

VIDEN OG DOKUMENTATION

SYMBOLER OG ENHEDER I VEJGEOMETRI

ANLÆG OG PLANLÆGNING

FEBRUAR 2012

VEJREGLER

FORORD

Vejregelgruppen for Veje og stier i åbent land har udarbejdet en symbolliste med det formål at harmonisere anvendte symboler i håndbøger for Veje og stier i åbent land. Alle symboler fremstår med et bogstav og et sigende indeks.

Generelt forsøges det at efterleve:

Formler skrives med kursiv

Indekser skrives normalt med små bogstaver

Hvis indeks skal angive forskellige ting, adskilles de med komma, f.eks. minimal horisontalradius for stopsigt: $R_{h,min,stop}$

L angiver længde

b angiver bredde

h angiver højde

d angiver afstand

g angiver acceleration (eller deceleration)

t angiver tid

i angiver fald eller stigning angivet i ‰ eller rent tal/decimaltal

Indeks r angiver radial/sideværts

Indeks t angiver tangential/langsgående

1 SYMBOLER OG ENHEDER I VEJGEOMETRI

| Symbol | Enhed | Beskrivelse | Kommentar |
|--------------|------------|---|----------------------------|
| a | - | skråningsanlæg | |
| A | m | klotoideparameter | |
| b | m | bredde | |
| b_{bu} | m | breddeudvidelse | |
| $b_{bu,tot}$ | m | total breddeudvidelse | |
| $b_{bsp,pv}$ | m | bredde af bevægelsesspillerum for personvogn | Tidligere benævnt a |
| b_g | m | bredde af gennemfartsspor | |
| b_{hel} | m | hellebredde | |
| b_{kb} | m | kørebanebredde | |
| b_{ksp} | m | køresporsbredde | |
| b_{ph} | m | bredde af primær helle areal | Tidligere benævnt a |
| b_{pk} | m | primær kantbanebredde | Tidligere benævnt k_{pk} |
| b_{sk} | m | sekundær kantbanebredde | Tidligere benævnt k_{sk} |
| b_{sz} | m | bredde af sikkerhedszone | Tidligere benævnt b |
| b_v | m | bredde af venstresvingsspor inkl. kantlinje | |
| $d_{fg,h}$ | m | horisontal afstand til fast genstand | Tidligere benævnt b |
| $d_{fg,v}$ | m | vertikal afstand til fast genstand | Tidligere benævnt c |
| d_{ki} | m | forskydningsafstand | |
| d_{sh} | m | afstand til sigthindring | Tidligere benævnt d |
| e | m | overhøjde | Tidligere benævnt sup |
| f | decimaltal | accelerationskoefficient (tilladelig) | |
| $f_{r,till}$ | decimaltal | tilladelig sideaccelerationskoefficient | |
| g | m/s^2 | tyngdeaccelerationen | |
| g_a | m/s^2 | acceleration | |
| g_{br} | m/s^2 | acceleration, der overføres til kørebane ved nedbremsning | Tidligere benævnt a |
| g_d | m/s^2 | deceleration | |
| h_{fri} | m | frihøjde | Tidligere benævnt H |
| h_{krt} | m | regningsmæssig køretøjshøjde | Tidligere benævnt h_2 |
| h_{obj} | m | regningsmæssig objekthøjde | Tidligere benævnt h_2 |
| $h_{øje}$ | m | øjnehøjde | Tidligere benævnt h_1 |

| | | | |
|--------------|-----------------|--|--|
| i_r | ‰ decimaltal | tværfald, sidehældning (negativ ved fald) | Tidligere benævnt i |
| $i_{r,0}$ | ‰ decimaltal | den aktuelle sidehældning ved normalt tværfald mod vejens yderside | Tidligere benævnt i_0 |
| $i_{r,a}$ | ‰ decimaltal | den aktuelle sidehældning ved etablering af overhøjde til normalt tværfald men mod kurvens centrum | Tidligere benævnt a |
| $i_{r,e}$ | ‰ decimaltal | den nødvendige sidehældning ved fuld overhøjde | Tidligere benævnt b eller i_f |
| i_{res} | ‰ decimaltal | Resulterende fald | |
| i_t | ‰ decimaltal | længdefald, gradient (negativ ved fald) | Tidligere benævnt s eller g_v |
| $i_{t,a}$ | ‰ decimaltal | stigning af kørebanekant ved etablering af overhøjde til normalt tværfald | Tidligere benævnt h . Bruges til beregning af overhøjderampelængde |
| $i_{t,e}$ | ‰ decimaltal | stigning af kørebanekant ved etablering af overhøjde til mere end normalt tværfald | Tidligere benævnt v . Bruges til beregning af overhøjderampelængde |
| Δi_t | ‰ decimaltal | stigningsændring | Tidligere benævnt a |
| k | m/s^3 | ryk | |
| L | m | længde | |
| L_{br} | m | bremselængde | Tidligere benævnt S |
| L_{bu} | m | breddeudvidelseslængde | |
| L_d | m | decelerationsstrækning | |
| L_{ki} | m | kilestrækning | |
| L_{kord} | m | kordelængde | |
| L_{kurv} | m | kurvelængde | |
| $L_{kø}$ | m | køstrækning | |
| $L_{møde}$ | m | mødesigtlængde = mødeafstand | Tidligere benævnt S |
| L_{ori} | m | orienteringslængde | Tidligere benævnt l_0 |
| L_{over} | m | overhalingssigtlængde = overhalingsafstand | Tidligere benævnt S |
| L_{pri} | m | oversigtslængde ad primærvej | Tidligere benævnt l_p |
| $L_{pri,c}$ | m | oversigtslængde ad cykelsti langs primærvej | Tidligere benævnt l_{pc} |
| L_{re} | m | reaktionslængde | Tidligere benævnt S |
| L_{sek} | m | oversigtslængde ad sekundærvej | Tidligere benævnt l_s |
| L_{sekant} | m | sekantlængde | |

| | | | |
|-------------|------|---|-------------------------|
| L_{sigt} | m | sigtlængde | Tidligere benævnt S |
| L_{stop} | m | stopsigtlængde = standselængde | Tidligere benævnt S |
| R | m | radius | |
| R_h | m | horisontalradius | |
| $R_{h,max}$ | m | maksimal horisontalradius | |
| $R_{h,min}$ | m | minimal horisontalradius | |
| R_{ki} | m | afrundingsradius | |
| R_{kk} | m | afrundingsradius | |
| R_{sl} | m | afrundingsradius (slæbekurve) | |
| R_{sp} | m | afrundingsradius | |
| R_v | m | vertikalradius | |
| $R_{v,max}$ | m | maksimal vertikalradius | |
| $R_{v,min}$ | m | minimal vertikalradius | |
| St | km | stationering | |
| t | s | tid | |
| t_{ov} | s | overhalingstid | |
| t_{re} | s | reaktionstid | Tidligere benævnt t_R |
| v | m/s | hastighed angivet i m/s | |
| V | km/h | hastighed angivet i km/h | $ V =3,6* v $ |
| | km/h | hastighed efter forholdene: Den hastighed som et motorkøretøj kan fremføres med på forsvarlig vis under hensyntagen til vejens geometri, omgivelser, føre og øvrige trafikanter. Den tilladte hastighed kan f.eks. i kurver på eksisterende veje være lavere end den generelle hastighed (uden at der er skiltet med en lavere hastighed). | |
| $V_{85\%}$ | km/h | 85%-fraktilhastighed: Den hastighed, som 85 % af de motorkørende trafikanter på det givne målepunkt enten kører eller ligger under. | |
| V_d | km/h | dimensionerende hastighed: Den hastighed, som den projekterende vælger at dimensionere vejen efter. Den fastsættes ud fra kørselsdynamiske forudsætninger og sikkerhedsmæssige overvejelser om trafikanternes hastighedsadfærd. Den dimensionerende hastighed vil som udgangspunkt ikke være lavere end planlægningshastigheden. | Nyt begreb fra 2011 |

| | | | |
|----------------|------------|--|----------------------------|
| V_g | km/h | den generelle hastighedsgrænse: Den i Færdselsloven fastsatte hastighedsgrænse i byområder (50 km/t), åbent land (80 km/t) og på motorveje (130 km/t). | |
| V_{gen} | km/h | gennemsnitshastighed: Den gennemsnitlige hastighed for alle motorkøretøjer, der passerer et givet tværprofil i et givet tidsinterval. | |
| V_\emptyset | km/h | ønskelig hastighed | Begrebet udgår |
| V_ρ | km/h | planlægningshastighed: Den hastighed, som vejbestyrelsen af hensyn til fremkommelighed, trafiksikkerhed og miljø ønsker, at førerne af personbiler overholder. Planlægningshastigheden vil som udgangspunkt gælde for længere sammenhængende strækninger. Planlægningshastigheden kan være lig den generelle hastighedsgrænse, afmærket med C55 lokal hastighedsbegrænsning eller E 39 anbefalet hastighed. | Nyt begreb fra 2011 |
| V_{rejs} | km/h | rejsehastighed: Rejsehastigheden for en given rute mellem to punkter er rutens længde divideret med den samlede køretid. Både tidsforbrug til gennemkørsel af rutens strækninger og tidsforbrug til passage af kryds og alle trafikalt betingede stop på ruten skal medtages i rejsetiden. | |
| V_{sk} | km/h | skiltet hastighed: Den hastighed, som vejbestyrelsen ønsker, at trafikanterne ikke må overskride. | Tidligere benævnt V_s |
| V_{sving} | km/h | svingningshastighed | |
| V_{till} | km/h | tilladt hastighed | |
| α | ° | vinkel (alfa) | |
| α_r | ° | sidehældningsvinkel | Tidligere benævnt α |
| α_{res} | ° | resulterende vinkel | |
| α_t | ° | længdehældningsvinkel | |
| β | g (gon) | vinkel (beta) | |
| μ | decimaltal | friktionskoefficient (opnåelig) | |
| μ_{br} | decimaltal | bremsefriktionskoefficient | |
| μ_r | decimaltal | sidefrikationskoefficient | |
| μ_{res} | decimaltal | resulterende friktionskoefficient | |



Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Telefon 7244 3333

vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

vejregler@vd.dk
vejregler.dk

