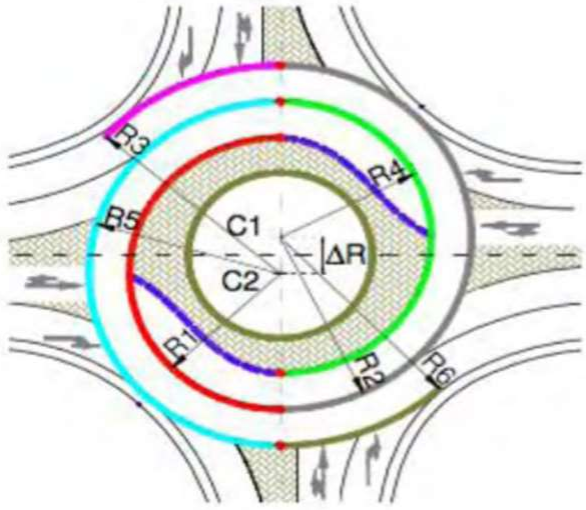
Employee Province of Zuid-Holland:
1971 – 1987: Staff member charged with traffic studies.
1987 – 2003: Head of Traffic Department charged with traffic studies, design traffic infrastructure, traffic management and traffic safety.
2003 – 2010: Strategic policy advisor.

Lecturer Delft University of Technology
2003 – Present: Guest lectures.

Turbo Traffic Solutions Zoetermeer
Since 2010: Traffic consultant for authorities and consultancies.

https://www.dot.nv.gov/Home/ShowDocument?id=18324

Egy – a hazai szabványban valószínűen hanyagolt - alaprajz:



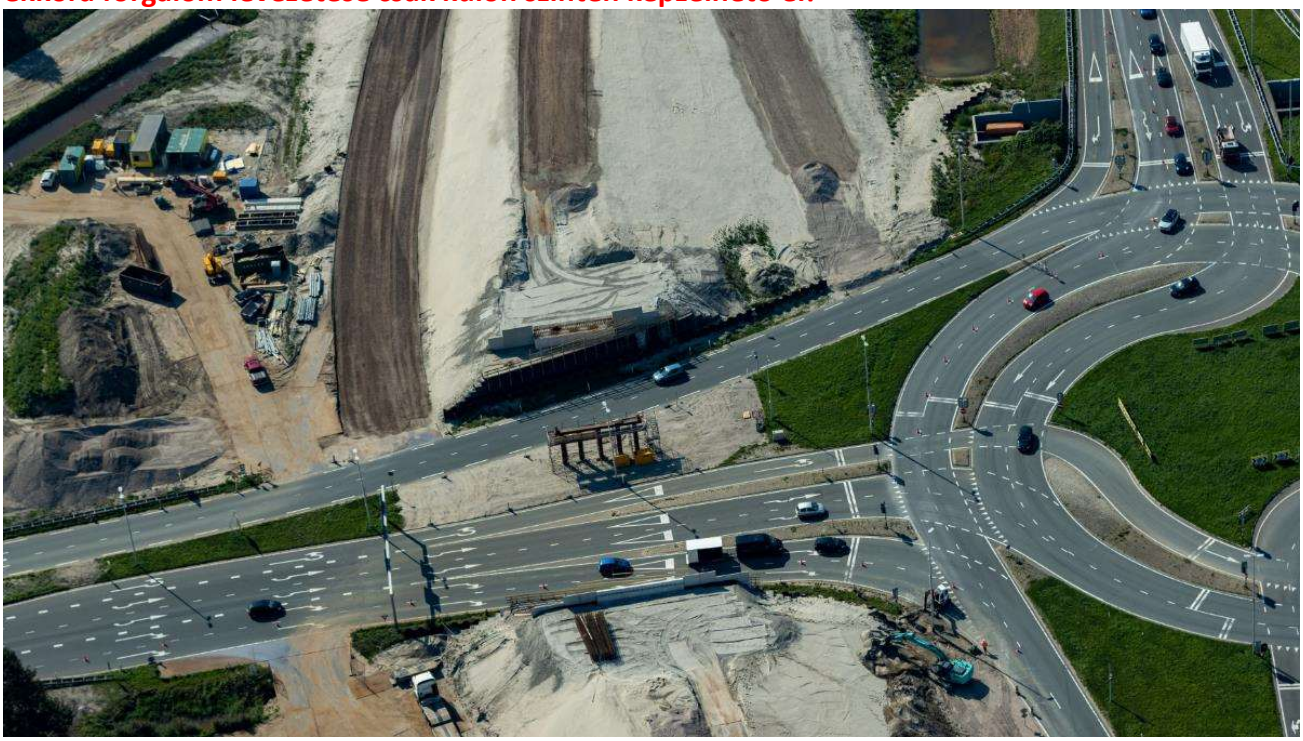
https://core.ac.uk/download/pdf/323472714.pdf

Itt kell megjegyezni: a sokféle körforgalmi csomópont használata a sofőröknek egy rövidebb betanulási idő után semmiféle gondot nem okozott, pedig a közeli szerb és a román határ miatt a városban a nemzetközi forgalom is járt. Korábban gyakori ellenérv volt az, hogy

ennyi újjal majd alaposan megzavarjuk a közlekedőket. Mintha a gépjárművezetők okosabbak lettek volna a hazai forgalmi tudósoknál!

Mit is építettek a Hollandok a rotterdami reptér szomszédságában az N471 és az N203 jelű utak metszésében?

Nyilván ők nem tudják, hogy a hazai hatalmasságok és a forgalmász tudósaink szerint ennek nincs, illetve nem lehet ekkora kapacitása! Bertus Fortujin elveivel ez is megy! Nálunk ekkora forgalom levezetése csak külön szinten képzelhető el!



https://www.a16rotterdam.nl/nieuws_/1799099.aspx

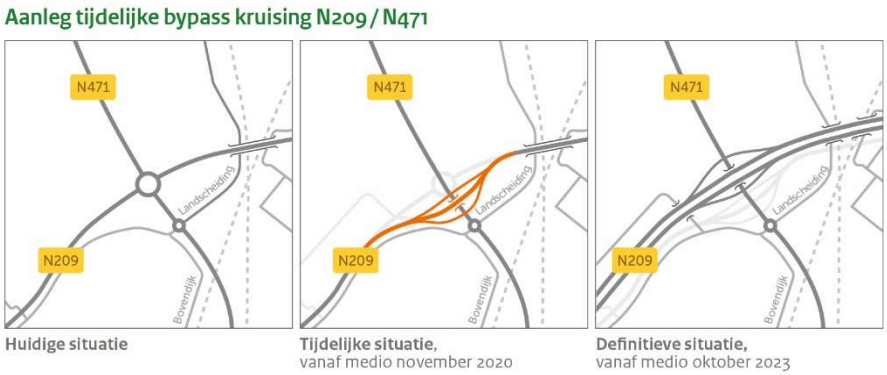
Minden bizonnyal ki lehet számolni egy ilyen kialakítású szintbeni csomópont kapacitását. Amíg ezt az értéket a helyszín nem haladja meg, elég lenne szintbeni csomópontot építeni, amely olcsóbb a különszintűnél.

Különösen megfontolhatónak tartom ezt a helyzetet átgondolni itthon, ahol szaporodnak a kis kapacitáskihasználtságú négysávos utak, melyek kiépítését eleve szerényebbnek állították be az autópályáknál. Ez azonban a mai napig csak a leállósáv elhagyását jelenti, minden egyéb, mintha autópálya lenne. Kezdetben ezeket az utakat gyorsútnak nevezték, amelyről gyorsan letettek, azonban ezeket ma is a gyorsforgalmi utak közé sorolják, tehát a bizonytalanságból sok megmaradt.

A négysávos utak nem autópályák! Nem kellene azokra mindenben kínosan hasonlítani.

Rettenetes pazarlásnak tartom ezeken autópályás forgalomnagysághoz illő különszintű csomópontokat építeni.

Az előbbi csomópont – amely lényegében a jelzőlámpás turbó csomópont – környezetét az alábbi rajz mutatja.



A bal oldali tengelyvázlaton fentről megy lefelé a N471, rajta két körforgalommal. Mivel valószínűen az N209 forgalma megnő, mintha autópálya jellegűvé, nagyságúvá válna, ahogy a jobb oldali ábrarészen bemutatva várják, a felső körforgalom helyett különszintűt építenek.
Ezt modellt, ezt a gondolkodási módot tartanám itthon is követendőnek.
Itthon is a két ütemű, a két lépcsős építést kellene követni. Minden beton monstrum (= különszintű csomópont) befagyasztott tőke, miközben minden forintra óriási igény lenne másutt!

Élni kellene a mai elektronika eredményeivel is, a szintbeni csomópontok előtti állandó sebességellenőrzéssel, a csomópontok kivilágításával, ha másként nem lehet, napelemmel.

Amíg elég a körforgalom, addig az dolgozzon, és ne pazaroljuk mi sem a pénzt az azonnali különszintű építésre.

az előtte állapot: az utána állapot:

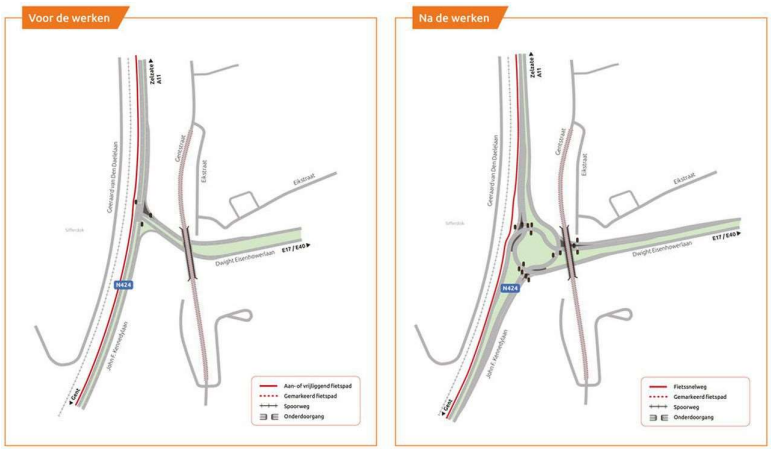




Figyelemre lenne méltatandó lenne a genti turborotonde, a belgák első lámpás turbo csomópontja is, mely az idén nyáron készült el!



Az átépítés előtti és utáni állapot az új csomóponttal:



https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2021/02/22/aanleg-van-turborotonde-op-de-ring-rond-gent-gaat-van-start/

A nyugodtan áramló hatalmas forgalom:



https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2022/05/31/primeur-in-ons-land-eerst-turboverkeersplein-geopend-in-oostakk/
Érdemes lenne a forgalomnagyságokat megismerve, majd mondjuk eddig a forgalomnagyságig ezeket a csomópontokat az itteni négysávos utakon is bevetni.

Az előbbiek alapján állítható, hogy Guichet úr egykori segítségével nagyon messzire jutottunk. Igazolódott az innováció megtermékenyítő hatása.

A kérésem

A fentiek alapján kérem kedves ismerőseimet, ha tehetik, hogy támogassák Bernard Guichet úr kitüntetésére vonatkozó javaslatomat, magas állami kitüntetéssel.
A 75. születési évforduló kiváló alkalomként kínálkozik. A kitüntetést akár Párizsban, a követségünkön is át lehetne nyújtani.

Ő gondolkodás nélkül, a tőle telhető maximumot nyújtotta, amikor kellett. Most mi következnénk. Ne legyünk hálátlanok, irigyek, gáncsoskodók, méltatlanok sem. Illőnek tartanék némi viszonzást!

Tudni kell, hogy a modern körforgalom ismerete nem a hazai „forgalmász tudósoktól" ered.

Valószínű, hogy a modern körforgalom – a hazai sok sikertelen egyéb próbálkozás között - az elmúlt évtizedek leghatékonyabb balesetcsökkentő innovációja volt!

Szeged, 2022. XII. 27.