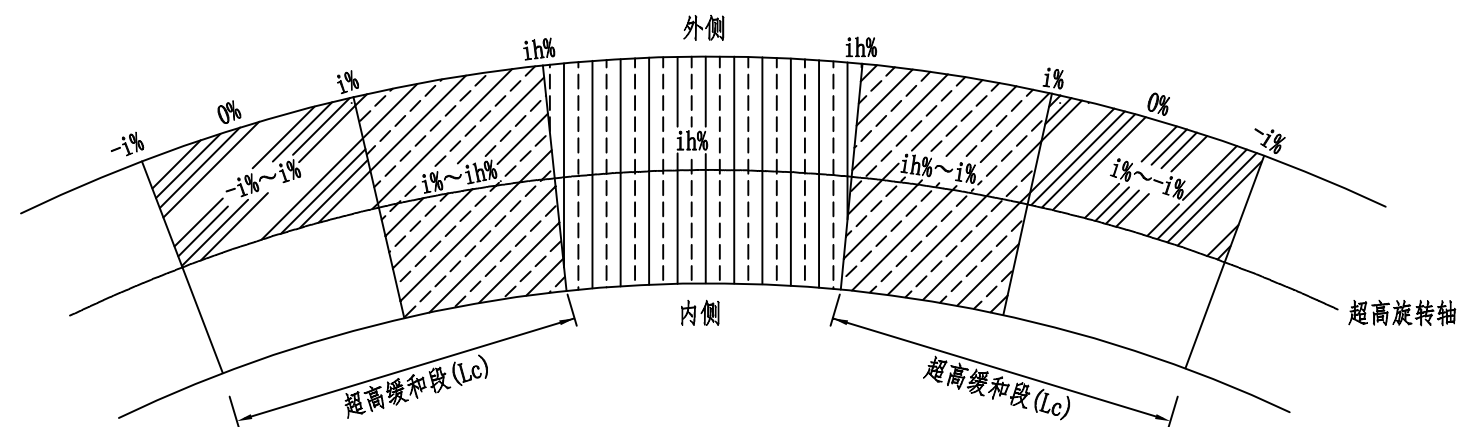
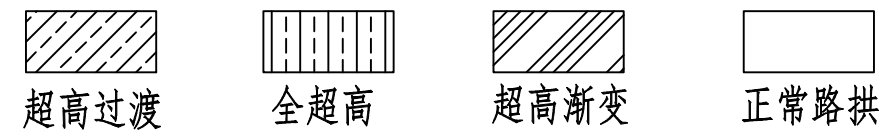


平面示意图



图例

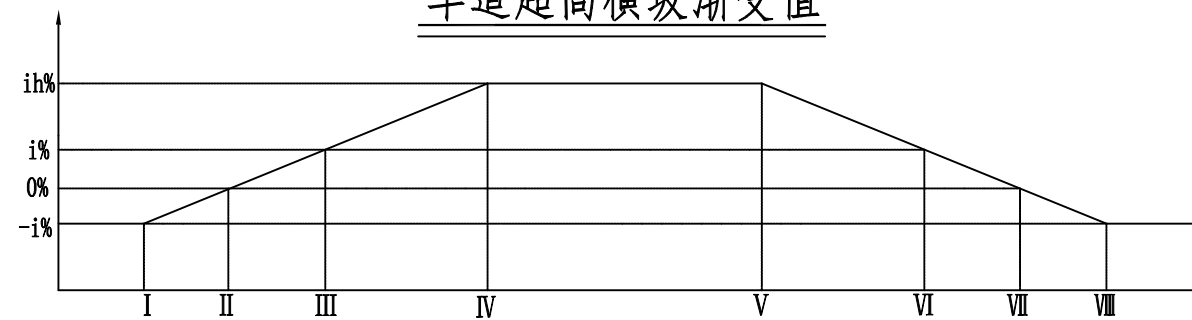


圆曲线最小半径

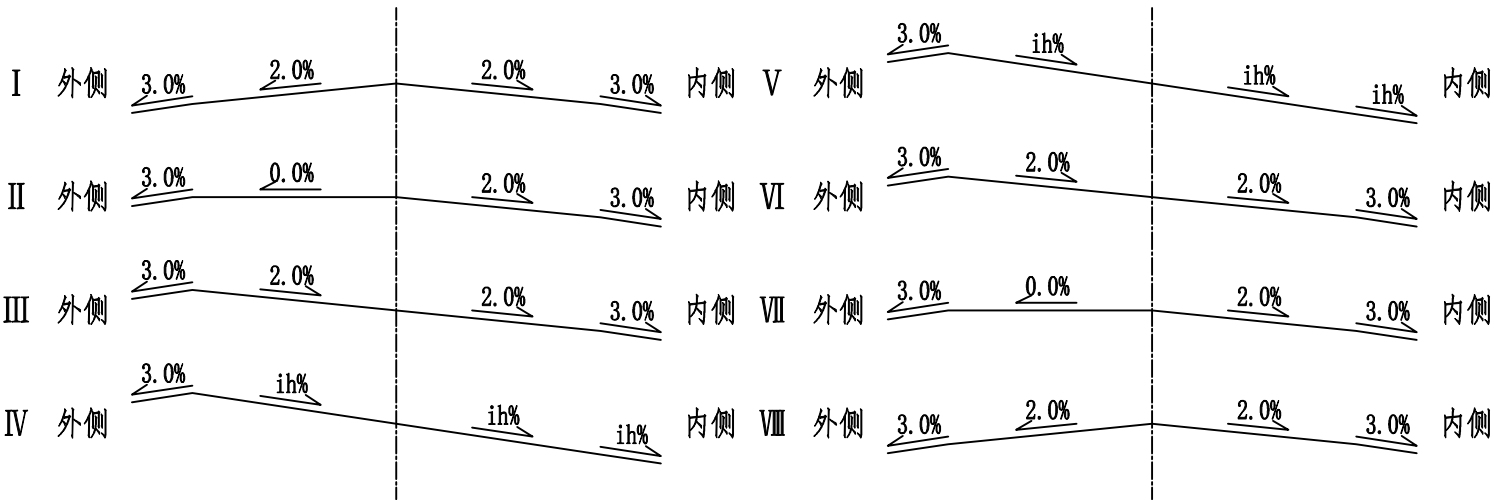
设计速度 (km/h)		15
极限最小半径 (m)	双车道	15
	单车道	20 (10)
一般最小半径 (m)		20
不设超高最小半径 (m)	路拱 ≤ 2%	90
	路拱 > 2%	120

注：
1. 交通组成中无中型载重汽车和中型客车时，单车道极限最小半径可采用括号内数值。
2. 一般最小半径为正常情况下采用值，极限最小半径为条件受限时可采用的值

车道超高横坡渐变值



特征横断面示意图



说明：
1. 圆曲线半径小于表中“不设超高最小半径”时，应设置圆曲线超高。圆曲线最大超高应采4%
2、超高方式为绕路中线旋转，即当超高横坡大于路拱坡度时，先将外侧车道绕路中线转，待达到与内侧车道构成单向横坡后，整个断面一同绕路中线旋转；
3、超高缓和段Lc按 $Lc=B*\Delta i/p$ ，其中B为旋转轴至行车道(设路缘带时为路缘带)外侧边缘的宽度， Δi 为超高坡度与路拱坡度代数差(%),p为超高渐变率；
4、当超高横坡小于土路肩横坡时，土路肩不变；否则，内侧土路肩超高，外侧土路肩不变。