

Stavebník:



Krajská správa a údržba silnic
Středočeského kraje
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Projektant:		Projekt:		
 M PROJEKCE M - PROJEKCE s.r.o. Resslova 956 500 02 Hradec Králové www.m-projekce.cz		III/33010, Dymokury - most ev.č. 33010-2		
		Název části/objektu:		
		Most ev.č. 33010-2		
		Příloha:		
		Statický výpočet		
Vypracoval:	Číslo zakázky:	Označení části/objektu:	Číslo přílohy:	Kopie:
Ing. Miroslav Kubín 	17-028-02	B.201	8	
Zodpovědný projektant:	Stupeň projektu:			
Ing. Marek Šeps 	PDPS			
Kontroloval:	Datum:			
Ing. Dominik Jareš 	11/2018			

Obsah

1	Identifikační údaje	3
2	Předmět statického výpočtu	4
3	Popis konstrukce	4
4	Výpočetní model	4
5	Zatížení.....	4
6	Statické účinky zatížení	8
7	Kombinace zatížení	11
8	Posouzení konstrukce	11
9	Závěr	13

1 Identifikační údaje

1.1 Označení stavby

Název akce: III/33010, Dymokury – most ev. č. 33010-2
Číslo stavebního objektu: 201
Název stavebního objektu: Most ev. č. 33010-2
Název mostu: Most přes potok v obci Dymokury
Místní název: -
Evidenční číslo mostu: 33010-2

Stupeň dokumentace: PDPS – Projektová dokumentace pro provádění stavby
Druh stavby: kompletní rekonstrukce
Typ objektu: most

Kraj: Středočeský; CZ020
Okres: Nymburk; CZ0208
Obec: Dymokury; 537128
Katastrální území: Dymokury; 634247

1.2 Stavebník a správce stavby

Název organizace: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace
Sídlo: Zborovská 11, 150 21 Praha 5
IČ: 00066001

1.3 Zhotovitel projektové dokumentace objektu

Název organizace: M – PROJEKCE s.r.o.
Sídlo: Resslova 956/13, 500 02 Hradec Králové
IČ: 05061415

Pracoviště: Masarykova 455/34, 460 01 Liberec I

Vypracoval: Ing. Miroslav Kubín

2 Předmět statického výpočtu

Předmětem statického výpočtu je ověření návrhu nového rámového mostu ev. č. 33010-2 přes svodnou linii v Dymokurech a návrh a ověření betonářské výztuže v rozhodujícím průřezu

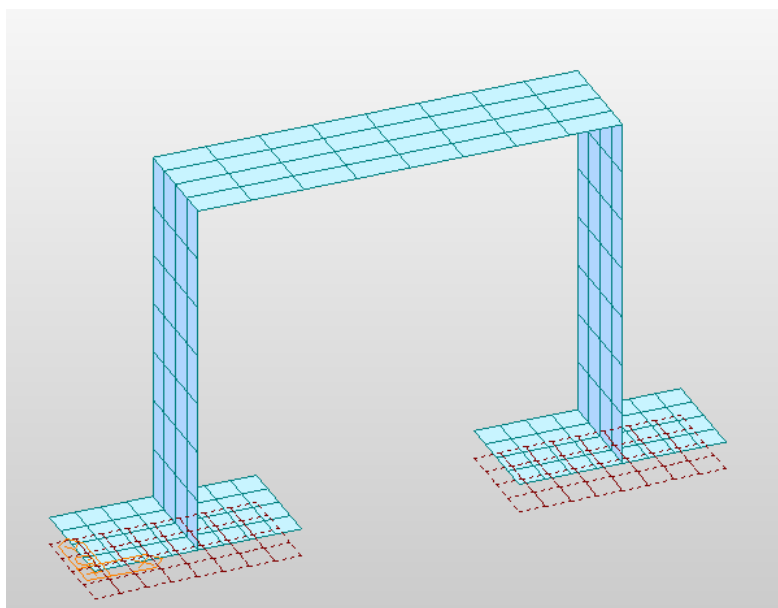
3 Popis konstrukce

Nová konstrukce mostu je řešená jako otevřený rám s přesypávkou. Založení mostu je plošné na plošných základech. Dříky opěr jsou tvořeny dvěma stojkami rámu. Na mostě jsou navržena částečně zavěšená rovnoběžná křídla. Nosná konstrukce je tvořena rámovou příčí. Na příčli jsou umístěny čelní zdi. Horní povrch nosné konstrukce je navržen jako obousměrný o velikostech 2,50 %. Podrobné informace viz část B.

4 Výpočetní model

Pro posouzení rámového mostu je modelován jen výsek rámu šířky 1,0.

Výpočty vnitřních sil byly provedeny na deskovém modelu metodou konečných prvků programem Midas Civil 2018.



Obrázek 1 - Výpočetní model konstrukce

5 Zatížení

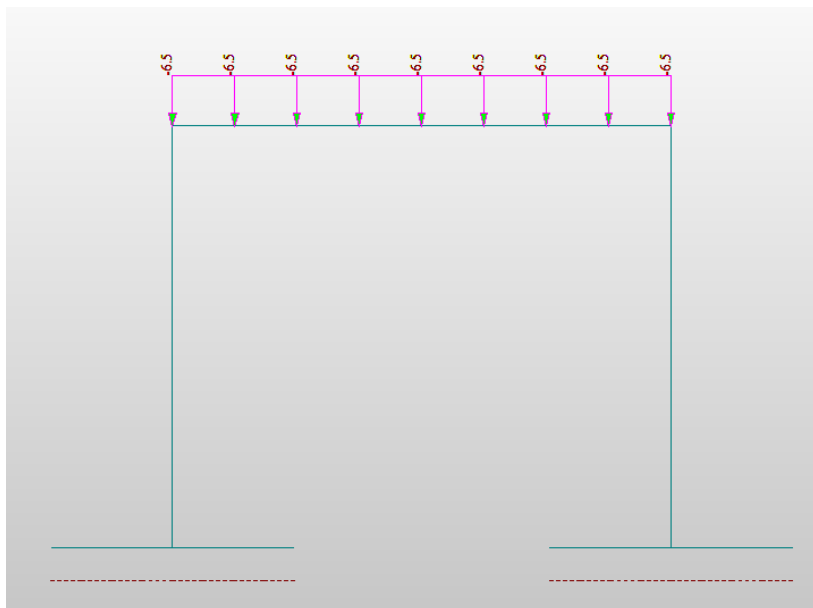
5.1 Stálá zatížení

Vlastní tíha konstrukce – G_0

Pro beton konstrukce byla uvažována objemová hmotnost betonu $\rho = 2\,600\text{ kg/m}^3$. Statické účinky vlastní tíhy konstrukce vypočte sám program.

Tíha konstrukce vozovky – G_1

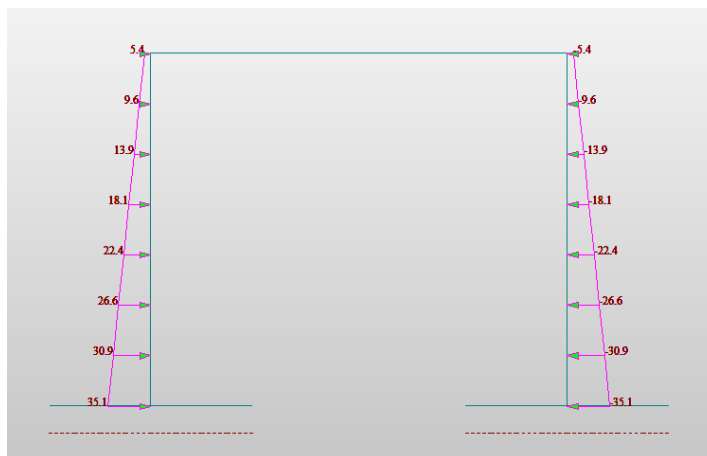
Pro zpevněné vrstvy vozovky byla uvažována objemová hmotnost $\rho = 2\,400\text{ kg/m}^3$, tloušťka zpevněných vrstev vozovky byla uvažována 120 mm. Pro nezpevněné vrstvy vozovky byla uvažována objemová hmotnost $\rho = 1\,800\text{ kg/m}^3$, tloušťka zpevněných vrstev vozovky byla uvažována 200 mm. Zatížení je modelováno jako náhradní spojitě rovnoměrné zatížení $f = 6,50\text{ kN/m}^2$ na ploše horní příčle.



Obrázek 2 - Tíha konstrukce vozovky – G_1

Zemní tlak v klidu

Pro zatížení konstrukce od zeminy na předmostích bylo použito zatížení zemních tlakem v klidu. Tíha zeminy byla uvažována hodnotou 18,0 kN. Součinitel zemního tlaku v klidu $k_0 = 0,5$. Zemní tlak byl na konstrukci v podobě spojitě lichoběžníkového zatížení na obě rámové stojky.



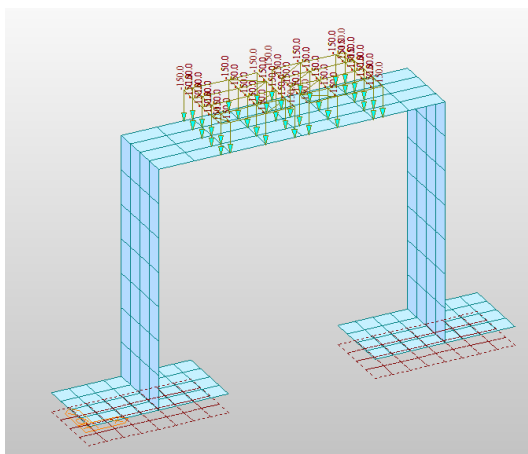
Obrázek 3 - Zemní tlak v klidu

5.2 Pohyblivá zatížení

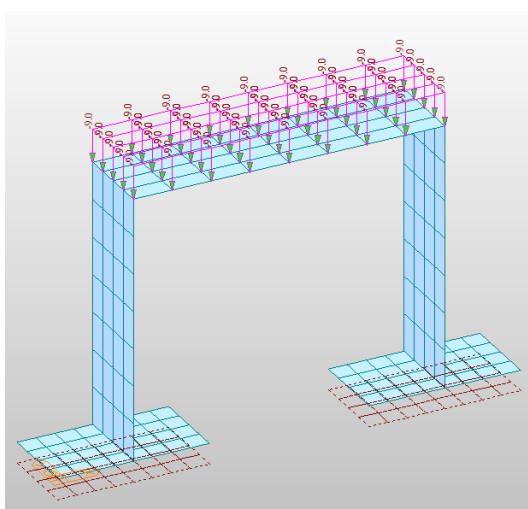
Load model 1 – LM1

Pro statické posouzení konstrukce byl použit model zatížení LM1. Kolo dvounápravy (TS) má půdorysné rozměry 0,4x0,4 m. Pro konstrukci byl stanoven roznos zatížení jednoho kola na dolní hranu nosné konstrukce o ploše 1,0x1,0 m o velikosti 150 kN/m²(kolo v 1. pruhu). Na metrový výřez konstrukce byly použity dvě kola v podélném směru s osovou vzdáleností 1,2 m. Spojité zatížení bylo použito o velikosti 9,0 kN/m².

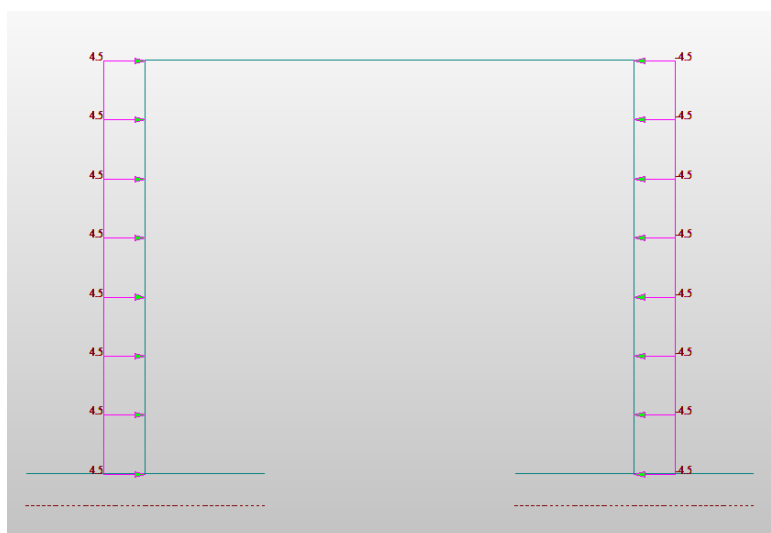
Stojky konstrukce byly zatíženy zatížením zemním tlakem způsobeným přitížením od spojitěho zatížení UDL na obou předpolích mostu.



Obrázek 4 - Model zatížení LM1 - TS



Obrázek 5 - Model zatížení LM1 - UDL



Obrázek 6 – Přetížení zemního tlaku od LM1 UDL

5.3 Zatížení teplotou

Působení zatížení teplotou bylo uvažováno pouze na horní příčlí rámové konstrukce. Ostatní části konstrukce jsou proti působení teplotních vlivů zakryty.

Rovnoměrná teplota

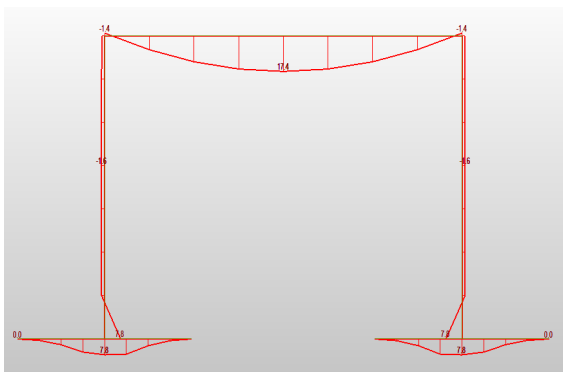
T_{\max} [°C]	36
T_{\min} [°C]	32
Typ konstr.	3
$T_{e,\max}$ [°C]	$T_{\max} + 1,5 = 36 + 1,5 = \mathbf{37,5}$
$T_{e,\min}$ [°C]	$T_{\min} + 8 = -32 + 8 = \mathbf{-24}$
$\Delta T_{N,\text{con}}$ [°C]	$T_0 - T_{e,\min} = 10 - (-24) = \mathbf{34}$
$\Delta T_{N,\text{exp}}$ [°C]	$T_{e,\max} - T_0 = 37,5 - 10 = \mathbf{27,5}$

Nerovnoměrná teplota

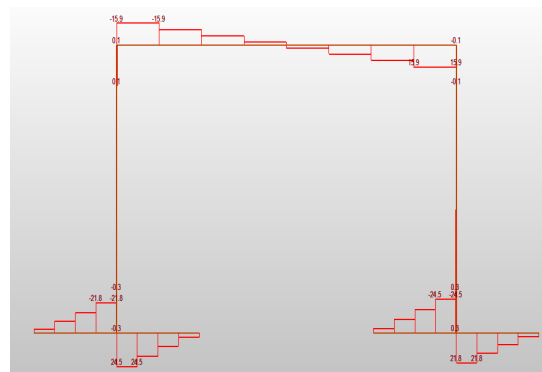
$\Delta T_{N,\text{noc}}$ [°C] – teplejší horní povrch	11
$\Delta T_{N,\text{exp}}$ [°C] – tpelejší dolní povrch	8

6 Statické účinky zatížení

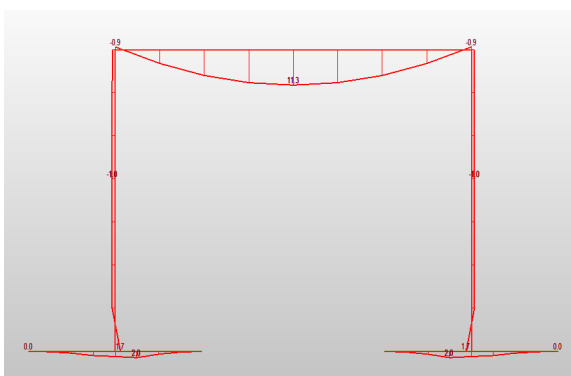
Stálé zatížení



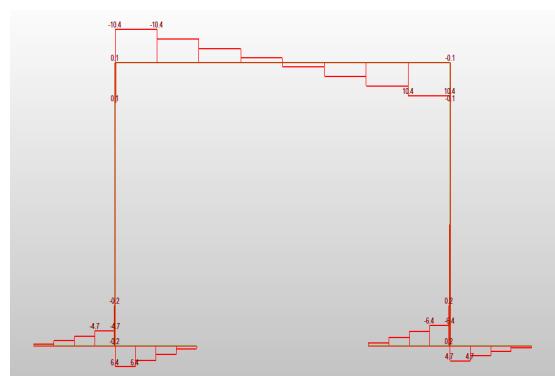
Obrázek 7 – Vlastní tíha konstrukce G_0 , M [kNm/m]



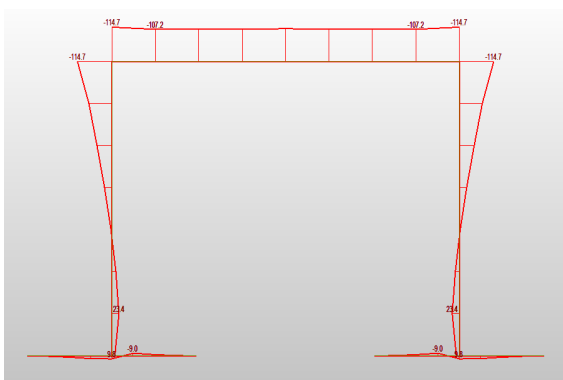
Obrázek 8 – Vlastní tíha konstrukce G_0 , V [kN/m]



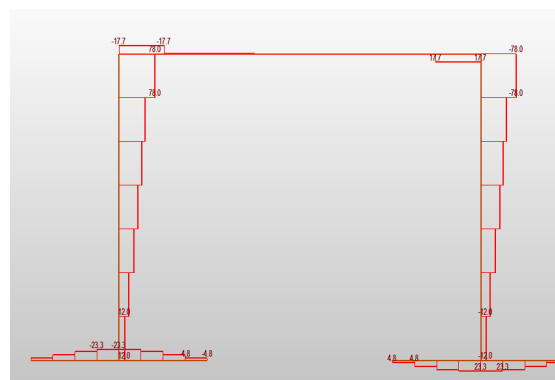
Obrázek 9 – Tíha konstrukce vozovky G_1 , M [kNm/m]



Obrázek 10 – Tíha konstrukce vozovky G_1 , V [kN/m]

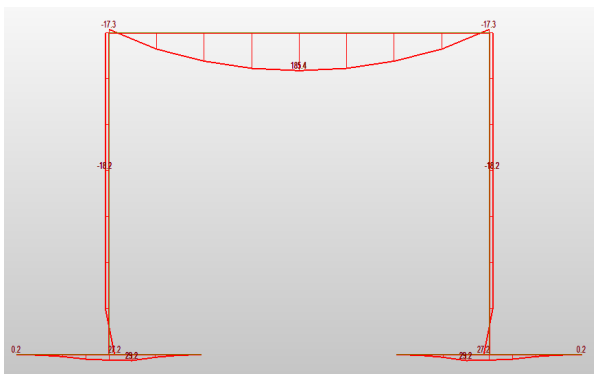


Obrázek 11 – Zemní tlak v klidu, M [kNm/m]

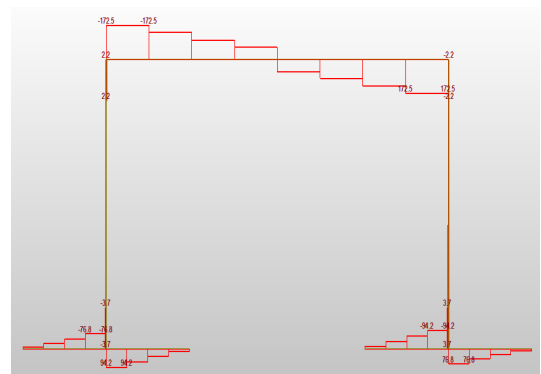


Obrázek 12 – Zemní tlak v klidu, V [kN/m]

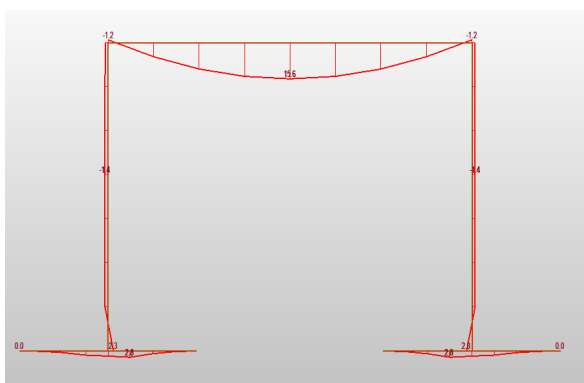
Pohyblivé zatížení



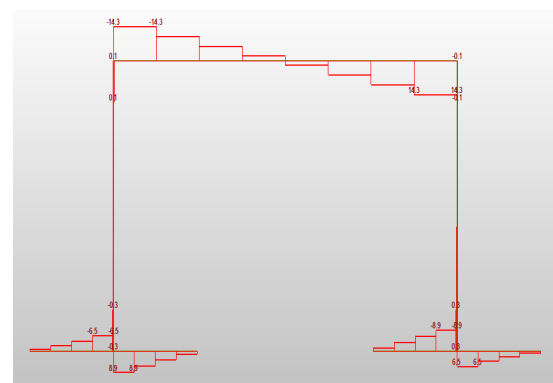
Obrázek 13 – LM1 TS, M [kNm/m]



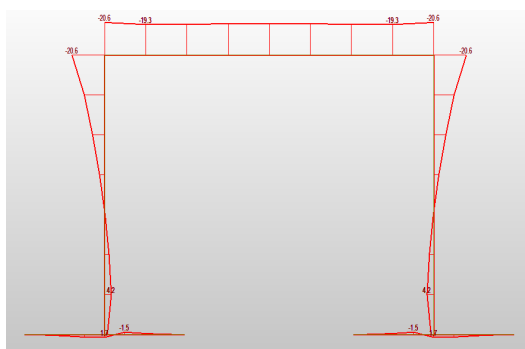
Obrázek 14 – LM1 TS, V [kN/m]



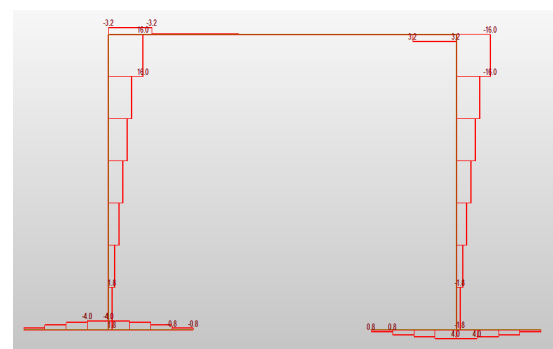
Obrázek 15 – LM1 UDL, M [kNm/m]



Obrázek 16 – LM1 UDL, V [kN/m]

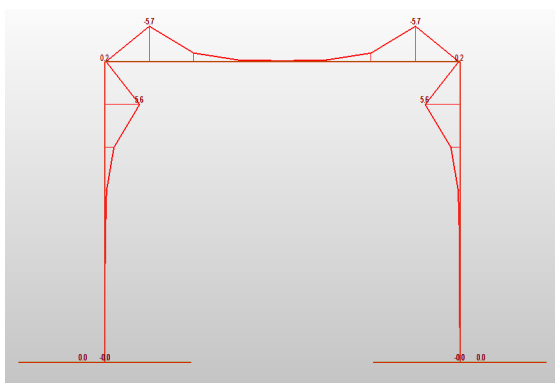


Obrázek 17 – LM1 přetížení, M [kNm/m]

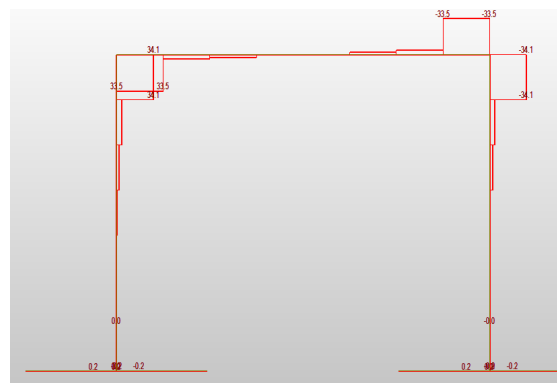


Obrázek 18 – LM1 přetížení, V [kN/m]

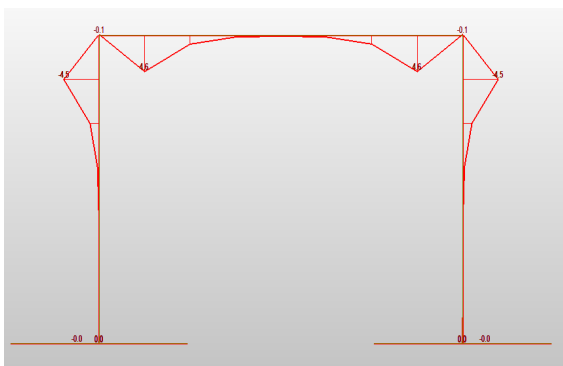
Zatížení teplotou – rovnoměrná teplota



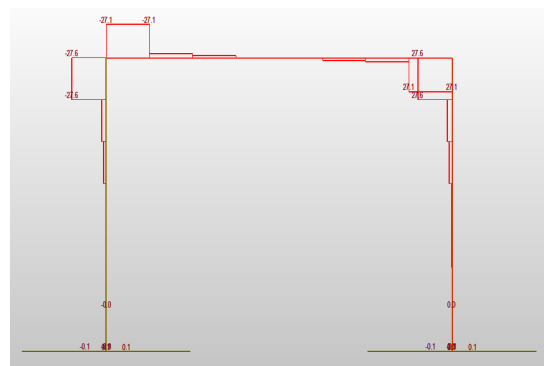
Obrázek 19 – Rovnoměrné ochlazení hor. příčle, M [kNm/m]



Obrázek 20 – Rovnoměrné ochlazení hor. příčle, V [kN/m]

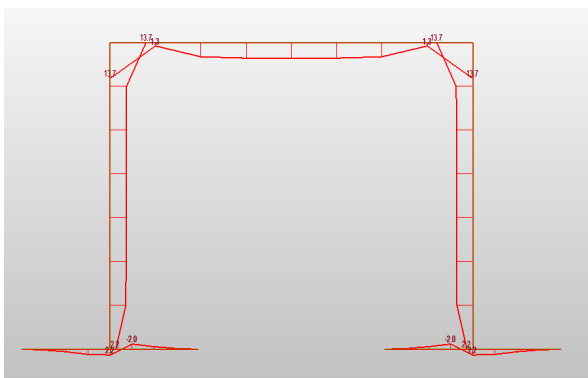


Obrázek 21 – Rovnoměrné oteplení hor. příčle, M [kNm/m]

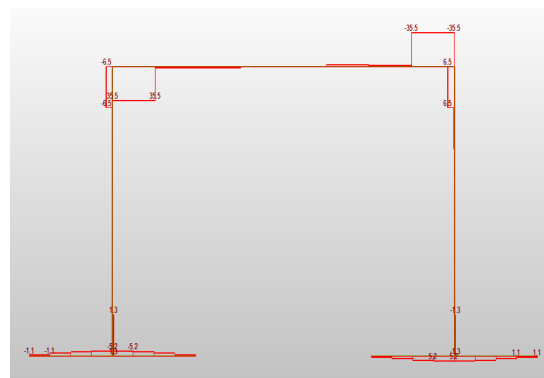


Obrázek 22 – Rovnoměrné oteplení hor. příčle, V [kN/m]

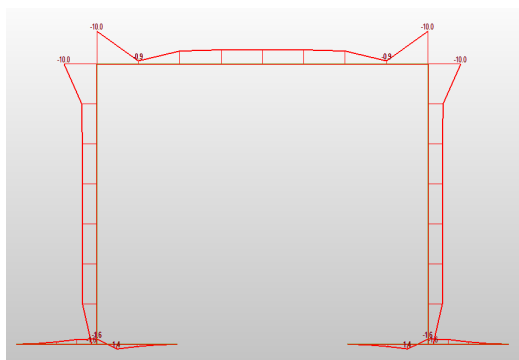
Zatížení teplotou – nerovnoměrná teplota



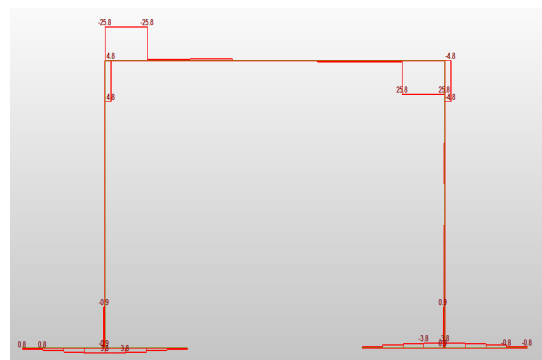
Obrázek 23 – Oteplení hor. povrchu příčle, M [kNm/m]



Obrázek 24 – Oteplení hor. povrchu příčle, V [kN/m]



Obrázek 25 – Oteplení dol. povrchu příčle, M [kNm/m]

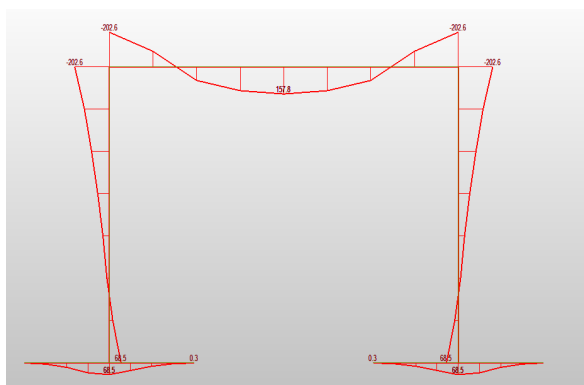


Obrázek 26 – Oteplení dol. povrchu příčle, V [kN/m]

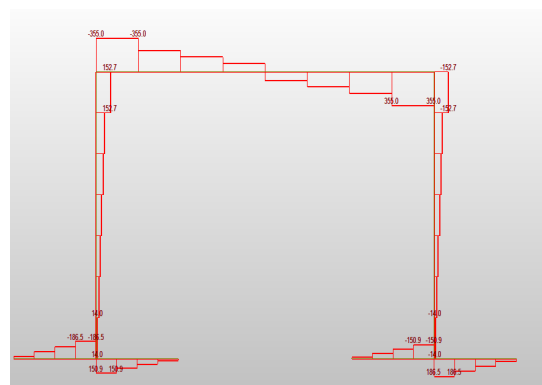
7 Kombinace zatížení

Kombinace zatížení byla sestavená dle současně platné normy ČSN EN 1990, ed. 2 (květen 2015). Konstrukce byla posouzena dle mezního stavu únosnosti, proto byla použita kombinace vztahu 6.10:

$$\sum_{j \geq 1} \gamma_{G,j} G_{k,j} + \gamma_P P + \gamma_{Q,1} Q_{k,1} + \sum_{i > 1} \gamma_{Q,i} \psi_{0,i} Q_{k,i}$$



Obrázek 27 – Kombinace vnitřních sil 6.10, M [kNm/m]



Obrázek 28 – Kombinace vnitřních sil 6.10, V [kN/m]

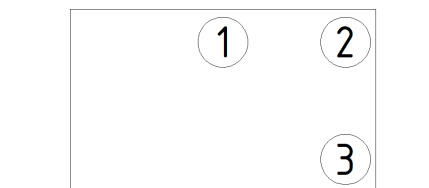
8 Posouzení konstrukce

Konstrukce byla posouzena podle normy ČSN EN 1992-2. Posudek byl proveden pro mezní stav únosnosti za ohybu a ve smyku.

Posuzované průřezy konstrukce

Na konstrukci byl proveden návrh a posouzení betonářské výztuže ve středu délky horní i dolní rámové příčle a v rámových rozích. Posudek byl proveden na deskostěnovém modelu rámu šířky 1,0 m.

Konstrukce je navržena z betonu C30/37. Všechny prvky rámové konstrukce mají tloušťku 300 mm.



Obrázek 29 – Schéma označení posuzovaných průřezů

Únosnost konstrukce za ohybu

		PRŮŘEZ			
		1	2	3	
Bet. Výztuž	PRŮMĚR	16	16	16	mm
	VZD.	150	150	150	mm
	fyk	500	500	500	
	fyd	434,7826	434,7826	434,7826	MPa
	As	0,00134	0,00134	0,00134	m ²
fck		30	30	30	
fcd		18	18	18	MPa
h		0,45	0,45	0,4	m
x		0,040471	0,040471	0,040471	m
d		0,426	0,426	0,376	m
z		0,409811	0,409811	0,359811	m
M _{Rd}		238,8333	238,8333	209,6939	kNm
M _{Ed}		158	203	69	kNm
VYUŽITÍ		66%	85%	33%	

Únosnost konstrukce ve smyku

Posouzení únosnosti konstrukce ve smyku bylo provedeno v nejvíce namáhaném průřezu (průřez č. 2).

PRVKY BEZ SMYKOVÉ VÝZTUŽE

$$V_{Rd,c} = [C_{Rd,c} \cdot k \cdot (100 \cdot \rho_l \cdot f_{ck})^{1/3}] \cdot b_w \cdot d$$

$$C_{Rd,c} = 0.18 / \gamma_c$$

$$\gamma_c = 1.5$$

$$C_{Rd,c} = 0.12$$

$$k = 1 + (200/d)^{1/2} \leq 2.0$$

$$d = 376$$

$$k = 1.729325$$

$$\rho_l = A_{sl} / (b_w \cdot d) \leq 0.02$$

$$A_{sl} = 0.00134$$

$$b_w = 1$$

$$\rho_l = 0.003565$$

$$f_{ck} = 30$$

$$V_{Rd,c} = 171.9107$$

$$V_{Rd,cmin} = v_{min} \cdot b_w \cdot d$$

$$v_{min} = 0.035 \cdot k^{3/2} \cdot f_{ck}^{1/2}$$

$$v_{min} = 0,435957$$

$$V_{Rd,cmin} = 163,9198 \text{ kN}$$

$$V_{Ed} = 355 \text{ kN}$$

Průřez NEVYHOVÍ, je nutné navrhnout smykovou výztuž

PRVKY VYŽADUJÍCÍ NÁVRH SMYKOVÉ VÝZTUŽE

$$V_{Rd,s} = A_{sw}/s \cdot z \cdot f_{ywd} \cdot \cot \theta$$

$$\text{Prům. tř.} = 8$$

$$\text{Počet} = 25 \text{ /m}^2$$

$$A_{sw}/s = 0,001257$$

$$f_{ywd} = 434,7826$$

$$\cot \theta = 2$$

$$V_{Rd,s} = 393,176 \text{ kN}$$

$$V_{Rd,max} = \alpha_{cw} \cdot b_w \cdot z \cdot u_1 f_{cd} / (\cot \theta + \tan \theta)$$

$$\alpha_{cw} = 1$$

$$u_1 = 0,6$$

$$V_{Rd,max} = 1554,385$$

$$V_{Rd} = 393,176 \text{ kN}$$

$$V_{Ed} = 355 \text{ kN}$$

Navržená smyková výztuž VYHOVÍ

9 Závěr

Konstrukce byla posouzena podle stavu únosnosti v ohybu a ve smyku v rozhodujících průřezích. Na konstrukci byla navržena hlavní ohybová výztuž ØR16 po 150 mm. Pro zachycení smykových namáhání byly navrženy spony ØR6 mm v množství 25 ks/m².

Tento statický posudek neslouží pro realizaci objektu. V rámci dokumentace RDS je třeba zpracovat podrobnější statické posouzení s posouzením konstrukce v dalších místech. Zároveň je třeba posoudit únosnost křídel mostu.