

- | | |
|-----|-------------------|
| I | 01.01.06 revision |
| II | 01.07.07 revision |
| III | 01.04.11 revision |
| IV | 01.01.14 revision |

1. oplag: Udgivet af Banetjenesten
December 1992.

2. oplag: Udgivet af DSB infrastruktur
Maj 1995

Udgiver: "Fritrumsprofiler" udgives af Banedanmark, Teknisk Drift.
Sagsekspektion i forbindelse med "Fritrumsprofiler" sker i
Teknisk Drift Spor og Teknisk Drift Strøm, Banedanmark

Rettelser: Indtil regler om fritrumsprofiler og referencelinjer indarbejdes i
en banenorm, gennemføres rettelser i "Fritrumsprofiler" ved
markeret overstregning eller tilføjelse:

- I — revision 01.01.06 i anledning af BN1-49
- II — revision 01.07.07 i anledning af BN1-154
- III — revision 01.04.11 i anledning af konkretisering af driftstolerancer
- IV — revision 01.01.14 i anledning af modernisering af el-profiler

Dispensation: Dispensation fra krav i dette hæfte skal som minimum godkendes af Banedanmarks
normansvarlige sektionschef eller en her til bemyndiget person.

Endvidere fremgår regler for dispensation af Banedanmarks ledelsessystem, hvor til der
henvises.

Anvendelses-
område "Fritrumsprofiler" gælder på den jernbaneinfrastruktur, der ligger under Banedanmarks
ansvar som infrastrukturforvalter.

Endvidere gælder hæftets krav i forbindelse med kørestrømsanlæg på den infrastruktur,
hvor Banedanmark har driftslederansvaret, som defineret i Stærkstrømsbekendtgørelsen, for
kørestrømsanlæg.

Hvor et infrastrukturarbejde finder sted på en TEN-strækning og udgør et nyanlæg, en
opgradering eller en fornyelse i Interoperabilitetsdirektivet, skal relevante TSI-krav følges.

Endvidere fremgår regler for ændringer i infrastrukturen af Banedanmarks ledelsessystem,
hvor til der henvises.

0. Indledning

0.1 Fritrumsprofillet

Fritrumsprofiler opstilles for at sikre farefri kørsel med det rullende materiel og det læssede gods.

Fritrumsprofilerne angiver, hvor tæt faste genstande (broer, signaler, perroner mv) må komme på sporet.



Fritrumsprofiler i dette hæfte er opbygget på grundlag af internationale regler (bl.a. UIC fiche 505). Dette betyder, at alle udenlandske vogne, der opfylder de internationale regler, kan befare Banedanmarks strækninger.

0.2 Fritrumsprofillets opmåling

Fritrumsprofillets kontur begrænses af rette linjer.

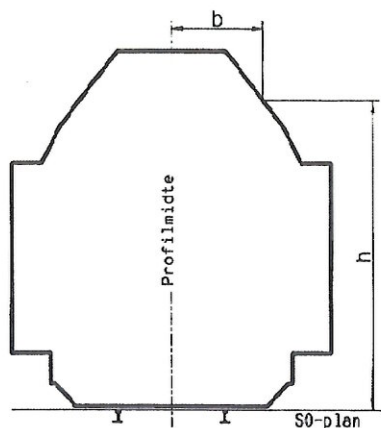


fig 1

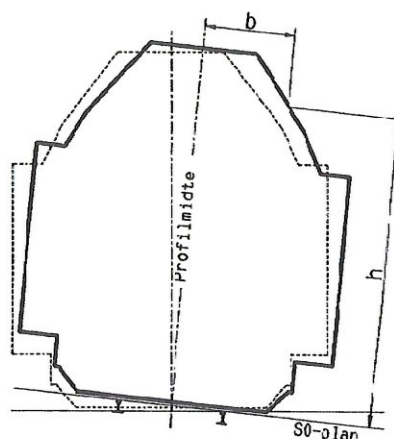


fig 2

Alle højder (h) måles vinkelret på et plan gennem skinnehovedernes overflade (SO-planet). Alle bredder (b) måles fra profilmidte parallelt med SO-planet, se fig. 1. For perroner tages udgangspunkt i nærmeste skinnes kørekant, se afsnit 8. I spor med overhøjde får fritrumsprofillet en tilsvarende hældning, se fig. 2.

Profilmidten ligger i lige stor afstand fra de to skinners kørekanter (se afsnit 15). I spor med udvidet sporvidde altså i midten af det udvidede spor.



De angivne mål i fritrumsprofilerne er absolutte mål, der altid skal være overholdt. Ved placering af genstande må der alt efter sporforhold, jordbundsforhold, vedligeholdelsesstandard, byggetolerancer og lign. gives tillæg, der sikrer, at fritrumsprofilerne er overholdt. Af hensyn til den fremtidige sporvedligeholdelse gælder, at dette tillæg som minimum skal være 100 mm i højden for profilerne EBa, EBB, EBc, B, D, SB og SD ved større ombygning (såvel i spor, dog ikke Ddp- og Ddv-spor, som ved konstruktioner), nyanlæg af spor og konstruktioner. Endvidere gælder, at dette tillæg som minimum skal være 50 mm i bredden for alle profiler. De således fremkomne mål anvendes bl.a. ved større ombygninger og anlægsarbejder. Endvidere gøres der opmærksom på, at der kan være krav om forøget ballasttykkelse, jf BN1-6, i forbindelse med opgradering, fornyelse og nyanlæg, der skal indregnes ved projektering af fritrumsprofil.

0.3 Fritrumsprofilernes benævnelse

Profil R og UT begrænsningslinjen anvendes såvel ved ikke elektrificerede spor, ved elektrificerede spor som ved S-baner.

Profil R kan gennemføres for de af stationens spor, hvor rangering finder sted. Profil R etableres kun i den side, der almindeligvis benyttes af rangerpersonalet. Det fastsættes i hvert enkelt tilfælde ved særlig sagsbehandling, hvilke spor, der skal have profil R.

UT begrænsningslinjen angiver inden for hvilket område, der ikke må opsættes eller ændres genstande uden forudgående underretning til Teknisk systemansvar Fritrumsprofil.



0.3.1 Elektrificerede fjernbaner og fjernbaner, der er planlagt elektrificeret

På elektrificerede fjernbaner samt fjernbaner, der er planlagt elektrificeret, gælder for Hovedspor og Øvrige spor nedennævnte fritrumsprofiler, der anvendes således:

Profil EA gælder i almindelighed.



Profil EBa gælder ved nyanlæg og større ombygninger for broer og lignende bygningsværker.

Profil EBB gælder ved ombygning af eksisterende køreledningsanlæg, hvor broens (bygværkets) bredde målt i sporets længderetning er 6.00 m og derunder. Profil EBB er det mindste profil for elektrificerede strækninger. Anvendelse af dette profil kan dog kun ske efter aftale med Teknisk systemansvar Kørestrøm.



Profil EBC gælder ved ombygning af eksisterende køreledningsanlæg, hvor broens (bygværkets) brede målt i sporets længderetning er over 6.00 m.

Profil EM gælder for signalmaster og lignende

0.3.2 Ikke elektrificerede fjernbaner

På ikke elektrificerede fjernbaner samt fjernbaner, der ikke er planlagt elektrificeret, gælder for Hovedspor og Øvrige spor nedennævnte fritrumsprofiler, der anvendes således:

Profil A gælder i almindelighed.

Profil B gælder for broer og lignende bygningsværker.

Profil D angiver mindst tilladelige profil for eksisterende anlæg.

Profil M gælder for signalmaster og lignende

0.3.3 S-baner

På S-baner opstilles ikke forskellige profiler for Hovedspor og Øvrige spor. Fritrumsprofilen for S-baner anvendes således:

- Profil SA** gælder i almindelighed.
- Profil SB** gælder for broer og lignende bygningsværker.
- Profil SD** angiver mindst tilladelige profil for eksisterende anlæg.
- Profil A** gælder for S-banestrækninger, hvor der kører almindelige godstog.

0.4 Sporenes inddeling

Sporene deles i Hovedspor og Øvrige spor.

Profil for Hovedspor anvendes for alle spor, hvor sporets geometriske forløb tillader kørsel med en hastighed større end 80 km/h.

Profil for Øvrige spor anvendes for alle spor, hvor det sporteknisk kun kan lade sig gøre at køre med hastigheder på 80 km/h og derunder.

Ved havnespor, industrispor, firmaspor og lignende anvendes profil 4A, (jernbaner, øvrige spor, ikke elektrificerede strækninger).

Spor i værksteder og på færger er omfattet af særlige regler.

0.5 Ansvarsforhold

For spor i drift skal de i dette hæfte angivne mål med tilhørende tabeller og bemærkninger altid være overholdt.

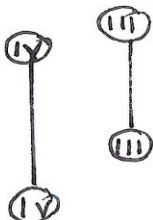


Ansvar for fritrumsprofil-bestemmelserne har direktøren for Teknisk Drift, Banedanmark.

Ansvar for overholdelse af fritrumsprofilerne i marken påhviler den/de instans(er), der har det daglige ansvar for strækningens farbarhed.

Den/de instans(er), der foretager arbejder i sporet eller på bygværker op til sporet, har ansvar for, at fritrumsprofilerne hhv. UT begrænsningslinjen overholdes.

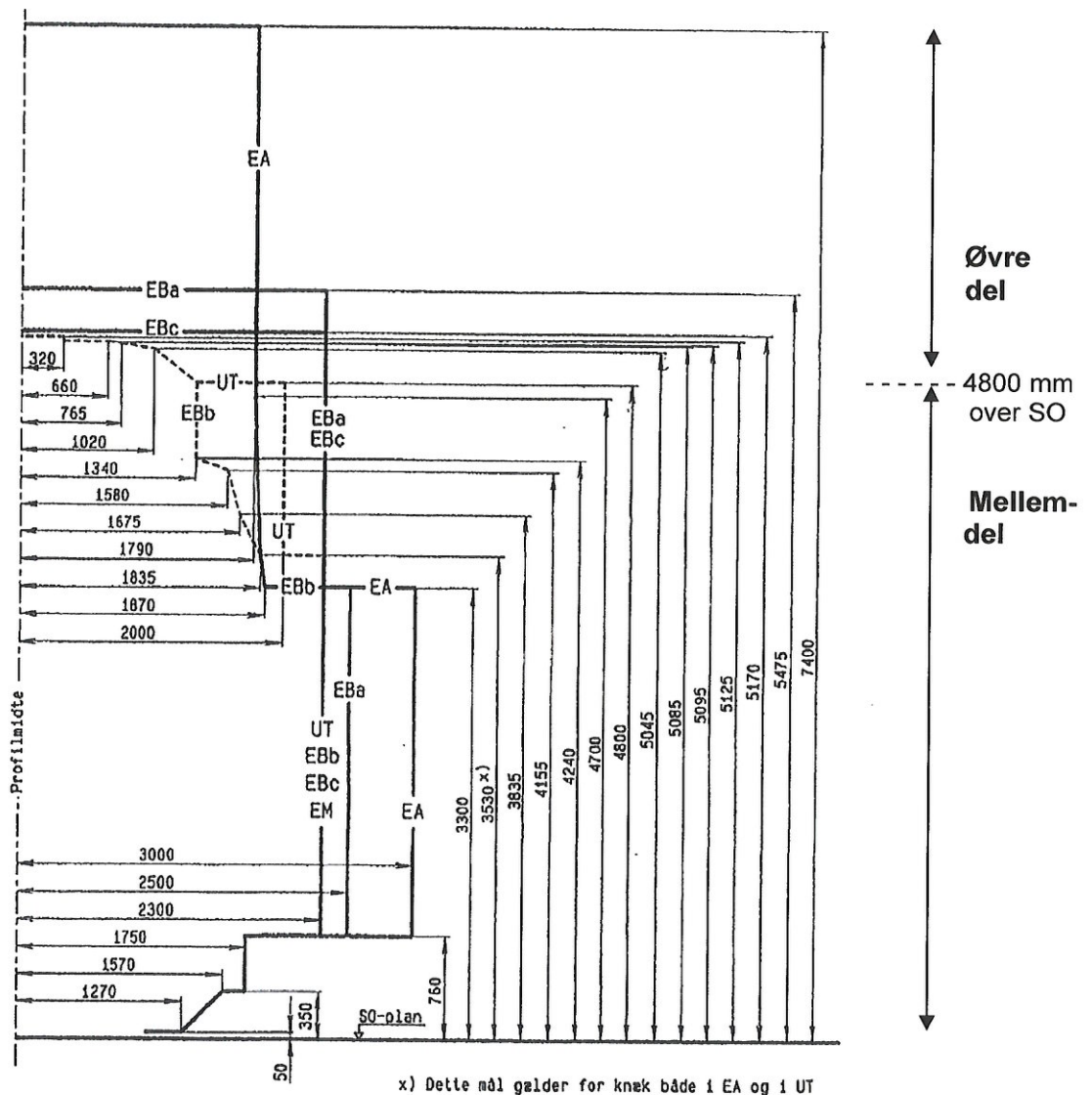
For nyanlæg af bygningsværker over eller ved spor har den projekterende instans ansvaret for, at der projekteres i et fremtidssikret fritrumsprofil. For sporprojekter gælder tilsvarende, at den projekterende skal projektere med fremtidssikret fritrumsprofil.



Af hensyn til den fremtidige sporvedligeholdelse gælder, at der ved projekteringen af nyanlæg og større ombygninger (såvel i spor, dog ikke Ddp- og Ddv-spor, som ved konstruktioner) skal anvendes et tillæg/vedligeholdelsestolerance, der som minimum skal være 100 mm i højden for profilerne EBa, EBb, EBc, B, D, SB og SD. Endvidere gælder, at dette tillæg som minimum skal være 50 mm i bredden for alle profiler. Endvidere gøres der opmærksom på, at der kan være krav om forøget ballasttykkelse, jf BN1-6, der i forbindelse med opgradering, fornyelse og nyanlæg, der skal indregnes ved projektering af fritrumsprofil.

1.1 FJERNBANER – HOVEDSPOR 80 < V ≤ 200 km/h

Eksisterende strækninger elektrificeret før 2012 med brokonstruktioner og lignende konstruktioner bygget før 2012



1.1.1 Gyldighedsområde

- Profil EA gælder i almindelighed
 Profil EBa gælder ved nyanlæg og større brobygninger
 Profil EBB og EBC gælder ved ombygning af eksisterende køreledningsanlæg, hvor bygværket i sporets længderetning er
 - ≤ 6,00 m: Profil EBB
 - > 6,00 m: Profil EBC
 Profil EM gælder for signalmaster og lignende
 UT-begrænsningslinjen angiver det område, indenfor hvilket faste genstande ikke må ændres hhv nyopsættes uden forudgående aftale med Teknisk systemansvar Fritrumsprofil

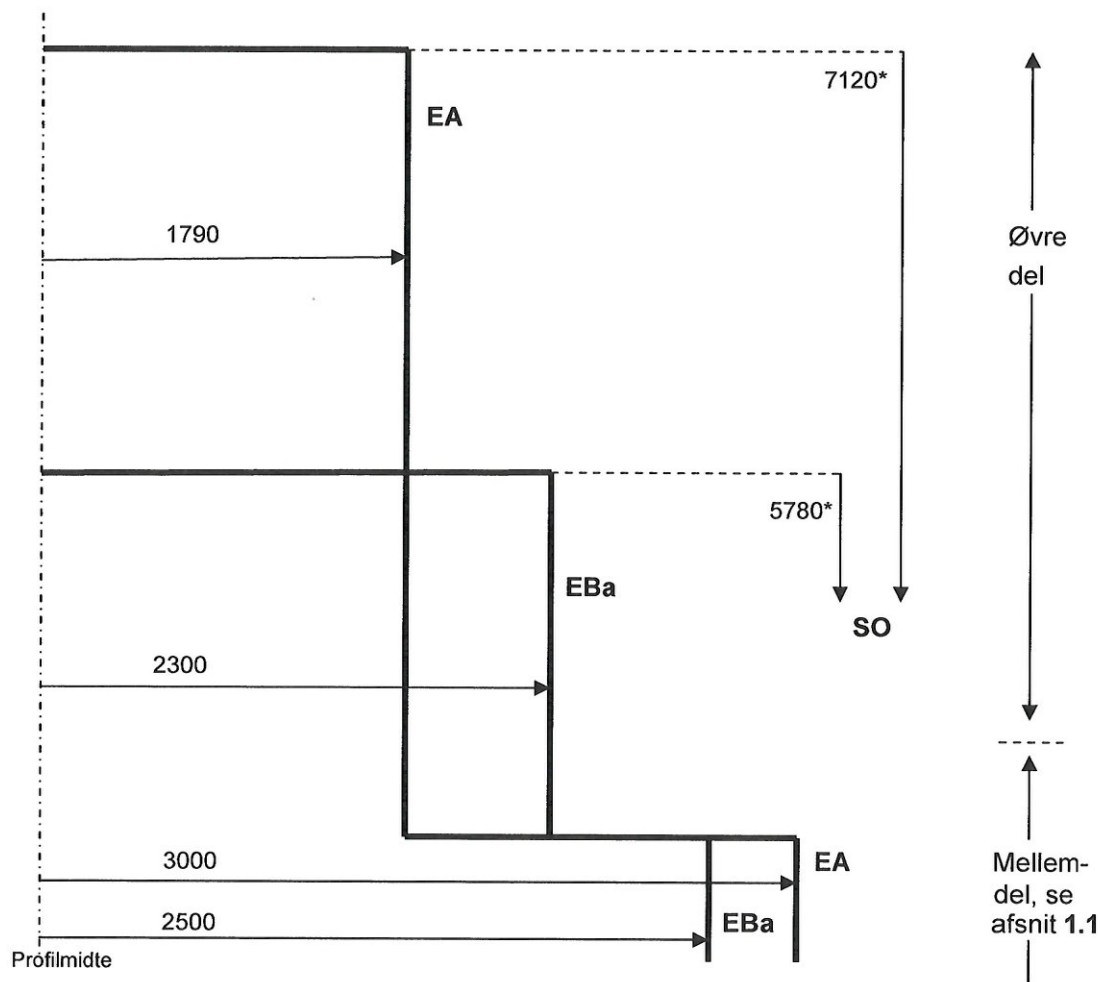
1.1.2 Tillæg eller reduktion i målene. Se endvidere afsnit 0, 7 og 11

1.1.3 Profilets nedre dele. Se afsnit 6

1.3 FJERNBANER – HOVEDSPOR

80 < V ≤ 200 km/h

Nye broer og lignende konstruktioner på strækninger elektrificeret før 2012
Ny og planlagt elektrificering med nye broer og lignende konstruktioner



1.3.1 Gyldighedsområde

Profil EA gælder i almindelighed

Profil EBa gælder ved nye broer og lignende konstruktioner

I tunnelanlæg med længde > 100 m, skal tillægges ekstra 50 mm i isolationsafstand. Eventuelt overhøjdetillæg, hvor det vandrette loft for EBa parallelforskydes opad, skal indregnes (se afsnit 0.2)

* Ved veksel-, adskillelsesfelt og transversaler er der krav om øget systemhøjde, derfor skal højdemålet her øges med 400 mm i forhold til de anførte værdier

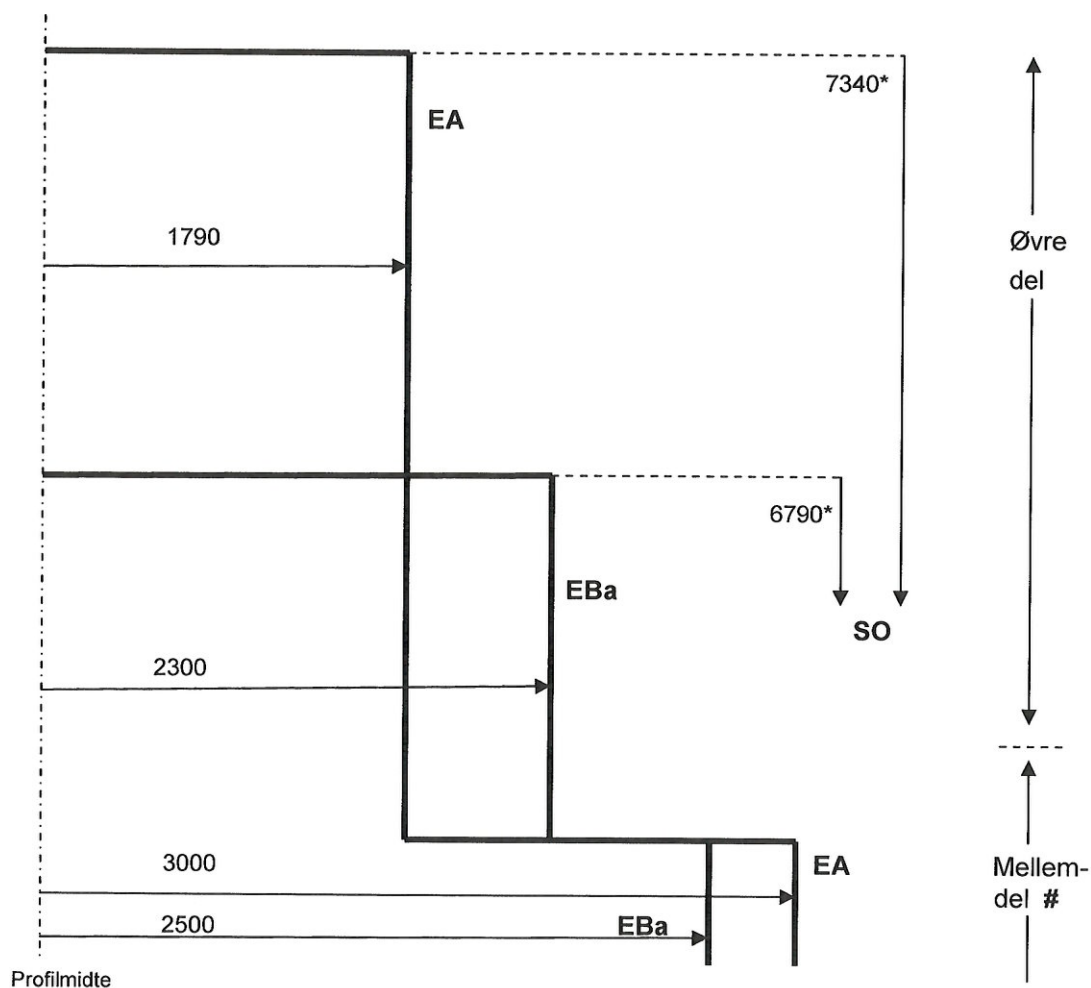
1.3.2 Tillæg eller reduktion i målene. Se endvidere afsnit 0, 7 og 11

1.3.3 Profilets nedre dele. Se afsnit 6

1.4 FJERNBANER – HOVEDSPOR

200 < V ≤ 250 km/h

Elektrificering af nye strækninger eller ved opgradering på elektrificerede strækninger



Krav til fritrumsprofillets mellemdel er for tiden ikke fastsat.
Kontakt Teknisk systemansvar Fritrumsprofil

1.4.1 Gyldighedsområde

Profil EA gælder i almindelighed
Profil EBa gælder ved broer og lignende konstruktioner

I tunnelanlæg med længde > 100 m, skal tillægges ekstra 50 mm i isolationsafstand. Eventuelt overhøjdetillæg, hvor det vandrette loft for EBa parallelforskydes opad, skal indregnes (se afsnit 0.2)

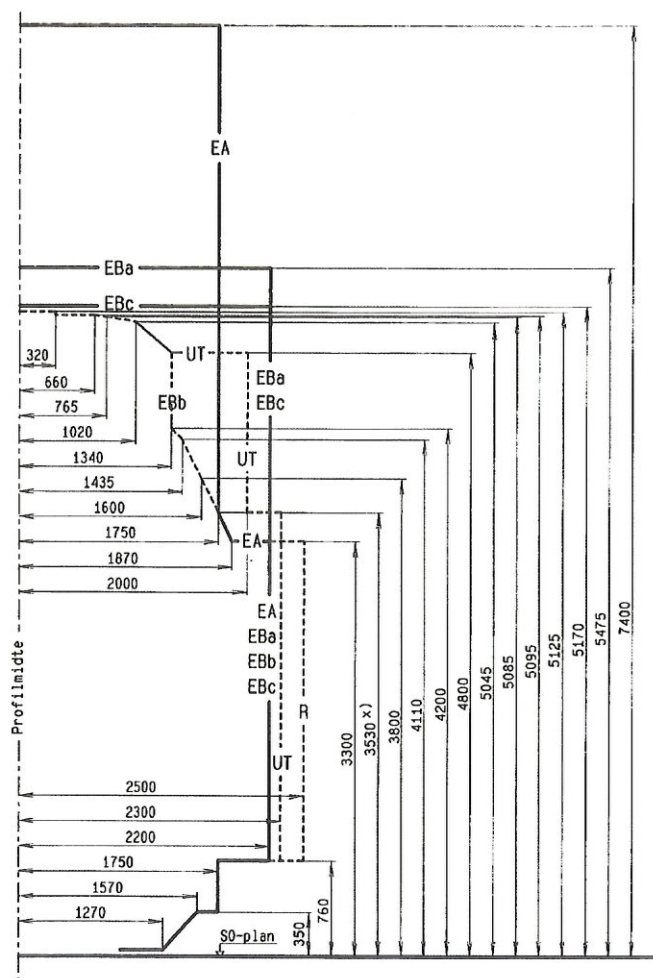
* Ved veksel-, adskillelsesfelt og transversaler er der krav om øget systemhøjde, derfor skal højdemålet her øges med 500 mm i forhold til de anførte værdier

1.4.2 Tillæg eller reduktion i målene. Se endvidere afsnit 0,7 og 11

1.4.3 Profilets nedre dele. Se afsnit 6

2. FJERNBANER – ØVRIGE SPOR $V \leq 80$ km/h

Elektrificerede strækninger samt strækninger, der er planlagt eller forventes elektrificeret



x) Dette mål gælder for knæk både i EA og i UT

2.1 Gyldighedsområde

Profil EA gælder i almindelighed
 Profil EBa gælder ved nyanlæg og større broombygninger
 Profil EBb og EBc gælder ved ombygning af eksisterende køreledningsanlæg hvor bygværket i sporets længderetning er
 - $\leq 6,00$ m: Profil EBb
 - $> 6,00$ m: Profil EBc

Profil R angiver det profil, der anvendes på den side af sporet, der almindeligvis benyttes af rangerpersonalet.

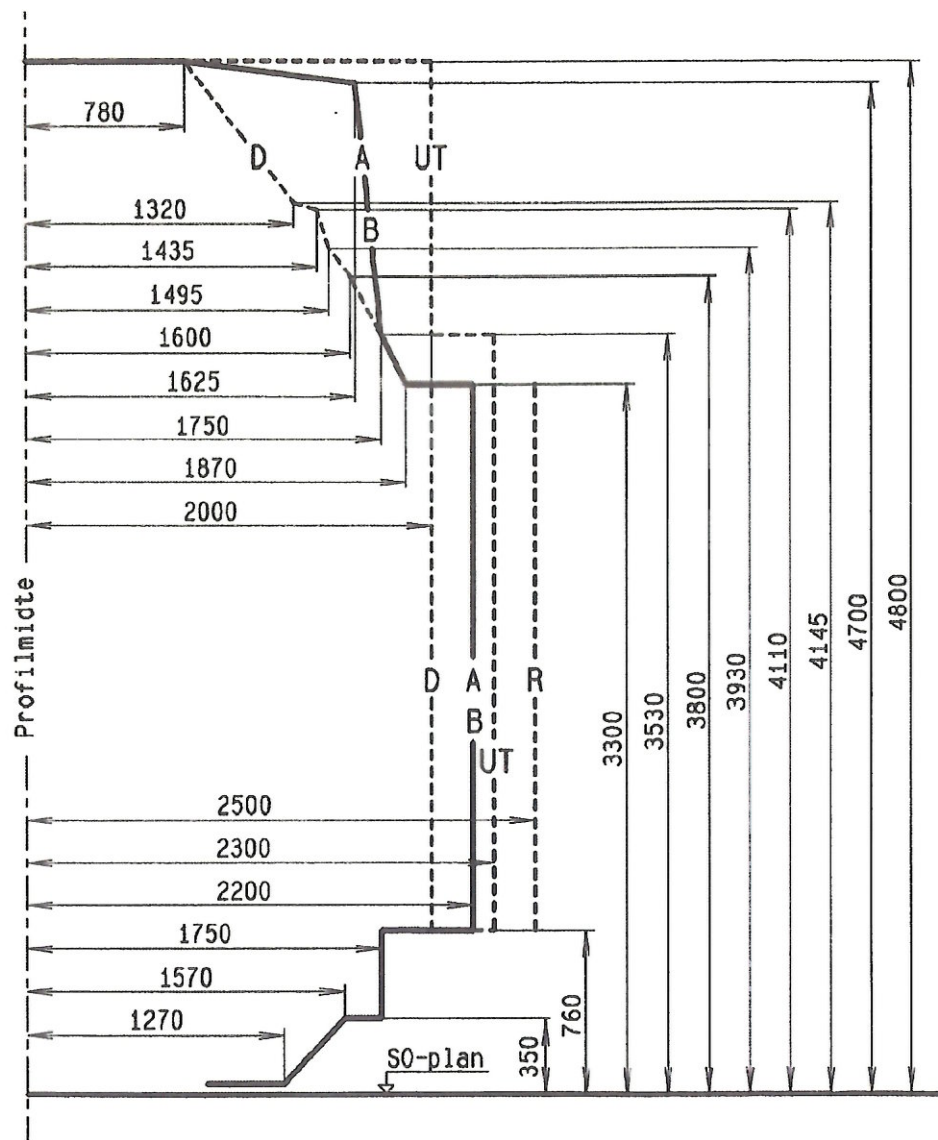
UT-begrænsningslinjen angiver det område, indenfor hvilket faste genstande ikke må ændres hhv nyopsættes uden forudgående aftale med Teknisk systemansvar Fritrumsprofil.

IV

2.2 Tillæg eller reduktion i målene. Se afsnit 0, 7 og 11

2.3 Profilets nedre dele. Se afsnit 6

4. FJERNBANER – ØVRIGE SPOR $V \leq 80$ km/h Ikke elektrificerede strækninger



4.1 Gyldighedsområde

- Profil A og B angiver mindst tilladelige profiler ved nyanlæg og større ombygninger
- Profil D angiver mindst tilladelig profil for eksisterende anlæg
- Profil R angiver det profil, der kan anvendes på den side af sporet, der almindeligvis benyttes af rangerpersonale
- UT-begrænsningslinjen angiver det område, indenfor hvilket faste genstande ikke må ændres hhv nyopsættes uden forudgående aftale med Teknisk systemansvar Fritrumsprofil.



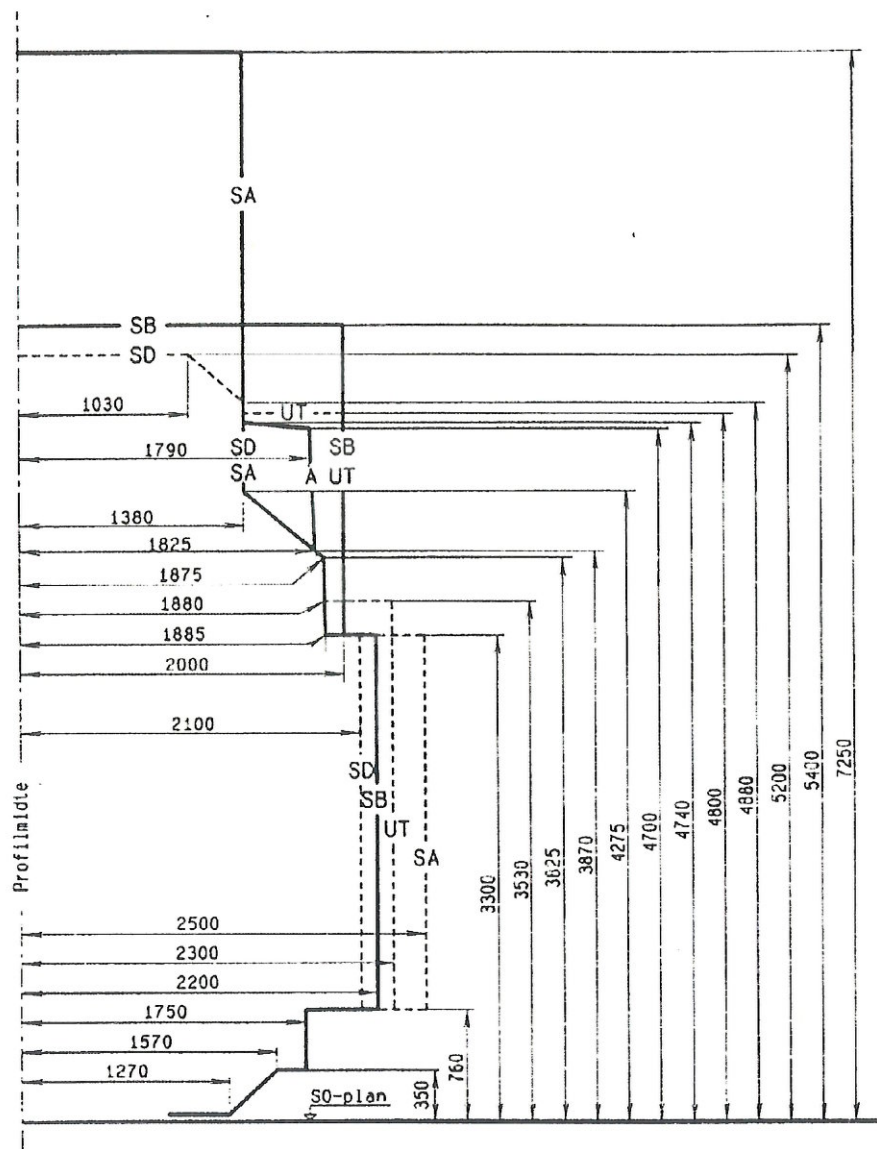
4.2 Tillæg eller reduktion i målene. Se afsnit 0, 7 og 11

4.3 Profilets nedre dele. Se afsnit 6

5.

S-BANER – HOVEDSPOR og ØVRIGE SPOR

V≤120 km/h



5.1

Gyldighedsområde

Profil SA gælder i almindelighed
 Profil SB gælder for broer og lignende bygværker
 Profil SD angiver mindst tilladte profil for eksisterende anlæg
 Profil A gælder for S-banestrækninger, hvor der kører almindelige godstog
 UT-begrænsningslinjen angiver det område, indenfor hvilket faste genstande ikke må ændres hhv nyopsættes uden forudgående aftale med Teknisk systemansvar Fritrumsprofil.

IV

5.2

Tillæg eller reduktion i målene. Se afsnit 0, 7 og 11

5.3

Profilets nedre dele. Se afsnit 6

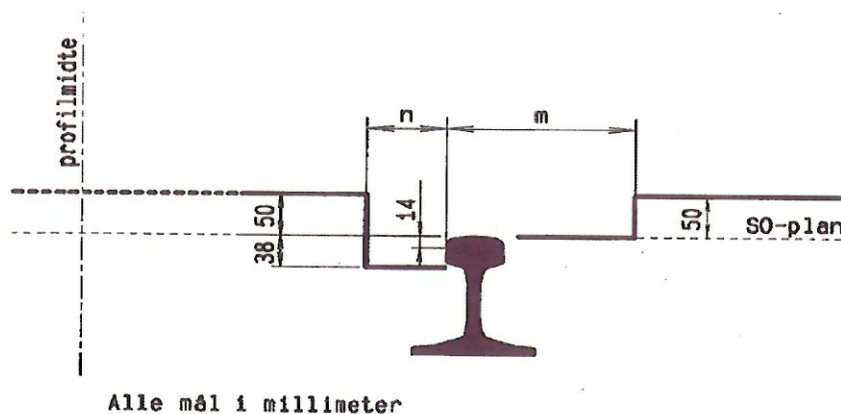
6 Området omkring skinnen

6.1 Gyldighedsområde

Fritrumsprofilen for området omkring skinnerne er ens for fjernbaner – hovedspor, for fjernbaner – øvrige spor og for S-baner.

6.2 Tillæg til breddemålene

For breddemålene m og n skal der i kurver gives tillæg efter afsnit 7.



Målet m har følgende størrelse:

135 mm for faste genstande, der er i fast forbindelse med køreskinnen og
150 mm for alle øvrige genstande.

Målet n har følgende størrelse:

41 mm for tvangsskinner i sporskifter og krydsninger (særlige regler for krumme krydsninger) og
70 mm for øvrige faste genstande. Dog kan dette mål i visse tilfælde formindskes (havnespor, overkørsler mv), men må aldrig være mindre end 45 mm.

I kurver tillægges den eventuelle sporudvidelse.

Tvangsskinner må uanset det ovenfor anførte mål være indtil 55 mm høje.

Målene m og n regnes fra kørekanten, der ligger 14 mm under SO. Der skal tages udgangspunkt i en ny skinne.

Sporrillens dybde 38 mm skal være til stede, selv når skinnehovedet er mest slidt.

7. Forøgelse af breddemål i kurver

7.1. Gyldighedsområde

Af hensyn til de lange jernbanevognes uhindrede passage skal fritrumsprofillets bredde forøges i kurver.

Målene m og n i området omkring skinnerne (afsnit 6) samt el-profiler skal ikke forøges. For afstand til perron (afsnit 8) er forøgelsen indregnet i tabellen.

7.2. Forøgelsens afhængighed af kurveradius.

Størrelsen af forøgelsen (e) fremgår af tabellen.

7.3. Forøgelse ved indgang til kurve.

Ved overgang fra ret spor til en kurve eller mellem to kurver gås frem som vist på fig 1 til 5.

7.4. Forøgelse af breddemål i små kurver.

For kurver med $R < 120$ meter beregnes forøgelsen af breddemålene i hvert enkelt tilfælde som en dispensationssag.

Forøgelse af breddemål	
Kurveradius i meter	Forøgelse (e) af breddemål i kurver i millimeter
∞ - 1500	0
1499 - 500	5
499 - 300	10
299 - 250	15
249 - 240	25
239 - 230	35
229 - 220	50
219 - 210	60
209 - 200	75
199 - 190	90
189 - 180	110
179 - 170	130
169 - 160	150
159 - 150	175
149 - 140	205
139 - 130	235
129 - 120	275

For $R < 120$ meter beregnes forøgelsen af breddemålene i hvert enkelt tilfælde af teknik og infrastruktur

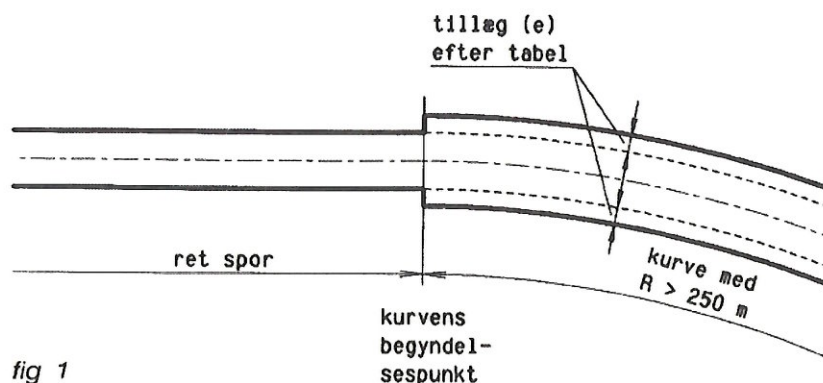


fig 1

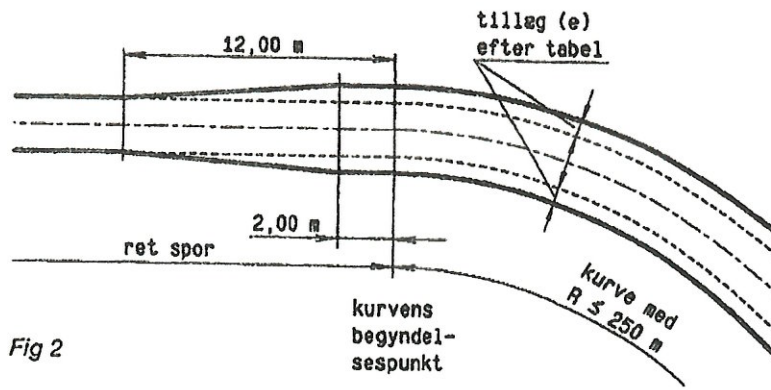


Fig 2

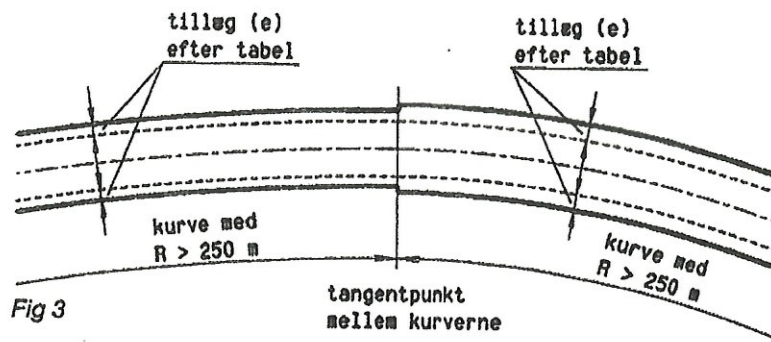


Fig 3

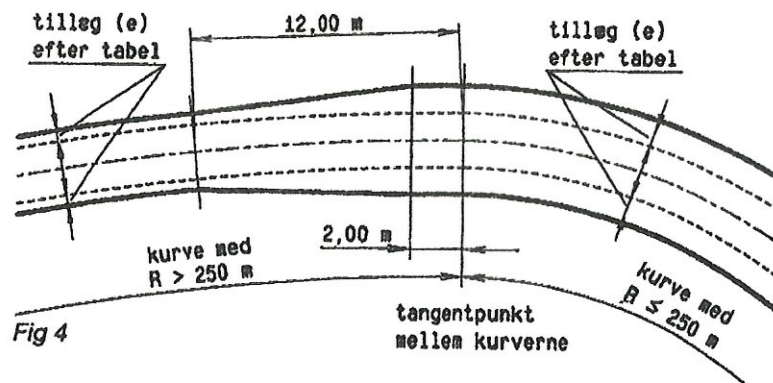


Fig 4

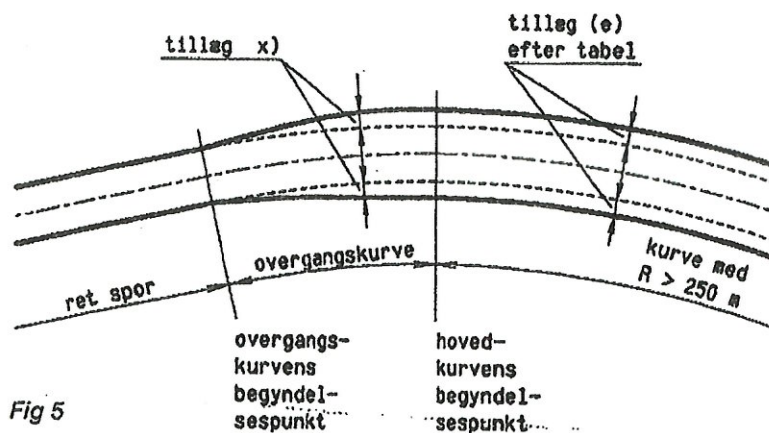


Fig 5

x) Tillæg i overgangskurven skal have fuld størrelse ved hovedkurvens begyndelsespunkt og isvrigt tillæg jævnt fra overgangskurvens begyndelsespunkt.

8 Fritrumsprofiler for perroner

Hele afsnit 8 er udgået ved revision — (I) per 01.01.06

Krav vedrørende fritrumsprofiler for perroner er givet i BN1-49, hvor til der henvises

9 Sporafstand

10 Frispormærker

Hele afsnit 9 og 10 er udgået ved revision — (II) per 01.07.07

Krav vedrørende sporafstand og frispormærker er givet i BN1-154, hvor til der henvises

11. Ændring af højdemålene ved afrundingskurver i længdeprofil

11.1. Gyldighedsområde

Ved afrundingskurver i længdeprofil skal fritrumsprofillets højdemål forøges hhv formindskes. Målene for E-profiler skal ikke forøges.

11.2. Størrelse af forøgelse/formindskelse

Alle højdemål til og med 1170 mm over SO-plan skal formindskes med de i tabellen anførte værdier.

Alle højdemål fra og med 3300 mm over SO-plan skal forhøjes med de i tabellen anførte værdier.

Radius i meter	Formindskelse/forøgelse af højdemål i millimeter
$R \geq 10000$	0
$10000 > R \geq 7000$	5
$7000 > R \geq 5000$	10
$5000 > R \geq 3000$	15
$3000 > R \geq 2500$	20
$2500 > R \geq 2000$	25

For mindre afrundingsradier beregnes formindskelsen/forøgelsen = $50000/R$ mm. Alle mål afrundes til nærmeste værdi delelig med 5.

I de tilfælde, hvor formindskelsen giver højdemål under SO-plan skal kun foretages formindskelse til og med SO-plan.

Formindskelsen/forøgelsen skal begynde 25 meter før tangentpunktet og tiltage jævnt, således at den er fuldt til stede ved afrundingskurves begyndelse (tangentpunkt).

Tabellen kan ikke anvendes ved færgeklapper.

12. Fritrumsprofil for enden af spor

12.1. Gyldighedsområde

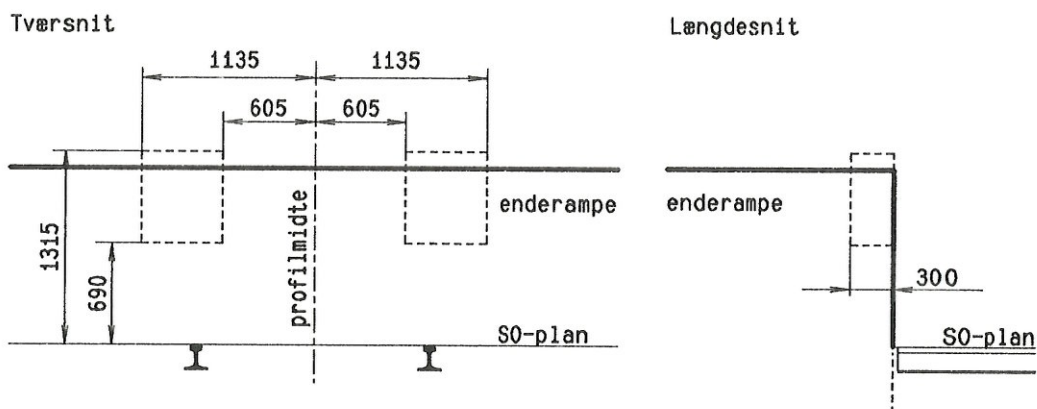
For enden af spor skal fritrumsprofilen være til stede helt til sporets ende.

12.2. Størrelse af fritrumsprofilen

Som sporets ende regnes et lodret plan vinkelret på sporet gennem påløbsfladen på en høj stopper, enderampe eller lignende.

Anvendes høj stopper ikke, gennemføres fritrumsprofilen på en sådan måde, at vogne ikke beskadiges, når de løber mod det stop (lav stopper, grusbunke el lign), der evt da findes.

Enderampe eller lignende kan eventuelt udstyres med pufferkammer, således at vognen bringes nærmere til rampen.



13. UT begrænsningslinien

13.1. Gyldighedsområde

UT begrænsningslinien gælder for alle Hovedspor. For Øvrige spor gælder UT begrænsningslinien i det omfang, det er fastsat for hver enkelt station.

13.2. Anvendelse af UT begrænsningslinien

I forbindelse med behandling af usædvanlige transporter (UT) må placeringen af de faste genstande op til sporet være registreret.

Genstande, der helt eller delvis er placeret inden for UT begrænsningslinien, opmåles løbende.

Ved ændringer eller nyopsætning af genstande, der er helt eller delvis indenfor UT begrænsningslinien, skal gives indberetning med angivelse af mål til den instans, der har ansvar for fritrumsprofilernes overholdelse. Denne instans underretter kontoret for usædvanlige transporter.

13.3. Størrelse af UT begrænsningslinien

UT begrænsningsliniens mål er vist på de enkelte profiltegninger.

14. Undvigeplads

14.1. Gyldighedsområde

Reglerne for undvigeplads gælder for alle Hovedspor. For Øvrige spor anvendes reglerne efter behov.

14.2. Anvendelse af undvigepladser

For at sikre de medarbejdere, der under togpassage færdes eller opholder sig umiddelbart op til sporet, etableres undvigepladser.

Særlig ved tunneler, brede overføringer, smalle dæmninger og sporbærende broer er anvendelse af undvigepladser nødvendig.



14.3. Størrelse af undvigeplads


Undvigepladsen udføres typisk som en niche.

Nichen skal have en dybde på mindst 500 mm, en bredde på mindst 1000 mm og en højde på mindst 2000 mm. Der skal findes en niche for hver 20 meter. Nichen skal være placeret sådan, at man umiddelbart kan træde ind i den.

Tilsvarende plads skal være til rådighed i de tilfælde, hvor der ikke er tale om en egentlig niche, men en anden undvigeplads, hvor medarbejderen f.eks. kan stå 'dækket' af masterække, bropiller eller lign.

15 Ordforklaring

Breddemål	Profilbredden måles fra spormidten i et plan parallelt med SO-planet. I et spor med overhøjde er profilbredden således ikke et vandret mål
 Ddp- og Ddv-spor	Direkte befæstet spor med Ddp- og Ddv-befæstelse. Direkte befæstet spor er før hen omtalt som spor uden ballast.
Forøgelse af breddemål	Ved spor i kurve må der af hensyn til kørsel med lange jernbanevogne ske en forøgelse af fritrumsprofillets breddemål
Forøgelse eller reduktion i højdemål	Ved knæk i længdeprofilet ved fæргеklapper og ved afrundingskurver i længdeprofilet, må højdemålene forøges hhv reduceres
Frispormærker	Frispormærker anbringes ved sporsammenløb og sporkrydsninger for at sikre, at holdende vogne i det ene spor ikke generer kørslen med vogne i det andet spor
Fritrumsprofil	Begrænsning uden for hvilken alle faste genstande skal befinde sig. Er fritrumsprofilet overholdt, kan alt rullende materiel passere uhindret
Hovedspor	Som Hovedspor regnes spor på fri bane og stationernes togvejsspor. Det er dog kun nødvendigt at anvende profil for hovedspor, hvis spor-geometrien tillader hastighed større end 80 km/h
Højdemål	Profilhøjden måles vinkelret på SO-planet. I spor med overhøjde er profilhøjden således ikke et lodret mål. Ved knæk og afrundingskurver i længdeprofilet skal højdemålet forøges hhv. reduceres
Køreflade	Overside af skinneoverkant. Den flade, hjulet kører på
Kørekant	En skinnes kørekant regnes beliggende 14 mm under SO-planet på den indvendige side af skinnen
 Køreledningshøjde	Køreledningshøjden er afstanden målt fra SO-planet, og vinkelret herpå, til en linje, der er parallel med SO-planet og tangerer undersiden af køreledningen.
Læsseprofil	Begrænsning inden for hvilken alle læs på jernbanevogne skal befinde sig. Læsseprofilerne er forskellige fra land til land. Læsseprofilerne er vist i RIV, bilag II, hvor også de tilhørende tabeller for breddeindskrænkning (reduktion af breddemål) findes
Perronafstand	Perronafstanden måles fra en linje gennem nærmeste skinnes kørekant til perronforkanten. Linjen står vinkelret på SO-planet
Perronhøjde	Perronhøjden måles som en højde vinkelret på SO-planet
Profil A	Det almindelige fritrumsprofil. Anvendes ved større ombygninger og nyanlæg
Profil B	Fritrumsprofil ved broer og lignende bygværker
Profil D	Det mindst tilladelige fritrumsprofil for eksisterende anlæg

Profil E	Ikke et selvstændigt fritrumsprofil, men markering af at det nævnte profil gælder elektrificerede fjernstrækninger
Profil M	Fritrumsprofil for signalmaster
Profil R	Fritrumsprofil for rangerpersonale
Profil S	Ikke et selvstændigt fritrumsprofil, men en markering af at det nævnte profil gælder specielt for S-baner
Profilmidte	Profilmidten er en linje, som står vinkelret på SO-planet i lige stor afstand fra skinnernes kørekanter. I spor med udvidet sporvidde altså i midten af det udvidede spor
SO	Skinneoverkant
SO-plan	Et plan gennem skinnehovedernes overflade. SO-planet vil således hælde i spor med overhøjde. Da SO-planet tangerer begge skinners køreflade, vil SO-planet blive lavere efterhånden som skinnerne slides
Sporafstand	Afstand mellem spormidterne i to sideløbende spor. Sporafstanden skal sikre tilstrækkelig afstand mellem passerende tog, plads til rangerpersonale, evt. opstilling af signaler mv
Spormidte	I spor uden udvidelse er spormidten en linje, som er beliggende i SO-planet i lige stor afstand fra skinnernes kørekanter. I spor med sporudvidelse ligger spormidten $1435 \text{ mm}/2 = 717,5 \text{ mm}$ fra den høje hhv den udvendige skinnes kørekant
 Systemhøjde	Køreledningskonstruktionens systemhøjde er den lodrette afstand fra underside af køreledning til midte af bæretov ved køreledningsophæng
Øvrige spor	Øvrige spor omfatter alle spor, hvor sporgeometrien ikke giver mulighed for større hastighed end 80 km/h