



DEFINISJONER

VEG

| | |
|----------|----|
| Kapitel | II |
| Avsnitt | 1 |
| Side nr. | 1 |

1.1 TVERRPROFILET

Veg

Område som er bestemt for trafikk.

Vegbredde

Summen av breddene for alle deler av vegen, målt vinkelrett på vegens lengdeakse.

Vegkant

Skjøringslinjen mellom skulder og fyllingskråning eventuelt grøfteskråning.

Kjørefelt

Den del av en veg som er bestemt for en vognrekke.

Kjørebane

Den del av en veg som består av ett eller flere kjørefelter som ligger inntil hverandre og i samme plan.

Skulder

Den del av en veg som er kjørbær og ligger utenfor en kjørebane.

Sykkelfelt

Den del av en veg som er reservert for sykkeltrafikk (eventuelt også mopedtrafikk) og ligger inntil en kjørebane uten å være fysisk adskilt fra denne.

Sykkelbane

Den del av en veg som er reservert for sykkeltrafikk (eventuelt også mopedtrafikk) og som er fysisk adskilt fra kjørebane.

Gangbane

Den del av en veg som er reservert for gangtrafikk.

Gangfelt

Oppmerket krysningssted for gangtrafikk som skal krysse kjørebane, sykkelbane eller sykkelfelt.

Krabbefelt

Spesielt kjørefelt bestemt for tung og langsomtgående trafikk.

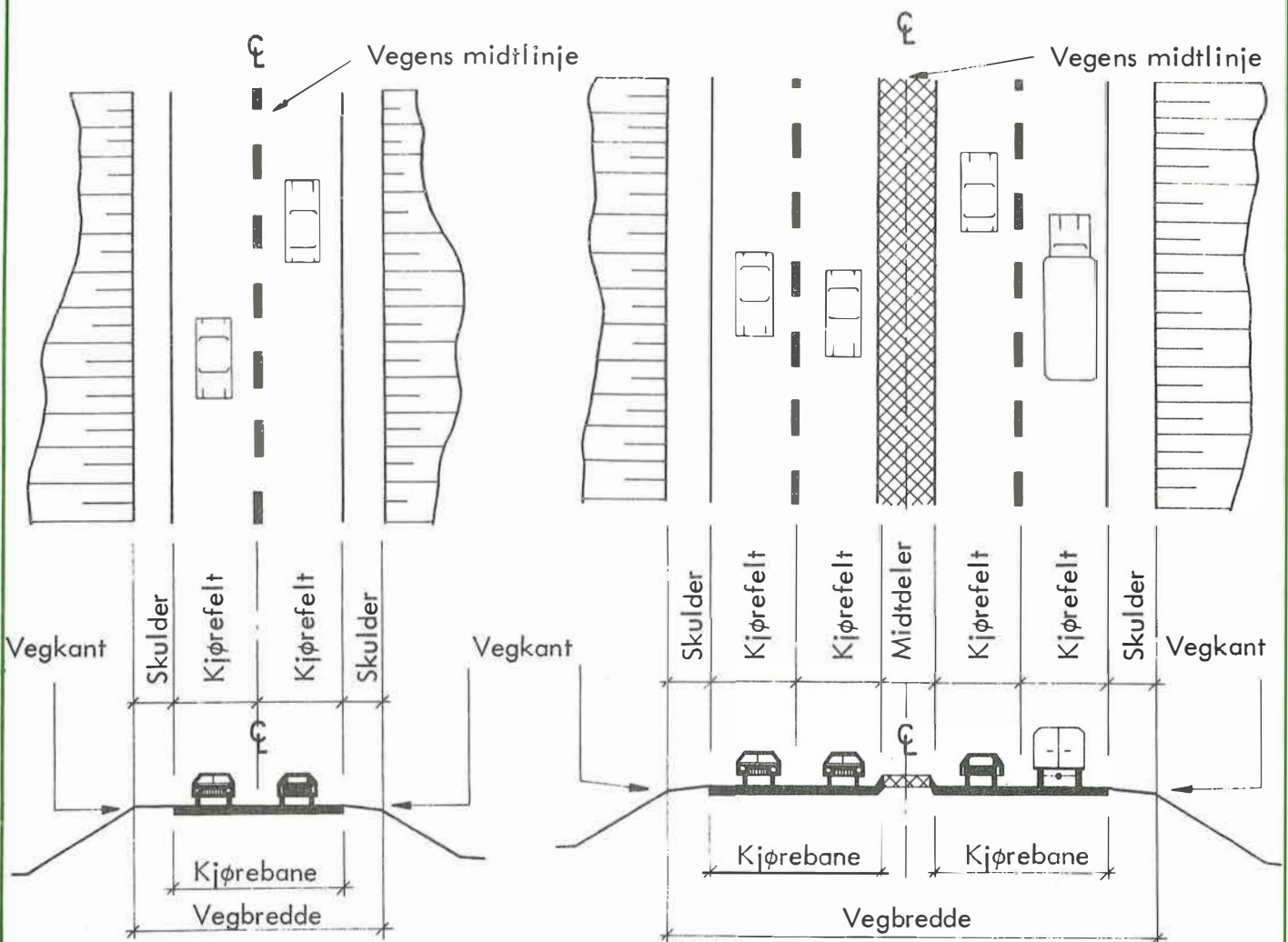


DEFINISJONER

VEG

2-FELTS VEG

4-FELTS VEG MED MIDTDELER



Figur II-1.1: Betegnelser på elementer i tverrprofilet.



DEFINISJONER

VEG

Kapitel II
Avsnitt 1
Side nr. 5Møtesikt

Møtesikt er fri sikt frem til en 1,4 m høy vogn som kjører i motsatt retning i samme kjørefelt, og avstanden er summen av de to vogners stoppsikt.

Stigningsgrad

Kjørebansens helning i lengderetningen. Sett fremover i kjederetningen regnes stigningsgraden som positiv i stigning og negativ i fall. Stigningsgraden uttrykkes i o/oo.

Stigningsendring

Den algebraiske differanse mellom stigningsgraden i to etterfølgende stigninger.

Tverrfall

Kjørebansens helning på tvers av vegens lengdeakse.

Overhøyde

Kjørebansens tverrfall i eller i forbindelse med en kurve.

Resulterende fall

Kjørebansens fall som følge av tverrfall og stigningsgrad.



DEFINISJONER

TRAFIKK

| | |
|----------|----|
| Kapitel | II |
| Avsnitt | 2 |
| Side nr. | 1 |

2.1 KJØRETØYER

Dimensjonerende kjøretøy

Et representativt kjøretøy med dimensjoner som er typiske for den gruppen det representerer.

Dimensjonerende kjøretøy personbilgruppen ("P")

Personbiler, varebiler og minste type lastebiler med kjøreegenskaper lik personbilens.

Dimensjonerende kjøretøy lastebilgruppen ("L")

Vanlige lastebiler og busser.

Dimensjonerende kjøretøy spesialgruppen ("SP")

De største busser, semitrailere av inntil 15 m lengde, samt vogntog av inntil 22 m lengde, med sporingsegenskaper ikke dårligere enn angitt i tabell IV-1.1.

Lett bil

Personbil, varebil og minste type lastebil med kjøreegenskaper lik personbilens. Alle biler uten tvillinghjul på bakakselen kan vanligvis regnes som lette biler.

Personbilenhet (Pe)

Et motorkjøretøy med samme virkning på trafikkavviklingen som en lett bil.

Tung bil

Busser og lastebiler med tvillinghjul på bakakselen. Tunge biler kan omregnes til personbilenheter.

Trailere

Vogntog og trailerkombinasjoner. Trailere kan omregnes til personbilenheter.

Blandet motorvogntrafikk

En trafikkstrøm sammensatt av lette biler, tunge biler og trailere.



DEFINISJONER

TRAFIKK

Kapitel

II

Avsnitt

2

Side nr.

3

Årsdøgntrafikk (ÅDT)

Den totale trafikkmengde som passerer et snitt av en veg i løpet av ett år, dividert med 365.

Sommerdøgntrafikk (SDT)

Den totale trafikkmengde som passerer et snitt av en veg i tidsrommet mai - oktober, dividert med 365/2.

Timetrafikk

Den trafikkmengde som passerer i løpet av en time. Andre tidsenheter kan brukes slik at man får kvartertrafikk, 6 min trafikk o s v.

Dimensjonerende timetrafikk

Den timetrafikk, uttrykt i personbilenheter, som en veg dimensjoneres for.

Dimensjonerende kvartertrafikk

Den største kvartertrafikk innen dimensjonerende time.

Teoretisk kapasitet

Den største trafikkmengde, uttrykt i personbilenheter pr time, som en kjørebane eller et kjørefelt kan avvikle under ideelle veg- og trafikkforhold.

Mulig kapasitet

Den største trafikkmengde, uttrykt i personbilenheter pr time, som en kjørebane eller et kjørefelt kan avvikle under eksisterende veg- og trafikkforhold.

Dimensjonerende kapasitet

Den største trafikkmengde, uttrykt i personbilenheter pr time, som en kjørebane eller et kjørefelt kan avvikle under eksisterende eller planlagte veg- og trafikkforhold, slik at nærmere angitt krav til trafikkavviklingens kvalitet i dimensjonerende time tilfredsstilles.



DEFINISJONER

BOKSTAVSYMBOLER

| | |
|----------|----|
| Kapitel | II |
| Avsnitt | 3 |
| Side nr. | 1 |

| | | |
|-----------|---|-----------------------|
| A | = klotoideparameter | (m) |
| B | = skulderbredde | (m) |
| B_m | = midtdeler | (m) |
| B_t | = trafikkdeler | (m) |
| b | = bredde av dimensjonerende kjøretøy | (m) |
| b_k | = kjøretøyets klaring til kjørefeltkant | (m) |
| b_o | = avstanden mellom ytre forhjuls spor og overhengets spor | (m) |
| b_x | = økning av hjulsporavstanden i kurve | (m) |
| c | = parameter for vertikalkurver | (m) |
| D | = avstand mellom møtesteder | (m) |
| \bar{D} | = gjennomsnittlig avstand mellom møtesteder | (m) |
| E | = en tung bils gjennomsnittlige ekvivalentverdi i stigninger innen en parsell | (m) |
| E_i | = en tung bils ekvivalentverdi for den enkelte stigning innen en parsell | (m) |
| E_o | = en tung bils ekvivalentverdi på flat veg | |
| e | = overhøyde | (% eller desimalform) |
| F | = kjørefeltbredde på rettlinje | (m) |
| F_e | = reduksjonsfaktor for stigningsforhold når trafikkmengde angis i antall personbilenheter | |
| F_e' | = reduksjonsfaktor for stigningsforhold når trafikkmengde angis i antall kjøretøyer | |
| F_g | = gangbane | (m) |
| F_h | = samlet reduksjonsfaktor for kjørebane- og bankettbredder samt avstand til sidehinder utlignet over en parsell | (m) |
| F_k | = kjørefeltbredde i kurve | |
| F_s | = reduksjonsfaktor for manglende forbikjøringsikt langs en vegparsell | |
| F_t | = samlet reduksjonsfaktor for alle kapasitetsreduserende forhold langs en vegparsell | |
| f | = friksjonsfaktor for bremsing | |
| f_h | = reduksjonsfaktor for kjørebane- og skulderbredder og avstand til sidehinder | |
| f_k | = sidefriksjonsfaktor | |



DEFINISJONER

BOKSTAVSYMBOLER

| | |
|----------|----|
| Kapitel | II |
| Avsnitt | 3 |
| Side nr. | 3 |

| | | |
|----------|--|--------------------------|
| S_b | = bredde av sykkelbane | (m) |
| SDT | = sommerdøgntrafikk | (kj) |
| S_f | = bredde av sykkelfelt | (m) |
| s | = stigningsgrad | (o/oo) |
| s_d | = stigningsendring | $(s_1 - s_2)$ |
| s_r | = resulterende fall | (o/oo eller desimalform) |
| s_1 | = stigningsgrad på den side av vertikalkurven hvor kjedingen er lavest | (o/oo) |
| s_2 | = stigningsgrad på den side av vertikalkurven hvor kjedingen er høyest | (o/oo) |
| T | = andel tunge biler | (%) |
| t | = tid | (sek) |
| t_r | = reaksjonstid | (sek) |
| V | = dimensjonerende hastighet | (km/h) |
| V_T | = trafikkhastighet | (km/h) |
| v | = hastighet, generelt | |
| (X,Y) | | |
| og | = koordinater | (m,m) |
| (x,y) | | |
| ÅDT | = årsdøgntrafikk | (kj) |
| α | = sentralvinkel for en horisontalkurve = brytningsvinkel (g eller °) | |