

HÅNDBOG

# FÆRDSELSTAVLER, KANT- OG BAGGRUNDSAFMÆRKNING

ANLÆG OG PLANLÆGNING

JUNI 2017

VEJREGLER

## FORORD

Denne håndbog omhandler kant- og baggrundsafmærkning og indgår i nedenstående serie af håndbøger om afmærkning med færdselstavler.

- Generelt om færdselstavler
- Advarselstavler
- Vigepligtstavler
- Forbudstavler
- Påbudstavler
- Oplysningstavler
- Undertavler
- **Kant- og baggrundsafmærkning**
- Tavleoversigt
- Midlertidig vejafmærkning

I serien af håndbøger indgår desuden to eksempelsamlinger:

- Parkeringsafmærkning
- Hastighedsafmærkning

Håndbogen er udført under vejregelgruppen om Vejafmærkning, der i perioden havde følgende sammensætning:

Civilingeniør Thorkild Vestergaard, Viborg Kommune (Formand)  
Afmærkningstekniker Pia Brix, Vejdirektoratet (Projektleder)  
Projektleder Lars Testmann, Rambøll (Fagsekretær)  
Politiassistent Carl Aage Christensen, Nordjyllands Politi  
Civilingeniør Maj-Britt Køppen Andersen, Roskilde Kommune  
Landinspektør Jakob Risager, Aalborg Kommune  
Civilingeniør Caroline Eiler Gotved, Københavns Kommune  
Teknisk assistent Hanne Brauner Højmark, Vejdirektoratet

Konsulent:

Lars Testmann, Rambøll

## INDHOLDSFORTEGNELSE

0	INDLEDNING	4
0.1	HÅNDBOGENS STATUS	4
0.2	ÆNDRINGER I FORHOLD TIL 2001 UDGAVEN	4
1	GENERELT OM KANT- OG BAGGRUNDSAFMÆRKNING	5
1.1	HORISONTALE AFSTANDE	6
1.2	ERFARINGER MED AFMÆRKNING AF VEJSVING PÅ MØRKE LANDEVEJE	6
2	KANTAFMÆRKNING	8
2.1	N 41 KANTPÆLE	8
2.1.1	Udførelse	8
2.1.2	Anvendelse	9
2.1.3	Placering	10
2.2	N 42 KANTAFMÆRKNINGSPLADER	16
2.2.1	Udførelse	17
2.2.2	Anvendelse	17
2.2.3	Placering	18
2.3	N 43 SPIDSMARKERING	18
2.3.1	Udførelse	19
2.3.2	Anvendelse	19
3	BAGGRUNDSAFMÆRKNING	20
3.1	O 41-42 RETNINGSPILE	20
3.2	O 41 ENKELTRETTEDE RETNINGSPILE	20
3.2.1	Anvendelse	20
3.3	O 42 DOBBELTRETTEDE RETNINGSPILE	24
3.3.1	Udførelse	24
3.3.2	Anvendelse	24
3.4	O 43, O 44 OG O 45 SPÆRREBOMME	25
3.4.1	Udførelse	25
3.4.2	Anvendelse	25
4	FÆRDSELSSØM	26
5	FÆRDSELSFYR	28
5.1	P 11 HELLEFYR	28
5.1.1	Udførelse	28
5.1.2	Anvendelse	29
5.1.3	Placering	29
6	KILOMETRERING	30
6.1	KILOMETERAFMÆRKNING AF HOVEDLANDEVEJE OG ANDRE RUTENUMMEREREDE VEJE	30

## 0 INDLEDNING

Håndbogen indeholder beskrivelser af færdselsregulering ved hjælp af kant- og baggrundsafmærkning.

### 0.1 HÅNDBOGENS STATUS

Håndbogen indeholder vejledning og bindende bestemmelser. De bindende bestemmelser er vist med grå markering og kildeangivelse som vist i følgende eksempel.

**Bekendtgørelse om vejafmærkning, § 44, N 43 Spidsmarkering**

Pladen angiver rabatspids. Motorkøretøjer og store knallerter kan passere pladen på begge sider.

*Kilde: BEK nr. 1193 af 21. september 2016*

Den øvrige tekst har status af vejledning, gode råd og eksempler.

### 0.2 ÆNDRINGER I FORHOLD TIL 2001 UDGAVEN

I 2017 er der tilføjet anbefalinger fra vejregelgruppen om brug af kant- og baggrundsafmærkning på baggrund af forsøg gennemført i marken i efteråret 2016 jf. afsnit 1.1.

Håndbogen er tilpasset den nye vejregelskabelon. Derudover er håndbogen opdateret med nye bekendtgørelsestekster i:

- 2012 (BEK nr. 801 og 802 af 4. juli 2012)
- 2017 (BEK nr. 1193 og 1194 af 21. september 2016)

# 1 GENERELT OM KANT- OG BAGGRUNDSAFMÆRKNING

## **Bekendtgørelse om vejafmærkning, § 43**

Der anvendes følgende typer kant- og baggrundsafmærkning m.m.:

- 1) N: Kantafmærkning.
- 2) O: Baggrundsafmærkning.
- 3) P: Færdselsfyrt.

*Stk. 2.* Kantafmærkning fremhæver kørebanekantens forløb og faste genstande.

*Stk. 3.* Baggrundsafmærkning angiver bratte ændringer i kørebanens forløb.

*Stk. 4.* Færdselsfyrt fremhæver heller, rabatter og lignende.

*Kilde: BEK nr. 1193 af 21. september 2016*

Kant- og baggrundsafmærkningen bør placeres i trafikanternes naturlige synsfelt og skal af hensyn til synlighed placeres så nær vinkelret på synsretningen som muligt.

Færdselssøm indgår ikke i kant- og baggrundsafmærkningen, men beskrives i denne håndbog som supplement til kant- og baggrundsafmærkning til afmærkning af vejsving.

Faste genstande, der er placeret tættere på kørebanekant eller stikant end anført i vejregelsere om Trafikarealer, by eller i håndbog om Autoværn og tilhørende udstyr i vejregelsere om Vejudyrt, bør flyttes eller fjernes helt.

Kan dette undtagelsesvis ikke lade sig gøre, bør de markeres tydeligt med refleksplader i samme farve, som anvendes på kantpæle.

Ved afmærkning af barduner, tynde master og lignende langs vej eller sti bør den rød/hvide afmærkning have retroreflekterende overflade eller være suppleret med refleksbrikker.

## 1.1 HORISONTALE AFSTANDE

### **Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 27, stk. 1 og 2**

Afstanden fra kant af kørebane til tavlekant eller stander skal være mindst 0,5 m. På midterheller, deleheller og midterrabatter skal afstand fra kantbane dog mindst være 0,3 m. Afstanden fra kanten af højre vognbane til en færdselstavles midtlinje må ikke overstige 4,5 m, hvis tavlen henvender sig til trafikanter på kørebanen.

*Stk. 2.* Afstanden fra kanten af cykel- og fællessti til tavlestander må ikke være under 0,3 m. Denne afstand kan reduceres, såfremt der er vejudstyr tættere på cykelstikanten, og tavlestanderen ikke kan placeres mere hensigtsmæssigt, fx i bagkant af fortov.

*Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016*

### **Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 152**

Afstand fra cykelstikant til kant- og baggrundsafmærkningens nærmeste punkt skal være mindst 0,3 m.

*Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016*

De angivne afstande gælder ikke for *N 41 Kantpæle*.

## 1.2 ERFARINGER MED AFMÆRKNING AF VEJSVING PÅ MØRKE LANDEVEJE

Undersøgelser af trafikuheld har peget på, at en del mørkeuheld sker i sving på mindre landeveje, hvor det er svært for trafikanterne, at forudse vejens forløb. Mange af vejene er for smalle til at der må etableres kantlinjer, der ellers vil kunne vejlede trafikanterne.

De seneste erfaringer med brugen af *N 41 Kantpæle* og *O 41,1 Retningspile* samt færdselssøm viser, at kant- og baggrundsafmærkning i de fleste tilfælde giver en tilstrækkelig synlig afmærkning af vejsving. Særligt kan anvendelsen af enten kantpæle eller retningspile til tydeliggørelse af vejsving på smalle landeveje medvirke til at forhindre mørkeuheld.

Kantpæle er gode til at afmærke vejens forløb, og derfor anbefales denne afmærkning på veje med flere kurver, og på strækninger med både horisontale og vertikale kurver. Kantpæle er særligt gode til at vejlede trafikanterne om flow og ændringer i linjeføringen og ikke kun, at der kommer et sving.

Retningspile fungerer bedst i enkeltliggende sving for enden af en strækning uden sving, hvor afmærkningen kan ses på afstand, men hvor selve vejens kurve ikke umiddelbart kan erkendes.

Brugen af færdselssøm kan i nogle tilfælde være et godt supplement til den øvrige kant- og baggrundsafmærkning, men bør ikke etableres alene til markering af vejsving. I mange situationer vil kørebanens overflade være synlig for sent til at bilisterne kan nå at reagere. Med kantpæle eller retningspile sikrer afmærkningens højde, at den er synlig over mindre bakker, græsrabatter mv. og giver dermed et tidligere varsel om svinget.

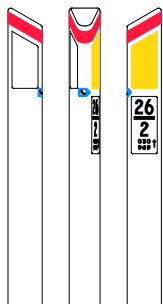
Færdselssøm kan anvendes som supplement til tydeliggørelse af kantlinje, eller som erstatning for denne, og etableringen følger reglerne for kantlinjer. Færdselssøm kan således ikke anvendes på smalle veje, der er for smalle til etablering af kantlinje.



*Figur 1.2. Synlighed af kantpæle i mørke..*

## 2 KANTAFMÆRKNING

### 2.1 N 41 KANTPÆLE



#### Bekendtgørelse om vejafmærkning, § 44, N 41 Kantpæle

Pælene har gul refleks i højre og hvid refleks i venstre vejside. Afstanden mellem pælene er normalt 100 m. I vejsving og andre steder, hvor der er behov for kraftig markering, er afstanden dog mindre. Motorkøretøjer og store knallerter skal passere pælene på den side, toppen hælder ned imod. På den side af kantpælen, som vender mod kørebanen, kan være angivet retning til nærmeste nødtelefon.

Kilde: BEK nr. 1193 af 21. september 2016

#### Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 24, stk. 6

Til retroreflekterende overflader på N 41 anvendes mindst materialetype 4 jf. kravene i bilag 1.

Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

#### 2.1.1 Udførelse

Kantpæle bør være udført af hvidt vejrbestandigt materiale.

#### Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 153, stk. 1-4

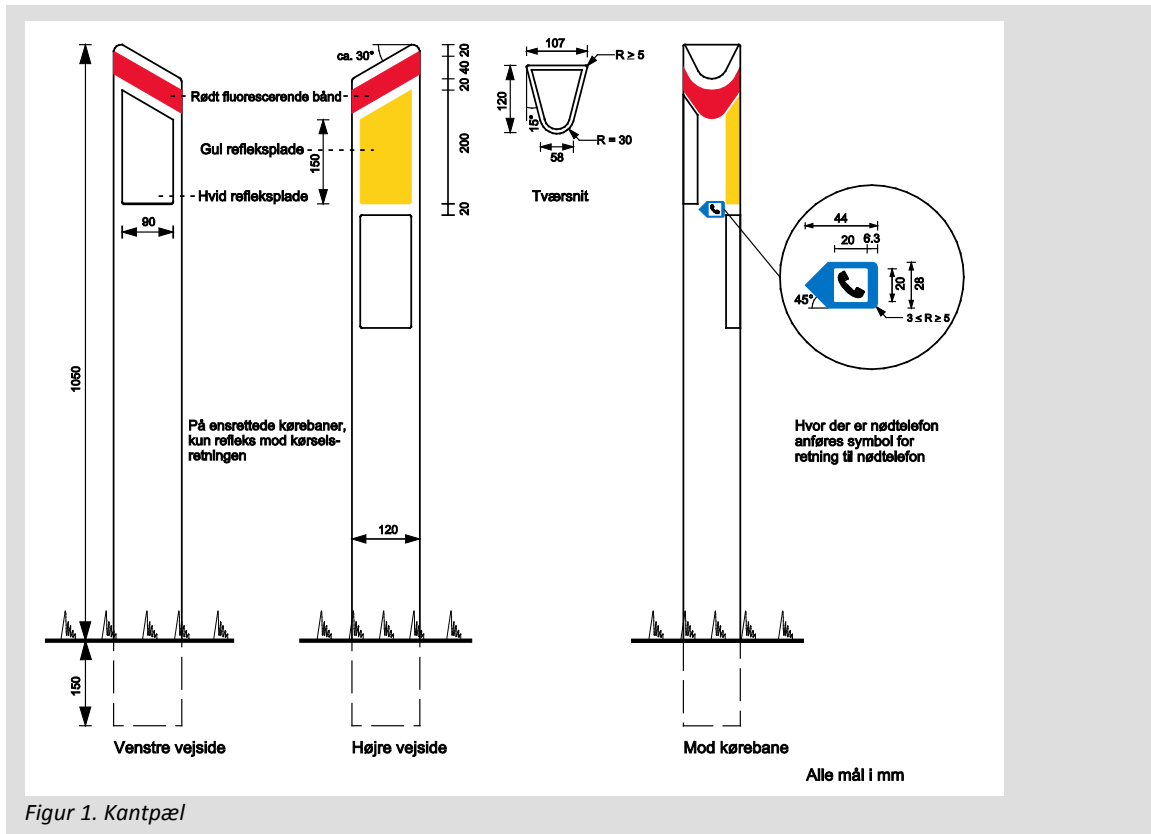
*Stk. 1.* N 41 Kantpæle må ikke frembyde fare ved påkørsel, og materialet må ikke splintre ved brud under almindeligt forekommende temperaturer.

*Stk. 2.* Kantpælene må ikke veje over 4 kg og skal kunne knække eller lægges ned ved en vandret kraft på højst 1 kN i 0,5 meters højde.

*Stk. 3.* Kantpælene skal udføres som vist på figur 1.

*Stk. 4.* Der kan dog anvendes afkortede kantpæle på autoværn opsat tæt på kørebanen. Reflekspladen og eventuel kilometerplade skal da placeres i samme højde over kørebanen som angivet i figur 1.





Figur 1. Kantpæl

Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

Kantpælenes refleksplader udføres mindst med materialetype 4 eller bedre, jf. håndbog: Generelt om færdselstavler.

### Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 153, stk. 5

På ensrettede strækninger må kun opsættes refleks på siden, der vender mod kørselsretningen.

Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

#### 2.1.2 Anvendelse

Pælene anvendes til at tydeliggøre kørebanekantens forløb.

#### Statsveje og andre rutenummererede veje

### Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 154, stk. 1-2

Stk. 1 N 41 skal anvendes på statsveje og andre rutenummererede veje som en kontinuert sammenhængende markering. De skal opstilles parvis med en afstand på 100 m både i yderrabat og midterrabat.

Stk. 2. På vejstrækninger, der er forsynet med autoværn eller brorækværker, kan kantpælene udelades, hvis afstanden fra kørebanekant (belægningskant) til autoværnet eller rækværket er mindre end 1,5 m.

Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

Refleksmateriale kan i stedet anbringes på autoværnet eller rækværket.

#### **Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 154, stk. 3-4**

*Stk. 3.* Kantpæle kan udelades inden for tættere bebygget område, og på vejstrækninger, hvor de lokale forhold gør opstilling uhensigtsmæssig, fx hvor fortov eller cykelsti umiddelbart op til kørebanelen medfører, at der ikke er plads til opstilling langs kørebanelokanten.

*Stk. 4.* På vejstrækninger med vejbelysning kan kantpælene udelades i midterrabbatter, der er forsynet med autoværn.

*Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016*

Kantpæle anvendes endvidere til markering af vejtilslutninger, til- og frakørsler, parkeringspladser, vigepladser, holdepladser og tværsnitsændringer på vejene.

På veje med nødtelefoner kan retning til nærmeste nødtelefon angives med symbol på kantpælen, se figur 1 i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 153, stk. 1-4 ovenfor.

#### **Øvrige kommuneveje**

På kommuneveje, der ikke er rutenummererede, anvendes pælene fortrinsvis til afmærkning i vejkurver, ved vejtilslutninger, vigepladser og lignende. Kantpælene kan dog også anvendes som fortløbende afmærkning af vejens linjeføring efter samme retningslinjer, som gælder for rutenummererede veje.

Særligt i forbindelse med kurvede forløb på smalle landeveje bør det overvejes at afmærke vejsving med kantpæle, der vil øge synligheden af svingene markant og dermed reducere uheldsrisikoen.

#### **2.1.3 Placering**

På statsveje og andre rutenummererede veje er kantpælenes opstilling tilpasset til kilometreringen.

Kantpælene bør opstilles i begge vejsider i en afstand af 1 meter fra kørebanelokanten. Hvis forholdene kun tillader mindre afstand, skal afstanden være så nær 1 meter som muligt.

På veje med nødspor bør kantpælene opstilles i en afstand af 0,5 m fra nødsporets kant mod yder-rabat. På veje med midterrabat bør pælene opstilles i en afstand af 0,5 m fra belægningskanten ved midterrabbatten.

Afstand fra cykelstikant til kantpælen skal være mindst 0,3 m.

På veje, der er kilometrerede, opstilles kantpælene i 100 m punkterne for vejens kilometrering, som angivet i kapitel 6 Kilometrering.

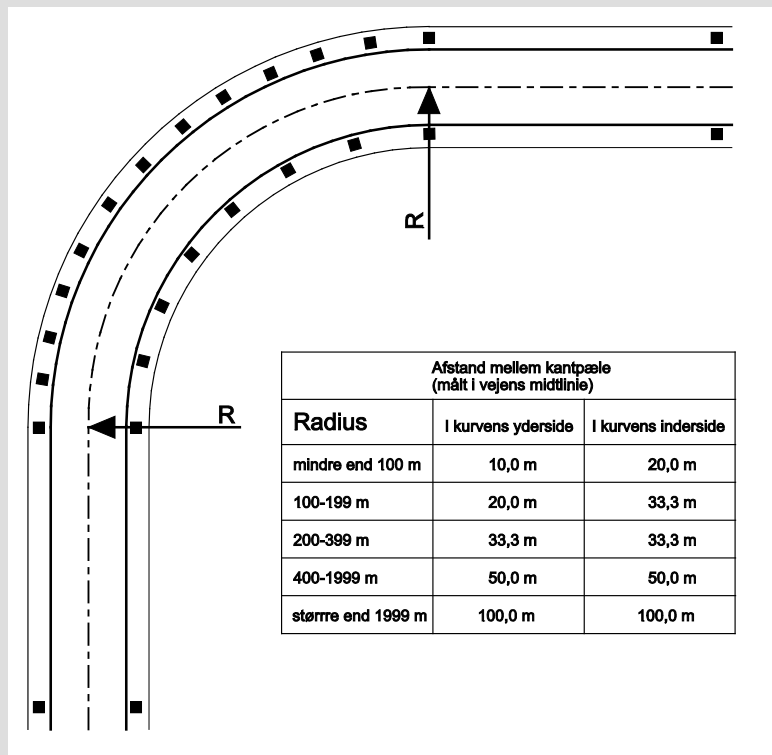
#### **Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 154, stk. 5**

På vejstrækninger med kurveradius mindre end 2000 m skal kantpælene opstilles med mindre indbyrdes afstand end 100 m for at markere kurvens forløb, medmindre der i stedet afmærkes med *N 42 Kantafmærkningsplader* eller *O 41,1 Retningspile*.

*Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016*

Se i øvrigt reglerne for *N 42* og *O 41*.

**Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 154, stk. 6**  
 Afmærkning med kantpæle i kurver skal ske efter figur 2.



Figur 2. Placering af kantpæle i kurver.

Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

I kurver med radius mindre end 200 m står kantpælene med en mindre indbyrdes afstand i kurvens yderside end i indersiden.

Kantpæle vil normalt sammen med afmærkningen på kørebanen give trafikanten tilstrækkelig information om vejens linjeføring. I nogle tilfælde viser det sig fx gennem uheldsstatistikken, at den i figur 2 i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 154, stk. 6 ovenfor angivne kurveafmærkning ikke markerer kurven tilstrækkeligt. I sådanne tilfælde kan antallet af kantpæle forøges ved halvering af den indbyrdes afstand mellem pælene i kurven.

De seneste erfaringer jf. afsnit 1.2 viser, at brugen af kantpæle i sving giver en tydelig markering af vejens forløb, og dermed øger trafikikkerheden. Vejmyndighederne bør derfor i højere grad udvide brugen af kantpæle til afmærkning af sving, der på de ikke rutenummererede veje kan medføre en væsentligt trafikikkerhedsmæssig gevinst.

Ved en del kurver – fortrinsvis kurver, der kommer overraskende for trafikanterne i forhold til den hastighed, hvormed der køres, eller kurver, der savner naturlig baggrund til at vise vejforløbet – kan kantpælene vise sig utilstrækkelige til markering af kurven, hvilket fx kan give sig til kende ved eneulykker i kurven. I sådanne tilfælde bør afmærkningen med kantpæle erstattes med afmærkning med *N 42 Kantafmærkningsplader* eller med retningspile af typen *O 41,1*, *O 41,2* eller *O 41,3*.

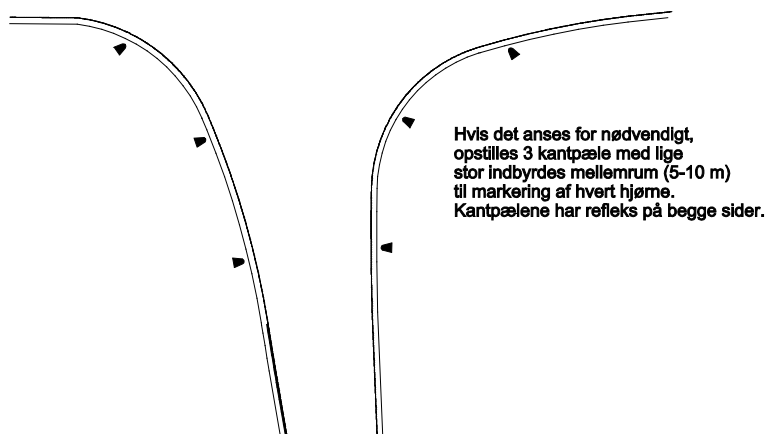
Dette understreges af de seneste erfaringer, der netop viser, at kantpæle er særligt velegnede til afmærkning af kurveforløb, mens baggrundsafmærkning som fx *O 41,1* er den bedste afmærkning

ved sving, der kommer overraskende for trafikanterne på en ellers lige strækning. Vedrørende afmærkning med de nævnte tavler henvises til beskrivelserne af *N 42* og *O 41*.

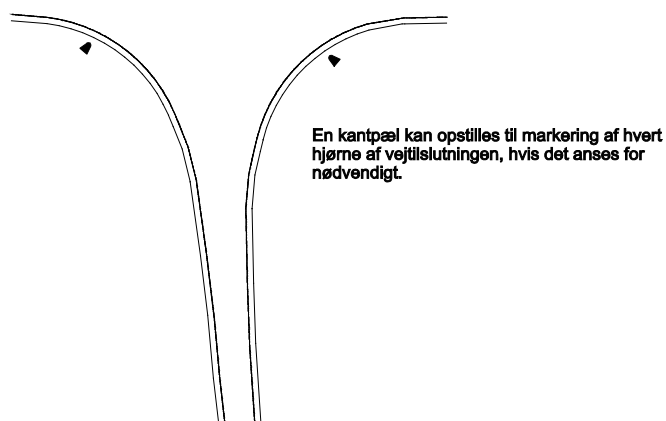
Såfremt kantpæle anvendes sammen med *N 42* eller *O 41* opsættes kantpælene ikke foran *N 42* eller *O 41*. Hvis en kurve afmærkes med *N 42* tavler eller *O 41,1* tavler, bør der ikke samtidig i kurvens yderside opsættes kantpæle udover dem, der er betinget af kilometrereringen.

Når kantpæle anvendes til markering af vejtilslutninger, til- og frakørsler, parkeringspladser, vigepladser, holdepladser og tværsnitsændringer placeres de efter de i figur 2.1 - figur 2.10 viste retningslinjer. Opsætningen skal i alle tilfælde tilpasses de faktiske forhold på stedet.

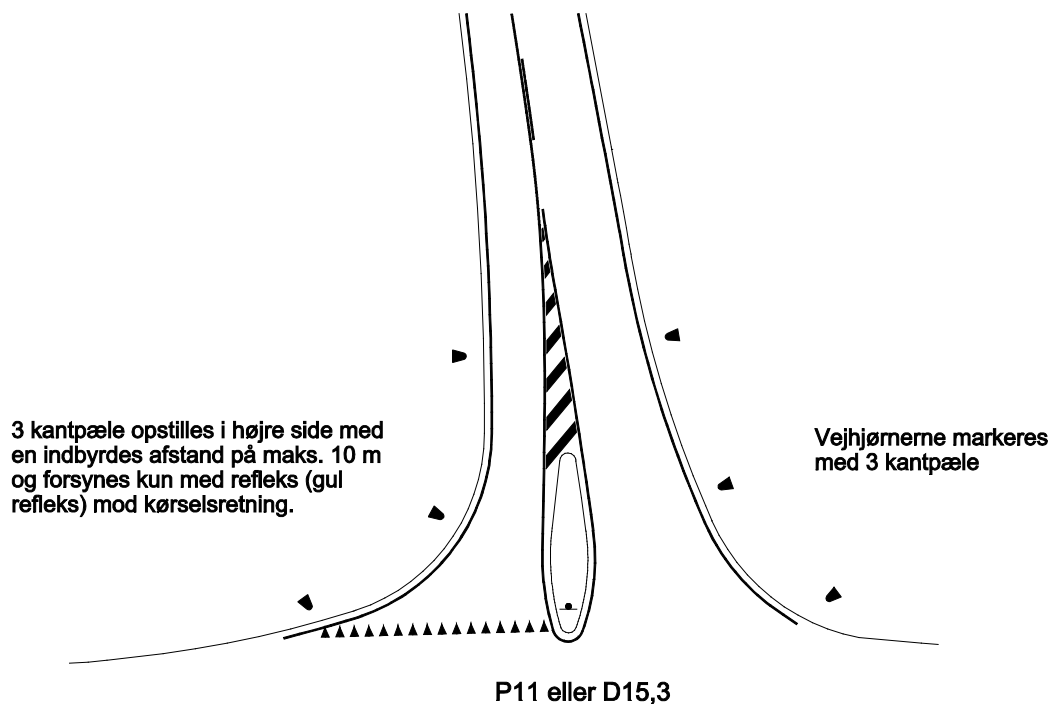
Hvis indkørsel til en ejendom har en sådan betydning, at det skønnes nødvendigt at afmærke den med kantpæle, sker afmærkningen ved vejbestyrelsens foranstaltning og efter de samme regler som for vejtilslutninger.



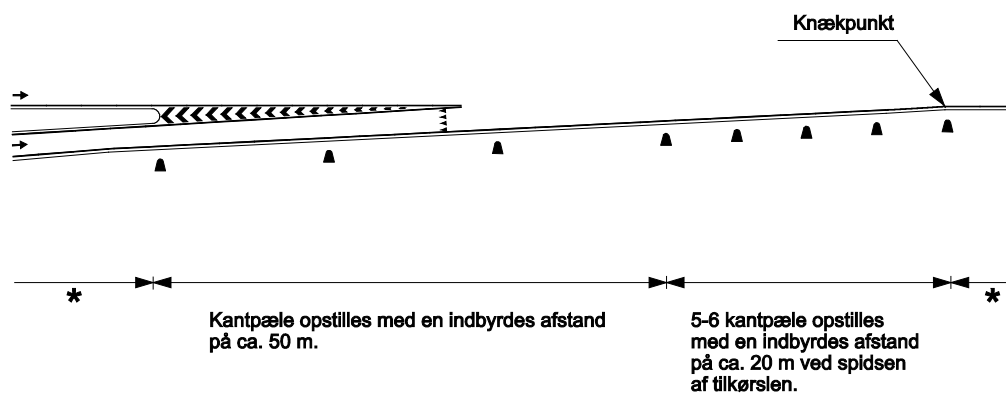
Figur 2.1. Opstilling af kantpæle ved vejtilslutning.



Figur 2.2. Opstilling af kantpæle ved mindre vejtilslutning.



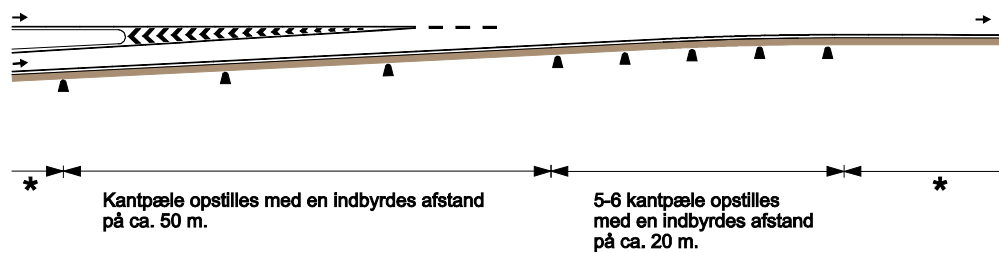
Figur 2.3. Opstilling af kantpæle ved vejtillutning med sekundærhelle.



Kantpælernes placering og indbyrdes afstand skal endvidere tilpasses efter de krav kilometreringen stiller.

Figur 2.4. Opstilling af kantpæle ved kileformet tilkørsel.

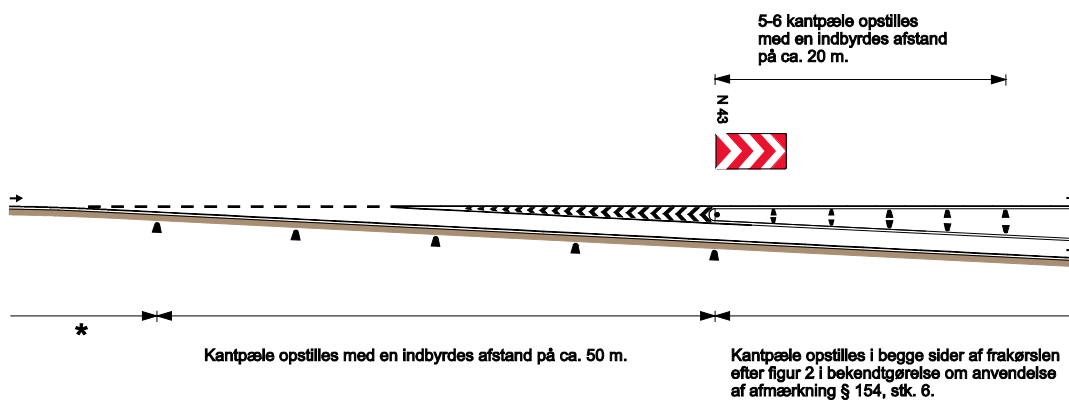
\* Kantpæle opstilles efter figur 2 i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 154, stk. 6.



Kantpælernes placering og indbyrdes afstand skal endvidere tilpasses efter de krav kilometreringsen stiller.

Figur 2.5. Opstilling af kantpæle ved paralleltilkørsel.

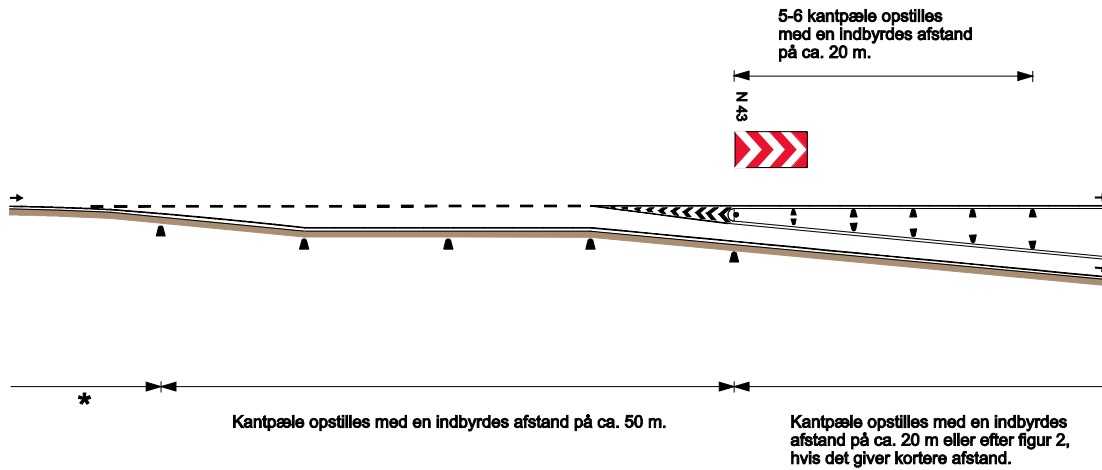
\* Kantpæle opstilles efter figur 2 i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 154, stk. 6.



Kantpælernes placering og indbyrdes afstand skal endvidere tilpasses efter de krav kilometreringsen stiller.

Figur 2.6. Opstilling af kantpæle ved kileformet frakørsel.

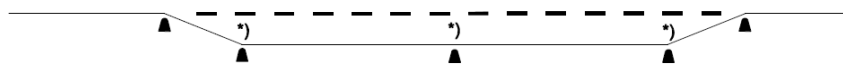
\* Kantpæle opstilles efter figur 2 i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 154, stk. 6.



Kantpælernes placering og indbyrdes afstand skal endvidere tilpasses efter de krav kilometrerengen stiller.

Figur 2.7. Opstilling af kantpæle ved parallelfrakørsel.

\* Kantpæle opstilles efter figur 2 i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 154, stk. 6.

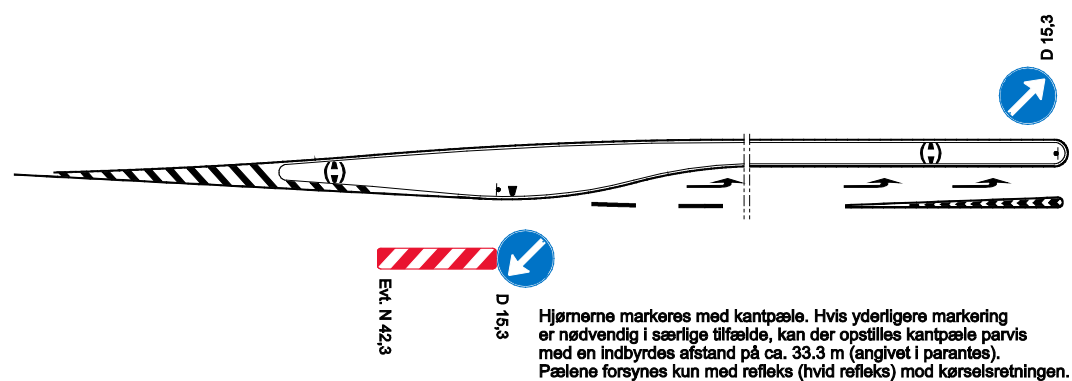


Kantpæle opstilles til markering af lommens hjørner.

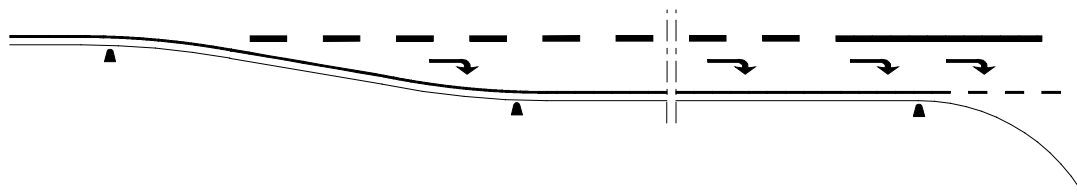
Er parkeringslommen lang, kan der opstilles kantpæle med en indbyrdes afstand på ca. 50 m.

\*) kantpæle uden refleks.

Figur 2.8. Opstilling af kantpæle ved parkeringslomme eller lignende.



Figur 2.9. Opstilling af kantpæle ved kanalisering med venstresvingsbane.



Kantpæle opstilles til markering af højresvingsbanens knæpunkter samt til markering af vejhjørne. Kantpælene, der markerer højresvingsbanen forsynes kun med refleks (gul refleks) mod kørselsretningen.

Figur 2.10. Opstilling af kantpæle ved højresvingsbane.

Anvendes kantpæle i skillerabat mellem dobbeltrettet cykelsti og kørebane, placeres pælene efter samme principper, som beskrevet på de foregående sider vedrørende placering.

## 2.2 N 42 KANTAFMÆRKNINGSPLADER



N 42,2    N 42,3

### Bekendtgørelse om vejafmærkning, § 44, N 42 Kantafmærkningsplader

Pladerne angiver, at motorkøretøjer og store knallerter skal passere pladerne på den side, striberne hælder ned imod. Det gælder dog ikke for kørsel til stoppested, i busbane, parkeringsbane eller lignende.

Kilde: BEK nr. 1193 af 21. september 2016

### Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 24, stk. 3-5

Stk. 3. På alle ubelyste tavler, der opstilles på motorveje, skal der anvendes materialetype 4. Dette gælder dog ikke N 42, O 41, O 43 og O 44.

Stk. 4. Materialetype 4 anvendes på følgende tavler opstillet på almindelige veje: A 22, A 72, A 73, A 92, B 13, C 11,1, C 11,2, C 12, C 19, C 42, D 11, D 15, D 16, E 11, E 42-45 og P 11 samt E 17 Fodgængerfelt, når den er udefra belyst.

Stk.5. På øvrige retroreflekterende tavler skal der anvendes materialetype 3. Materialetype 2 kan dog anvendes på ubelyste tavler opsat alene for trafikanter på stier

Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016



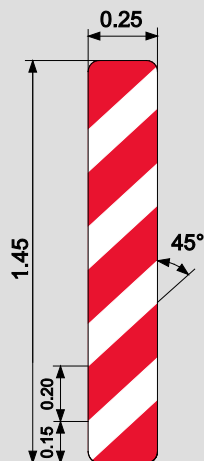
### 2.2.1 Udførelse

Kantafmærkningsplader udføres med materialetype 3.

#### Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 155

*N 42* opstilles i stedet for *N 41*, hvor der er behov for særlig kraftig markering.

*Stk. 2.* *N 42* skal være udført, som det fremgår af figur 3 og opsættes med underkant højst 0,5 m over terræn. Tavlehøjden kan være reduceret, men skal ca. være mindst 1,1 m høj. I tættere bebygget område kan *N 42* udføres i mindre dimensioner.



Figur 3. *N 42* Kantafmærkningsplader (alle ubenævnte mål er i m)

Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

Reducerede størrelser i tættere bebyggede områder er normalt 75 x 15 cm eller 50 x 15 cm (h x b). Overstørrelse er normalt 240 x 50 cm (h x b).

### 2.2.2 Anvendelse

Pladerne anvendes især ved indsnævringer samt ved faste genstande nær kørebanen og ved vejarbejde. Overstørrelse bør anvendes på motorveje.

Standardstørrelse bør anvendes på det almindelige vejnet til afmærkning af indsnævringer og af sekundærheller, når afmærkning med *N 41 Kantpæle* ikke giver tilstrækkelig markering. Standardstørrelse anvendes endvidere til markering af faste genstande nær kørebanen på trafikveje, hvor den tilladte hastighed er  $\geq 60$  km/h.

Reduceret størrelse og ministørrelse anvendes, hvor den tilladte hastighed er  $< 60$  km/h til afmærkning af faste genstande nær kørebanen.

Kantafmærkningsplader, i standard og reduceret størrelse, bør anvendes til afmærkning af kurver, hvor der ønskes en kraftigere markering af kurven end den, der opnås ved afmærkning med *N 41 Kantpæle*, men hvor man endnu ikke finder afmærkning med *O 41 Retningspile* nødvendig.

*N 42* bør kun anvendes til afmærkning af vejkurver, hvor vinkeldrejningen er lille, dvs. når trafikanten ved indgangen til kurven kan se afslutningen af kurven og afmærkningen, og hvor kurveradius er større end 150 m. Vedrørende anvendelse af *N 42* ved vejarbejde henvises til håndbog om Afmærkning af vejarbejder m.m.

### 2.2.3 Placering

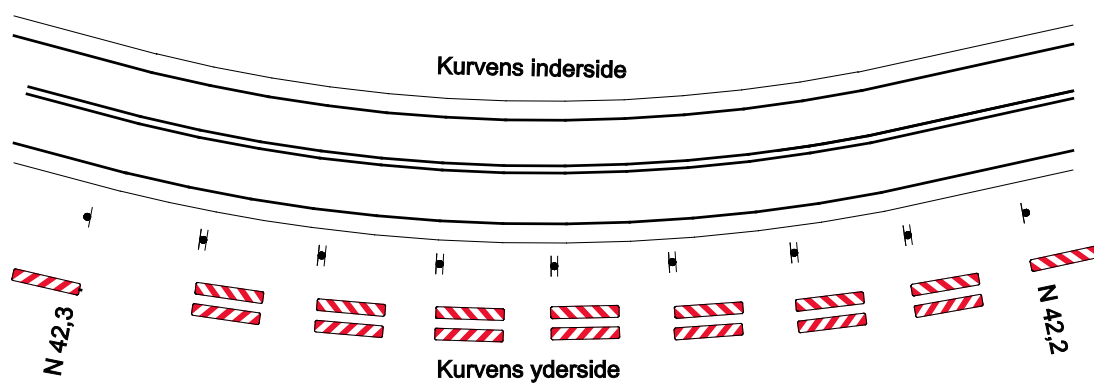
I vejkurver bør *N 42 Kantafmærkningsplader* kun opsættes i kurvens yderside. Afmærkes kurvens inderside, anvendes *N 41 Kantpæle*. I kurvens yderside bør der ikke på den strækning, hvor der er opsat kantafmærkningsplader, være opsat *N 41 Kantpæle* udover, hvad der er betinget af kilometreringen, se figur 2.11.

Ved afmærkning af vejkurver med kantafmærkningsplader bør de første to plader opsættes før overgangen fra den lige strækning til kurven, og de sidste to plader placeres efter kurvens overgang i den lige strækning. Pladerne bør opsættes så tæt, at de tydeligt markerer kurveforløbet.

Hvis kurven skal afmærkes for begge kørselsretninger, opsættes plader for de to retninger parvis på samme steder.

Når kantafmærkningspladerne opsættes i kurver, bør de altid prøveopstilles og opstillingen kontrolleres ved gennemkørsel af kurven - evt. i begge retninger, før de opsættes permanent.

Kantafmærkningsplader kan, hvor det skønnes nødvendigt, fx ved indsnævring af motorvejsafslutninger, belyses med lysarmaturer anbragt ovenpå pladerne.



Figur 2.11. Opsætning af *N 42, Kantafmærkningsplader* i vejkurve. Principskitse.

### 2.3 N 43 SPIDSMARKERING



#### Bekendtgørelse om vejafmærkning, § 44, *N 43 Spidsmarkering*

Pladen angiver rabatspids. Motorkøretøjer og store knallerter kan passere pladen på begge sider.

Kilde: BEK nr. 1193 af 21. september 2016

### 2.3.1 Udførelse

#### Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 156

På N 43 Spidsmarkering skal de skiftevis røde og hvide felter have samme størrelsesforhold som ved N 42.

Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

Spidsmarkeringen udføres med materialetype 3. På motorveje anvendes materialetype 4.

Spidsmarkeringen anvendes i følgende størrelser:

Megastørrelse:	h x b = 300 x 150 cm
Overstørrelse:	h x b = 200 x 100 cm
Standardstørrelse:	h x b = 145 x 65 cm
Reduceret størrelse:	h x b = 145 x 50 cm

I tættere bebyggede områder anvendes normalt reduceret størrelse.

### 2.3.2 Anvendelse

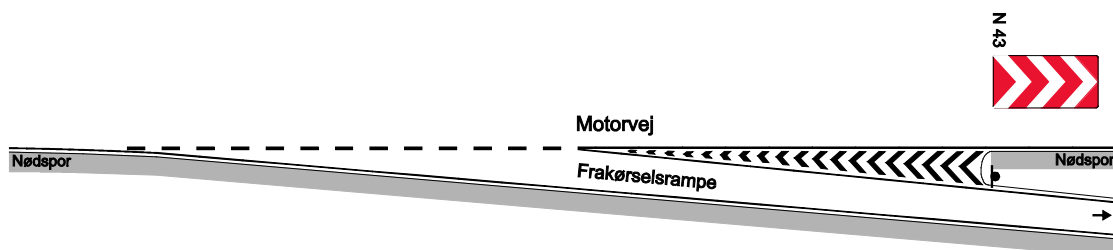
Spidsmarkering anvendes i helle- og rabatspidser mod færdselsretningen, især hvor kørebanerne på de to sider af hellen fører til forskellige veje, fx ved frakørsler.

Hvor trafikanterne efter at have passeret hellen kan køre videre ad samme vej, må N 43 Spidsmarkering kun anvendes under tavle D 16 Valgfri passage.

Megastørrelse og overstørrelse anvendes fx i rabatspidser ved motorvejsforgreninger. Megastørrelse dog kun ved meget lange frakørsler.

Standardstørrelse anvendes i rabatspidser ved motorvejsfrakørsler og motortrafikvejsfrakørsler, og hvor der i øvrigt er behov for særlig kraftig markering af rabatspidser.

Reduceret størrelse anvendes på det almindelige vejnet, hvor standardstørrelse ikke er påkrævet.



Figur 2.12. Placering af N 43, spidsmarkering ved frakørsel.

## 3 BAGGRUNDSAFMÆRKNING

### 3.1 O 41-42 RETNINGSPILE



O 41,1



O 41,2



O 41,3



O 42

#### Bekendtgørelse om vejafmærkning, § 47, O 41-42 Retningspile

Pilene anvendes over for vejudmundinger, i ydersiden af vejsving og på andre steder, hvor trafikkanterne skal foretage en væsentlig retningsændring.

Kilde: BEK nr. 1193 af 21. september 2016

### 3.2 O 41 ENKELTRETTEDE RETNINGSPILE

#### Udførelse

Enkeltrettede retningspile O 41 udføres dels som enkeltpile, O 41,1 dels som tavler, O 41,2 og O 41,3 med flere skiftevis hvide og røde pilformede felter. O 41,2 har pile pegende til venstre. O 41,3 har pile pegende til højre.

O 41 tavlerne udføres med materialetype 3. På motorveje (ramper og afslutninger) kan anvendes materialetype 4 til O 41,1.

#### O 41 Enkeltrettede retningspile udføres i følgende størrelser

<b>O 41,1</b>	Overstørrelse l x h = 100 x 100 cm Standardstørrelse l x h = 70 x 70 cm Reduceret størrelse l x h = 50 x 50 cm
<b>O 41,2 og O 41,3</b>	Overstørrelse l x h = 300 x 100 (50) cm Standardstørrelse l x h = 250 x 50 cm Reduceret størrelse l x h = 150 x 33 cm

Figur 3.1. Størrelser på O 41 Enkeltrettede retningspile

Overstørrelse anvendes på motorveje/motortrafikveje.

#### 3.2.1 Anvendelse

Standardstørrelse anvendes på veje, hvor hastigheden er  $\geq 70$  km/h. Reduceret størrelse anvendes, hvor hastigheden er  $< 70$  km/h, samt på stier.

Retningspilene har dels til opgave at advare trafikanten før kurven og få denne til at tilpasse kørehastigheden samt at lede trafikanten igennem og helt ud af kurven.

Enkeltpile *O 41,1* anvendes fortrinsvis til afmærkning af kurver, hvor afmærkning med kantpæle *N 41* viser sig utilstrækkelig, og hvor kantafmærkningsplader *N 42* ikke kan anvendes på grund af for stor vinkeldrejning i kurven, dvs. hvor trafikanten ved indgangen af kurven ikke kan se afslutningen af kurven, eller hvor radius er mindre end 150 m.

Retningspile af type *O 41,2* og *O 41,3* anvendes fortrinsvis, hvor vejforløbet har et knæk, således at retningspilen ved opstilling i vognbanens forlængelse kommer til at virke som en spærrebom for vognbanen og samtidig angiver, hvilken side trafikanten skal svinge til.

De seneste erfaringer viser, at retningspile er den tydeligste afmærkning af pludselige sving på en ellers lige strækning, og at synligheden i både dagslys og mørke er god. Denne form for afmærkning kan derfor have stor værdi, hvor der er enkeltliggende knæk eller sving på en landevej. Retningspile bør derfor anvendes i denne type sving på mørke landeveje, hvor bilisterne kan have svært ved at erkende svinget.

### Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 157

*O 41 Retningspile* må kun opsættes i ydersiden af kurver.

Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

Ved opsætning af retningspile – og især *O 41,1* enkeltpile – er virkningen meget afhængig af en omhyggelig og korrekt opsætning. De første *O 41,1* pile ved en kurve opsættes således, at mindst to – eventuelt flere – pile står, før kurven begynder, så afmærkningen kan ses tilstrækkelig tidligt, til at trafikanten kan nå at tilpasse hastigheden til den kommende kurve.

Ved opstillingen af pilene i kurven bør det tilstræbes, at trafikanten under kørslen til stadighed har mindst tre pile i synsfeltet til at markere kurveforløbet. Afstanden mellem pilene i synsfeltet skal for trafikanten se ud til at være 2-3 gange pilens bredde. Herved synes hullet for snævert at køre igennem, se figur 3.3.

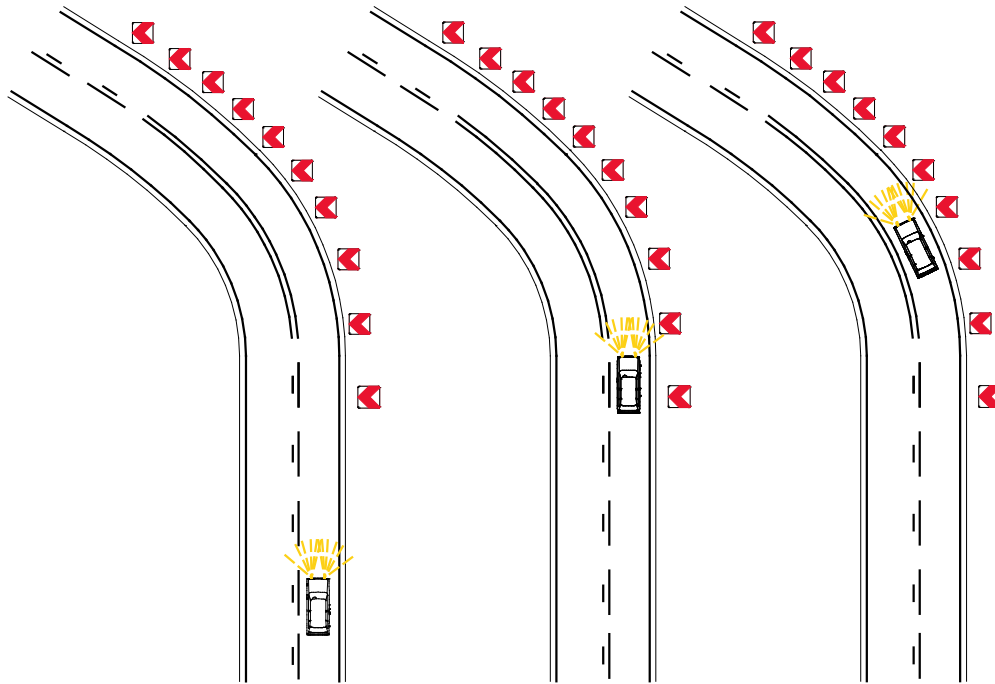
Den faktiske afstand mellem de enkelte retningspile vil derved komme til at variere gennem kurvefeltet. Som udgangspunkt bør følgende afstande anvendes:

Kurveradius	Tavleafstand i m	
	I kurven	Evt. før kurven
50 m	10	20
100 m	15	30
200 m	20	40
300 m	30	60
400 m	40	80
500 m	50	100

Figur 3.2. Vejledende afstand mellem *O 41,1* i afhængighed af kurveradius.

Opstillingen af enkeltpilene i kurven bør fortsætte så langt, at de sidste to pile står efter kurvens afslutning.

Enkeltpilene opsættes ikke, så de kommer til at dække hinanden, og for trafikanten ser ud som en større sammenhængende tavle. Det kan ved en vejkurves begyndelse efter en lige strækning være vanskeligt at undgå en sådan overlappning ved de første tavler. Overlappningen kan dog undgås ved, at man trækker de første tavler lidt længere ud i rabatten end de efterfølgende.



Figur 3.3. Opsætningsprincip for O 41,1 i vejkurver.

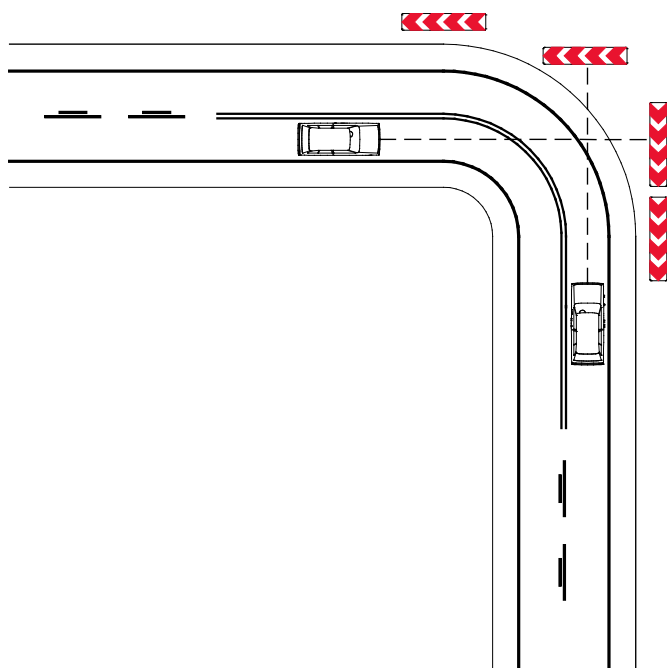
Hvis en kurve afmærkes med enkeltpile for begge kørselsretninger, opsættes pilene normalt parvis på én stander for begge retninger, således at tavlerne danner en vinkel med hinanden, idet de er orienteret i forhold til den aktuelle kørselsretning. Tavlerne bør ikke opsættes enkeltvis, så bagsiderne af tavlerne kan genere afmærkningen for trafikanter i den modsatte retning.

Enkelttreddede retningspile opsættes normalt således, at afstanden fra kørebaneoverfladen til tavleunderkant er 75 - 100 cm. Opsætningshøjden skal dog afprøves på stedet og reguleres, således at den rigtige højde for trafikanten i forhold til vejens længdeprofil opnås.

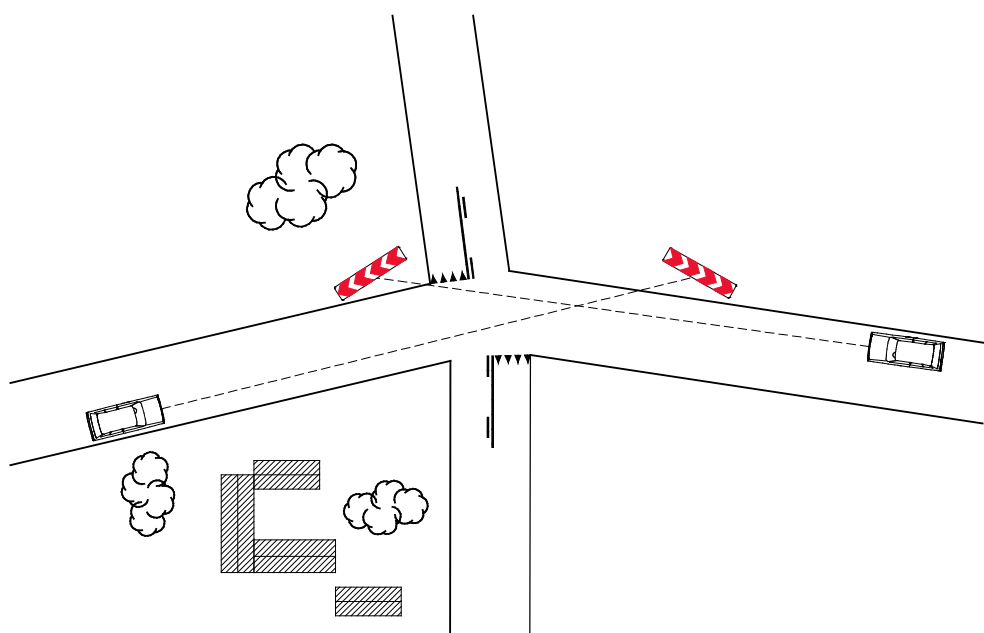
Afmærkning med retningspile sker ved, at man laver en prøveopstilling og kontrollerer afmærkningens virkning ved gennemkørsel af strækningen, inden den endelige opsætning.

Gennemkørsel bør foretages både ved dagslys og i mørke.

I nogle tilfælde kan det på grund af oversigtsforholdene være nødvendigt at opsætte tavlerne i større højde end den angivne. Ved en opsætning på høje standere skal man dog være opmærksom på, at trafikanterne – især i mørke – mister den naturlige forbindelse mellem tavle og kørebane og derfor har vanskeligere ved at bedømme tavlernes position.

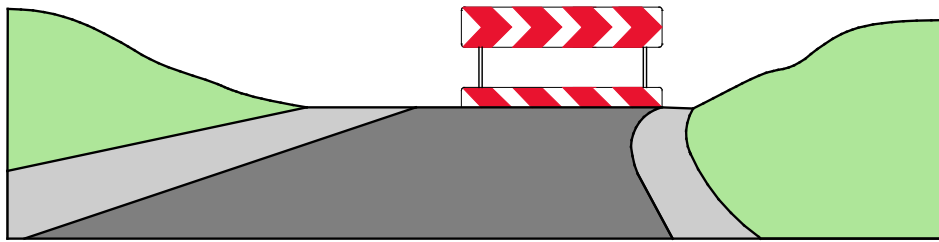


Figur 3.4. Placering af O 41,2 og O 41,3 i vejkurver.



Figur 3.5. Anvendelse af O 41,2 og O 41,3 ved knæk i vejforløbet.

Det kan – især ved opsætning af O 41,2 og O 41,3 – være en fordel at anbringe to retningspile over hinanden for at løse oversigtsproblemer som følge af vejens længdeprofil. Ved denne konstruktion kan standarddimensionerne blive så store, at det vil være nødvendigt at benytte brudled eller eftergivelige master.



Figur 3.6. Højt placeret retningspil.

### 3.3 O 42 DOBBELTRETTEDE RETNINGSPILE

#### 3.3.1 Udførelse

Dobbeltrettede retningspile har skiftevis hvide og røde pilformede felter pegende til venstre og til højre fra midten af tavlen ud mod siderne.

#### Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 24, stk. 3-5

Stk. 3. På alle ubelyste tavler, der opstilles på motorveje, skal der anvendes materialetype 4. Dette gælder dog ikke N 42, O 41, O 43 og O 44.

Stk. 4. Materialetype 4 anvendes på følgende tavler opstillet på almindelige veje: A 22, A 72, A 73, A 92, B 13, C 11,1, C 11,2, C 12, C 19, C 42, D 11, D 15, D 16, E 11, E 42-45 og P 11 samt E 17 Fodgængerfelt, når den er udefra belyst.

Stk.5. På øvrige retroreflekterende tavler skal der anvendes materialetype 3. Materialetype 2 kan dog anvendes på ubelyste tavler opsat alene for trafikanter på stier

Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

#### O 42 Dobbeltrettede retningspile udføres i følgende størrelser

<b>O 42</b>	Overstørrelse l x h = 300 x 100 (50) cm Standardstørrelse l x h = 250 x 50 cm Reduceret størrelse l x h = 150 x 33 cm.
-------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Figur 3.7. Størrelser for O 42 Dobbeltrettede retningspile

#### 3.3.2 Anvendelse

Dobbeltrettede retningspile O 42 angiver, at der er mulighed for at dreje enten til venstre eller til højre, og tavlernes hyppigste anvendelse er derfor over for vejtilslutninger i T-kryds eller i spidsen af et Y-kryds. O 42 vil i sådanne tilfælde ofte kunne erstattes af tabelvejvisere/pilvejvisere opsat som baggrundsafmærkning.

O 42-tavler bør opsættes i samme højde over kørebanen som O 41-tavlerne.



### 3.4 O 43, O 44 OG O 45 SPÆRREBOMME



O 43,1



O 43,2



O 44



O 45

#### Bekendtgørelse om vejafmærkning, § 47, O 43-45 Spærrebomme

Bommene anvendes, hvor vej eller sti ophører, eller hvor bredden eller højden brat formindskes, fx fordi en del af kørebanen er afspærret. Bomme med skrå striber skal passeres af motorkøretøjer og store knallerter på den side, striberne hælder ned imod.

Kilde: BEK nr. 1193 af 21. september 2016

#### 3.4.1 Udførelse

Spærrebomme skal udføres som vist i bekendtgørelse om vejafmærkning. Spærrebomme kan være udført med påsatte røde og hvide refleksbrikker.

#### O 43-45 Spærrebomme udføres i følgende størrelser

<b>O 43, 1,</b>	Overstørrelse l x h = 300 x 100 (50) cm
<b>O 43, 2</b>	Standardstørrelse l x h = 250 x 50 cm
<b>O 44 og</b>	Reduceret størrelse l x h = 150 x 33 cm
<b>O 45</b>	

Figur 3.8. Størrelser for O 43-45 Spærrebomme

#### 3.4.2 Anvendelse

Spærrebomme med skrå striber, O 43,2 med striber hældende mod venstre, og O 43,1 med striber hældende mod højre, anvendes normalt, hvor en del af kørebanen er afspærret, fx ved vejarbejder, og motorkørende skal passere afspærringen henholdsvis venstre og højre om de nævnte bomme.

Spærrebom O 44 har skrå striber hældende både mod venstre og mod højre, og motorkørende må derfor passere enten venstre eller højre om afspærringen. Bommen anvendes derfor kun, hvor der er passagemulighed for motorkørende på begge sider af den.

Spærrebom O 45 markerer en spærring, men informerer ikke om passagemulighed. Den kan anvendes både som tværafspærring og som afspærring på langs ad kørebane, cykelsti eller fortov.

O 45 anvendes bl.a. som afspærring, hvor vej eller cykelsti ender, eller hvor cykelsti langs vej har en vinkelret drejning eller er forsynet med bomme før krydsning af en vej eller lignende. O 45 kan desuden anvendes i stedet for bomme med skrå striber på mindre betydende veje.

## 4 FÆRDELSSØM

### Bekendtgørelse om vejafmærkning, § 50, stk. 2

Hvid og gul afmærkning kan suppleres med eller erstattes af færdselssøm eller lignende. Disse kan forsynes med lys eller refleks i samme farve som afmærkningen.

*Kilde: BEK nr. 1193 af 21. september 2016*

Et færdselssøm placeres på kørebanens overflade, og har en eller flere reflekser, som har en særlig kraftig refleksion i billygtelys.

Færdselssøm kan anvendes til supplement eller erstatning for afmærkning på kørebanen, og kan således medvirke til at tydeliggøre afmærkningen, særligt i mørke.



*Figur 4.1. Synlighed af færdselssøm i mørke.*

Brugen af færdselssøm som eneste afmærkning af at vejsving kan anvendes, men kræver at billygterne på afstand kan ramme færdselssømmene. I mange situationer vil dette ikke være muligt pga. vejens forløb, og det anbefales derfor, at færdselssøm primært anvendes som supplement til kantpæle eller retningspile.

Kantpæle eller retningspile sikrer den nødvendige synlighed af vejsving ved de fleste vejforløb og er synlige i både dagslys og mørke. Færdselssøm har meget begrænset synlighed i dagslys, og er mest velegnede som supplement til den øvrige afmærkning, hvor der er særligt behov for at anviser vejens forløb i mørke.

Ved brug af færdselssøm på smalle veje, skal man være opmærksom på, at der kan være risiko for at snepløve kan ødelægge dem eller rive dem af kørebanen.

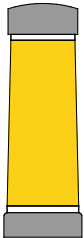
Færdselssøm kan dog alene anvendes som supplement til kantlinje eller som erstatning for denne. Det er således ikke muligt at anvende færdselssøm til markering af vejsving på landeveje, der er for smalle til etablering af kantlinje.



*Figur 4.2. Synlighed af færdselssøm i kombination med kantpæl i mørke. Afstand mellem færdselssøm er ca. 10 m.*

## 5 FÆRDSSELSFYR

### 5.1 P 11 HELLEFYR



#### Bekendtgørelse om vejafmærkning, § 48, P 11 Hellefyr

Hellefyr er gule søjler. De angiver, at kørende skal holde til højre for hellefyret, medmindre kørsel venstre om er tilladt ved anden afmærkning, eller hellefyret er beliggende på kørebane med ensrettet færdsel, jf. færdselslovens § 15, stk. 4.

Kilde: BEK nr. 1193 af 21. september 2016

#### 5.1.1 Udførelse

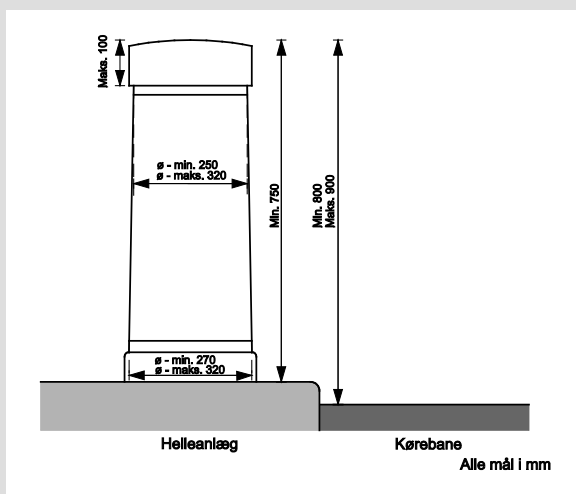
Hellefyr bør udføres som indefra belyste søjler eller som søjler belagt med retroreflekterende folie i materialetype 4.

#### Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 158

P 11 Hellefyr skal være udført af et sådant materiale, at de ikke ved påkørsel giver anledning til særlig risiko for trafikanter.

Stk. 2. Hellefyr skal udføres med de dimensioner, der er angivet på figur 4.

Stk. 3. Hellefyrene skal være ensartet oplyste eller reflekterende med reflekstype 4 hele vejen rundt fra soklen op til en højde, der ikke må ligge mere end 10 cm under den øverste top af hellefyret.



Figur 4. P 11 Hellefyr

Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

### 5.1.2 Anvendelse

Hellefyr anvendes især til at markere heller, hvor det er nødvendigt, at afmærkningen kan ses fra alle retninger.

#### **Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 159, stk. 1**

*P 11 Hellefyr* må ikke anvendes på primærheller.

*Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016*

Hellefyr bør endvidere ikke anvendes på heller, hvis deres placering kan medvirke til at camouflere hellens form for trafikanter, der kommer fra den ene eller den anden retning imod hellen. Sådanne heller bør i stedet afmærkes med *N 41 Kantpæle* eller *N 42 Kantafmærkningsplader* eventuelt kombineret med *D 15 Påbudt passage*.

#### **Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 159, stk. 2**

Når hellefyret skal kunne passeres til venstre, skal der umiddelbart ved søjlen afmærkes med *D 15 Påbudt passage* eller *D 16 Valgfri passage*, medmindre fyret er beliggende på kørebane med ensrettet færdsel, eller det af afmærkningen på kørebanen og vejanlægget tydeligt fremgår, at fyret må passeres til venstre.

*Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016*

*D 15 Påbudt passage* og *D 16 Valgfri passage*, skal være særskilt belyst, når der er lys i hellefyret, jf. Håndbog: Generelt om færdselstavler.

### 5.1.3 Placering

#### **Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 159, stk. 3**

Hellefyr må ikke opsættes således, at deres højde inklusive hellen er mere end 0,9 m målt fra kørebanen ved opstillingsstedet, jf. figur 4.

*Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016*

## 6 KILOMETRERING

### 6.1 KILOMETERAFMÆRKNING AF HOVEDLANDEVEJE OG ANDRE RUTENUMMEREREDE VEJE

#### Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 160, stk. 1

Statsveje og andre rutenummererede veje skal være kilometrede, og der skal langs disse veje opsættes kilometerafmærkning.

Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

Øvrige kommuneveje vil med fordel kunne afmærkes med kilometerafmærkning.

Hvis kilometerafmærkning foretages på kommuneveje uden rutenummerering, bør den udføres efter samme retningslinjer, som er gældende for rutenummererede veje.

#### Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 160, stk. 2

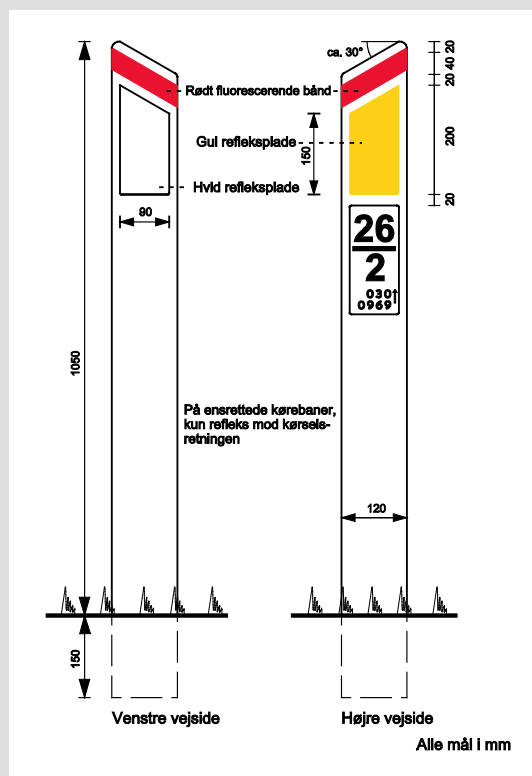
Kilometreringen udmåles ad vejens systemlinje (normalt vejmidten).

Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

Kilometerafmærkning bør anbringes i begge vejsider for hver 100 m.

#### Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 160, stk. 3

På kantpæle skal kilometerafmærkningen anbringes som vist på figur 5.



Figur 5. Kantpæle med kilometrering.

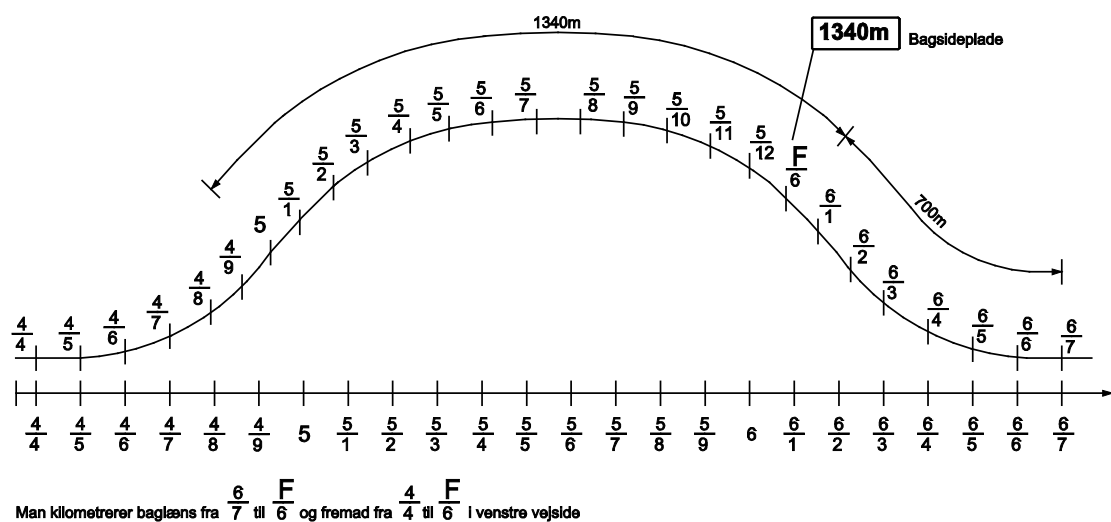
Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

Pælene bør opstilles uden for vejens belægningskant vinkelret ud for det udmålte punkt.

På vejstrækninger med delt tracé udmåles kilometreringen langs den højre kørebane i kilometreringsretningen.

Kilometerafmærkning opstilles også langs den kørebane, der ligger til venstre i forhold til kilometreringsretningen.

Forinden de to kørebaner igen løber sammen eller fortsætter parallelt med normal afstand, korrigeres der for en eventuel længdeforskel mellem de to kørebaner med indlægning af en fejkilometer i den venstre kørebane. Korrektionen foretages så vidt muligt umiddelbart før en hel kilometer. Se 6.1.



Figur 6.1. Kilometrering på vej med delt tracé.

#### Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 160, stk. 4

Helkilometerpælene er kilometersystemets fikspunkter og må ikke fjernes eller flyttes, når kilometreringen er gennemført.

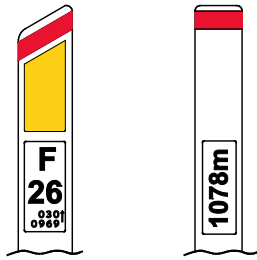
Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

Helkilometerpæle kan, i det omfang det anses for nødvendigt, indmåles i polygonsystemet og kan eventuelt yderligere sikres som polygonpunkt.

Kilometerafmærkningen bør opstilles så nøjagtigt som muligt. Pælens placering indikerer den valgte kilometrering, evt. fejkilometrering.

Kan en helkilometerpæl ikke opstilles i det rigtige punkt i vejens opmåling, fx på grund af en vejtilslutning, bør afmærkningen udelades i dette punkt, hvis hindringen kun forekommer i den ene vejside, og afmærkningen anbringes da på den korrekte placerede pæl i den modsatte vejside.

Kan en helkilometerpæl ikke opstilles i nogen af vejsiderne, bør pælene opstilles med en forskydning i vejens længderetning. Denne situation registreres som fejkilometrering.



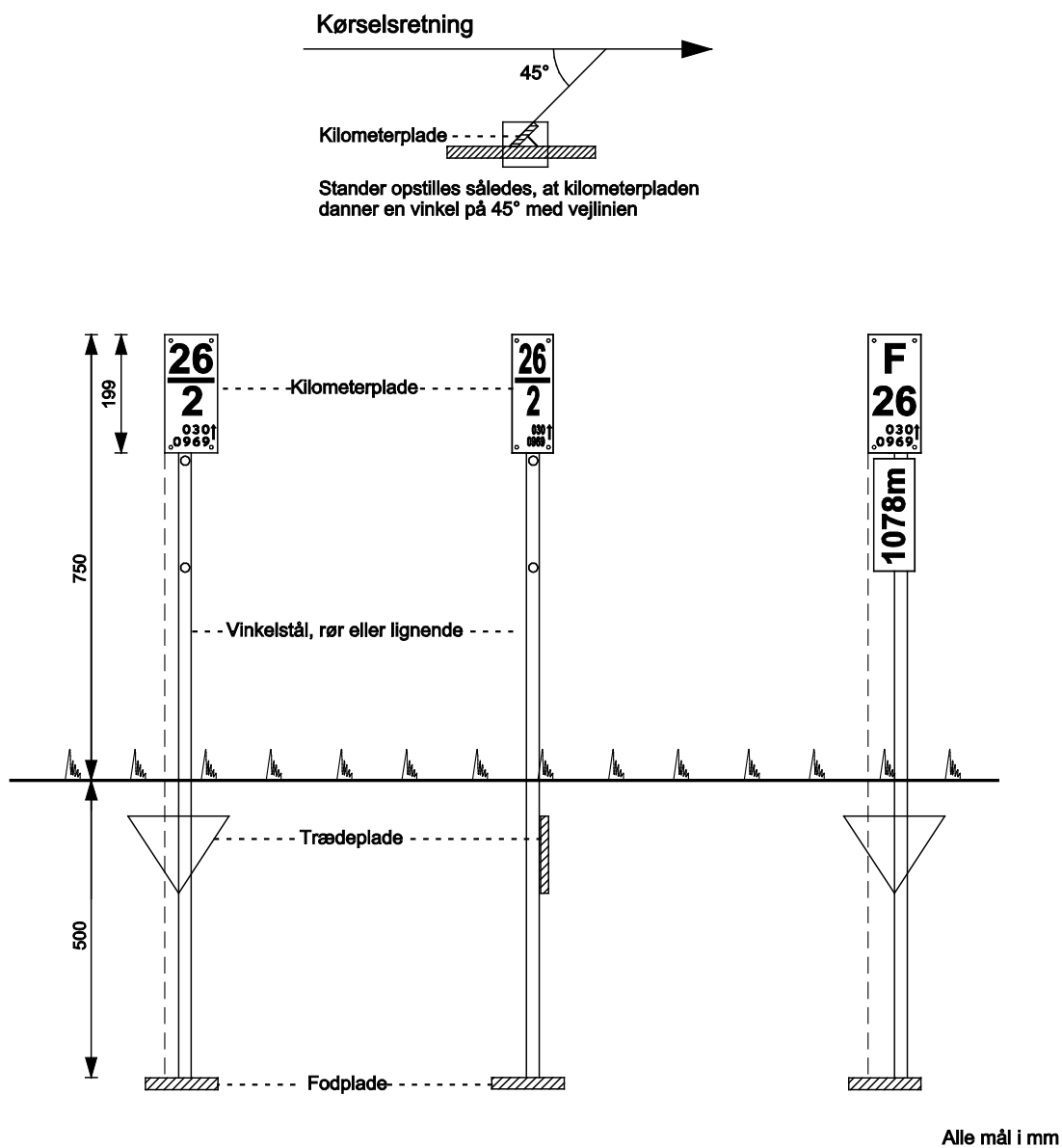
Figur 6.2. Forside og bagside af kilometerpæl der danner afslutning på en fejkilometer, der er 78 m længere end en normalkilometer.

Kan en 100 m pæl ikke opstilles rigtigt i forhold til målingen, bør den opsættes forskudt indtil  $\pm 10$  m. Hvis forskydningen af en 100 m pæl ikke kan holdes indenfor  $\pm 10$  m, bør 100 m afmærkning udelades på det pågældende sted. Der kan i nærheden opstilles en almindelig kantpæl uden 100 m plade.

Hvor der ikke er opstillet kantpæle langs vejen jf. beskrivelsen vedrørende *N 41 Kantpæle*, anbringes kilometerpladen på en stander, der kan have det på figur 6.3 viste udseende.

Sådanne standere anbringes på steder, hvor de er synlige uden at genere, fx på autoværn, eller foran husmur eller hegn. I særlige tilfælde kan kilometerpladen også anbringes direkte på mur.

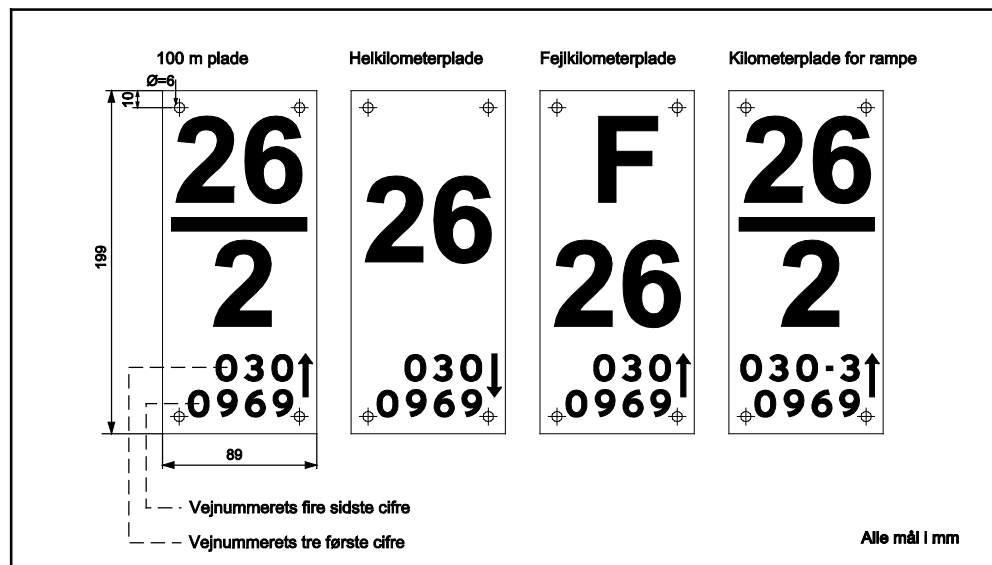




Figur 6.3. Stander til kilometerpæl.

**Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 161, stk. 1-4**

Stk. 1. Kilometerafmærkningen skal være udformet som vist på figur 6.



Figur 6. Udformning af kilometerplader.

Stk. 2. Hele kilometre angives uden decimaler, mens 100 m inddelingen angives med én decimal (ét ciffer under decimalstregen på pladen).

Stk. 3. Forneden på kilometerpladen angives vejens administrative nummer, således som dette fremgår af vejregistret. Foranstående nuller i nummeret kan udelades. Efter vejens administrative nummer kan efter en bindestreg være angivet nummeret på den pågældende rampe (vejdelen), hvis ikke kantpælen er placeret på selve vejen.

Stk. 4. Endvidere angives vejens kilometreringsretning på pladen med en pil, der er opadrettet i højre vejside i kilometreringsretningen og nedadrettet i venstre vejside i kilometreringsretningen.

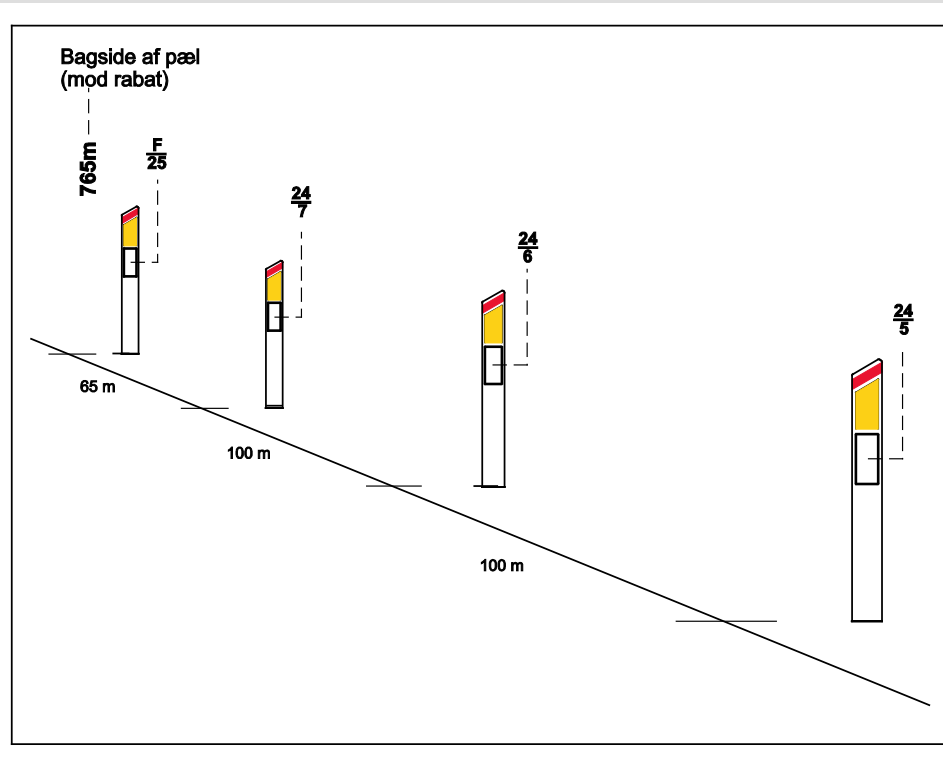
Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

Hvis en vejstrækning som følge af vejforlægning forkortes eller forlænges, således at dens længde herefter ikke er i overensstemmelse med kilometreringen af den øvrige del af vejen, må en af vejstrækningerne ændres til en fejlkilometer, således at kilometeren formindskes eller forøges med det nødvendige antal fejlmetre. Alternativt kan det være nødvendigt at operere med spring i kilometreringen.

Fejlmetre indlægges så vidt muligt umiddelbart før en helkilometer.

**Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 161, stk. 5**

Hvis afstanden fra den foregående helkilometerpæl afviger 10 m eller mere fra 1000 m indføres en »fejlkilometer«. Dette vises på den kilometerpæl, der afslutter »fejlkilometeren«, ved øverst på kilometerpladen at indføre »F«. På bagsiden (mod rabatten) af den med »F« mærkede pæl angives afstanden i meter fra det foregående kilometerpunkt som vist på figur 7.

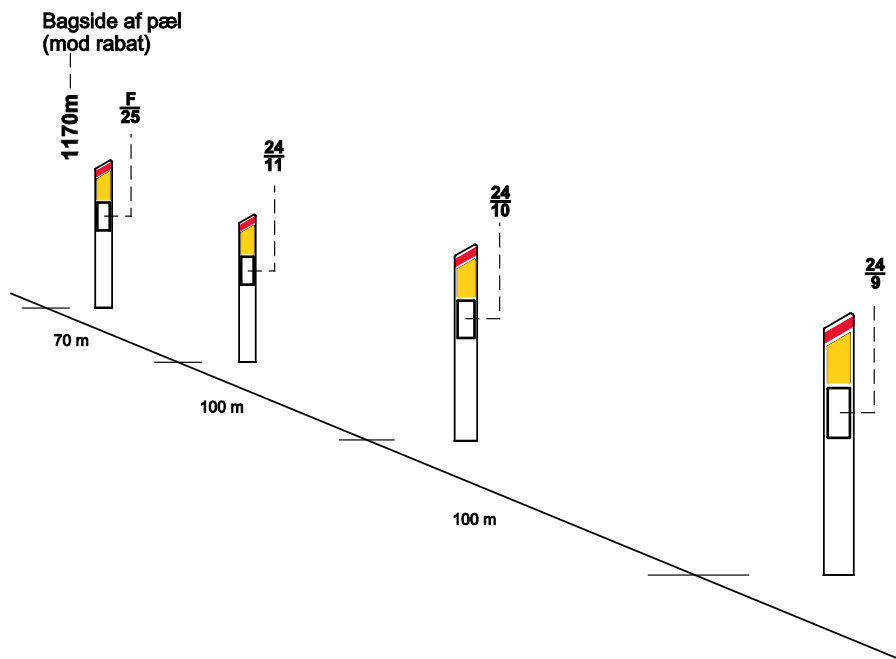


Figur 7. Forkortet vejstrækning.

Kilde: BEK nr. 1194 af 21. september 2016

Hvis vejstrækningen er forkortet, vil fejlkilometreringen eksempelvis kunne angives som vist på figur 7 i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 161, stk. 5 ovenfor.

Hvis vejstrækningen er forlænget, vil fejkilometereringen kunne angives som vist på figur 6.4.



Figur 6.4. Forlænget vejstrækning.

100 m plader for 1000 m og større er i dette tilfælde angivet med 2 cifre under decimalstregen.

De to cifre betyder, at decimalinddelingen er fortsat ud over 1000 m.

Kilometerangivelsen ved en sådan fejkilometering skal derfor læses således:

24/10 læses som 24 km + 1000 meter

24/11 læses som 24 km + 1100 meter

24/12 læses som 24 km + 1200 meter.

Afstanden mellem den sidste 100 m pæl i fejkilometeren og den efterfølgende kilometerpæl vil normalt ikke være nøjagtigt 100 meter.

Hvis afstanden fra den sidste 100 m afmærkning til kilometerpælen er mindre end 25 m, opsættes den sidste 100 m afmærkning normalt ikke.

Tilslutningsramper mellem to veje – for eksempel i ruderanlæg, dele af rundkørsler og lignende korte vejstrækninger, der udgør vejdele af et vejknodepunkt samt delt tracé – er defineret som vejdele med ét supplerende ciffer udover det administrative nummer. Disse vejdele fremgår af vejregistret. Vejdele kilometreres og afmærkes ganske som andre veje, idet det administrative nummer på kilometeringspladerne suppleres med et efterfølgende vejdelnummer.





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

[vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk)  
[vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk)

[vejregler@vd.dk](mailto:vejregler@vd.dk)  
[vejregler.dk](http://vejregler.dk)

EAN: 9788793394117

