

Zaměření úseku silnice II/403 Urbanov-průtah technologií georadaru (GPR) a návrh rehabilitačních prací metodou ROADDEX

Určení tloušťek vrstev komunikace a návrh rehabilitačních prací



Zaměření úseku silnice II/403 Urbanov- průtah technologií georadaru (GPR) a návrh rehabilitačních prací metodou ROADDEX

Určení tloušťek vrstev komunikace a návrh rehabilitačních prací
integrovanou analýzou dat GPR a FWD

Obsah

1. Úvod	1
2. Základní principy GPR metody.....	1
3. Popis úseku a provedených zkoušek	3
4. Zpracování a interpretace dat.....	5
4.1 Tloušťky konstrukčních vrstev vozovky	5
5. Riziko vzniku kolejí typu 1 a 2.....	7
5.1 Riziko vzniku kolejí typu 1	7
5.2 Riziko vzniku kolejí typu 2	9
6. Hodnocení úseku.....	11
7. Návrh zesílení	12
7.1 Systém odvodnění	12
7.2 Odfrézování části stávající asfaltové vrstvy, tvarování, pokládka nové ohrusné vrstvy.....	13
7.3 Výměna podloží	13
8. Shrnutí a závěry	14
PŘÍLOHY	15

1. Úvod

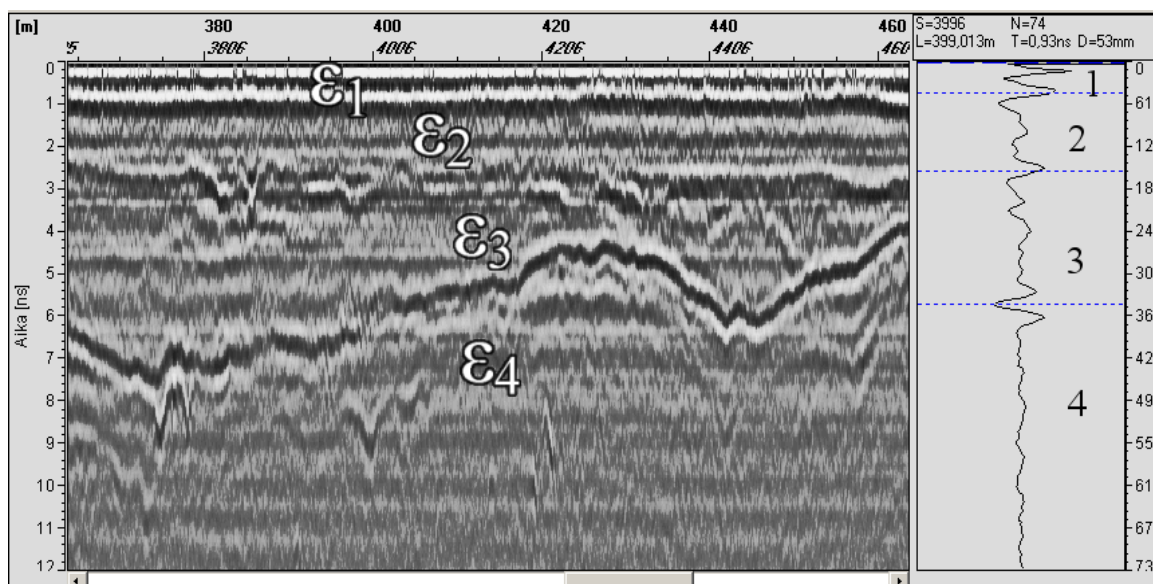
Dne 27. října 2015 provedla společnost Roadscanners Central Europe s.r.o. diagnostiku silnice II/403 Urbanov - průtah, ve staničení km 0,000 - km 0,650. Začátek měření byl na silnici II/403 při ceduli začátku obce Urbanov (49.2161572N, 15.5156242E). Konec měřeného úseku byl za cedulí konce obce, (49.2122394N, 15.5108822E). Délka zaměřeného úseku v jednom směru byla přibližně 0,6665 km.

Zaměření bylo provedeno v jedné linii v každém směru pomocí technologie georadaru (GPR), současně byl pořízen videozáznam měřeného úseku s pomocí zařízení Road Doctor® CamLink. Účelem měření bylo vyhodnotit informace o tloušťce stmelovaných vrstev vozovky a její celkové konstrukci. Na základě výsledků vyhodnocení údajů GPR, dodaných dat rázových zatěžovacích zkoušek z deflektometru (FWD), výsledků kopaných sond a jádrových vývrtů byl zpracován návrh rehabilitačních prací pro daný úsek silnice.

Tento dokument obsahuje výsledky analýzy založené na naměřených datech.

2. Základní principy GPR metody

Georadar se skládá z rádiového vysílače a přijímače, které spolupracují společně s GPR anténami. Princip georadarové metody spočívá v opakovaném vysílání vysokofrekvenčního elektromagnetického impulsu vysílací anténou do zkoumaného prostředí. V místech, kde je změna elektromagnetických vlastností prostředí, dochází k odrazu části energie vyslaného elektromagnetického impulsu a ta se registruje přijímací anténou. Tento impuls je získávaný z rozličných druhů vrstev, poruch spojitosti materiálu způsobených vlhkostí, nebo jinými příčinami. Je měřen čas vyslání a přijmutí impulsu. V případě častého opakování v krátkých intervalech lze získat výsledky v kontinuálním zobrazení (obr. 1).



Obrázek 1. Profil měření georadarem s „horn“ anténou individuálním pulsem. Profil zobrazuje odraz od dvou vrstev s různými dielektrickými hodnotami (ϵ). Obrázek ve vrstvě 1 zobrazuje asfaltovou vrstvu, vrstva 2 zobrazuje vrchní podkladovou vrstvu, vrstva 3 zobrazuje spodní podkladovou vrstvu a vrstva 4 filtrační vrstvu. Obrázek ukazuje, že dielektrická hodnota materiálu (vlhkost) se zvyšuje směrem dolů od povrchu vozovky, s výjimkou dielektrické hodnoty ve vrstvě 4 (ϵ_4), která je menší než hodnota v podkladní vrstvě a polarita odrazu je převrácená (černá čára uprostřed dvou bílých čar).

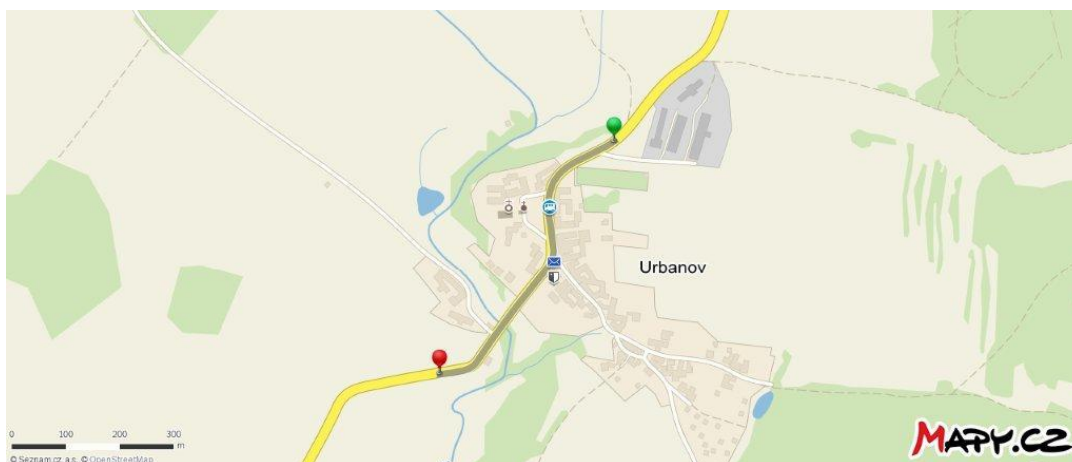
Obecně platí, že rychlost šíření vln a jejich odrazu je ovlivněna permitivitou, magnetickou citlivostí a elektrickou vodivostí materiálu. Zobrazuje variabilitu v závislosti na celkovém typu používaného asfaltu, typu pojiva (živice), přítomnosti vodivých minerálů, pórovitosti, poruchovosti a nakonec účinku soli a akumulaci materiálu ve výplni pórů a poruch. Nejdůležitější vlastností, která ovlivňuje elektrický signál GPR, je dielektrická permitivita, která ovlivňuje rychlost GPR signálu v materiálu.

Vlnová délka antény ovlivňuje schopnost systému identifikovat objekty různých velikostí. Například vysoké frekvence antény s krátkou vlnovou délkou mají lepší rozlišení, ale menší hloubku průniku, zatímco nízké frekvence antény s delší vlnovou délkou mají hrubší rozlišení, avšak pronikají hlouběji do materiálů.

Antény typu „horn“ pracují s frekvencí 1-2 GHz. Hloubka průniku „horn“ antény je limitována na přibližně 1 m. Během měření je anténa zavěšená přibližně 0,3 - 0,5 m nad měřeným povrchem. Rychlost jízdy během měření je vysoká, až do 90 km/hod. Další použitou anténou v tomto měření byla anténa s frekvencí 400 MHz, s měřicí hloubkou přibližně 3 m. Při měření s 400 MHz anténou je nutný bližší kontakt s měřeným povrchem, a proto je rychlost jízdy během měření přibližně 40 až 50 km/hod.

3. Popis úseku a provedených zkoušek

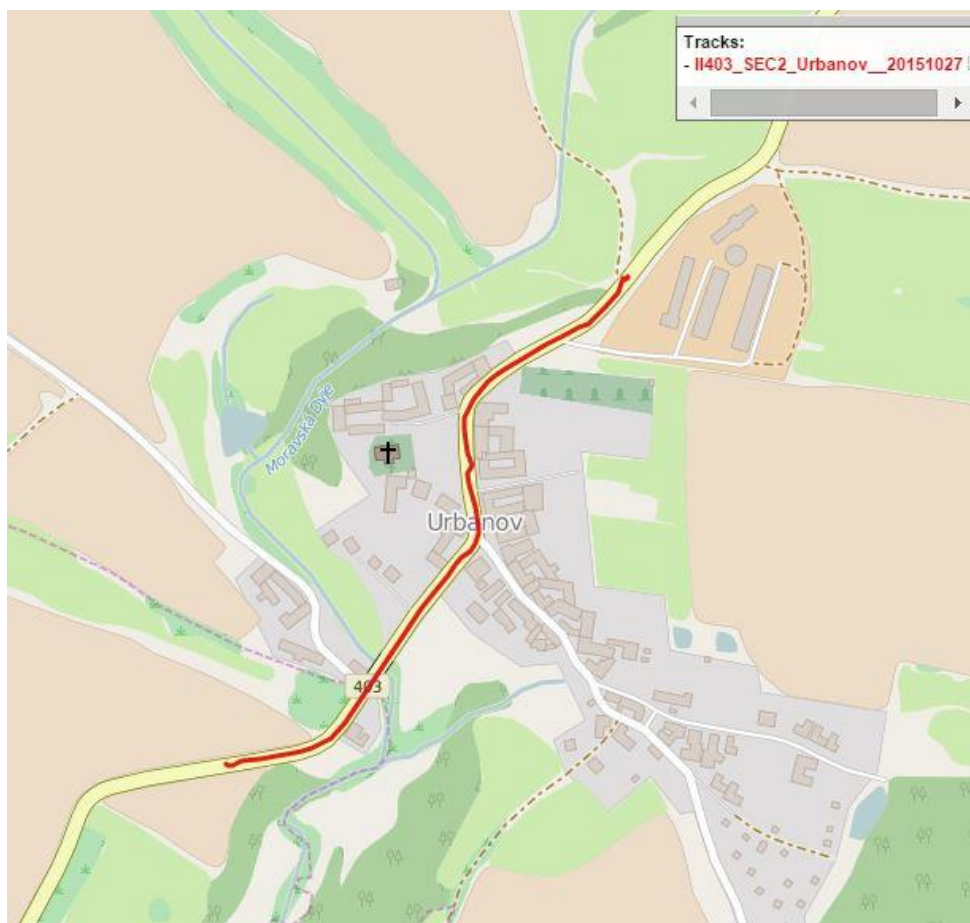
Měřený úsek silnice II/403 Urbanov - průtah je dlouhý přibližně 0,66 km v jednom směru. Měření bylo započato několik metrů před cedulí začátku obce Urbanov (49.2161572N, 15.5156242E). Konec měřeného úseku byl za cedulí konce obce (49.2122394N, 15.5108822E). Silnice má v tomto úseku 2 jízdní pruhy, zaměření bylo provedeno v jedné linii v každém pruhu. Denní intenzita dopravy na daném úseku je dle výsledků celostátního sčítání dopravy 2010 průměrně 144 těžkých motorových vozidel, 728 osobních a dodávkových vozidel, 9 jednostopých motorových vozidel a 78 těžkých nákladních vozidel za 24 hodin.



Obrázek 2. Mapa měřeného úseku silnice II/403 Urbanov - průtah. Mapový podklad: www.mapy.cz



Obrázek 3. Začátek (vlevo) a konec (vpravo) měřeného úseku II/403 Urbanov-průtah.



Obrázek 4. Mapa měřeného úseku silnice II/403 Urbanov - průtah. Mapový podklad: www.openstreetmap.org.

Měření georadarem (GPR) bylo provedeno pomocí zařízení GSSI SIR-30 se dvěma anténami, 2 GHz anténou typu “horn” a 400 MHz anténou typu “ground coupled” (obr. 5). Taktéž bylo pořízeno digitální video s GPS souřadnicemi.



Obrázek 5. GPR měřicí systém společnosti Roadscanners CE vybavený 2 GHz “horn” anténou a 400 MHz anténou před vozidlem. Videokamera s GPS přijímačem je upevněna na střeše vozidla.

4. Zpracování a interpretace dat

Údaje z GPR byly zpracovány a vyhodnoceny softwarem Road Doctor Pro®. Zároveň byly do softwaru importovány i údaje z měření deflektometrem (FWD) a záznam digitálního videa pro komplexní interpretaci a analýzu rizik.

Interpretace údajů byla provedena pro 2 nejdůležitější rozhraní tohoto průzkumu a to pro spodek asfaltové vrstvy a rozhraní mezi konstrukcí vozovky a podložím/násypem.

4.1 Tloušťky konstrukčních vrstev vozovky

Průměrná tloušťka stmelených vrstev na úseku silnice II/403 Urbanov - průtah je 13-14 cm v obou měřených liniích. Stmelené vrstvy mají vyšší tloušťku (15-20 cm) na začátku úseku do staničení km 0,100, dále od staničení km 0,200 - 0,300, a od staničení km 0,400 do konce úseku. Naopak nižší tloušťku mají stmelené vrstvy ve staničení km 0,100 - 0,200 a km 0,300 - 0,400. Tloušťku stmelených vrstev na mapě úseku prezentuje obrázek 6. Celková tloušťka konstrukce vozovky dosahuje průměrně 51 cm a je prezentována na mapě úseku na obrázku 7.

Podélné profily s interpretací - hodnocením průběhu vrstev - jsou zobrazeny v příloze hodnotící zprávy.



Obrázek 6. Tloušťka stmelených vrstev úseku na mapě. Červená místa znázorňují sekce, kde tloušťka stmelených vrstev je vyšší než 20 cm.

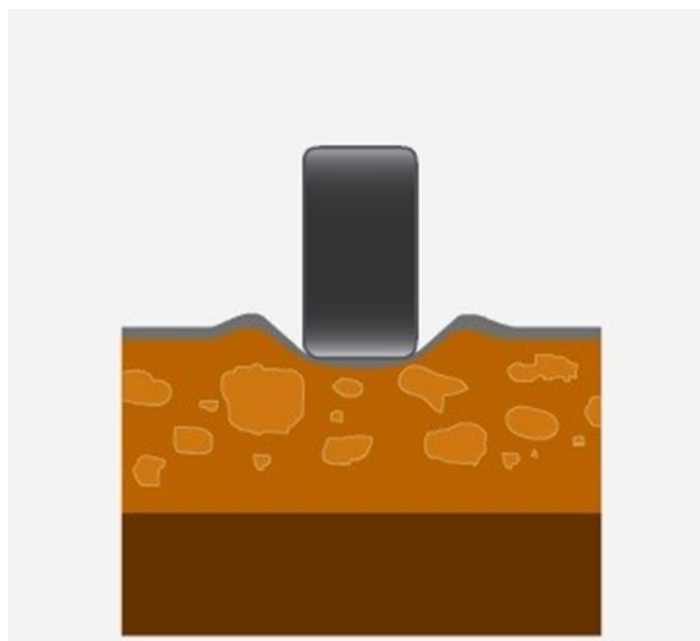


Obrázek 7. Celková tloušťka konstrukce vozovky zobrazená na mapě. Červená místa znázorňují sekce, kde je celková tloušťka konstrukce vozovky vyšší než 70 cm, modrá místa znázorňují sekce, kde je celková tloušťka konstrukce nižší než 40 cm.

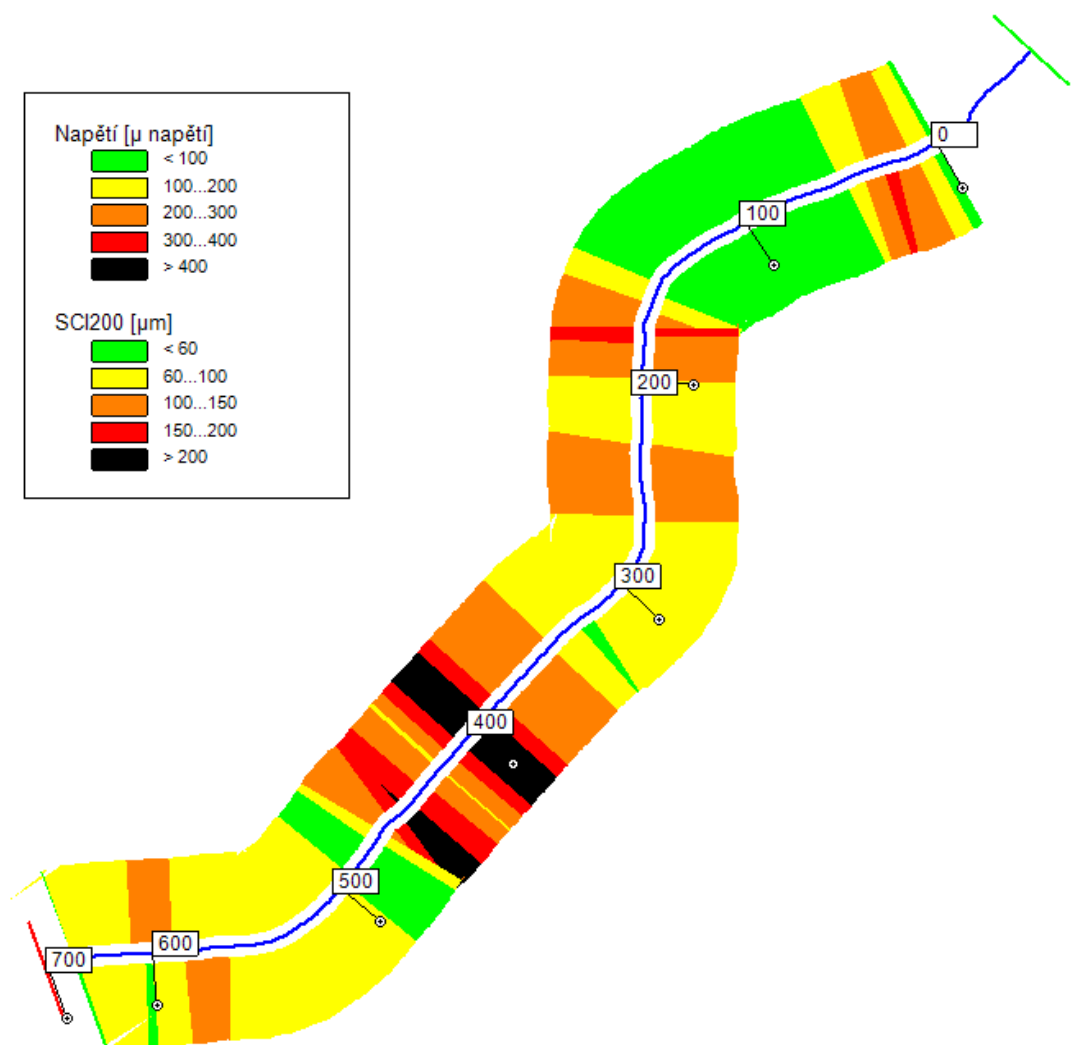
5. Riziko vzniku kolejí typu 1 a 2

5.1 Riziko vzniku kolejí typu 1

Na základě výzkumného projektu ROADDEX v EU (www.roadex.org), je vznik kolejí typu 1 popisován jako problém slabých vrchních vrstev vozovky. V této analýze jsou deformační hodnoty počítány ze spodku podkladní vrstvy, která se používá jako indikátor nebezpečí vzniku kolejí typu 1. Většina naměřených hodnot napětí analyzovaného úseku (64 %) dosahuje pod 200 mikro deformačních jednotek. Pouze 10 % hodnot dosahuje nad 300 mikro deformačních jednotek. Povrchový index křivosti (SCI 200) dosahuje v 63 % hodnot pod 100 μm , pouze ve 4 % pak hodnot vyšších než 200 μm . Tyto hodnoty znázorňuje mapa na obrázku 9. Riziko vzniku kolejí typu 1 je pro analyzovaný úsek poměrně nízké.



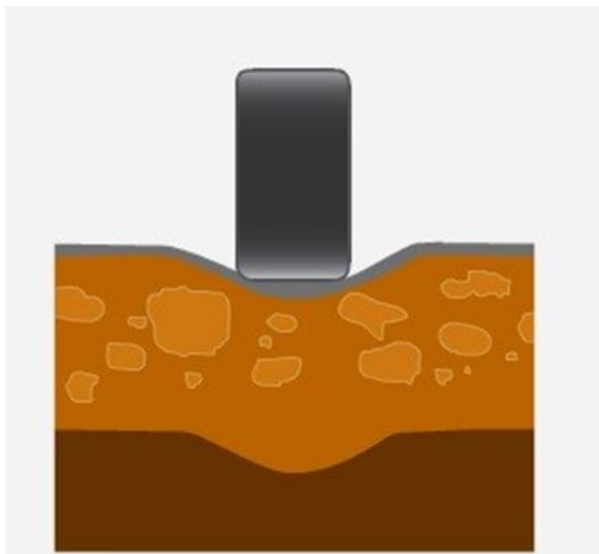
Obrázek 8. Riziko vzniku kolejí typu 1.



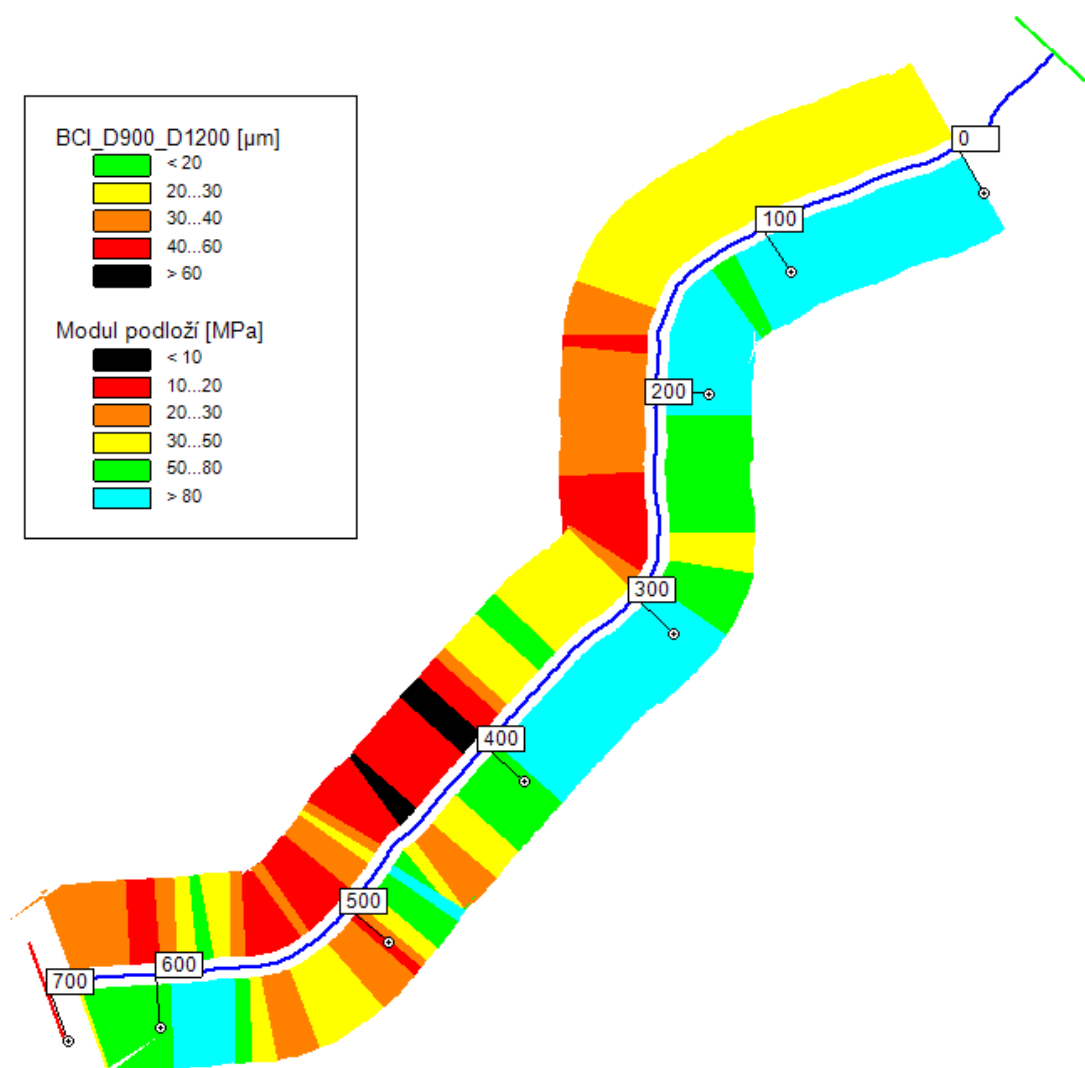
Obrázek 9. Hodnoty napětí (vlevo) a SCI200 (vpravo) zobrazeny na mapě.

5.2 Riziko vzniku kolejí typu 2

Podle výzkumu ROADEX je vznik kolejí typu 2 popsán jako problém ve slabém a neúnosném podkladu. Pro stanovení rizika vzniku kolejí typu 2 je využívána analýza kombinace hodnot modulu v podloží a BCI hodnot vypočtených z údajů FWD. Na silnici II/403 Urbanov naměřené parametry poukazují na spíše nízké riziko vzniku kolejí typu 2. Okolo 81 % hodnot modulu podloží je vyšších než 50 MPa a pouze 1 % hodnot je nižší než 20 MPa. Hodnoty modulu podloží jsou zobrazeny na mapě na obr. 11 společně s odpovídajícími hodnotami BCI (podkladový index křivosti). Přibližně 33 % hodnot podkladového indexu křivosti BCI (BCI; D_{900} - D_{1200}) je vyšších než 40 μm . Riziko vzniku kolejí typu 2 je pro analyzovaný úsek nízké.



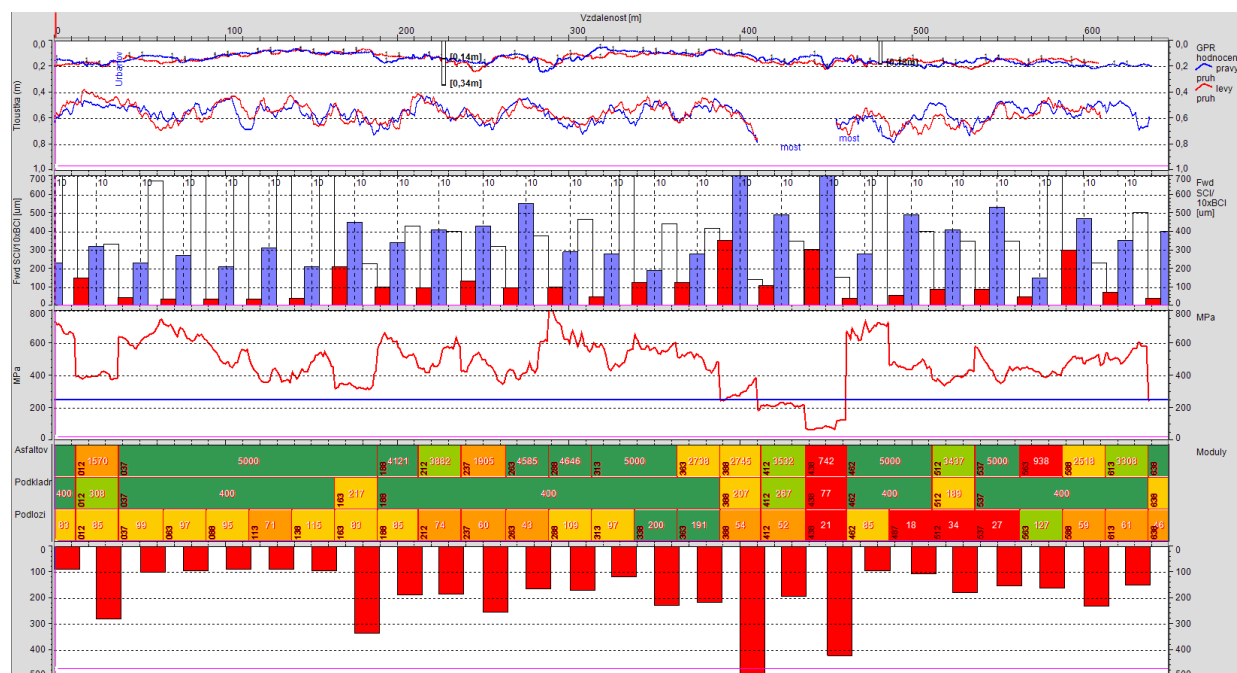
Obrázek 10. Riziko vzniku kolejí typu 2.



Obrázek 11. Hodnoty modulu podloží (vlevo) a BCI podkladového indexu křivosti (vpravo) na mapě.

6. Hodnocení úseku

Hodnocený úsek silnice II/403 Urbanov vede obcí. Silnice je v tomto úseku poměrně úzká a v její blízkosti se na mnoha místech po obou stranách nacházejí domy. Současně se zde, ve staničení km 0,400 - km 0,450 nachází mostní objekt. Únosnost vozovky je převážně na dobré úrovni, s výjimkou vozovky na mostním objektu. Také vrchní část konstrukce vozovky je převážně v dobrém stavu, vyjma úseku ve staničení km 0,100 - km 0,260, kde je povrch vozovky starý. Jako krátké shrnutí je na obrázku 12 prezentován přehled stavu celého měřeného úseku



Obrázek 12. Zobrazení výstupů GPR a FWD z daného úseku v softwaru RoadDoctor3®, (shora: Okno 1: GPR interpretace - kontinuální průběh stmelých vrstev a celkové konstrukce vozovky; Okno 2: výsledky rázových zatěžovacích zkoušek zobrazeny jako SCI (červený sloupec), 10xBCI (modrý sloupec) a E2 (bílý sloupec); Okno 3: výpočet počáteční únosnosti konstrukce vozovky (červeně); Okno 4: hodnoty modulů stmelých a nestmelých vrstev a podloží (zelená barva = dobrá hodnota, červená = nízká hodnota; Okno 5: hodnoty napětí v asfaltové vrstvě přepočtené teplotním faktorem materiálu (červené sloupce).

Na obrázku 13 je typická ukázka okolí silnice v měřeném úseku.



Obrázek 13. Videozáznam úseku ze staničení km 0,375 prezentuje typické okolí silnice.

7. Návrh zesílení

Návrh zesílení analyzovaného úseku se skládá z 2 typů konstrukcí. Frézovaný materiál získaný ze stávajících obalovaných vrstev může být recyklován a opětovně použit jako podkladní vrstva na jiných stavbách. Na poškozených úsecích je řešením pro zesílení výměna podloží vozovky. V průběhu oprav by měla být věnována dostatečná pozornost správnému profilování a vyrovnání vozovky, aby voda ze silnice správně odtékala do příkop a tím bylo zamezeno poruchám vznikajícím v důsledku špatného odvodnění.

Popis jednotlivých kroků návrhu modernizace silnice je uveden níže. Podrobný plán je prezentován dále v této zprávě a v příloze 3.

7.1 Systém odvodnění

Odvodnění je významným faktorem ovlivňujícím kvalitu silnice, a proto mu musí být v návrzích zesílení a oprav silnic věnována dostatečná pozornost. Obecně platí, že silniční konstrukce lépe a déle funguje v suchých podmínkách. Jak ukazují průzkumy, špatné odvodnění bývá hlavní příčinou poškození vozovek a způsobuje problémy s jejich dlouhodobou provozuschopností. Přesto však nejsou tyto poznatky v praxi často zohledněny, a jejich ignorace zapříčiňuje špatný systém odvodnění silničních sítí.

Zlepšení systému odvodnění a jeho údržba má významný vliv na snižování míry zhoršení kvality silnic. Výzkum projektu ROADDEX ukázal, že zlepšení systému odvodnění může až dvojnásobně prodloužit

životnost vozovky. Investice do odvodňovacích opatření jsou tudíž rentabilní a přinášejí významné úspory každoročních nákladů na údržbu vozovky.

Přikopy po obou stranách vozovky by měly být otevřeny, aby umožnily volný odtok vody z vozovky, krajnice by měly být odstraněny po obou stranách vozovky. Důležitý je i správný sklon příkopu. V místech, kde vede silnice v zářezu, by mělo být uvaženo vybudování podzemního systému odvodnění/trativodů, pokud je vyloučena možnost řešit systém odvodnění tradičními příkopy. V zastavěné části by měla být ověřena funkčnost odvodnění pomocí obrubníků a kanalizačních/odtokových šachet.

7.2 Odfrézování části stávající asfaltové vrstvy, tvarování, pokládka nové obrusné vrstvy

Pro místa, kde je poškození silnice menšího rozsahu a únosnost vozovky je na relativně dobré úrovni, je navrhovaným řešením odfrézování vrchní části vozovky, její tvarování a pokládka nové vrstvy (50 mm). Ve staničení od 0,100 - 0,260 kde je povrch vozovky starý, je řešením kompletní odfrézování (přibližně 100 mm). Ostatní konstrukční vrstvy v tomto úseku jsou v pořádku. Povrch vozovky musí být důkladně vytvarován, aby umožnil volný odtok vody z povrchu vozovky. Hloubka frézování stávajícího asfaltu byla stanovena průměrem. Vyskytují-li se na opravovaném úseku lokální záplaty/opravy či výtluky, musí být hloubka frézování stanovena minimálně do hloubky dna výtluk či poruch. Frézování vozovky musí být provedeno důkladně a do požadované hloubky. V případě nedostatečné hloubky frézování hrozí riziko, že se stávající poruchy a výtluky znovu objeví na nové obrusné vrstvě ve stejných místech. Aby byla tato část návrhu zesílení splnila svůj účel, musí být především funkční systém odvodnění vozovky.

7.3 Výměna podloží

Zvýšení nivelety vozovky není v tomto úseku možné, tudíž nejlepším navrhovaným řešením je výměna podloží. Hloubka výměny podloží závisí na rozsahu zjištěného poškození a vlastnostech stávajícího materiálu. Důraz je třeba klást na přechodové části, kde je vhodné umístit přechodové klíny, aby bylo zabráněno náhlým změnám v tloušťkách jednotlivých vrstev konstrukce vozovky. Tato místa jsou velmi náchylná k poškození.

8. Shrnutí a závěry

Analýza naměřených dat a plán návrhu zesílení je založen na integraci výstupů měření georadarem a deflektometrem. Analyzovaný úsek silnice vede obcí, únosnost vozovky je převážně na dobré úrovni, stejně jako stav vrchní části konstrukce vozovky. V krátkém poškozeném úseku je navržen náročnější postup - výměna podloží. Pro ostatní části úseku je dostačujícím řešením odfrézování vrchní části vozovky, její tvarování a pokládka nové asfaltové vrstvy. Ve staničení km 0,100 - km 0,260 je doporučeno kompletní odfrézování starého asfaltu (přibližně 100 mm) před pokládkou nové vrstvy.

V Praze dne.....

Podpis:

Zpracování:

Petri Varin, M. Sc.

Anssi Hiekkalahti, M. Sc.

Ján Filipovský, PhD.

Překlad:

Ing. Michaela Sekaninová

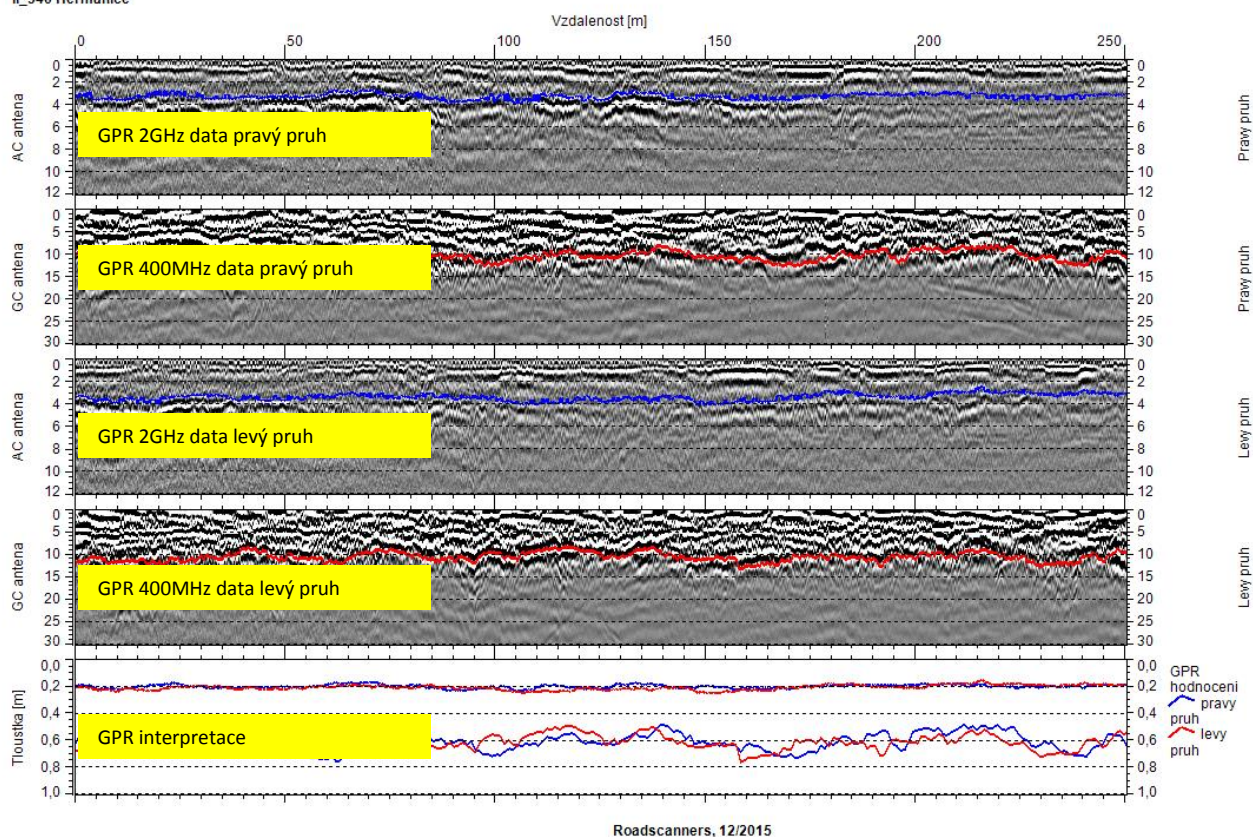
PŘÍLOHY

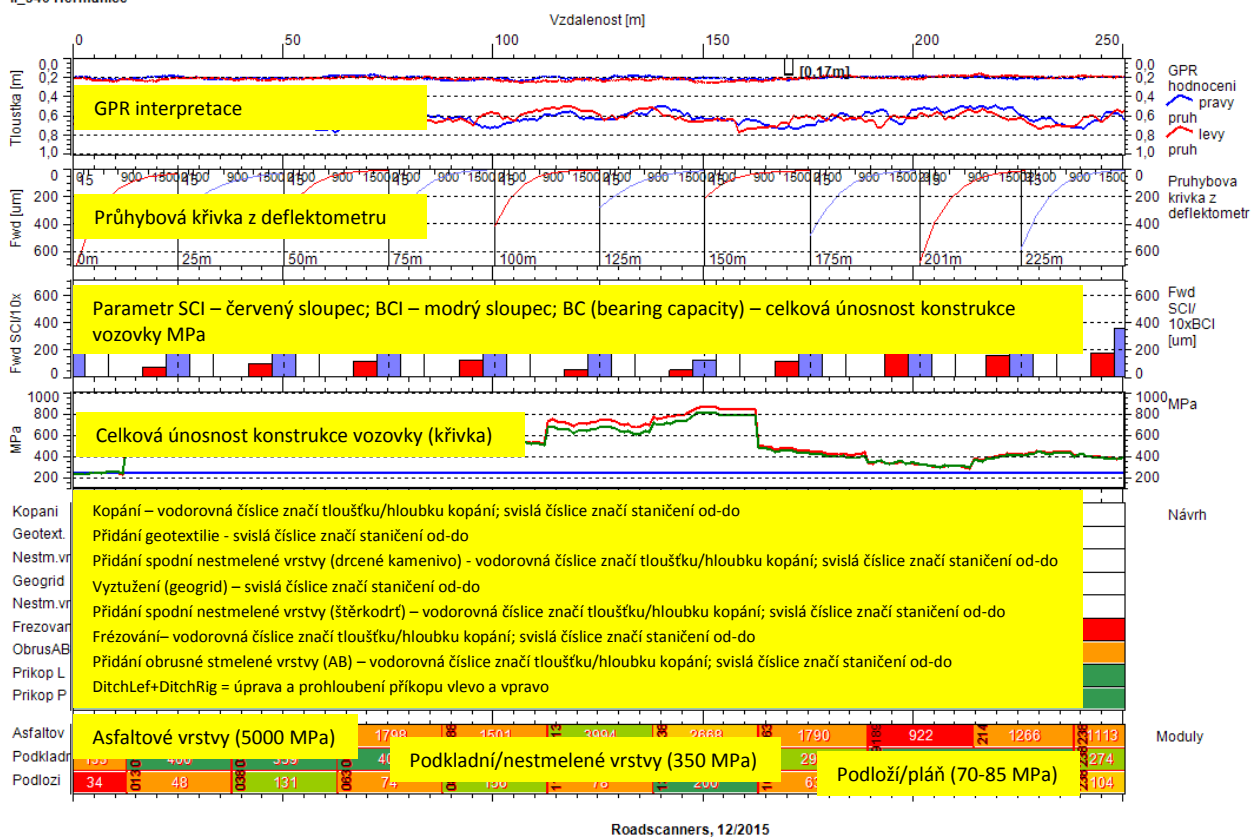
Příloha 1. Legenda výstupů

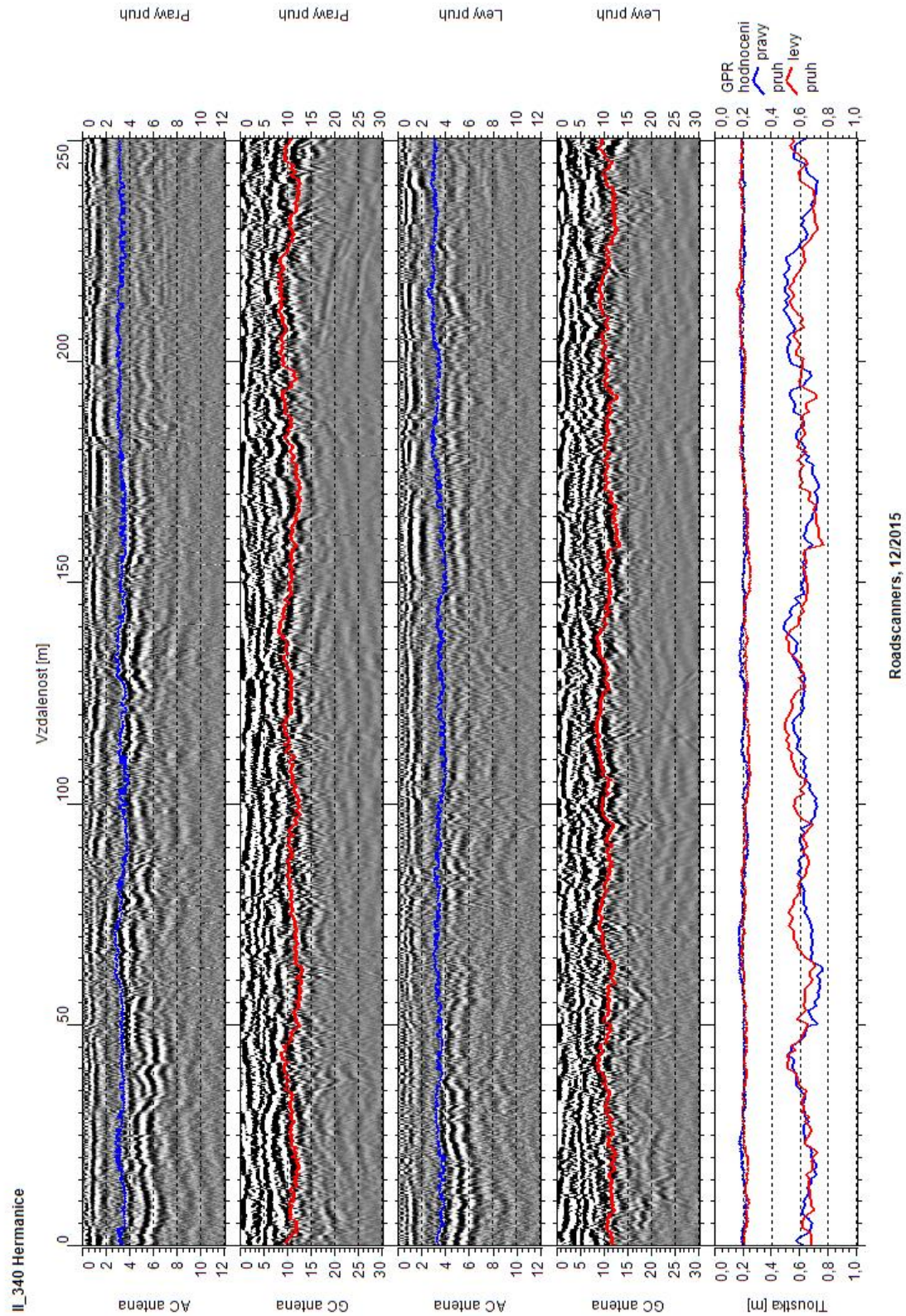
Příloha 2. Profily úseku silnice II/340 Heřmanice - průtah zobrazené v programu Road Doctor, vyhodnocení dat GPR.

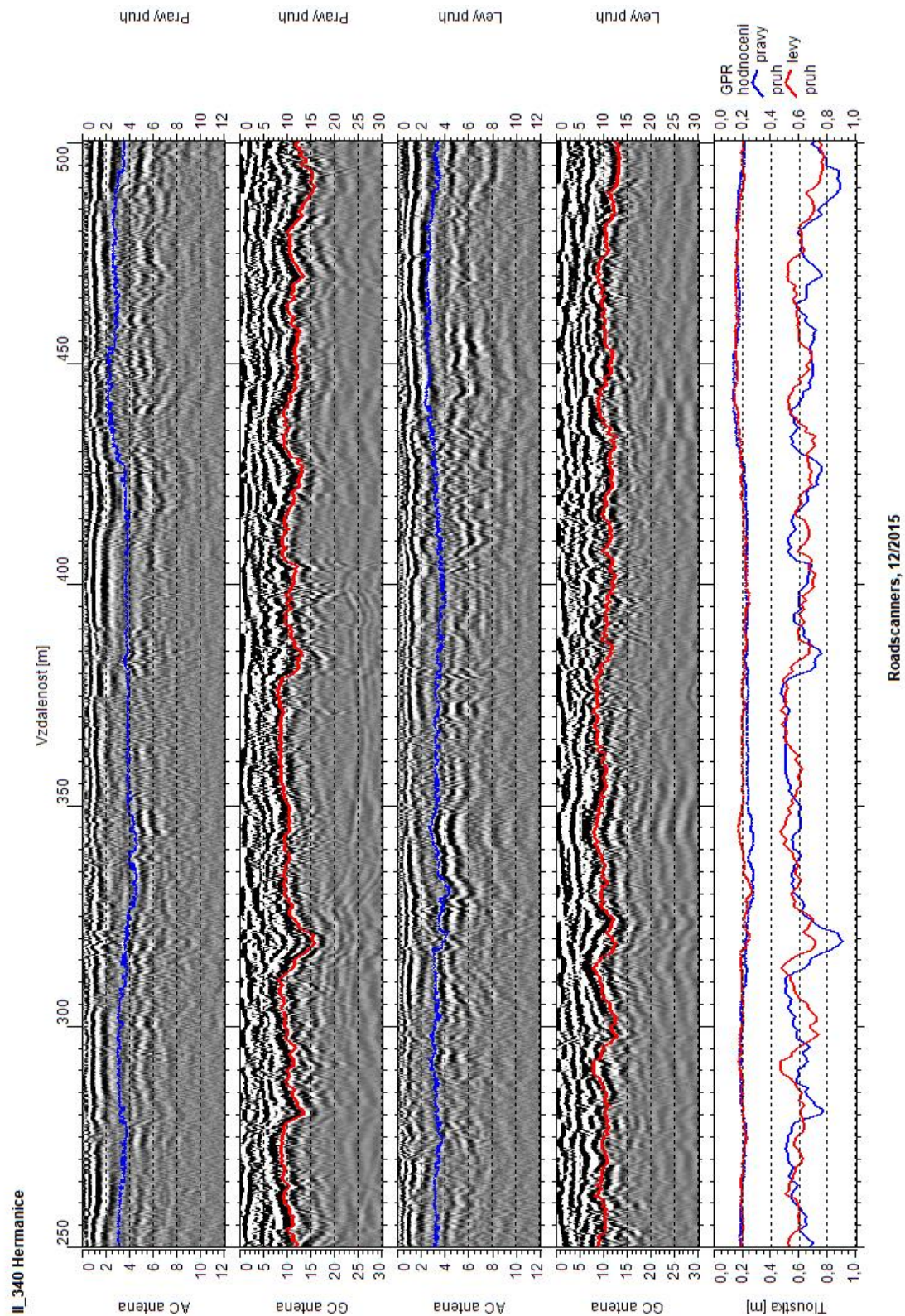
Příloha 3. Profily úseku silnice II/340 Heřmanice - průtah zobrazené v programu Road Doctor, FWD, únosnost vozovky a návrh oprav.

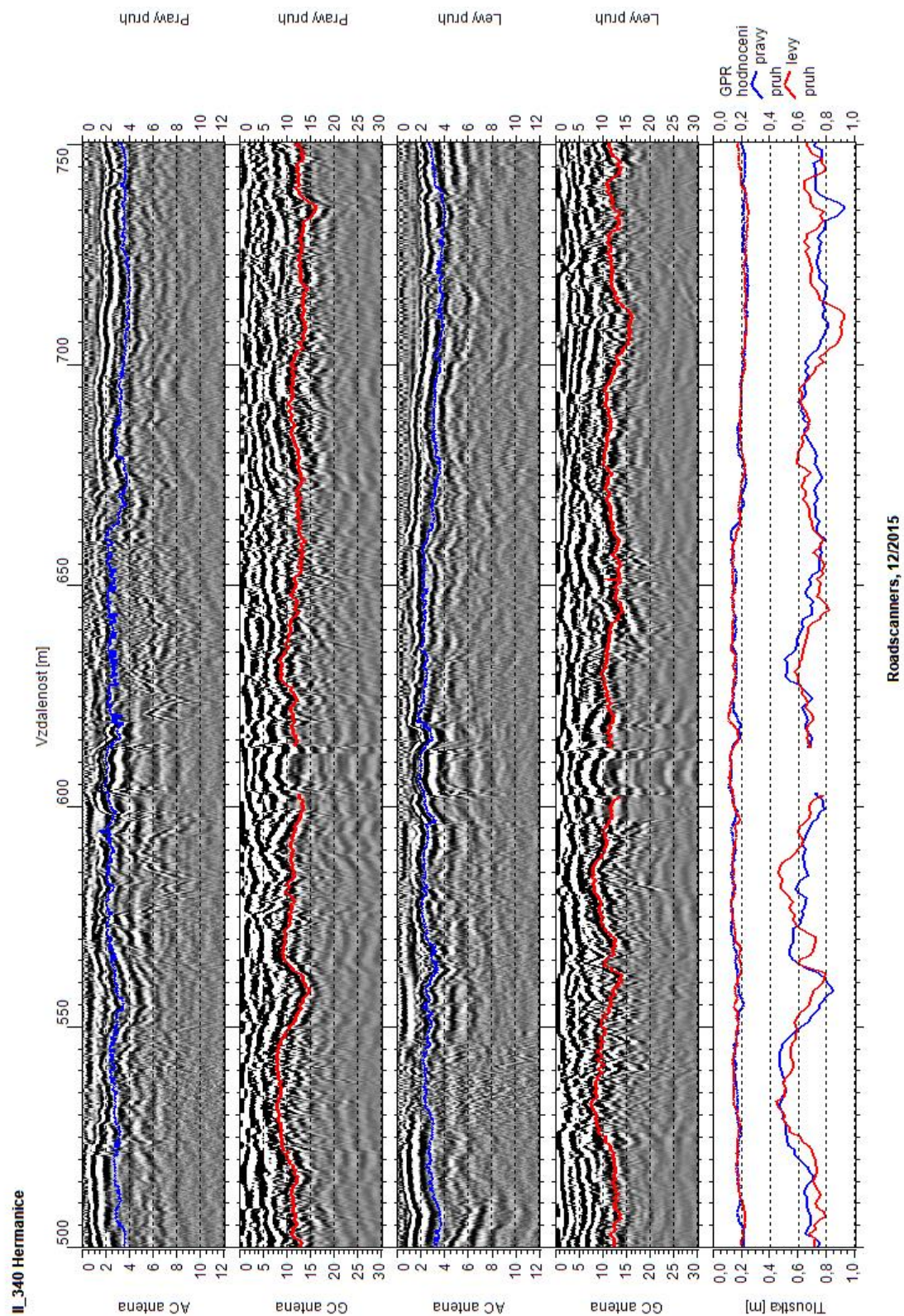
II_340 Hermanice

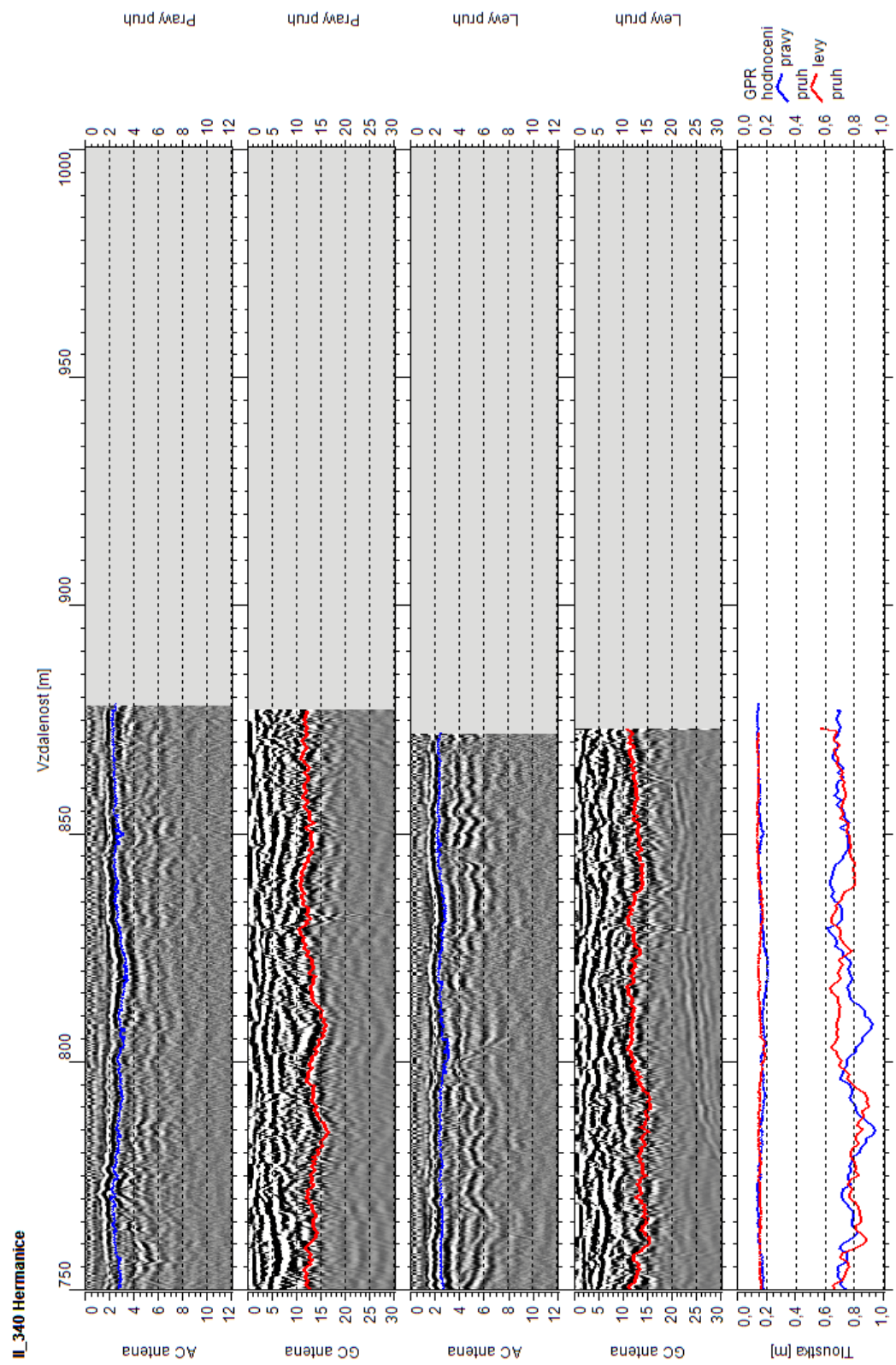




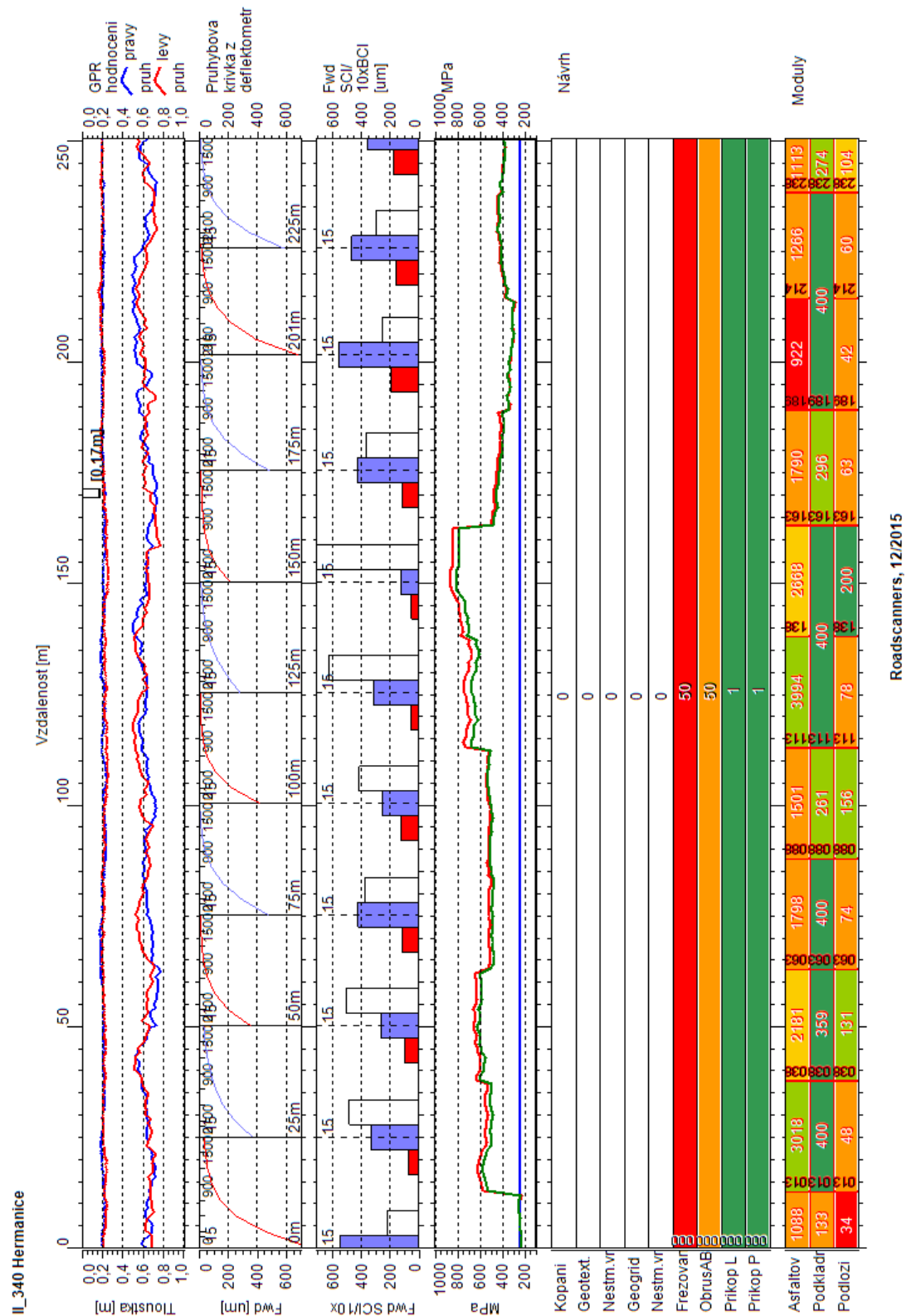




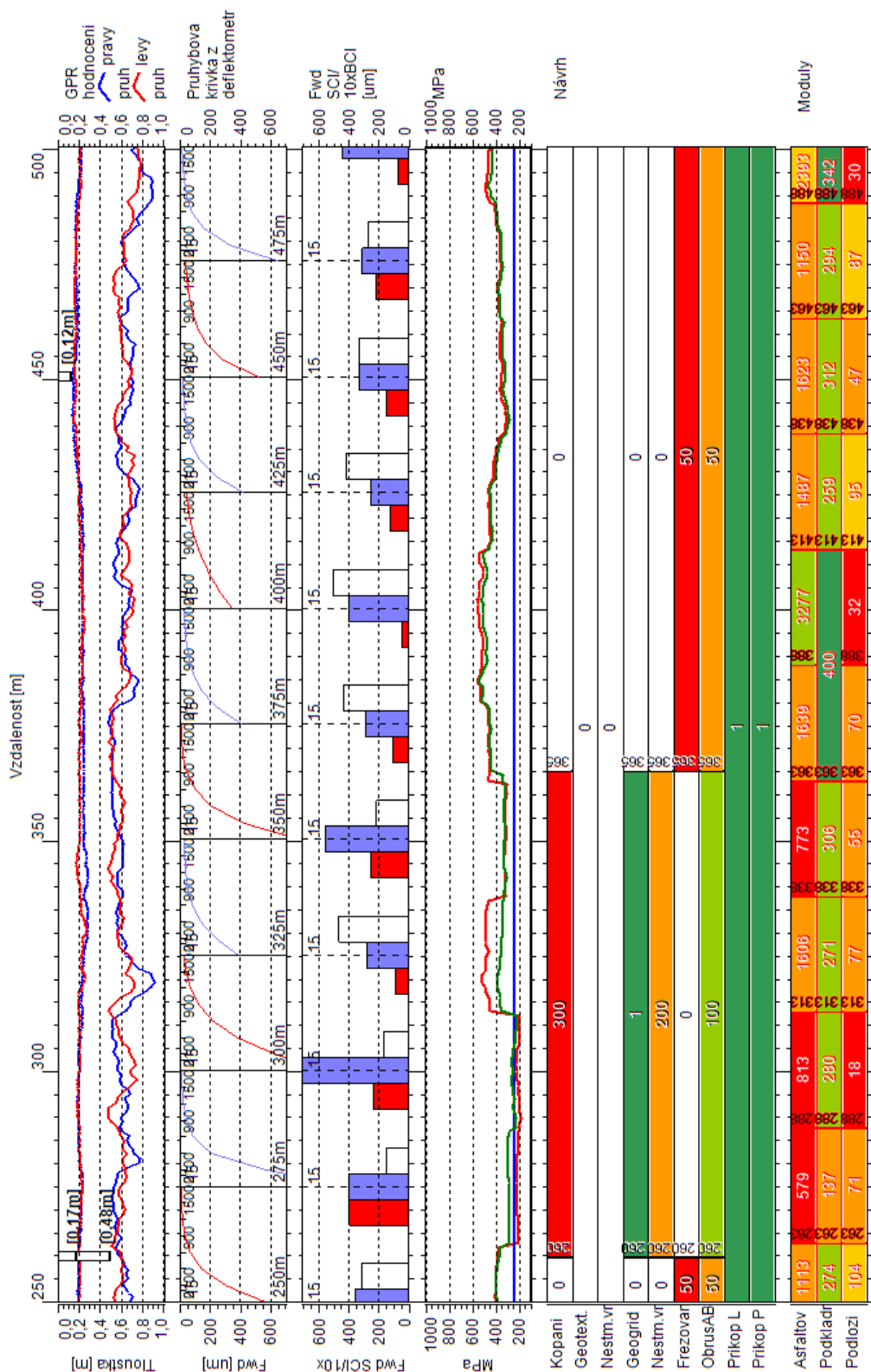




Roadscanners, 12/2015

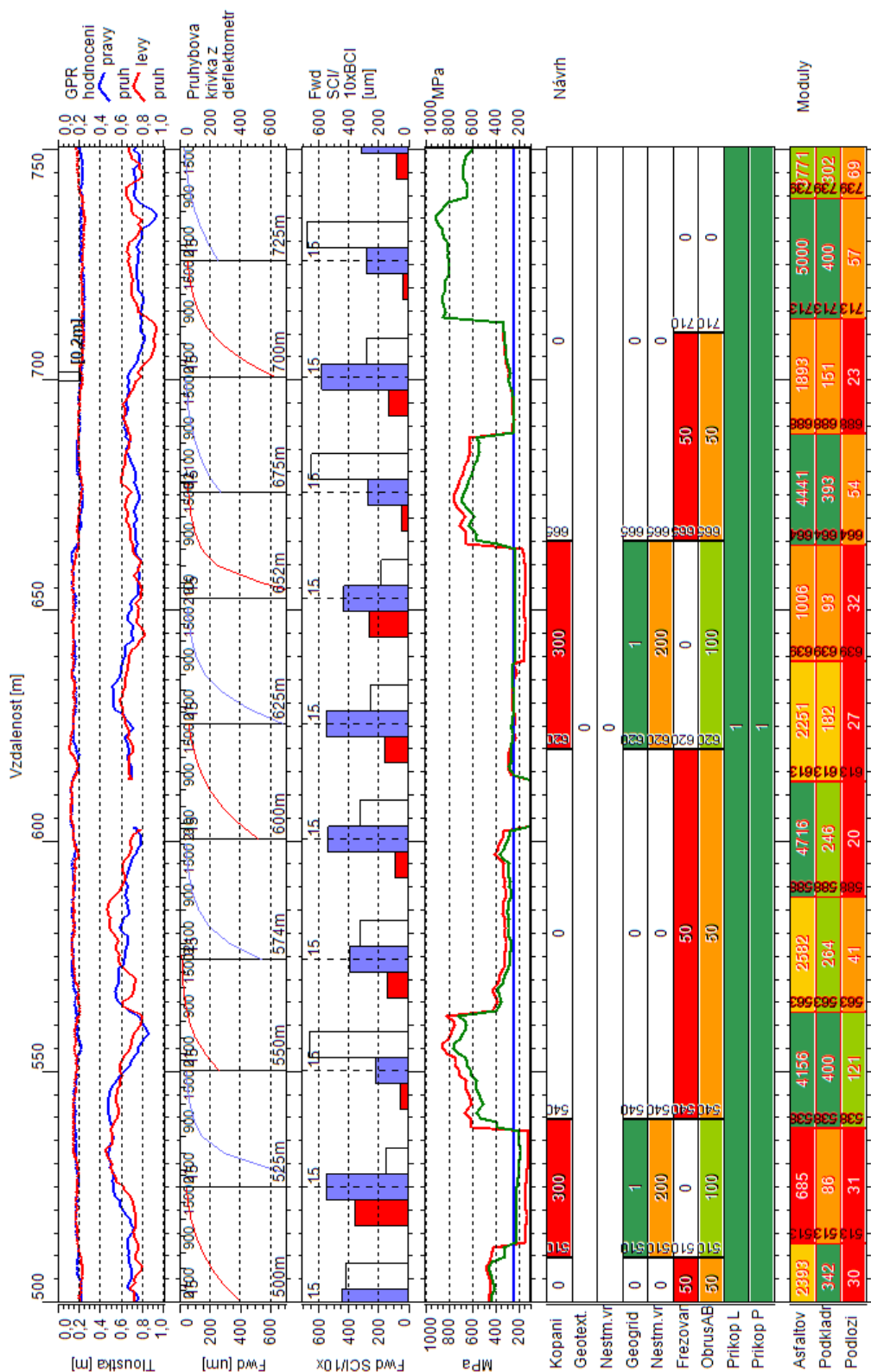


II_340 Hermanice



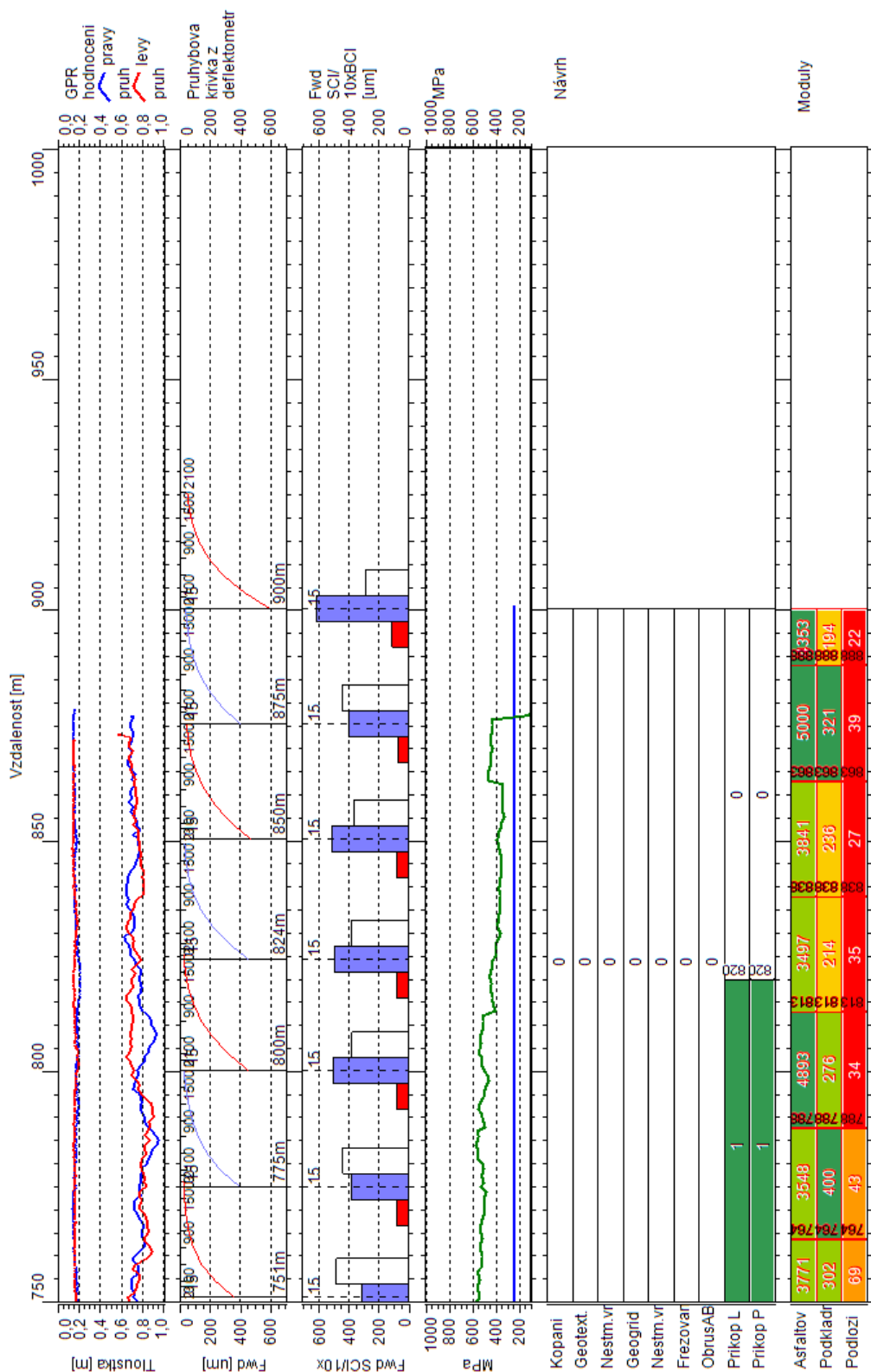
Roadscanners, 12/2015

II_340 Hermanice



Roadscanners, 12/2015

II_340 Hermanice



Roadscanners, 12/2015



Rovaniemi, Main Office:

Roadscanners Oy, Varastotie 2, FI-96100 ROVANIEMI, Finland

Tel. int. +358 (0)207 815 660

Fax int. +358 (0)207 815 662

General enquiries: info@roadscanners.com

Roadscanners Central Europe s.r.o

Červeňanského 15, 155 00 Praha 5, Czech Republic

Tel. int. +420 601 325 131

**BEYOND
THE
SURFACE**