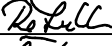

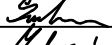

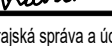


D SO 201

PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

VEDOUcí PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 PRIS PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSOVÁ 20, 625 00 BRNO		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Bronislav ŠUSTR				
VYPRACOVAL	Viacon ČR s.r.o.				
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ				
KRAJ	VYSOČINA	OBJEDNATEL DOKUMENTACE	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p.o.	DATUM	03/2022
AKCE III/34422 Sloupno – most ev. č. 34422-1				FORMÁT	A4
				MĚŘÍTKO	-
				STUPEŇ	PDPS
				Čís. ZAKÁZKY	21010
				ARCHIVNÍ ČÍS.	D201 9 SV.pdf
PŘÍLOHA	STATICKÝ VÝPOČET			Čís. SOUPRAVY	Čís. VÝKRESU 9

Sloupno – most ev. č. 34422-1

Konstrukce MultiPlate MP200, typ VN-9

vlna	200 x 55	mm
účinné rozpětí	$D_h = 3.45$	m
účinná výška	$D_v = 3.45$	m
poloměr křivosti ve vrcholu trouby	$R_c = 2.18$	m
poloměr křivosti dna trouby	$R_b = 4.93$	m
nejmenší poloměr křivosti trouby	$R_h = 0.98$	m
počáteční tloušťka plechu	$t = 5.00$	mm
tloušťka plechu na konci životnosti konstrukce	$t = 4.00$	mm
objemová tíha nadnásypu	$\gamma_{zás} = 20.0$	kN/m ³
objemová tíha konstrukce vozovky	$\gamma_{voz} = 22.0$	kN/m ³
výška nadnásypu	$h_p = 1.08$	m
výška konstrukčních vrstev vozovky (asfaltbeton)	$h_{voz} = 0.15$	m
úhel roznosu	$\phi = 30.00$	°
moment setrvačnosti průřezu vlnitého plechu při stavbě	$I_0 = 2316.15$	mm ⁴ /mm
moment setrvačnosti průřezu vlnitého plechu na konci životnosti trouby	$I = 1813.80$	mm ⁴ /mm
plocha průřezu vlnitého plechu při stavbě	$A_0 = 5.93$	mm ² /mm
plocha průřezu vlnitého plechu na konci životnosti trouby	$A = 4.74$	mm ² /mm
poloměr setrvačnosti průřezu vlnitého plechu na konci životnosti trouby	$i = 19.56$	mm
mez kluzu oceli	$f_y = 235.0$	MPa
modul pružnosti oceli	$E = 210.0$	GPa
modul přetvárnosti okolí tubusu	$E_s = 12.0$	MPa
součinitel zatížení pro zásyp	$\alpha_{zás} = 1.35$	
součinitel zatížení pro konstrukci vozovky	$\alpha_{voz} = 1.35$	
součinitel pro zatížení dopravou (model zatížení LM1)	$\alpha_{dop} = 1.50$	
součinitel spolehlivosti materiálu proti ztrátě stability (boulení)	$\gamma_{MI} = 1.00$	

pozn.: $h_p < D_h$s klenbovým účinkem se nepočítá

1. Normálová síla v oceli

zatížení stálé

$$W_{zás,d} = A_{zás} \cdot \gamma_{zás} \cdot \alpha_{zás} = 4.49 \cdot 20 \cdot 1.35 = 121.11 \text{ kN/m}$$

$$W_{voz,d} = A_{voz} \cdot \gamma_{voz} \cdot \alpha_{voz} = 0.52 \cdot 22 \cdot 1.35 = 15.37 \text{ kN/m}$$

zatížení dopravou, model zatížení LM1 dle ČSN EN 1991-2

uvažují se obě řady kol $K = 300 \text{ kN}$

$$l_t = 0.4 + 2 \cdot h_p \cdot \operatorname{tg} \Phi = 1.65 \quad \text{m}$$

$$l_l = 1.6 + 2 \cdot h_p \cdot \operatorname{tg} \Phi = 2.85 \quad \text{m}$$

$$\sigma_{\text{dop}} = K / (l_l \cdot l_l) + 9 = 72.97 \quad \text{kN/m}^2$$

vrcholový tlak působí jen v části rozpětí

$$P_{\text{dop,d}} = (K / l_t + D_h \cdot 9) \cdot \alpha_{\text{dop}} = 319.79 \quad \text{kN/m}$$

dynamický součinitel

$$\delta = 1.00$$

$$N_d = 0.5 \cdot (W_{\text{zás,d}} + W_{\text{voz,d}} + P_{\text{dop,d}} \cdot \delta) = 228.13 \quad \text{kN/m}$$

2. Napětí v oceli

$$\sigma_d = N_d / A = 48.13 \quad \text{MPa}$$

4. Únosnost tlačené stěny ocelového profilu v mezním stavu - posouzení v horní části s vlivem boulení

$$\text{pro } R \leq R_e \quad f_b = \gamma_{M1} F_m \left(f_y - \frac{(f_y K R)^2}{12 E i^2 p} \right)$$

$$\lambda = 1.75$$

$$K = \lambda \left(\frac{EI}{E_m R^3} \right)^{1/4}$$

$$\text{pro } R > R_e \quad f_b = \frac{3 \gamma_{M1} p F_m E}{\left(\frac{KR}{i} \right)^2}$$

$$K = 0.48$$

$$F_m = 1.00$$

$$p = \left(\frac{H}{R_c} \right)^{1/2} \leq 1.0$$

$$R_e = \frac{i}{K} \left(\frac{6 E p}{f_y} \right)^{1/2}$$

$$p = 0.70 < 1.0$$

$$p = 0.70$$

$$E_m = E_s \left(1 - \left(\frac{R_c}{R_c + h_p} \right)^2 \right)$$

$$R_e = 2516 \quad \text{mm}$$

$$R_e = 2.52 \quad \text{m}$$

$$f_b = 146.43 \quad \text{MPa}$$

$$E_m = 6.63 \quad \text{MPa}$$

$$\lambda = 1.22 \left[1.0 + 1.6 \left(\frac{EI}{E_m R_c^3} \right)^{1/4} \right]$$

$$\sigma_d = 48.13 < f_b = 146.43$$

VYHOVUJE

5. Napětí v základové spáře pod tubusem

ve dně profilu - v místě největšího poloměru křivosti

od zatížení stálého

$$\sigma_{st,b} = 0,5 \cdot (W_{z\acute{a}s,d} + W_{voz,d}) / R_b = 13.8 \quad \text{kPa}$$

od zatížení dopravou

$$\sigma_{dop,b} = \sigma_{dop,d} \cdot R_c / R_b = 48.5 \quad \text{kPa}$$

na bocích profilu - v místě nejmenšího poloměru křivosti

od zatížení stálého

$$\sigma_{st,h} = 0,5 \cdot (W_{z\acute{a}s,d} + W_{voz,d}) / R_h = 69.6 \quad \text{kPa}$$

od zatížení dopravou

$$\sigma_{dop,h} = \sigma_{dop,d} \cdot R_c / R_h = 243.9 \quad \text{kPa}$$

Vypracoval: Ing. Jaromír Zouhar, ViaCon ČR s.r.o.

V Olomouci, září 2021

