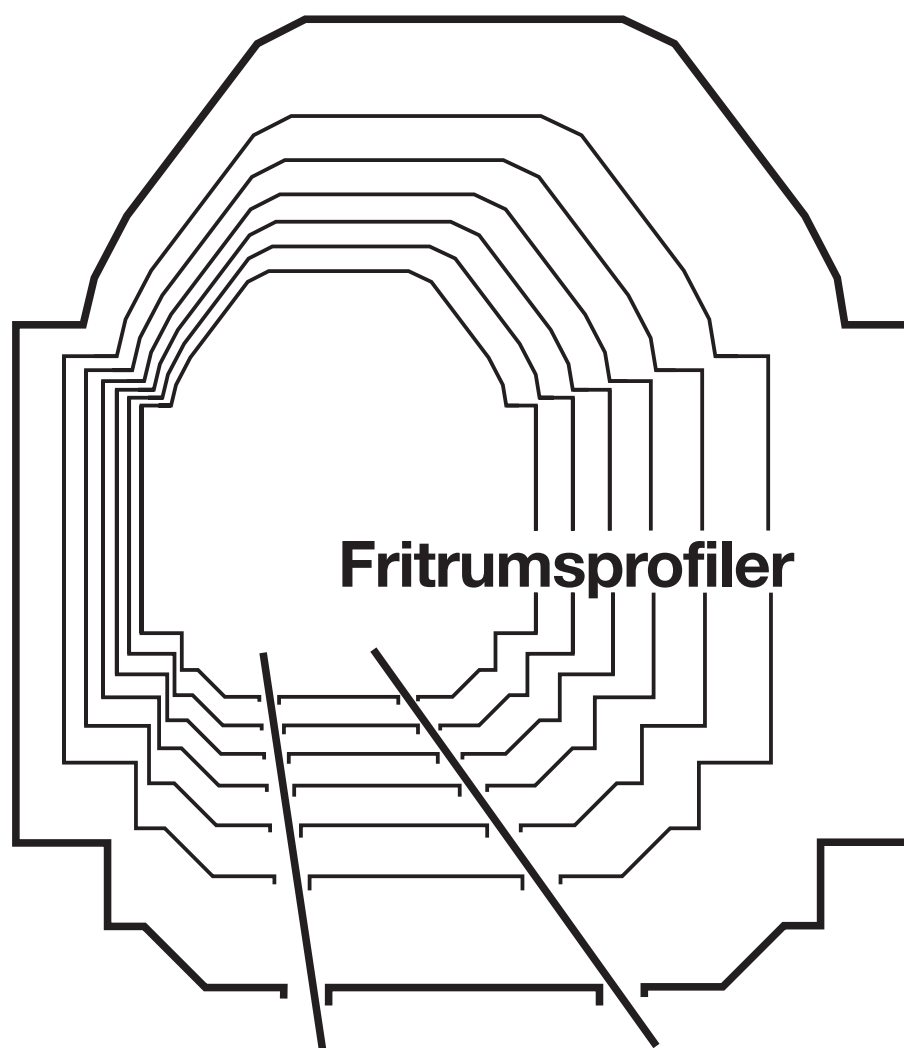




1. oplag: Udgivet af Banetjenesten
December 1992.

2. oplag: Udgivet af DSB infrastruktur
Maj 1995.

Sagsekspedition af fritrumsprofiler og dispensationer:

Registre & arkiver
Bernstorffsgade 44A
1577 København K

0. Indledning

0.1. Fritrumsprofilet

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

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

DSBs fritrumsprofiler er opbygget på grundlag af internationale regler (UIC fiche 505). Dette betyder, at alle udenlandske vogne, der opfylder de internationale regler, kan befare DSB-strækninger.

0.2. Fritrumsprofilernes opmåling

Fritrumsprofilets kontur begrænses af rette linie

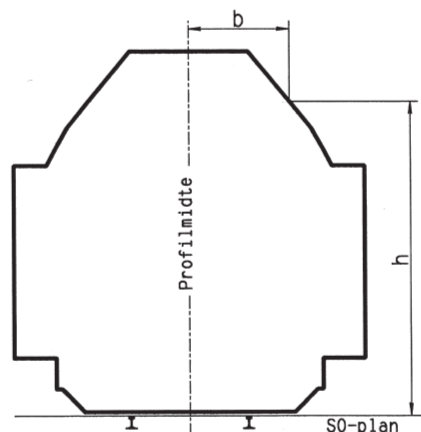


fig 1

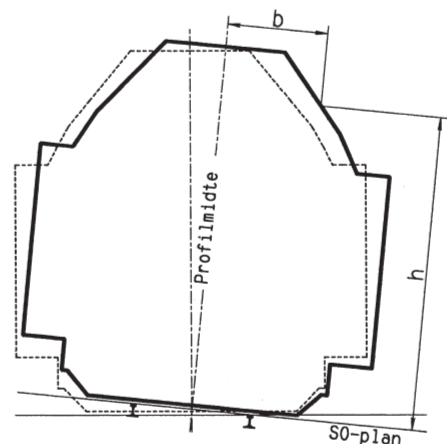


fig 2

Alle højder (h) måles vinkelret på et plan gennem skinnenhovedernes overflade (SO-planet). Alle bredder (b) måles fra profilmidte parallelt med SO-planet, se fig 1. For perroner tages dog udgangspunkt i nærmeste skinnes kørekant, se afsnit 8.

I spor med overhøjde får fritrumsprofilet en tilsvarende hældning, se fig 2.

Profilmidten ligger i lige stor afstand fra de to skinners kørekanter (der regnes at ligge 14 mm under SO-plan). I spor med udvidet sporvidde altså i midten af det udvidede spor.

De angivne mål for fritrumsprofilerne er absolutte mål, der altid skal være overholdt. Ved placering af genstande må der alt efter sporforhold, jordbundsforhold, vedligeholdelsesstandard, byggetolerancer og lign gives et tillæg, der sikrer, at fritrumsprofilerne altid er overholdt. De således fremkomne mål anvendes bl a ved anlægsarbejder.

0.3. Fritrumsprofilernes benævnelse

Profil R og UT begrænsningslinien anvendes såvel ved ikke elektrificerede spor, 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-begrænsningslinien angiver inden for hvilket område, der ikke må opsættes eller ændres genstande uden forudgående underretning til kontoret for Usædvanlige Transporter.

0.3.1. Elektrificerede fjernbaner og fjernbaner, der er planlagt elektrificeret

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

Profil EA gælder i almindelighed. Den ansvarlige køreledningsinstans kan dog fastsætte andre mål.

Profil EBa gælder ved nyanlæg og større ombygninger for broer og lignende bygningsværker. Den ansvarlige køreledningsinstans kan dog fastsætte andre mål.

Profil EBb gælder ved ombygning af eksisterende anlæg, hvor broens (bygværkets) bredde målt i sporets længderetning er 6.00 meter og derunder. Profil EBb er det mindste profil for elektrificerede strækninger. Anvendelse af dette profil kan dog kun ske efter aftale med den ansvarlige køreledningsinstans.

Profil EBc gælder ved ombygning af eksisterende anlæg, hvor broens (bygværkets) bredde målt i sporets længderetning er over 6.00 meter.

Profil EM gælder for signalmaster og lignende.

0.3.2. Ikke elektrificerede fjernbaner

På ikke elektrificerede fjernbaner, samt på 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/t.

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

Ved havnespor, industrispor, firmaspor og lignende anvendes profil 4A, (fjernbaner, 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.

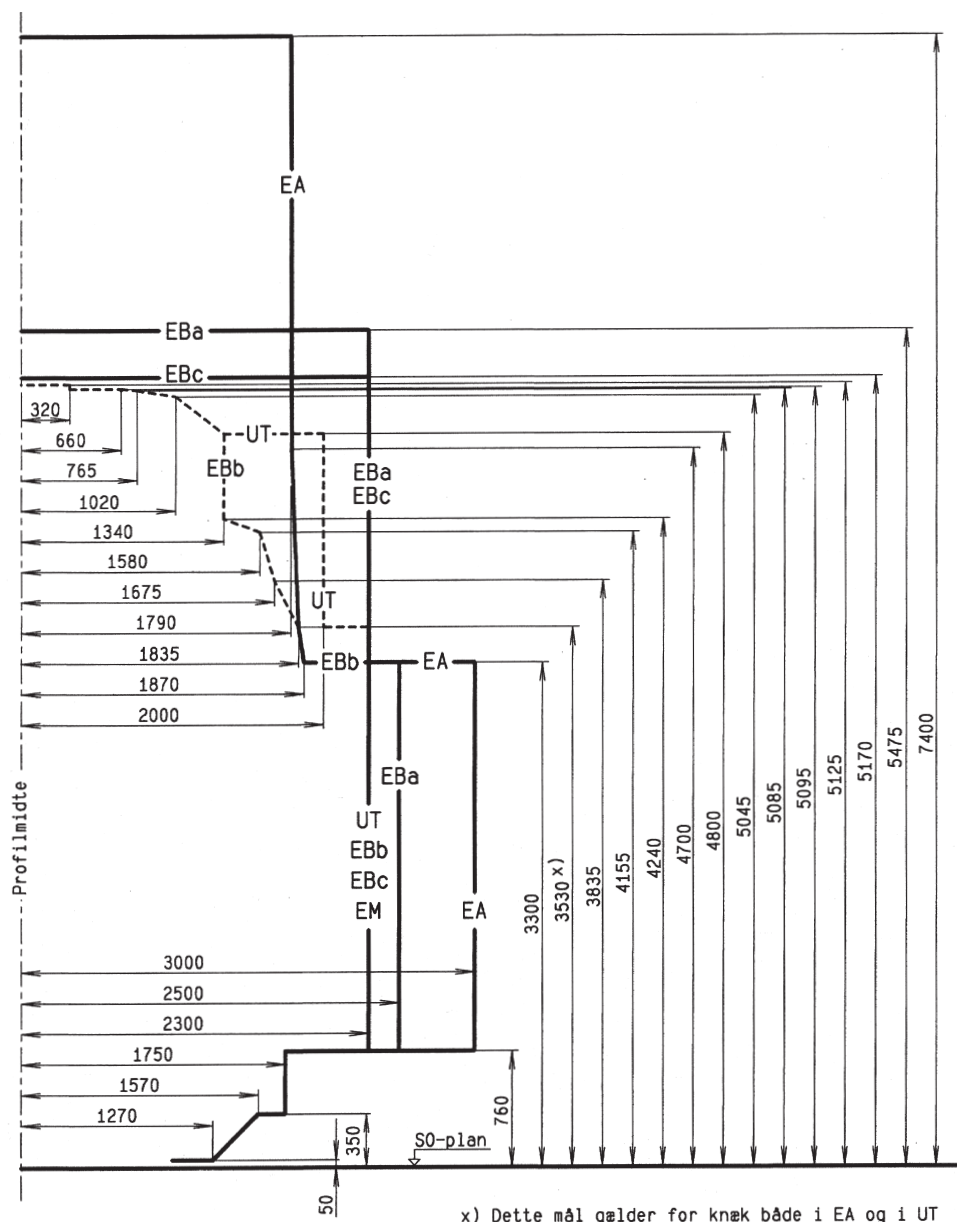
Ansvar for fritrumsprofilbestemmelserne har direktøren for DSB bane. Kun direktøren - eller den/den han specielt udpeger hertil - kan dispensere fra bestemmelserne.

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 begrænsningslinien 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 et fremtidssikret fritrumsprofil.

1. FJERNBANER - HOVEDSPOR elektrificerede strækninger, samt strækninger, der er planlagt eller forventes elektrificeret.



1.1. Gyldighedsområde

Profil EA gælder i almindelighed.

Profil EBa gælder ved nyanlæg og større ombygninger.

Profil EBb og EBc gælder ved ombygning af eksisterende anlæg hvor bygværket i sporets længderetninger er

- 6.00 meter og derunder: Profil EBb

- over 6.00 meter: Profil EBc.

Profil EM gælder for signalmaster og lignende.

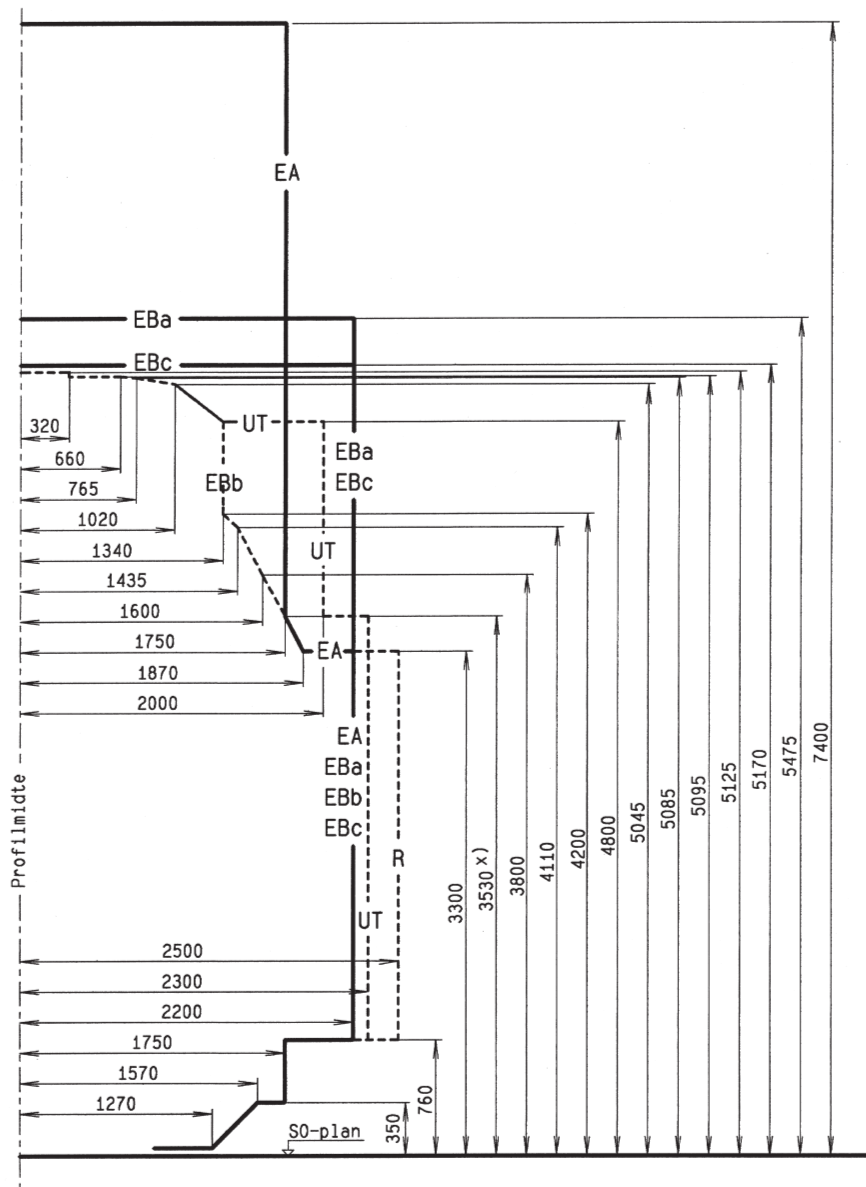
UT begrænsningslinien angiver det område, indenfor hvilket faste genstande ikke må ændres hhv nyopsættes uden forudgående aftale.

Den ansvarlige køreledningsinstans kan fastsætte andre mål for profil EA og EBa.

1.2. Tillæg eller reduktion i målene Se afsnit 7 og 11.

1.3. Profilets nedre dele Se afsnit 6.

FJERNBANER - ØVRIGE SPOR 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 E Ba gælder ved nyanlæg og større ombygninger.

Profil EBb og EBc gælder ved ombygning af eksisterende anlæg hvor bygværket i sporets længderetninger er

- 6.00 meter og derunder: Profil EBb
- over 6.00 meter: Profil EBc.

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

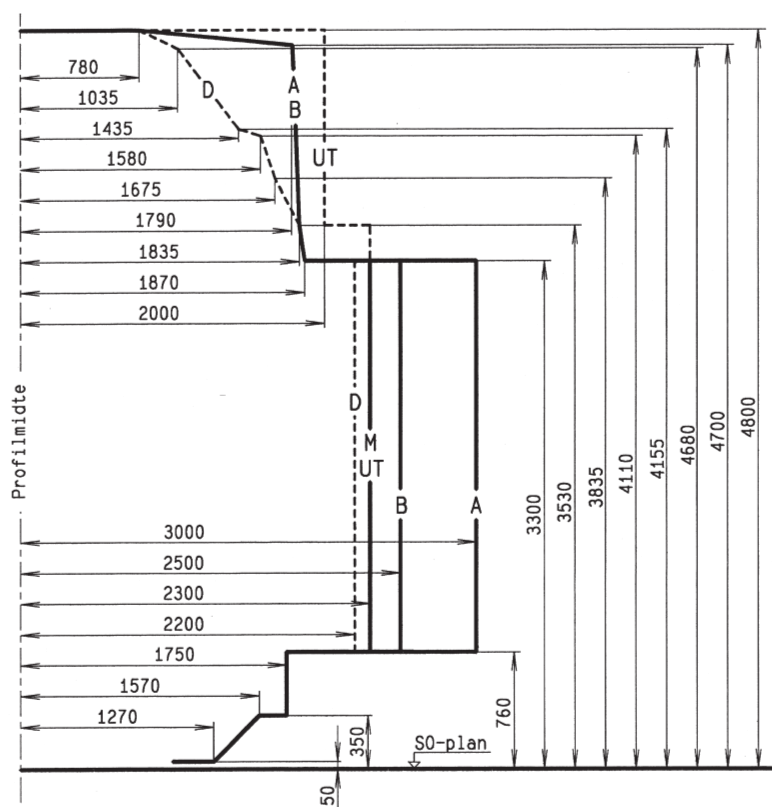
UT begrænsningslinien angiver det område, indenfor hvilket faste genstande ikke må ændres hhv. nyopsættes uden forudgående aftale.

Den ansvarlige køreledningsinstans kan fastsætte andre mål for profil EA og EBA.

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

2.3. Profilets nedre dele Se afsnit 6.

3. FJERNBANER - HOVEDSPOR ikke elektrificerede strækninger



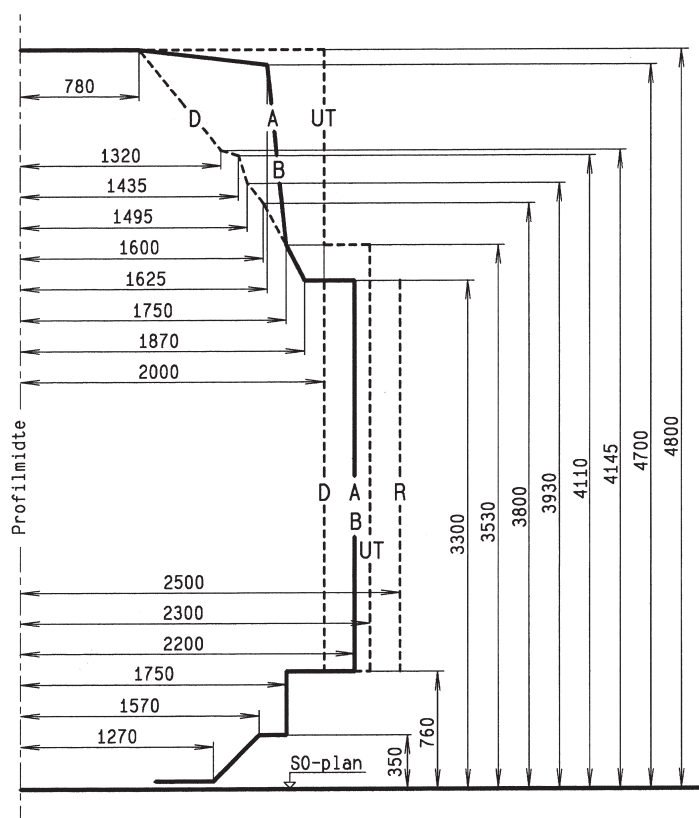
3.1. Gyldighedsområde

Profil A, B og M angiver mindst tilladelige profiler ved nyanlæg og større ombygninger. Profil D angiver mindst tilladelige profil for eksisterende anlæg. UT begrænsningslinien angiver det område, indenfor hvilket faste genstande ikke må ændres hhv nyopsættes uden forudgående aftale.

3.2. Tillæg eller reduktion i målene Se afsnit 7 og 11.

3.3. Profilets nedre dele Se afsnit 6.

4. FJERNBANER - ØVRIGE SPOR ikke elektrificerede strækninger



4.1. Gyldighedsområde

Profil A og B angiver mindst tilladelige profiler ved nyanlæg og større ombygninger.

Profil D angiver mindst tilladelige profil for eksisterende anlæg.

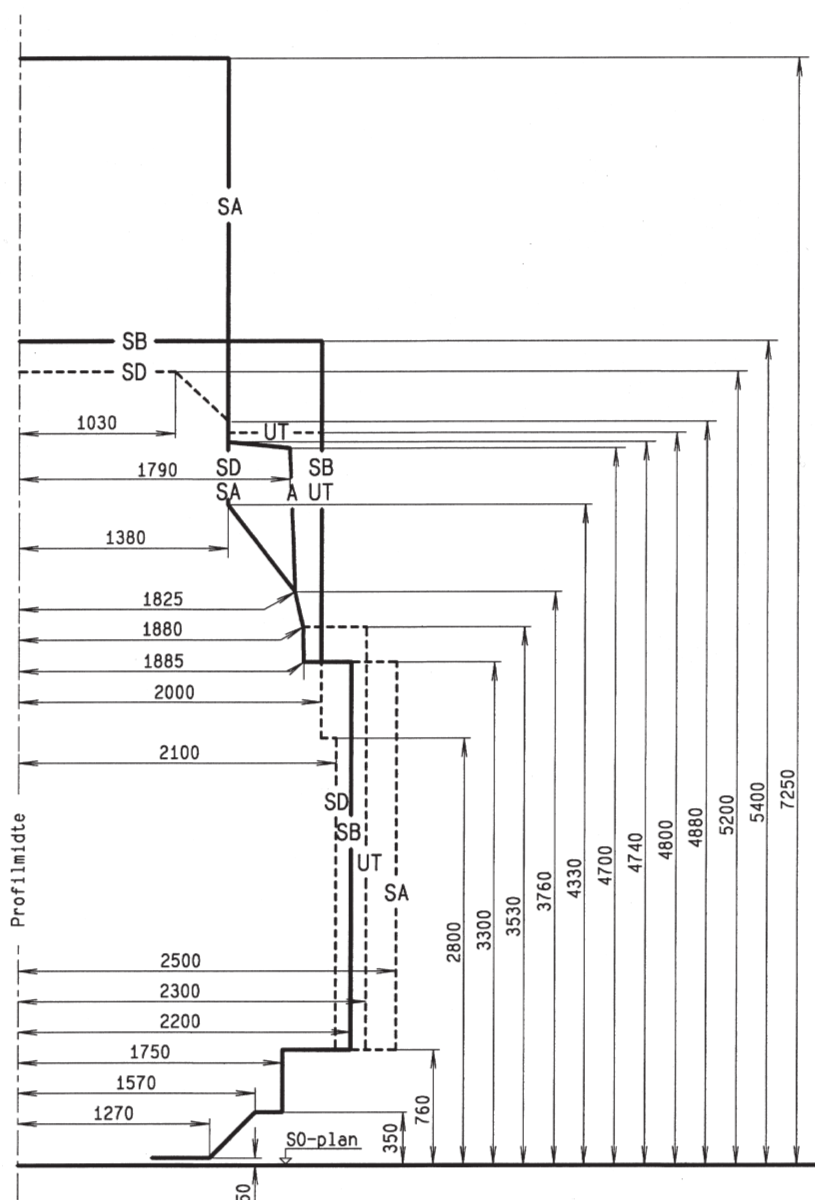
Profil R angiver det profil, der kan anvendes på den side af sporet, der almindeligvis benyttes af rangerpersonale.

UT begrænsningslinien angiver det område, indenfor hvilket faste genstande ikke må ændres hhv nyopsættes uden forudgående aftale.

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

4.3. Profilets nedre dele Se afsnit 6.

5. S-BANER - HOVEDSPOR og ØVRIGE SPOR



5.1. Gyldighedsområde

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.
 UT begrænsningslinien angiver det område, indenfor hvilket faste genstande ikke må ændres hhv nyopsættes uden forudgående aftale.

5.2. Tillæg eller reduktion i målene Se afsnit 7 og 11.

5.3. Profilets nedre dele Se afsnit 6.

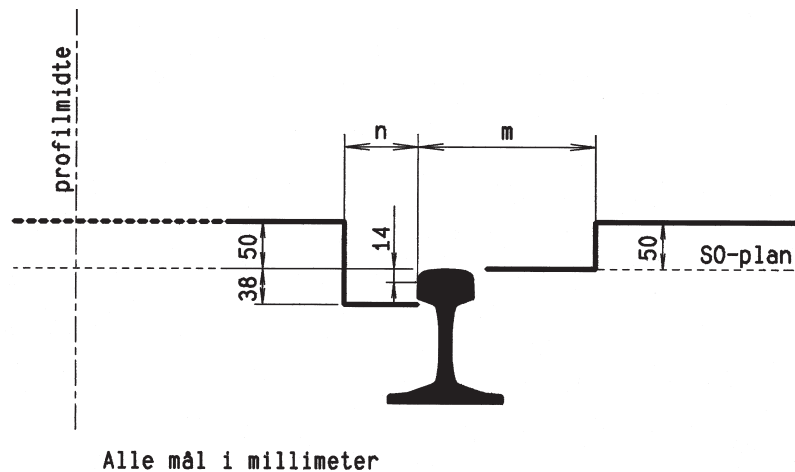
6. Området omkring skinnen

6.1. Gyldighedsområde

Fritrumsprofilet 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 ikke 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 tvangsskiner i sporskifter og krydsninger (særlige regler for krumme krydsninger) og
 - 70 mm for alle øvrige faste genstande. Dog kan dette mål i visse tilfælde formindskes (havnespor, overkørsler m.v.), men må aldrig være mindre end 45 mm.
- I kurver tillægges den eventuelle sporudvidelse.

Tvangsskiner 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 skinnenhovedet er mest slidt.

7. Forøgelse af breddemål i kurver

7.1. Gyldighedsområde

Af hensyn til de lange jernbanevognes uhindrede passage skal fritrumsprofilets 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 2 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. Se afsnit 0.5.

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.

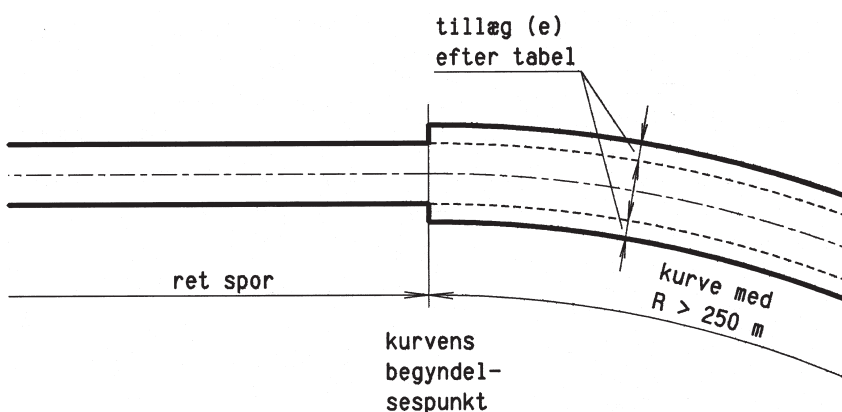
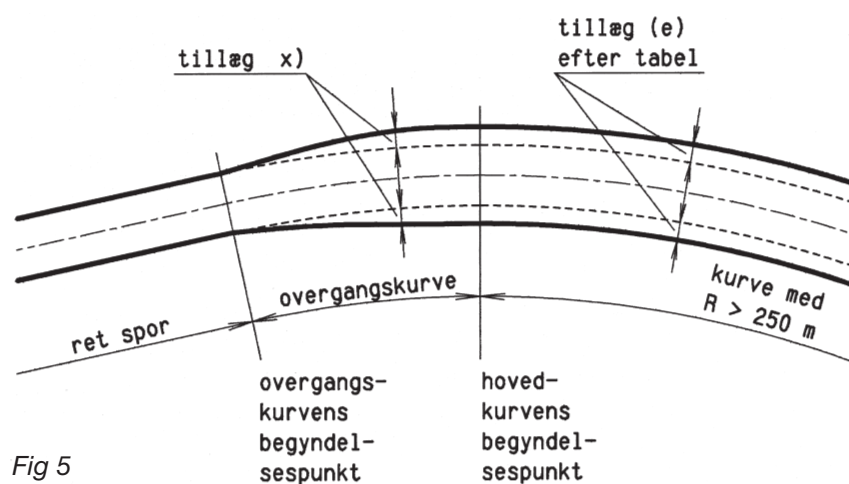
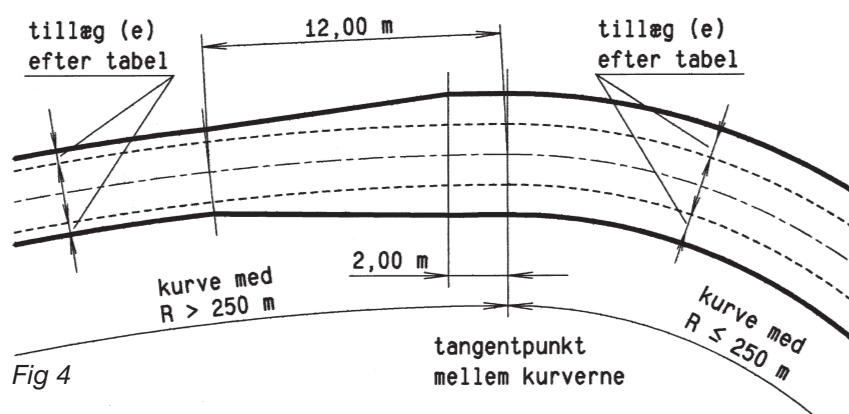
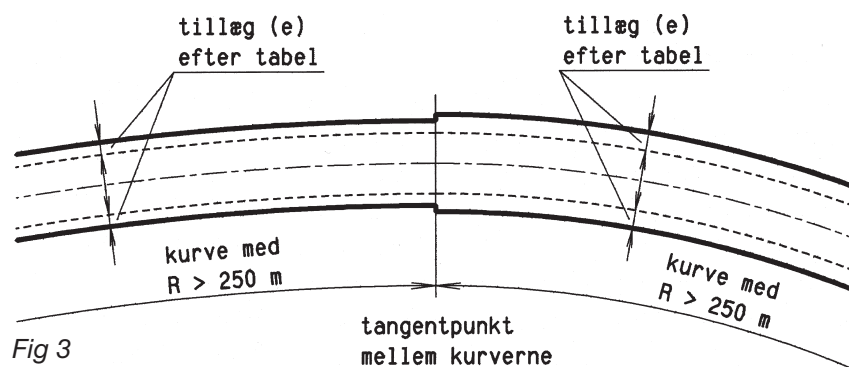
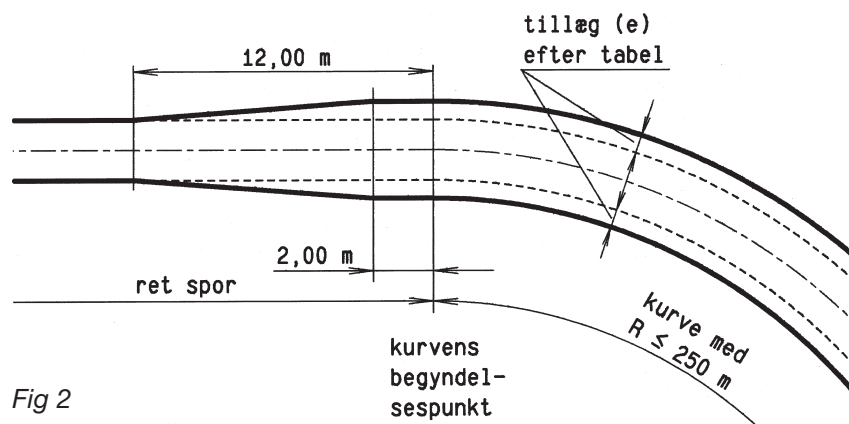


Fig 1



X) Tillæg i overgangskurven skal have fuld størrelse ved hovedkurvens begyndelsespunkt og igravt tiltage jævnt fra overgangskurvns begyndelsespunkt.

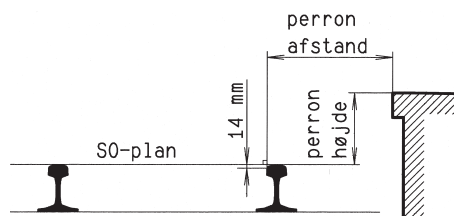
8. Fritrumsprofil for perroner

8.1. Gyldighedsområde

Fritrumsprofilerne for perroner gælder kun for passager- og godsperroner. Alle andre genstande skal anbringes efter fritrumsprofilerne i afsnit 1 - 6.

8.2. Måling af perronafstand

I modsætning til øvrige genstande måles perronafstanden ikke fra profilmidten, men fra nærmeste skinnes kørekant (14 mm under SO-plan). Dette gøres for at opnå den størst mulige nøjagtighed i afsætningen. Perronhøjden måles fra SO-planet.



8.3. Perronafstand

PERRONAFSTAND fra nærmeste skinnes kørekant til perron i millimeter								
Perronhøjde over SO-plan i millimeter	Ret spor	Kurveradius i meter						
		> = 2000	1999 - 600	599 - 500	499 - 400	399 - 350	349 - 300	299 - 250
under 350	845	845	850	850	855	855	855	860
351 - 400	855	860	865	865	865	870	870	875
401 - 650	945	945	955	965	980	995	1005	1020
651 - 840	950	955	955	965	980	995	1005	1020
841 - 930	950	960	965	965	980	995	1005	1020
931 - 1250	1025	1025	1030	1030	1035	1035	1035	1040

I spor med varierende kurveradius (f.eks. i overgangskurver) er det kurveradius i det pågældende punkt, der er angivende for perronafstanden.

Der regnes ikke forøgelse af breddemål i kurve efter afsnit 7, idet denne forøgelse er indregnet i ovenstående tabel for perronafstande.

Ved overgang fra ret spor eller kurve til en kurve med $R < 250$ meter skal afstandene i ovenstående tabel for perronafstande tillægges forøgelsen (e) efter reglerne i afsnit 7. Forøgelsen skal begynde 12 meter før og være fuldt til stede 2 meter før kurvens begyndelsespunkt.

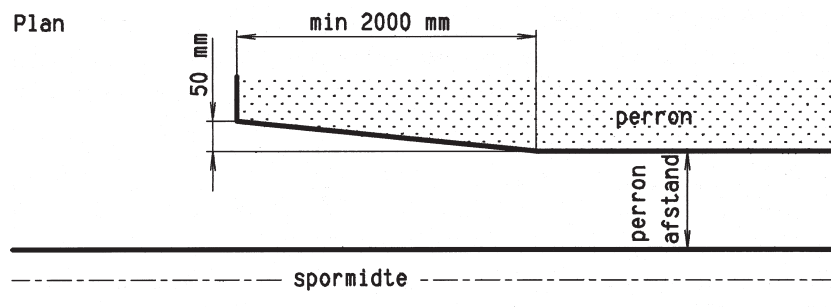
Der skal foretages reduktion i højdemålene for S-baneperroner efter reglerne i afsnit 11.

I de tilfælde, hvor perronafstanden ønskes angivet ud fra profilmidten, kan tabellens angivelser anvendes med tillæg af $(1435/2) = 717.5$ mm. For kurveradier mindre end 300 meter tillægges endvidere sporudvidelsen, hvis perronen er placeret på indersiden i kurven.

8.4.

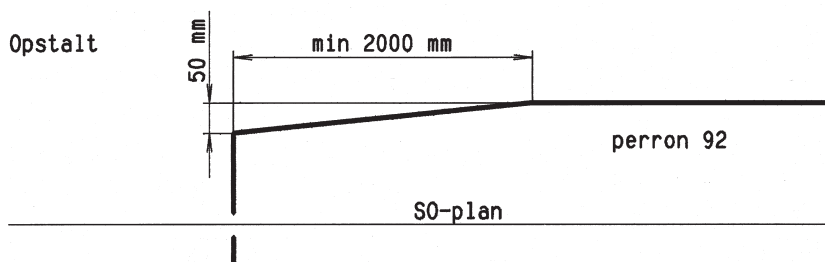
Affasning af perronende

På såvel fjernbaner som S-baner skal perronfremspring, herunder start af perron, af hensyn til vogntrin affases. Affasningen skal have en længde af minimum 2000 mm og skal ved perronenden være trukket 50 mm længere tilbage end den for perronen iøvrigt gældende perronafstand.



Såfremt perronen ikke er en glat, ubrudt flade, må perronafstanden øges med 50 mm i forhold til de i tabellen viste mål. Perrontrin med en højde ≤ 350 mm over SO-plan kan opstilles efter fritrumsprofilerne i afsnit 1 - 6. Perrontrin med højde > 350 mm over SO-plan opstilles efter reglerne for perroner.

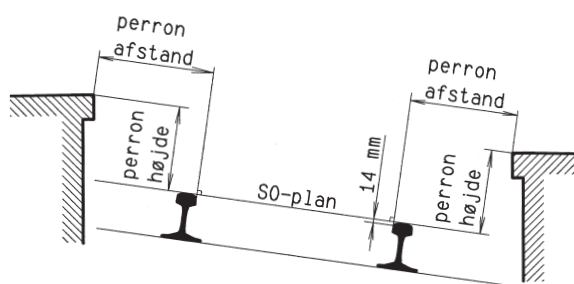
For S-baneperroner gælder den særlige regel, at hvor vogntrinet går ind over perronen, skal yderligere for perron 92 foretages en sænkning af perronenden forløbende over minimum 2000 mm:



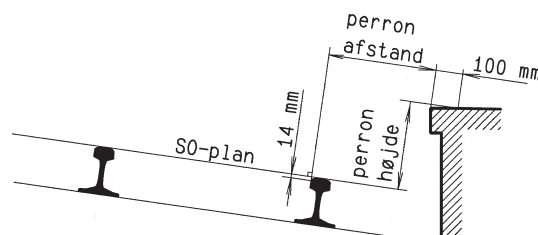
8.5.

Spor med overhøjde

Perronforkanten vil kunne hælde i spor med overhøjde. I praksis placeres perronforkanten dog med lodret forside. Afstanden fra nærmeste skinnes kørekant til et hvilket som helst punkt på perronen må ikke være nærmere end minimumsafstanden for det pågældende højdeinterval (afsnit 8.3).



Ved S-baneperroner med højden 920 mm over SO-plan skal der være plads til vogntrinet, der går ind over perronen. Derfor gælder yderligere for disse perroner, at den maksimale perronhøjde langs kurvens inderside skal være til stede 100 mm inde på perronen.



9. SPORAFSTAND

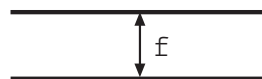
9.1. Gyldighedsområde

De nedenfor angivne sporstande gælder for både fjernbaner og S-baner.

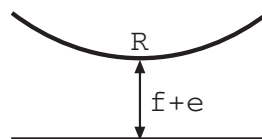
9.2. Måling af sporafstand

Sporafstanden måles fra spormidte til spormidte.

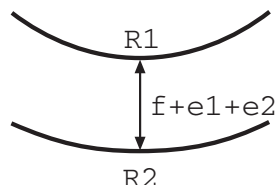
9.2.1. Mellem to rette spor er sporafstanden (f) som anført i tabellen nedenfor.



9.2.2. Mellem et ret spor og et krumt spor er sporafstanden (f) som anført i tabellen nedenfor med en forøgelse afhængig af det krumme spors radius. Forøgelsen (e) fremgår af tabellen i afsnit 7.



9.2.3. Mellem to krumme spor er sporafstanden (f) som anført i tabellen nedenfor med en forøgelse for hvert af de krumme spor. Forøgelserne for hvert af sporene ($e1$) og ($e2$) fremgår af tabellen i afsnit 7.



9.3. Eksisterende anlæg

Sporafstanden må på eksisterende anlæg ikke være mindre end 4250 mm, herfra dog undtaget spor i remiser og værksteder.

9.4. Nyanlæg og større ombygninger

Sporafstand (f) på ret spor		
Mellem et dobbeltspors to spor	på fri bane	4250 mm
	på stationer	4750 mm
Mellem hovedspor iøvrigt		4750 mm ¹⁾
Mellem et hovedspor og øvrige spor		4750 mm
Mellem øvrige spor indbyrdes	i sikrede områder	4750 mm
	i usikrede områder	4500 mm
Mellem private sidespor		4500 mm
Mellem remisespor eller værkstedsspor		4000 mm ²⁾

1) Hvor mere end 2 hovedspor parallelføres, skal sporafstanden i hvert andet mellemrum forøges så meget, at der bliver plads til opstilling af køreledningsmaster.

2) Dog med tillæg af nødvendig afstand for færdsel, anvendelse af værktøj mv.

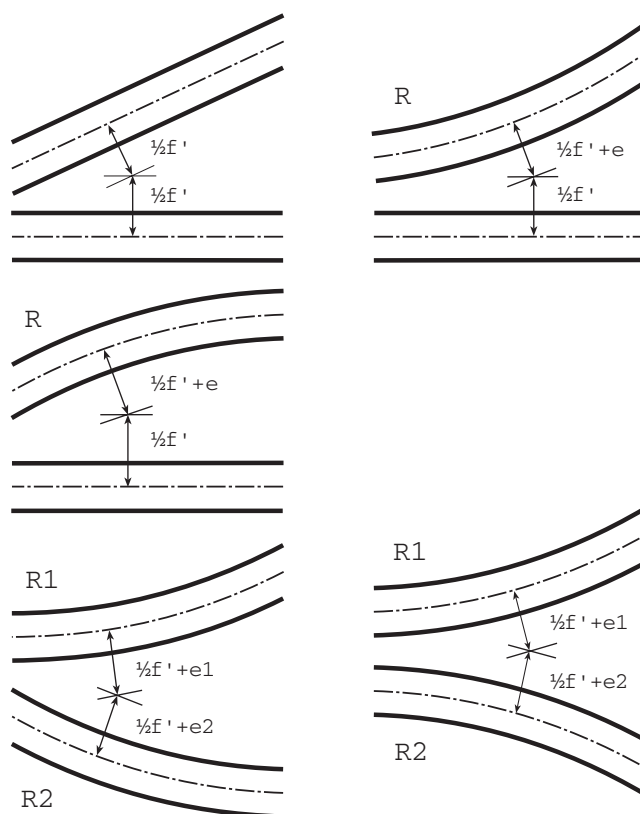
10. Frispormærker

10.1. Gyldighedsområde

Frispormærker skal anbringes ved sammenløb mellem spor og ved sporskæringer.

10.2. Afsætning af frispormærker

Frispormærker afsættes som vist på figureerne.



Størrelsen af den sporafstand (f'), der anvendes ved afsætning af frispormærker, fremgår af nedenstående tabel.

Frispormærker anvendt sporafstand (f')	
mellem hovedspor	4250 mm
mellem hovedspor og øvrige spor	
mellem et dobbeltspors to spor	
mellem øvrige spor ved fritrumsprofil R	4250 mm
mellem øvrige spor uden fritrumsprofil R	4000 mm *)
*) for S-togsspor er afstanden dog	4250 mm

Tillæg (e) fremgår af tabellen i afsnit 7.

11. Ændring af højdemålene ved afrundingskurver i længdeprofilet

11.1. Gyldighedsområde

Ved afrundingskurver i længdeprofilet skal fritrumsprofilets 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 fæргеklapper.

12. Fritrumsprofil for enden af spor

12.1. Gyldighedsområde

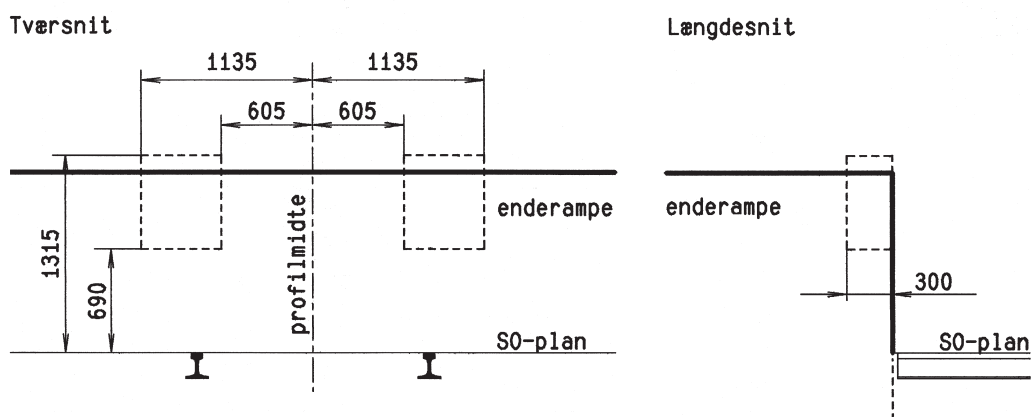
For enden af spor skal fritrumsprofilet være til stede helt til sporets ende.

12.2. Størrelse af fritrumsprofilet

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

Anvendes høj stopper ikke, gennemføres fritrumsprofilet 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 lignende.

15. Ordforklaring

Breddemål	Profilbredden måles fra profilmidten i et plan parallelt med SO-planet. I spor med overhøjde er profilbredden således ikke et vandret mål.
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 togvejspor. Det er dog kun nødvendigt at anvende profil for Hovedspor, hvis sporgeometrien tillader en hastighed større end 80 km/t.
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 skinnenhovedet. Den flade, hjulet kører på.
Kørekant	En skinnes kørekant regnes beliggende 14 mm under SO-planet på den indvendige side af skinnen.
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 linie gennem nærmeste skinnes kørekant til perronforkanten. Linien står vinkelret på SO-planet.
Perronhøjde	Perronhøjden måles som en højde vinkelret på SO-planet.
Profil A	Det almindelige fritrumsprofil. Anvendes ved alle større ombygninger og nyanlæg.
Profil B	Fitrumsprofil ved broer og lignende bygningsværker.

Profil D	Det mindst tilladelige fritrumsprofil for eksisterende anlæg.
Profil E	Ikke et selvstændigt fritrumsprofil, men en markering af, at det nævnte profil gælder for elektrificerede fjernstrækninger.
Profil M	Fritrumsprofil for signalmaster mv.
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 linie, 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 skinnenhovedernes overflade. SO-planet vil således hælde i spor med overhøjde. Da SO-planet tangerer begge skinnes køreflade, vil SO-planet blive lavere efterhånden som skinnerne slides.
Sporafstand	Afstand mellem spormidterne i to sideløbende spor. Sporaftanden skal sikre tilstrækkelig afstand mellem passerende tog, plads til rangerpersonale, evt opstilling af signaler mv.
Spormidte	I spor uden sporudvidelse er spormidten en linie, som er beliggende i SO-planet i lige stor afstand fra skinnernes kørekanter. I spor med sporudvidelse ligger spormidten $1435/2 = 717.5$ mm fra den høje hhv den udvendige skinnes kørekant.
Øvrige spor	Øvrige spor omfatter alle de spor, hvor sporgeometrien ikke giver mulighed for større hastighed end 80 km/t.

