

## Az Útügyi Műszaki Szabályozási Bizottság

### 10/2022. (I. 26.) számú ÚB Határozata

Az Útügyi Műszaki Szabályozási Bizottság az 5/2022. sorszámú kérelemben foglaltak megvalósításával egyetért, az M60 autópálya Pécs – Szigetvár-nyugat közötti szakasz megvalósítására vonatkozóan, az alábbiak szerint:

a) Az e-UT 04.04.13:2020 Közúti visszatartó rendszerek (KVR) című utügyi műszaki előírás 4. pont, 1. táblázatában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja (5/2022. kérelem 8. pont)**, a közvilágítási oszlopok esetén alkalmazandó vezetőkörlát, előírástól eltérő elhagyását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az M60 autópályát Szabadkőszentkirályi pihenőhely és Rózsafa pihenőhely közlekedési útjai esetében.

b) Az e-UT 04.02.11:2012 Közúti jelzőtáblák (T). A jelzőtáblák megtervezése, alkalmazása és elhelyezése című utügyi műszaki előírás 37.8. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja (5/2022. kérelem 9. pont)**, az M60 autópályát érintett szakaszán, a légi mentés elősegítésére kihelyezett, a minden 5. kilométerszelvényt narancssárga háttérrel fekete számmal jelölő táblák, illetve a nagyfeszültségű légvezetékek keresztezésére figyelmet felhívó, narancssárga alapon fekete nyílra 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 nyílakat tartalmazó jelzésekkel.
- A légvezeték keresztezést jelző táblát mindkét haladási irányból a keresztezéstől számított 250-250 méterre, vagy amennyiben erre egyéb köztörvényesség 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.

- c) Az e-UT 04.04.13:2020 Közúti visszatartó rendszerek (KVR) című ügyi műszaki előírás 4.6.1.2., 4.9.1.3. és 4.10.1.1. be) pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja (5/2022. kérelem 10. pont)**, a 6. sz. főút 228+625 km sz. környezetében, a buszmegálló öblöknél megszakított vezetőkoriatok esetében, a befordított korlátvégeknél lehorgonyzást nem biztosító végelem („pontyfarok”) elem előírásától eltérő alkalmazását, és a gyalog- és kerékpárút átvezetés és a peron közötti szakaszon alkalmazott vezetőkoriát előírásától eltérő hosszát, mint **műszaki eltérést engedélyezi**.
- d) Az e-UT 04.04.13:2020 Közúti visszatartó rendszerek (KVR) című ügyi műszaki előírás 4.5.4.2. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja (5/2022. kérelem 11. pont)**, a 6. sz. főút mellett kialakítandó kerékpárút 1+135-1+307,3 km szelvények közötti szakaszán, – az előírásától eltérően alakuló hasznos szélesség figyelembevételével – a biztonsági korlát tervezett kialakítását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**.
- e) Az e-UT 04.04.13:2020 Közúti visszatartó rendszerek (KVR) című ügyi műszaki előírás 4.1. pont, 1. táblázatának 9. sorában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja (5/2022. kérelem 12. pont)**, a vágánytengely és a közút között tervezett, előírásától eltérő H2 visszatartási szintű biztonsági korlát alkalmazását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, a Budapest – Pécs, Gyékényes – Szentlőrinc MÁV vasútvonal átvezetés B.102 j. felüljáró esetében, az F1K2-5832 j. és F1K1-5832 j. földutak felett az 5832 j. út 1+208,765 km szelvényében.
- f) Az e-UT 03.03.11:2010 Körforgalmak tervezése című ügyi műszaki előírás 1.6.2.2. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja (5/2022. kérelem 13. pont)**, a Szigetvár-Kelet csomópontban megvalósítandó „piskóta” alakú körforgalmú csomópont esetében, a pillérek középszigetben történő előírásától eltérő elhelyezését, mint **műszaki eltérést engedélyezi**.
- g) Az e-UT 03.01.13:2019 20 m koronaszélességű, 2x2 sávós külterületi közutak tervezési részletszabályai című ügyi műszaki előírás 1.1.3. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja (5/2022. kérelem 14. pont)**, az M60 autótút 33+255-33+985 km szelvény (B.336 j. műtárgy térségében), valamint a 39+535-40+490 km szelvény (B.400 j. műtárgy térségében) közötti szakaszán, az elválasztósáv előírásától eltérő szélességgel történő megvalósítását, légrés kialakítása miatt a 60 cm sáv bővítést, mint **műszaki eltérést engedélyezi**.
- h) Az e-UT 03.01.13:2019 20 m koronaszélességű, 2x2 sávós külterületi közutak tervezési részletszabályai című ügyi műszaki előírás 3.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja (5/2022. kérelem 15. pont)**, a főpálya feletti földutat átvezető műtárgyak esetében, az 5,50 m előírásától eltérő kocspálya-szélesség helyett, a tervezett kialakítást, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az alábbi helyszíneken és szélességekkel:

- B.394 j. főpálya feletti, FK394 j. földutat átvezető híd az M60 autótút 39+443 km szelvényében a kocsipálya szélesség 6,0 m,
  - B.434 j. főpálya feletti, FK434 j. földutat átvezető híd az M60 autótút 43+483 km szelvényében a kocsipálya szélesség 10,0 m,
  - B.675 j. főpálya feletti, földutat átvezető híd az M60 autótút 67+557,2 km szelvényében a kocsipálya szélesség 7,0 m.
- i) Az e-UT 03.01.13:2019 20 m koronaszélességű, 2x2 sávós külterületi közutak tervezési részletszabályai című útügyi műszaki előírás 2.1.1. pontjával és 4. ábrájával szembeni **eltérést támogatja (5/2022. kérelem 16. pont)**, az M60 autótúttal létesítendő külön szintű csomópontok és pihenőhelyek ki- és becsatlakozásai esetében, az iránytörés nélküli átmeneti íves csatlakozás előírástól eltérő megvalósítását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az alábbi helyszíneken:
- Pécs-Nyugat csomópont,
  - Szentlőrinci csomópont,
  - Szigetvár-kelet csomópont,
  - Szigetvár-észak csomópont,
  - Szigetvár-nyugat csomópont.
- j) Az e-UT 06.03.13:2005 Aszfaltburkolatú útpályaszerkezetek méretezése és megerősítése című útügyi műszaki előírás 8.3. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja (5/2022. kérelem 17. pont)**, a 6607 j. út 1+165-1+855 km szelvények közötti burkolat megerősítéses szakaszán az előírástól eltérő pályaszerkezet megvalósítását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az alábbiak szerint:
- 3 cm SMA 8 (mF) kopóréteg 45/80-65,
  - 9 cm AC 22 kötő (mF) kötőréteg,
  - 10 cm AC 22 kötő (mF) alapréteg,
  - 20 cm FZKA 0/32 burkolat-alapréteg.
- k) Az e-UT 06.03.13:2005 Aszfaltburkolatú útpályaszerkezetek méretezése és megerősítése című útügyi műszaki előírás 7.3. pontjában, foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja (5/200. kérelem 18. pont)**, az aszfaltburkolatú útpályaszerkezetek méretezésének, előírástól eltérő behajlás mérési módszerrel történő meghatározását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, a 67. sz. főút 1+773,5-1+921,9 km szelvények között.
- l) Az e-UT 04.04.13:2020 Közúti visszatartó rendszerek (KVR) című útügyi műszaki előírás 4.6.1.2. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja (5/2022. kérelem 19. pont)**, a kerékpáros átvezetések környezetében, a megszakított vezetőkörlátok esetében, a

befordított korlátvégeknél lehorgonyzást nem biztosító végelem („pontyfarok”) elem előírástól eltérő alkalmazását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az alábbi helyszíneken:

- 5817 j. út (5817 j. úton kerékpárút bekötése)
- Szentlőrinci M60 csomópont déli körforgalom le- és felhajtó ágai („C” és „D” ágain)
- Szentlőrinci M60 csomópont északi körforgalom (5832 j. Szentlőrinc elkerülő úton)
- Szigetvár-kelet csomópont Szigetvár észak és nyugat felőli lehajtó és Szigetvár észak és nyugat irányú felhajtó ágai („C” és „D” ágain)

Budapest, 2022. január 26.