

Vejens egenskaber-8



■ Af Jørgen Banke

Inventering videobiler/Vejbredder, vejinventar og skader

I midten af 1970-erne, da vejdatbanken skulle etableres, skulle 10.000 km vejes bredder m.v. indgå. Dette måtte derfor måles ind. Flere stationcars blev udstyret med ret nøjagtige triptællere samt skriveborde.

Vejlaboratoriet ansatte nogle indmålere – tekniske assistenter – der for nogles vedkommende med tiden har udviklet sig til kundekonsulenter, som tilbyder laboratoriets ydelser til landets vejbestyrelser. Ud over de tværslitsgeometriske data opstod der efterhånden behov for oplysninger om udstyr på vejen og dennes udseende.

Videokameraer

I begyndelsen af 1980-erne var den tekniske udvikling af videokameraer kommet så langt, at det blev økonomisk muligt at anvende dem til registrering af dels forsøgsudførelser i laboratoriet og efterhånden også af vejens udseende.

I 1986 var udviklingen af videokameraer så langt fremme, at Statens Vejlaboratorium og vejdatalaboratoriet begyndte at udvikle teknikken omkring videokameraer, så de kunne bruges til rutinemæssige optagelser på vejene. Dette blev påbegyndt i efteråret 1987 og skete med en hastighed på 15 - 50 km/h. Der blev normalt taget et billede for hver 20 m.

Ved kryds bliver der, hvis det ønskes, taget særlige billeder af sidevejene og andre forhold i krydset. Billederne kan dels bruges i den almindelige sagsbehandling og ved udvalgsbehandling, dels til inventering af vejen og dens udstyr.

Udviklingen fortsatte, og i 1993 blev 2.

generation af videobilerne igangsat, så man nu får leveret billeder på Cd-rom. Der er udviklet programmer, som gør det muligt at få billeder frem sammen med IT-baserede forvaltningssystemer som VIS, Belman og Vejman.

Belægningsskader

Belægningsskader, der kan iagttages på vejoverfladen, bliver inventeret ved hovedeftersyn på manuel vis ved udfyldning af skemaer, idet de aktuelle strækninger bliver gået eller kørt langsomt igennem af en belægningssagkyndig.

Omkring begyndelsen af 1980-erne blev der i udlandet udviklet særlige fotovogne, der ved nattevilde optog billeder af belægninger til senere vurdering. Da det imidlertid krævede et meget stort efterbehandlingsarbejde for at få disse billeder omsat, så de kunne erstatte hovedeftersynet, blev metoden ikke indført i Danmark.

Scanningsteknikken af videobilleder udviklede sig gennem 1980-erne, og videobilledernes kvalitet og scanningsteknikken er under kontinuerlig udvikling. Hovedeftersynet sker stadig ved, at vejens tilstand gås igennem i marken og indføres manuelt på papir eller indtastes i digitalt skema på PC. Dette er vel nok de eneste data, som vejingeniøren bruger i dag, der opsamles manuelt endnu, når der ses bort fra inventering af broers tilstand.



Inventeringsbil med skrivebord.



Billede optaget af videobilen med 0,5 m markeringer over vejtværslit.