

Az Útügyi Műszaki Szabályozási Bizottság

79/2022. (VI.1.) számú ÚB Határozata

Az Útügyi Műszaki Szabályozási Bizottság a **60/2022. sorszámú kérelemben foglaltak megvalósításával egyetért**, az M8 gyorsforgalmi út M7 autópálya - Dunaújváros közötti szakasz megvalósítására vonatkozóan, az alábbiak szerint:

a) Az e-UT 07.01.11:2011 Közúti hidak tervezése (KHT) 1. című ütügyi műszaki előírás 4.7.3. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (60/2022. kérelem, 1. pont), a tervezett M8 gyorsforgalmi utat keresztező, földutakat átvezető hidjain, a víznyelők előírástól eltérő elhagyását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**.

b) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című ütügyi műszaki előírás 2.7.2.5.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (60/2022. kérelem, 2. pont), a főpálya hidak esetében, az üzemi (leálló) sáv kiépítésének előírástól eltérő elhagyását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az alábbiak szerint:

- B.001 j. főpálya híd az M7 autópálya felett a 710. sz. főút 0+197,25 km szelvényében,
- B.004 j. főpálya híd vadátjáró felett az M8 gyorsforgalmi út 0+400,00 km szelvényében.

c) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című ütügyi műszaki előírás 2.7.4.2. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (60/2022. kérelem, 3. pont), az M7 autópálya – 710. sz. külön szintű csomópont környezetében, az M7 autópálya jobb és bal oldali gyűjtő-elosztó pályáinak belső oldalán a meglévő és tervezett műtárgyainak környezetében az előírástól eltérő 0,75 m oldalakadály távolság alkalmazását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**.

d) Az e-UT 04.04.13:2020 Közúti visszatartó rendszerek (KVR) című ütügyi műszaki előírás 4.2.1.7. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (60/2022. kérelem, 4. pont), az M7 autópálya – 710. sz. külön szintű csomópont környezetében, az M7 autópálya külső oldalán, a szélső elválasztó sávban a főpálya felőli oldalon tervezett előírástól eltérő H3 visszatartási fokozatú vezetőkorlát alkalmazását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**.

e) Az e-UT 04.02.11:2012 Közúti jelzőtáblák (T). A jelzőtáblák megtervezése, alkalmazása és elhelyezése című ütügyi műszaki előírás 26.3.2.1. pont k), l) és m) alpontjaiban foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (60/2022. kérelem, 5. pont), az útirány-előjelző táblák előírástól eltérő táblaképét, a szigeteken elhelyezett, nyílhegy jelzésekű kijárat táblák esetében, kettőnél több sorban elhelyezett – az útirányjelző táblákon feltüntetett – feliratok

megjelenítését, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, a tervezési szakasz körforgalmú csomópontjaira vonatkozóan, az alábbiak szerint:

- M7 autópálya csomópont ágak és a 71. sz. főút (K1 és K2 jelű) körforgalmú csomópontjai,
- Dégi egyszerű pihenőhely bal és jobb oldal – belső utak és bekötő utak (K4 és K5 jelű) körforgalmú csomópontjai,
- M8 gyorsforgalmi út és 6228 j. út csomópontja 6228 j. út alcsomópontjai (K1 és K2 jelű) körforgalmú csomópontjai,

f) Az e-UT 04.04.13:2020 Közúti visszatartó rendszerek (KVR) című ügyi műszaki előírás 4.1. pont, 1. táblázat, E oszlop, 9. sorában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (60/2022. kérelem, 6. pont), az M8 gyorsforgalmi út Dégi és Mezőfalva pihenőhely belső útjaira vonatkozóan, a kiemelt szegély mögött elhelyezett közvilágítási oszlopok esetében, a biztonsági korlát előírástól eltérő elhagyását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**.

g) Az e-UT 04.02.11:2012 Közúti jelzőtáblák (T). A jelzőtáblák megtervezése, alkalmazása és elhelyezése című ügyi műszaki előírás 37.8. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (60/2022. kérelem, 7. pont), az M8 gyorsforgalmi út főpálya 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 feszültségintjétől, 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.

h) Az e-UT 04.04.13:2020 Közúti visszatartó rendszerek (KVR) című ügyi műszaki előírás 4.5.1.1./a. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (60/2022. kérelem, 8.

pont), a portálszerkezetek védelme miatt alkalmazott, a meglévő zajárnyékoló fal előtt tervezett, valamint a meglévő zajárnyékoló falhoz csatlakozó tervezett zajárnyékoló fal esetében, a H1 visszatartási fokozatú korlát előírástól eltérő tervezett elhelyezését, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az alábbi helyszíneken:

- M7 autópálya 91+016 – 91+124 km sz. között jobb oldalon (portálszerkezet),
- M7 autópálya 91+516 – 91+624 km sz. között jobb oldalon (portálszerkezet),
- M7 autópálya 90+340 – 90+530 km sz. környezete (csatlakozás a meglévő zajvédő falhoz).

i) Az e-UT 03.01.15:2019 20 m koronaszélességű, 2x2 sávós külterületi közutak tervezési részletszabályai című útügyi műszaki előírás 1. és 1.3. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (60/2022. kérelem, 10. pont), a 20 m koronaszélességű, 2x2 sávós gyorsforgalmi út kialakítását, előírástól eltérő pályaszerkezet-vastagság és padkaszélesség alkalmazását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**.

j) Az e-UT 03.03.11:2010 Körforgalmak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.1. táblázatában és 1.9. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (60/2022. kérelem, 11. pont), a körforgalmú csomópontok előírástól eltérő tervezett geometriai kialakítását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az alábbi helyszíneken:

- az M7 autópálya – 71. sz. főút csomópontjában, a K1 és K2 j. körforgalmú csomópont, 7. sz. főút – 71. sz. főút csomópontjában, a K3 j. körforgalom és a dégi pihenőhely K4 és K5 j. körforgalmú csomópontok esetében;
- az M8 gyorsforgalmi út – 63. sz. sz. főút csomópontjában, a 63-K j. körforgalmú csomópont esetében;
- a 6219. j. és 6211. j. utak csomópontjában, a 6219-K j. körforgalmú csomópont esetében; valamint
- az M8 gyorsforgalmi út – 6228. j. út csomópontjában, a 6228-K1 és 6228-K2 j. körforgalmú csomópontok esetében.

k) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 3.8.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (60/2022. kérelem, 12. pont), a csomópontok előírástól eltérő távolságban történő kialakítását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**, az alábbiak szerint:

- 71. sz. főút, K1 j. és K2 j. körforgalmú csomópontjainak távolsága: 335,0 m,
- 71. sz. főút K1 j. körforgalmú csomópontja és a 7116 j. út csatlakozásának távolsága: 270,0 m,

- 7. sz. főút K3 j. körforgalmú csomópontja és az F0231 j. földút csatlakozásának távolsága: 335,0 m,
- a63. sz. főút 63-K j. körforgalmú csomópontja és az F3562 j. földút csatlakozásának távolsága: 398,0 m.

1) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.1. táblázatában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (60/2022. kérelem, 13. pont), a 62316. j. út korrekciós szakaszán a $v_t=30$ km/h tervezési sebesség alkalmazását, mint **műszaki eltérést engedélyezi**.

Budapest, 2022. június 1.