

## Az Útügyi Műszaki Szabályozási Bizottság

### 142/2020. (IX.23.) számú ÚB Határozata

Az Útügyi Műszaki Szabályozási Bizottság a **115/2020. sorszámú kérelemben foglaltak megvalósításával egyetért**, a 8. sz. főút és a 82. sz. főút összekötésére vonatkozóan, az alábbiak szerint:

a) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 3.8.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja**, a 82. sz. főút 0+005,75 km szelvényében meglévő földút csatlakozás és 0+120,72 km szelvényben tervezett turbó körforgalom közötti, előírástól eltérő 114,97 m távolságot, mint **műszaki eltérést engedélyezi**. Továbbá, az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 3.8.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja**, a 8. sz. főút – 82. sz. főút átkötő szakasz 0+335 km szelvényben tervezett turbó körforgalom és a Nyugati ág 0+075 km szelvényben tervezett parkoló feltáró út közötti, előírástól eltérő 75,0 m távolságot, mint **műszaki eltérést engedélyezi**.

b) Az e-UT 03.02.21:2004 Közutak melletti ingatlanok, kiszolgáló létesítmények útcsatlakozása című útügyi műszaki előírás 3.2.2.1. pont, 3.1. táblázatában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja**. A 8. sz. főút – 82. sz. főút átkötő szakasz 0+335 km szelvényben tervezett turbó körforgalom és a Nyugati ágon tervezett időszakos útcsatlakozás közötti előírástól eltérő 40,0 m távolságot, mint **műszaki eltérést engedélyezi**.

c) Az e-UT 03.04.13:2019 Kerékpározható közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 4.4.2.2. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja**. A 82. sz. főúttal párhuzamos, nyomvonal korrekcióval érintett gyalog- és kerékpárút 0+815,67-0+833,26 km szelvények közötti szakasz esetében, az előírástól eltérő,  $R=20,0$  m helyszínrajzi ívsugar alkalmazását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, a KIV10 j. ív esetében.

d) Az e-UT 03.03.11:2010 Körforgalmak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.6.2.1.2. pont, 5. bekezdésében foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja**, a körforgalmú csomópontok esetében, az ágak sugárirányú egyenes szakaszainak, előírástól eltérő hosszát, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az alábbiak szerint:

- 8. sz. főút – 82. sz. főút átkötő szakasz 0+000 km szelvényben tervezett turbó körforgalom északi ága esetében 77,02 m,

- 8. sz. főút – 82. sz. főút átkötő szakasz 0+335 km szelvényben tervezett turbó körforgalom déli ága esetében 142,71 m,
  - 8. sz. főút – 82. sz. főút átkötő szakasz 1+083,35 km szelvényben tervezett turbó körforgalom tervezett átkötési szakasz ág esetében, 35,9 m.
- e) Az e-UT 03.03.11:2010 Körforgalmak tervezése című útügyi műszaki előírás 4.3. pont, F3 mellékletében foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja**. A turbó körforgalmú csomópontok előírástól eltérő – főirányból 2 sávós, mellékirányból 1 sávós – kialakítását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az 8. sz. főút – 82. sz. főút átkötő szakasz 0+335 km szelvényben tervezett, valamint az 1+083,35 km szelvényben tervezett turbó körforgalom esetében.
- f) Az e-UT 03.03.11:2010 Körforgalmak tervezése című útügyi műszaki előírás 5.2. pont, 5.4. ábrájában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja**, az útirányjelző valamint az útirány-előjelző táblák előírástól eltérő elhelyezését, **műszaki eltérést engedélyezi**, az alábbiak szerint:
- 8. sz. főút – 82. sz. főút átkötő szakasz 0+335 km szelvényben tervezett turbó körforgalom esetében a szelvényezés szerinti jobb oldalon az útirány-előjelző tábla, a körforgalom előtt 188 m-re történő elhelyezése,
  - 8. sz. főút – 82. sz. főút átkötő szakasz 0+335 km szelvényben tervezett turbó körforgalom esetében a szelvényezés szerinti jobb oldalon az útirányjelző tábla, a körforgalom előtt 73 m-re történő elhelyezése,
  - 8. sz. főút – 82. sz. főút átkötő szakasz 0+000 km szelvényben tervezett turbó körforgalom esetében a szelvényezés szerinti bal oldalon az útirányjelző tábla, a körforgalom előtt 215 m-re történő elhelyezése.

Budapest, 2020. szeptember 23.