

Az Ütügyi Műszaki Szabályozási Bizottság

83/2025. (IV.10.) számú ÚB Határozata

Az Ütügyi Műszaki Szabályozási Bizottság a **61/2025. sorszámú kérelemben foglaltak megvalósításával egyetért**, az M7 autópálya 16+249 – 90+604 km szelvény közötti szakasz fejlesztésének megvalósításával kapcsolatban, az alábbiak szerint:

- a) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 2.1.3.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.01. pontja), az M7 autópálya Székesfehérvár 3. csomópont és az M200 tervezet csomópont között a gyűjtő-elosztó pálya elhagyásához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, a 2 km-nél kisebb csomóponti távolság esetén, ami a bal pálya esetében 1850 m (ITS sáv esetén 2020 m), illetve a jobb pálya esetében 1500 m (ITS sáv esetén 1850 m.)
- b) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 2.7.4.2. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.02. pontja), az 5,0 m széles elválasztósáv kialakítása esetén tervezett előírástól eltérő 1,0 m oldalakadály távolság megvalósításához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az M7 autópálya 16+249 – 90+604 km szelvény közötti szakasz esetében.
- c) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.13.3. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.03. pontja), a főpálya közvilágításának előírástól eltérő elhagyásához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbi helyszínek esetében:
- M7 autópálya 16+600 – 20+100 km szelvény közötti szakasz (Érd belterületi szakasz),
 - M7 autópálya 25+800 – 26+600 km szelvény közötti szakasz (Tárnok pihenő),
 - M7 autópálya 30+600 – 30+800 km szelvény közötti szakasz (Martonvásár),
 - M7 autópálya 33+650 – 33+850 km szelvény közötti szakasz (Tárnok pihenő),
 - M7 autópálya 44+500 – 45+400 km szelvény közötti szakasz (Velençe pihenő),
 - M7 autópálya 50+300 – 50+700 km szelvény közötti szakasz (Pákozd pihenő),
 - M7 autópálya 50+750 – 51+300 km szelvény közötti szakasz (Pákozd iparipark),
 - M7 autópálya 52+500 – 53+400 km szelvény közötti szakasz (Pákozd belterületi szakasz),
 - M7 autópálya 57+900 – 59+000 km szelvény közötti szakasz (Székesfehérvár belterületi szakasz),

- M7 autópálya 59+000 – 59+700 km szelvény közötti szakasz (Székesfehérvár pihenő),
- M7 autópálya 63+000 – 63+400 km szelvény közötti szakasz (Székesfehérvár belterületi szakasz),
- M7 autópálya 63+400 – 63+900 km szelvény közötti szakasz („Auchan” csomópont),
- M7 autópálya Székesfehérvár 3. csomóponti ágak („Auchan” csomópont),
- M7 autópálya 63+900 – 65+600 km szelvény közötti szakasz (Székesfehérvár iparipark),
- M7 autópálya 65+800 – 66+100 km szelvény közötti szakasz (Székesfehérvár iparipark),
- M7 autópálya 69+600 – 70+200 km szelvény közötti szakasz (Szabadbattyán belterület),
- M7 autópálya 70+200 – 70+800 km szelvény közötti szakasz (Gorsium pihenő),
- M7 autópálya. 78+250 – 78+600 km szelvény közötti szakasz (Polgárdi belterület),
- M7 autópálya 78+900 – 79+600 km szelvény közötti szakasz (Polgárdi belterület),
- M7 autópálya 82+700 – 83+350 km szelvény közötti szakasz (Lepsény pihenő),
- M7 autópálya. 89+900 – 90+600 km szelvény közötti szakasz (Balatonvilágos belterület).

d) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.13.3. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.04. pontja), a főpálya felett átvezetett műtárgyaklon és hozzájuk kapcsolódó korrekciós útszakaszokon szükséges közvilágítás előírástól eltérő elhagyásához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, a 63. sz. főút korrekció 89+300 – 89+700 km szelvény közötti B.636 műtárgyon átvezető csatlakozó szakasz esetében.

e) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.7.2.3.2. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.05. pontja), a 80 km/h tervezési sebesség felett előírt túlemelés csökkentés mértékének előírástól eltérő hiányához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbi ívek esetében:

- 19+180 – 19+825 km szelvény között, Rj= 3000 m, 1,0%, 0,7%,
- 22+150 – 22+770 km szelvény között, Rb= 2000 m, 1,5%, 2,0%,
- 24+840 – 25+550 km szelvény között, Rj= 3000 m, 1,0%, 0,5%,
- 30+425 – 30+680 km szelvény között, Rj= 2500 m, 1,0%, 1,2%,
- 32+490 – 33+290 km szelvény között, Rb= 2500 m, 1,0%, 1,0%,
- 37+080 – 37+320 km szelvény között, Rb= 2500 m, 1,0%, 1,0%,
- 38+560 – 38+870 km szelvény között, Rj= 2500 m, 1,0%, 1,5%,

- 41+375 – 41+520 km szelvény között, Rb= 2500 m, 1,0%, 1,5%,
- 42+320 – 43+330 km szelvény között, Rj= 2500 m, 1,0%, 1,5%,
- 44+810 – 44+880 km szelvény között, Rb= 2500 m, 1,0%, 1,0%,
- 47+330 – 47+980 km szelvény között, Rj= 1400 m, 1,5%, 1,5%,
- 48+850 – 49+630 km szelvény között, Rb= 1300 m, 1,5%, 2,0%,
- 57+870 – 58+170 km szelvény között, Rj= 4000 m, 0,5%, 0,5%.

f) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.7.3.2. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.06. pontja), a 3,0 m töltésmagasság esetén, a pótpadka előírástól eltérő elhagyáshoz, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, a teljes tervezési szakaszon.

g) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.7.2.3.2. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.07. pontja), az autópálya 0,5 %-nál kisebb hossz-eséssel rendelkező szakaszain, az előírástól eltérő, hagyományos átforgatással történő sávonkénti túlemelés átmenet kialakításához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az átforgatási zónában grooving vágás alkalmazása mellett, az alábbi helyszíneken:

- M7 autópálya 22+870 – 23+004 km szelvény között,
- M7 autópálya 40+925 – 41+105 km szelvény között,
- M7 autópálya 41+690 – 41+875 km szelvény között,
- M7 autópálya 41+845 – 41+981 km szelvény között.

h) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.7.2.3.2. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.08. pontja), 0,3 – 0,5 %-os hossz-esései szakaszok esetében, a túlemelés átforgatási zónában a grooving vágás előírástól eltérő alkalmazásához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbi helyszíneken:

- M7 autópálya 44+335 – 44+490 km szelvények között jobb pálya,
- M7 autópálya 46+955 – 47+260 km szelvények között bal pálya,
- M7 autópálya 58+275 – 58+510 km szelvények között bal pálya.

i) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 3.7.2.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.09. pontja), a 6301. j. út, pálya felett átvezető korrekciós szakaszának esetében, az előírástól eltérő keresztmetszeti kialakítás megvalósításához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbiak szerint:

- forgalmi sáv szélessége: 3,25 m,
- burkolat szélessége: 7,00 m,
- padka szélessége: 1,75 m,

- korona szélessége: 10,00 m.

j) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 3.7.2.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.10. pontja), a 6214. j. út, pálya felett átvezető korrekciós szakaszának esetében, az előírástól eltérő keresztmetszeti kialakítás megvalósításához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbiak szerint:

- forgalmi sáv szélessége: 3,25 m,
- burkolat szélessége: 7,00 m,
- padka szélessége: 1,75 m,
- korona szélessége: 10,00 m.

k) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 3.7.2.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.11. pontja), a 7207. j. út, pálya alatt átvezető korrekciós szakaszának esetében, az előírástól eltérő keresztmetszeti kialakítás megvalósításához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbiak szerint:

- forgalmi sáv szélessége: 3,00 m,
- burkolat szélessége: 6,50 m,
- padka szélessége: 1,25 m,
- korona szélessége: 8,50 m.

l) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 3.8.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.12. pontja), az előírástól eltérő csomóponti távolság megvalósításához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbiak szerint:

- 81108. j. út „Martonvásár csomópont” alcsomóponti körforgalmak egymástól számított távolsága: 320,0 m és szomszédos meglévő útsatlakozásoktól mért távolsága: jobb oldal: 208,0 m és bal oldal: 191,0 m,
- 8111. j. út „Váli-völgy csomópont” alcsomóponti T csomópontok egymástól mért távolsága: 245,0 m és szomszédos meglévő útsatlakozásoktól mért távolság: jobb oldal: 275,0 m, bal oldal: 360,0 m,
- 8117 j. út „Kápolnásnyék csomópont” alcsomóponti körforgalmak a szomszédos tervezett vagy meglévő útsatlakozásoktól mért távolsága: jobb oldal: 220,0/300,0 m, bal oldal: 250,0 m,
- 81307 j. út „Pákozd csomópont” alcsomóponti T csomópont a szomszédos meglévő 8116 j. út és földút útsatlakozástól mért távolsága: jobb olda: 340,0 m, bal oldal: 100,0 m,

- 7 sz. főút „Székesfehérvár 1.” csomópont alcsomóponti körforgalmai egymástól mért távolsága: 340,0 m és szomszédos meglévő útsatlakozásoktól mért távolság: jobb oldal: 350,0 m, bal oldal: 350,0 m,
- 62 sz. főút „Székesfehérvár 2.” csomópont alcsomóponti körforgalmai egymástól mért távolsága: 400,0 m), meglévő jelzőlámpás csomóponttól mért távolság 240,0 m) és szomszédos meglévő útsatlakozásoktól mért távolság: jobb oldal: 400,0 m, bal oldal: 400,0 m,
- 63 sz. főút „Székesfehérvár 3.” csomópont alcsomóponti körforgalma és T csomóponti ág becsatlakozásai egymástól mért távolság: 310,0 m és szomszédos meglévő/tervezett „Auchan” körforgalomtól mért távolsága: 330,0 m,
- 6301 j. út tervezett földútsatlakozások egymástól mért távolsága: 330,0 m és meglévő földútsatlakozásoktól mért távolság: jobb oldal: 340,0 m, bal oldal: 275,0 m,
- 7 sz. főút „Polgárdi” csomópont alcsomóponti körforgalmai egymástól mért távolsága: 410,0 m) és szomszédos meglévő/tervezett útsatlakozástól mért távolság: 275,0 m és földút csatlakozástól mért távolság: 70,0 m.

m) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című utügyi műszaki előírás 4.8.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.13. pontja), az előírástól eltérő csomóponti távolság megvalósításához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbiak szerint:

- 8103. j. út meglévő/tervezett alcsomópontjai egymástól mért távolsága: 220,0 m és meglévő helyi útsatlakozásoktól mért távolság: jobb oldal: 81,0 m, bal oldal: 140,0 m,
- 8119. j. út tervezett Velence csomópont alcsomópontja meglévő helyi útsatlakozásoktól mért távolsága: 85,0 m,
- 8116. j. út tervezett Velence csomópont alcsomópontja meglévő helyi útsatlakozásoktól mért távolsága: 50,0 m,
- 6307. j. út alcsomóponti körforgalma és tervezett 63302 j. út útsatlakozás egymástól mért távolsága: 270,0 m, meglévő helyi útsatlakozástól mért távolság: 180,0 m, tervezett Széchenyi utca útsatlakozás meglévő Damjanich utca útsatlakozás távolsága: 65,0 m.

n) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című utügyi műszaki előírás 1.7.2.3.3. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.14. pontja), az előírástól eltérő 0,95 m-es ívbővítés tervezéséhez, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, a Velence csomópont „A” ág esetén.

o) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.8.3.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.15. pontja), a direkt és indirekt összekötő ág előírástól eltérő 30 km/h tervezési sebességhez tartozó paraméterekkel történő kialakításához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, a Velence csomópont „A”, „B”, „A-B”, „C”, „D” jelű csomópont ágak, illetve a PB1 j. útra vonatkozóan.

p) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.8.3.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.16. pontja), a direkt és az indirekt összekötő ág előírástól eltérő paraméterekkel történő kialakításához és az előírástól eltérő ívsugár kialakításához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbiak szerint:

- Érd, Iparos úti csomópont: az „A” (indirekt) ág esetén az alkalmazott ívsugár: $R=45$ m, a „C” (féldirekt) ág esetén alkalmazott ívsugár: $R=50$ m, a „D” (indirekt) ág esetén alkalmazott ívsugár: $R=42,5$ m.,
- Martonvásár csomópont: A „C” csomóponti (direkt) ág esetén alkalmazott ívsugár: $R=50$ m,
- Váli-völgyi csomópont: az „A” ág esetén alkalmazott ívsugár: $R=35$ m, a „C” ág (bal oldal lehajtó indirekt ág) esetén alkalmazott ívsugár: $R=48,5$ m, a „D” ág esetén alkalmazott ívsugár: $R=60$ m.

q) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.8.3.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.17. pontja), az előírástól eltérő hossz-esés alkalmazásához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbiak szerint:

- Érd, Iparos úti csomópont: az „A” ág esetén az alkalmazott legnagyobb esés: 6,0 %, a „C” ágon alkalmazott legnagyobb esés: 5,6 %, a „D” ágon alkalmazott legnagyobb emelkedés: 7,0 %,
- Martonvásár csomópont: A „C” ágon alkalmazott legnagyobb esés: 6,0 %,
- Váli-völgyi csomópont: az „A” ágon alkalmazott legnagyobb esés: 10,0 %, a „C” ágon alkalmazott legnagyobb esés: 10,5 %, a „d” ágon alkalmazott legnagyobb emelkedés: 11,0 %.

r) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 2.8.3.1.1. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.18. pontja), az M7 autópálya 16+249 – 90+604 km szelvény közötti szakaszon ITS gyorsító és lassító sávval létesülő csomópontok előírástól eltérő kialakításához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbiak szerint:

- Gyorsító sávok: Az ITS gyorsító sáv hossza: 280,0 m, melyet 150 m hosszú burkolt üzemi sáv követ biztonsági túlfutó felületként. Az ITS gyorsító sáv után tervezett „normál” gyorsító sáv hossza: 380,0 m.

Felhajtás szabályozó rendszer esetén az ITS gyorsító nagyobb (340 m, azaz +80 m) hosszal kerül kialakításra, mivel a jelző működése esetén álló helyzetből szükséges a gyorsulás.

- Lassító sávok: Az ITS lassító sáv hossza: 180,0 – 200,0 m (a csomóponti ág 40 km (indirekt) vagy 60 km/h (direkt) tervezési sebességhez igazodva. Az ITS lassító sáv előtt tervezett „normál” lassító sáv hossza: 180,0 m.

s) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 2.8.2. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.19. pontja), a „Velence csomópont” „C” jelű csomóponti ág esetén a lassító sáv szétválását követően a pihenőt megkerülő szakaszon, az egy forgalmi sáv csomópont ág előírástól eltérő 4,0 m széles burkolattal történő kialakításához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**.

t) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.1.3. pont, 1.2. táblázatában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.20. pontja), a minimális vízszintes körívsugár előírástól eltérő kialakításához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbi helyszíneken:

- FB165 j. út – Tetőfedő utca 0+033,62 – 0+049,10 km szelvények közötti szakaszán:
R=12,0 m,
- FB182 j. út – Aknász utca 0+037,83 – 0+046,42 km szelvények közötti szakaszon:
R=15,0 m.

u) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.7.2.3.3. pontjában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.21. pontja), a sávonkénti szélesítés előírástól eltérő elhagyásához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbi helyszíneken:

- FB165 j. út – Tetőfedő utca 0+033,62 – 0+049,10 km szelvények közötti szakasz,
- FB182 j. út – Aknász utca 0+037,83 – 0+046,42 km szelvények közötti szakasz,
- FB189 j. út – Fraknói utca 0+373,74 – 0+0398,59 km szelvények közötti szakasz,
- KF197 j. út – Csúcs utca 0+048,52 – 0+106,85 és 170,66 – 0+219,58 km szelvények közötti szakasz.

v) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 4.7.2.1. pont, 4.3. d) ábrájában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.22. pontja),

az előírástól eltérő 4,0 m burkolatszélesség megvalósításához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbi helyszíneken:

- FB165 j. út – Tetőfedő utca,
- FJ175 j. út – Kéményseprő utca,
- FB182 j. út – Aknász utca,
- FB189 j. út – Fraknói utca I,
- FB194 j. út – Fraknói utca II,
- KF197 j. út – Csúcs utca.

w) Az e-UT 03.01.11:2008 Közutak tervezése című útügyi műszaki előírás 1.1.3. pont, 1.2. táblázatában foglaltakkal szembeni **eltérést támogatja** (61/2025. kérelem 05.23. pontja), a maximális hosszesés előírástól eltérő kialakításához, mint **műszaki eltéréshez hozzájárul**, az alábbi helyszíneken:

- A Baracska területén lévő Lejtő utca esetén a magassági vonalvezetés 15%-os 48,9 m hosszúságban, illetve 12,5%-os 34,8 m hosszúságban,
- A Kajászó területén tervezett FJ337. j út esetén a magassági vonalvezetés 14,0%-os, 34,56 m és 76,33m m hosszú szakasz esetében.

Budapest, 2025. április 10.