

Az Ütügyi Műszaki Szabályozási Bizottság

98/2023. (IX.13.) számú ÚB Határozata

Az Ütügyi Műszaki Szabályozási Bizottság a **89/2023. sorszámú kérelemben foglaltak megvalósításával egyetért**, a 4. sz. főút Hajdúszoboszló – Debrecen közötti szakaszának négy nyomúsításának megvalósítására vonatkozóan, az alábbiak szerint:

a) Az e-UT 04.02.11:2012 Közúti jelzőtáblák (T). A jelzőtáblák megtervezése, alkalmazása és elhelyezése című útügyi műszaki előírás 37.8. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja**, a 4. sz. főút osztott pályás szakaszán, a légi mentés elősegítésére kihelyezett, a minden 5. kilométerszelvényt narancssárga háttéren fekete számmal jelölő táblák, illetve a nagyfeszültségű légvezetékek keresztezésére figyelmet felhívó, narancssárga alapon fekete nyilat ábrázoló táblák, előírástól eltérő elhelyezését, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az alábbiak szerint:

- A légi mentés elősegítésére szolgáló táblák szélessége 1,00 m, a táblákon alkalmazott betűméret és piktogram méretének változatlanul hagyása mellett.
- A légvezeték keresztezést minden föld feletti vezeték keresztezésénél szükséges táblával jelezni, függetlenül a vezeték feszültség szintjétől, a légvezeték típusától, rendeltetési szintjétől.
- Az egymás melletti keresztezéseket elegendő a keresztezések kezdeténél és végénél jelölni, a többes keresztezésre utaló, egymás felett elhelyezett nyilakat tartalmazó jelzésképpel.
- A légvezeték keresztezést jelző táblát mindkét haladási irányból a keresztezéstől számított 250-250 méterre, vagy amennyiben erre egyéb kötöttség miatt nincs lehetőség ehhez a lehető legközelebb kell kihelyezni.
- A légvezeték keresztezésre figyelmet felhívó táblák alkalmazott táblaképe: menetirányból nézve egy vagy két nyíl szimbólum, a „hátsó” oldal üres.

b) Az e-UT 04.04.13:2020 Közúti visszatartó rendszerek (KVR) című útügyi műszaki előírás 4.9.1.3. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja**, a biztonsági korlátok előírástól eltérő hosszban történő alkalmazását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az alábbi helyszínekre vonatkozóan:

- 4. sz. főút Ebes nyugati csomópont, Ebes keleti csomópont, valamint Nádas csárda csomópont,

- 4. sz. főút 212 km szelvény, valamint a 218 km szelvény környezetében busz öblök elválasztó szigetében,
 - Ebes keleti csomópont, déli körforgalom ágainak csatlakozása között,
 - 4. sz. főút 220,55 km szelvényében lévő lehajtó,
 - 4. sz. főút 221,75 km szelvény környezetében.
- c) Az e-UT 04.04.13:2020 Közúti visszatartó rendszerek (KVR) című ügyi műszaki előírás 4.10.1.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja**, a biztonsági korlát akadály előtti és utáni előírástól eltérő hosszúságát, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az alábbi helyszínekre vonatkozóan:
- 4. sz. főút Ebes nyugati csomópont, Ebes keleti csomópont, valamint Nádas csárda csomópont,
 - 4. sz. főút 212 km szelvény, 218 km szelvény, valamint a 220 km szelvény környezetében lévő buszöblök esetében.
- d) Az e-UT 04.04.13:2020 Közúti visszatartó rendszerek (KVR) című ügyi műszaki előírás 4.6.1.6. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja**, a biztonsági korlátok előírástól eltérő megszakítását, – végelemnek minősülő „rövid levezetés” kialakításával –, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az alábbi helyszínekre vonatkozóan:
- 4. sz. főút 212 km szelvény, 218 km szelvény környezetében lévő buszöblök esetében,
 - Ebes keleti csomópont „A” ág 0+132 km szelvényében lévő gyalogos átkelőhely, valamint a Déli körforgalom kerékpárút csatlakozásai esetében.

Budapest, 2023. szeptember 13.