

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



SZDC, s.o.
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
tel.: +420 222 335 777
e-mail: szdc@szdc.cz

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. MARTIN RAIBR

Garant profese:

DLE PŘÍLOH

Středisko:

ELEKTROTECHNIKY, TRAKCE, SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY

Vedoucí střediska:

ING. MARTIN RAIBR

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. MARTIN KLOMÍNSKÝ

Vypracoval:

ING. MARTIN KLOMÍNSKÝ

Kontroloval:

ING. MARTIN KLOMÍNSKÝ

Název akce:

Zlepšení provozních parametrů trati Jaroměř - Stará Paka

Číslo smlouvy:

17 291 208

Projektový stupeň:

PD

Část:

MOSTY, PROPUSTKY A ZDI
SO 11-14-21 MOST EV. KM 50,047

Datum:

2018

Číslo části:

E.1.4

Název přílohy:

STATICKÝ VÝPOČET

Měřítko:

Počet formátů:

-

Číslo přílohy:

1

1	Technická zpráva ke statickému přepočtu.....	2
1.1	Základní údaje	2
1.2	Předmět stanovení zatížitelnosti a přechodnosti	2
1.3	Technický popis jednotlivých stavebních konstrukcí	2
2	Předpoklady výpočtu	3
2.1	Obecné předpoklady výpočtu.....	3
2.2	Přehled využívaných norem a použité literatury	3
2.3	Podklady pro zpracování statického přepočtu.....	3
2.4	Výpočetní pomůcky	3
2.5	Kategorie zatížitelnosti.....	3
2.6	Geometrie	3
2.6.1	Konstrukce mostu	3
2.6.2	Kolej na mostě	4
2.7	Model konstrukce	4
2.8	Úplná identifikace autora výpočtu	4
3	Zatížení konstrukce	5
3.1	Stálé zatížení	5
3.1.1	Vlastní tíha nosné konstrukce (ZS 1).....	5
3.1.2	Ostatní stálá zatížení (ZS 2)	5
3.1.3	Ostatní stálá zatížení – tlak zeminy (ZS 3)	5
3.2	Nahodilá zatížení.....	5
3.2.1	Model zatížení 71	5
3.2.2	Boční přitížení vlakem	7
3.3	Kombinace zatížení pro MSÚ	7
3.4	Kombinace zatížení pro MSP.....	7
4	Stanovení zatížitelnosti betonové klenby.....	7
4.1	Stanovení pevnosti betonu v tlaku	7
4.2	Vykreslení napětí pro jednotlivé kombinace.....	8
5	Vyhodnocení přechodnosti	10
6	Závěr.....	10
7	Tabulka zatížitelnosti	11

1 Technická zpráva ke statickému přepočtu

1.1 Základní údaje

<i>Evidenční km</i>	50,047
<i>Trat'</i>	Jaroměř – Liberec (kategorie dráhy celostátní), č. 500 dle Prohlášení o dráze
<i>Trat'ový úsek</i>	1601 Hradec Králové hl. n. – Stará Paka
<i>Definiční úsek</i>	DÚ 08
<i>Počet převáděných kolejí</i>	1
<i>Přemostovaná překážka</i>	Účelová komunikace
<i>Počet otvorů</i>	1
<i>Druh spodní stavby</i>	Masivní kamenné opěry
<i>Prostorová úprava (šikmost)</i>	Kolmý
<i>Členění konstrukcí</i>	Půlkruhová betonová klenba na kamenných opěrách
<i>Geometrická poloha koleje</i>	Přímá
<i>Návrhová trat'ová rychlost</i>	100 km/h
<i>Uvažované zatížení</i>	Trat'ová třída zatížení C3
<i>Prostorové uspořádání</i>	VMP 2,5

1.2 Předmět stanovení zatížitelnosti a přechodnosti

Předmětem stanovení zatížitelnosti je stávající most tvořený betonovou půlkruhovou klenbou na kamenných opěrách. Most se nachází na trati Jaroměř-Liberec v km 50,047.

Součástí dokumentu je také ověření přechodnosti stávajícího propustku pro uvažovanou trat'ovou třídu C3/100.

1.3 Technický popis jednotlivých stavebních konstrukcí

Jedná se o most tvořený půlkruhovou betonovou klenbou na kamenných opěrách. Délka přemostění činí 5,60 m. Výška přesypávky ke spodní hraně pražce koleje činí cca 0,90 m. Most je zakončen na obou stranách šikmými svahovými křídly. Objekt prošel opravou v roce 2013 a v rámci této stavby do něj nebude proveden žádný stavební zásah. Stav konstrukce je hodnocen stupni K2 a S1. Most převádí celostátní jednokolejnou neelektrifikovanou železniční trať přes účelovou komunikaci. Most se nachází v širé trati. Šířka mostu je 5,95 m, úhel křížení 90 °.

V klenbě se vyskytují nad opěrami a ve vrcholu příčné slabé trhliny s průsaky a výluhy. Trhliny s průsaky se vyskytují také v průčelí a na římsách.

2 Předpoklady výpočtu

2.1 Obecné předpoklady výpočtu

Jedná se o přepočet stávajícího objektu s drobnými poruchami, které nemají vliv na celkovou zatížitelnost objektu. Výpočet je proto proveden pro konstrukci bez poruch.

2.2 Přehled využívaných norem a použité literatury

Při pracích na přepočtu byly používány zejména následující normy a předpisy, všechny v posledním platném znění včetně příslušných změn, oprav a dalších souvisejících předpisů.

- [1] ČSN EN 1990 Eurokód: Zásady navrhování konstrukcí
- [2] ČSN EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí
- [3] ČSN EN 1992 Eurokód 2: Navrhování betonových konstrukcí
- [4] Metodický pokyn pro určování zatížitelnosti mostních objektů, SŽDC, s. o., 07/2015
- [5] ČSN EN 15528 Železniční aplikace – Traťové třídy zatížení pro určení vztahu mezi dovoleným zatížením infrastruktury a maximálním zatížením vozidla
- [6] Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah

2.3 Podklady pro zpracování statického přepočtu.

- Fotodokumentace
- Archivní dokumentace
- Protokol o podrobné prohlídce mostu

2.4 Výpočetní pomůcky

Pro posouzení propustku byly použity tyto programy:

- SciaEngineer 2016, © 2016NemetschekScia,
- MS OFFICE 365, © Microsoft Corporation,
- GEO 5, © Fine Ltd.

2.5 Kategorie zatížitelnosti

Zatížitelnost určená tímto přepočtem spadá dle SR 5 do kategorie zatížitelnosti C, zatížitelnost stanovená přepočtem stávajícího mostního objektu.

Pro určení přechodnosti se uvažuje traťová třída C3 a rychlost 100 km/h.

2.6 Geometrie

2.6.1 Konstrukce mostu

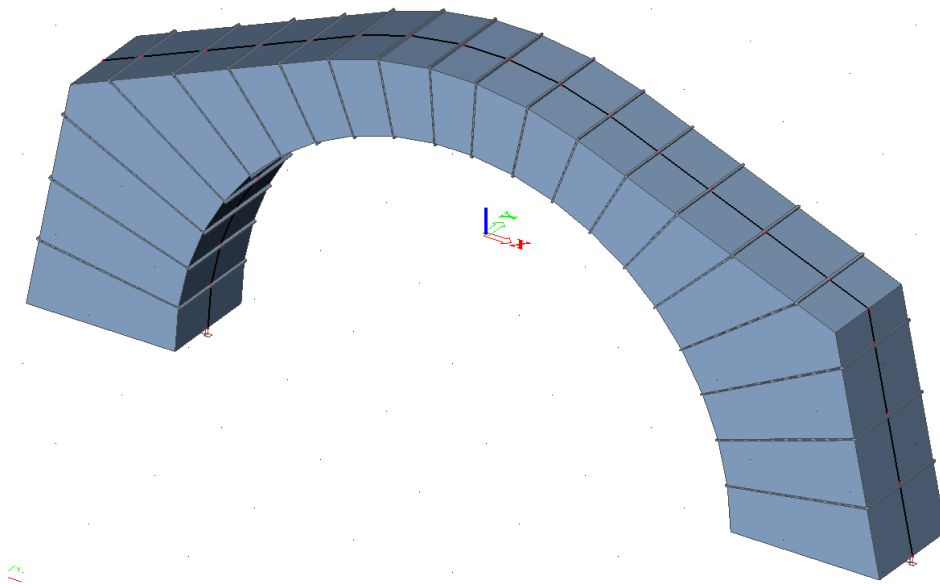
K řešenému mostu se nedochovala archivní dokumentace. Tvar, prostorové uspořádání a geometrie konstrukce byla geodeticky zaměřena. Dimenze skrytých částí byly odborně odhadnuty.

2.6.2 Kolej na mostě

<i>Počet převáděných kolejí</i>	1
<i>Směrové vedení</i>	Kolej v přímé
<i>Výškové vedení</i>	Stoupá 7,765 ‰
<i>Převýšení</i>	0 mm (navržený stav)
<i>Traťová rychlost</i>	100 km/h (návrhová)
<i>Kvalita jízdní dráhy</i>	Standardně udržovaná kolej

2.7 Model konstrukce

V souladu s Pokynem byl vytvořen dvourozměrný model, kdy je konstrukce rozdělena na jednotlivé dílce, které jsou spojeny prutovými nelineárními prvky. Tyto pruty přenášejí pouze tlakové síly a nikoliv tahové. Tímto opatřením je zajištěno vyloučení taženého betonu v konstrukci. Jedenáct prutů ve spáře je zvoleno proto, aby se dala prokázat podmínka D.2.3.2, která požaduje rozevření spáry na méně než polovinu tloušťky průřezu. Pokud je tedy šestý prut rozhodujícího průřezu tlačенý, je tato podmínka splněna.



Interakce zděné klenby s materiálem zásypu je zanedbána. Zásyp je zohledněn pouze statickým zatížením (svislá a vodorovná složka). Uložení klenby je modelováno jako úplné vetknutí. Následně uvedené zatěžovací stavy byly sestaveny do kombinací a proveden nelineární výpočet konstrukce.

2.8 Úplná identifikace autora výpočtu

Ing. Martin Klomínský

Autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce

Číslo autorizace: 0402181

3 Zatížení konstrukce

Zatížení jsou uvažována dle EN 1991 Eurokód 1: Zatížení konstrukcí. Roznos zatížení násypem je uvažován se sklonem 4:1 až do poloviny tloušťky klenby. Z pražce se zatížení roznese na pás klenby o šířce 2,86 m.

3.1 Stálé zatížení

Při určování zatížitelnosti propustku bude použit součinitel stálého zatížení $\gamma_G = 1,30$ (dle 4.3.6 směrnice).

3.1.1 Vlastní tíha nosné konstrukce (ZS 1)

Zatížení vlastní tíhou nosné konstrukce je v programu vygenerováno ze zadaných průřezových a materiálových charakteristik z databanky programu.

Objemová tíha betonu je uvažována hodnotou $24,0 \text{ kN/m}^3$.

3.1.2 Ostatní stálá zatížení (ZS 2)

šterkové lože (žula, rula... 20 kN/m^3) $1,4 \text{ m}^2 \times 20 \text{ kN/m}^3 = 28,0 \text{ kN/m}$

kolej (2 kolejnice UIC60, předpjaté betonové pražce) $= 6,0 \text{ kN/m}$

Na pás klenby šířky 1m působí zatížení o velikosti: $(28,0+6,0)/2,86 = 11,89 \text{ kN/m}$.

3.1.3 Ostatní stálá zatížení – tlak zeminy (ZS 3)

Jako materiál zásypu je uvažována šterkodrt' 0-32 (šterk dobře zrněný – G1). Tíha zeminy je zvolena $21,0 \text{ kN/m}^3$, úhel vnitřního tření pak $\varphi = 38^\circ$.

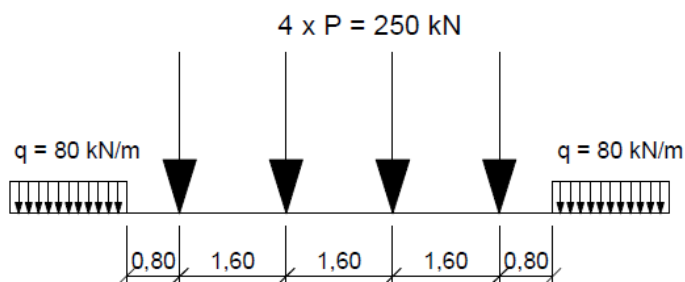
Postup je zvolen dle návrhového přístupu 2 – materiálové charakteristiky nejsou redukovány. Zemní tlak je uvažován klidový. Odpor zeminy do výpočtu není zohledněn.

$$K_0 = 1 - \sin\varphi = 1 - \sin 30^\circ = 0,38$$

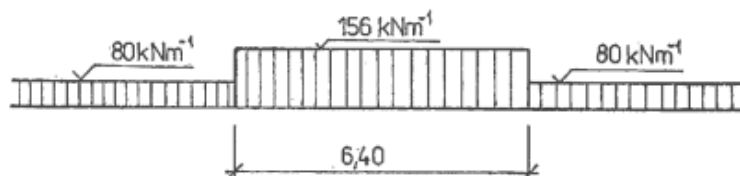
3.2 Nahodilá zatížení

3.2.1 Model zatížení 71

Při určování zatížitelnosti mostu bude použit součinitel proměnného zatížení $\gamma_{Q, LM71} = 1,30$ (dle 4.3.13 směrnice).



Jelikož se jedná o mostní objekt s průběžným kolejovým ložem a přesypávkou, je výše uvedené zatížení zjednodušeně uvažováno dle následujícího schématu.

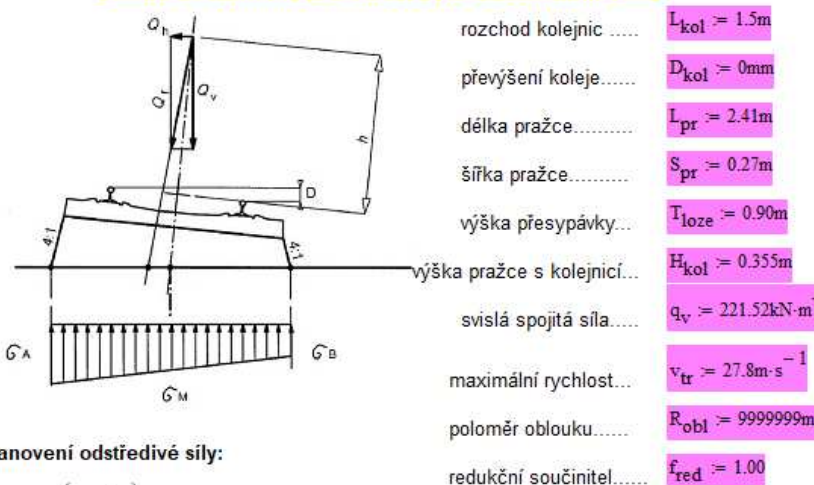


Dynamický součinitel je stanoven pro standardně udržovanou kolej:

$$\Phi = 2,16 / (L_{\Phi}^{0,5} - 0,2) + 0,73 = 1,42$$

Náhradní délka je uvažována hodnotou $L_{\Phi} = 11,20$ m

Roznos spojitého zatížení pražci a ložem s uvažováním odstředivé síly a excentricity



Stanovení odstředivé síly:

$$q_{tk} := \left(\frac{v_{tr}^2}{g \cdot R_{obl}} \right) \cdot (f_{red} \cdot q_v) = 1.746 \times 10^{-3} \frac{1}{\text{m}} \cdot \text{kN}$$

Ostředivé síly působí vodorovně ven z oblouku ve výšce 1,80 m nad temenem kolejnice.

Stanovení šířky a délky nosné konstrukce, na kterou se roznese zatížení:

$$\text{šířka: } L_{roz} := L_{pr} + 0.25 \cdot T_{loze} + 0.25 \left[\left(\frac{D_{kol} \cdot L_{pr}}{L_{kol}} \right) + T_{loze} \right] = 2.86\text{m}$$

Excentricita zatížení:

Dle ČSN EN 1991-2 se musí uvažovat boční posunutí svislých zatížení u všech náprav až do poměru 1,25 : 1,00. Dle kapitoly 6.3.5 je maximální excentricita 1/18 rozchodu koleje.

Výsledné napětí pod pražcem pod bodovou silou:

$$\sigma_A := \left(\frac{q_v}{L_{roz}} \right) + \left[\frac{\left(\frac{L_{kol}}{18} \right) q_v + q_{tk} \cdot (1.8\text{m} + H_{kol})}{0.166666 \cdot L_{roz}^2} \right] \quad \sigma_A = 90.998 \text{ kN}\cdot\text{m}^{-2}$$

$$\sigma_B := \left(\frac{q_v}{L_{roz}} \right) - \left[\frac{\left(\frac{L_{kol}}{18} \right) q_v + q_{tk} \cdot (1.8\text{m} + H_{kol})}{(0.166666) \cdot L_{roz}^2} \right] \quad \sigma_B = 63.91 \text{ kN}\cdot\text{m}^{-2}$$

Dle čl. D.2.1.14 „Pokynu“ jsou uvažovány pouze dvě polohy zatížení:

- pohyblivé zatížení na celé délce klenby (**ZS 4**)
- pohyblivé zatížení na polovině klenby (**ZS 5**)

3.2.2 Boční přetížení vlakem

Zemní tlak je uvažován jako klidový. Svislé hodnoty zatížení budou násobeny součinitelem klidového zemního tlaku dle kapitoly „Zatížení zeminou“. $K_0 = 0,38$.

3.3 Kombinace zatížení pro MSÚ

K1: $1,30ZS1 + 1,30ZS2 + 1,30ZS3 + 1,30ZS4$

K2: $1,30ZS1 + 1,30ZS2 + 1,30ZS3 + 1,30ZS5$

3.4 Kombinace zatížení pro MSP

K3: $ZS1 + ZS2 + ZS3 + ZS4$

K4: $ZS1 + ZS2 + ZS3 + ZS5$

4 Stanovení zatížitelnosti betonové klenby

V MSÚ bude betonová klenba zatěžována modelem 71, dokud nedojde k dosažení návrhové pevnosti betonu v tlaku, za vyloučeného tahu a předpokladu, že tlačená část průřezu není menší než 20%. Reakce z MSÚ budou použity pro ověření napětí v základové spáře.

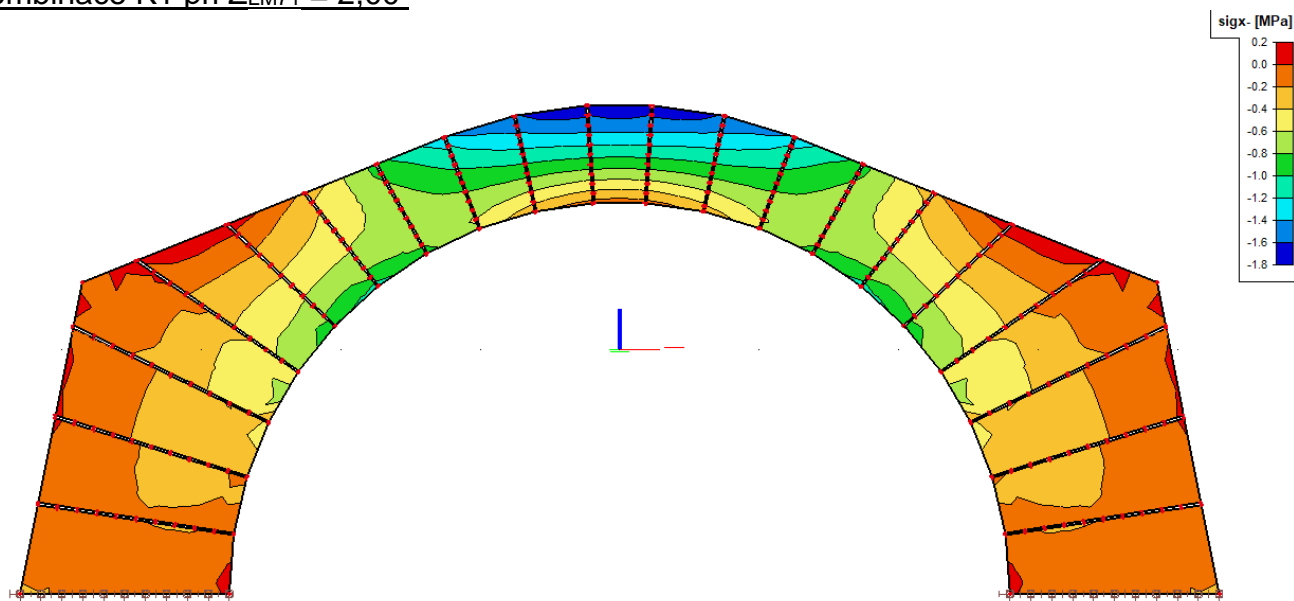
V MSP bude klenba zatěžována modelem 71, dokud nedojde k rozevření spáry do poloviny tloušťky vyšetřovaného průřezu.

4.1 Stanovení pevnosti betonu v tlaku

Předpokládá se, že byl použit beton kvality B170. Charakteristická pevnost betonu v tlaku je uvažována hodnotou 10,8 MPa. Dílčí součinitel spolehlivosti betonu $\gamma_c = 1,30$ (platí pro betonové mosty starší 30 let). Návrhová pevnost betonu tedy činí 8,30 MPa.

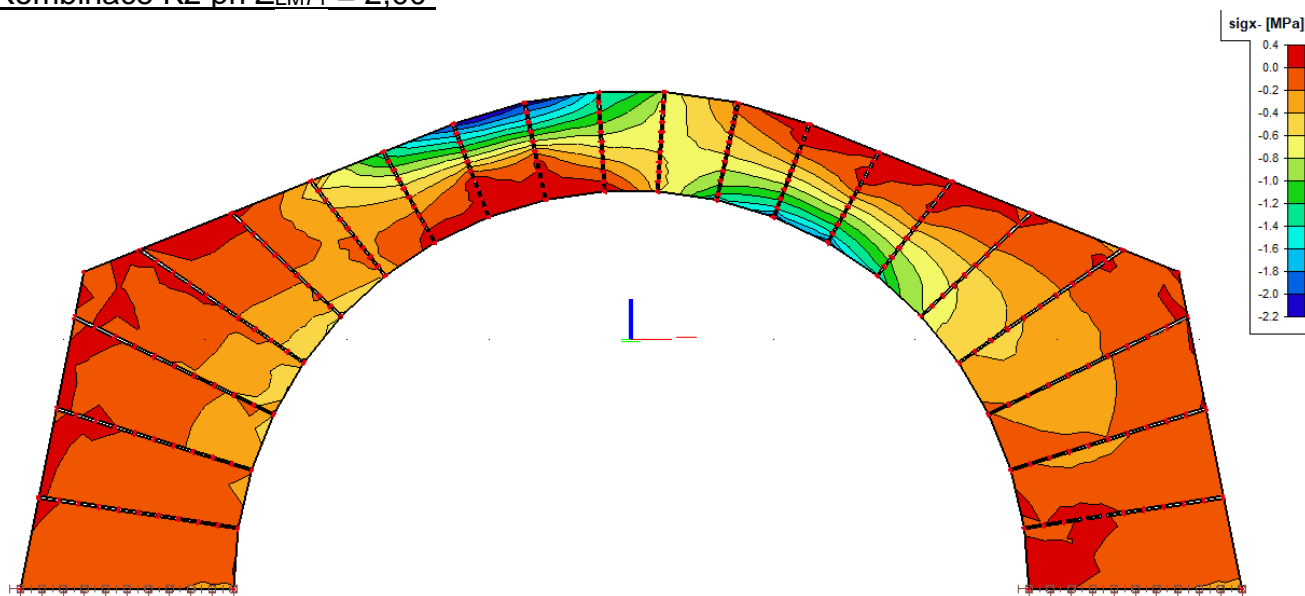
4.2 Vykreslení napětí pro jednotlivé kombinace

Kombinace K1 při $Z_{LM71} = 2,00$



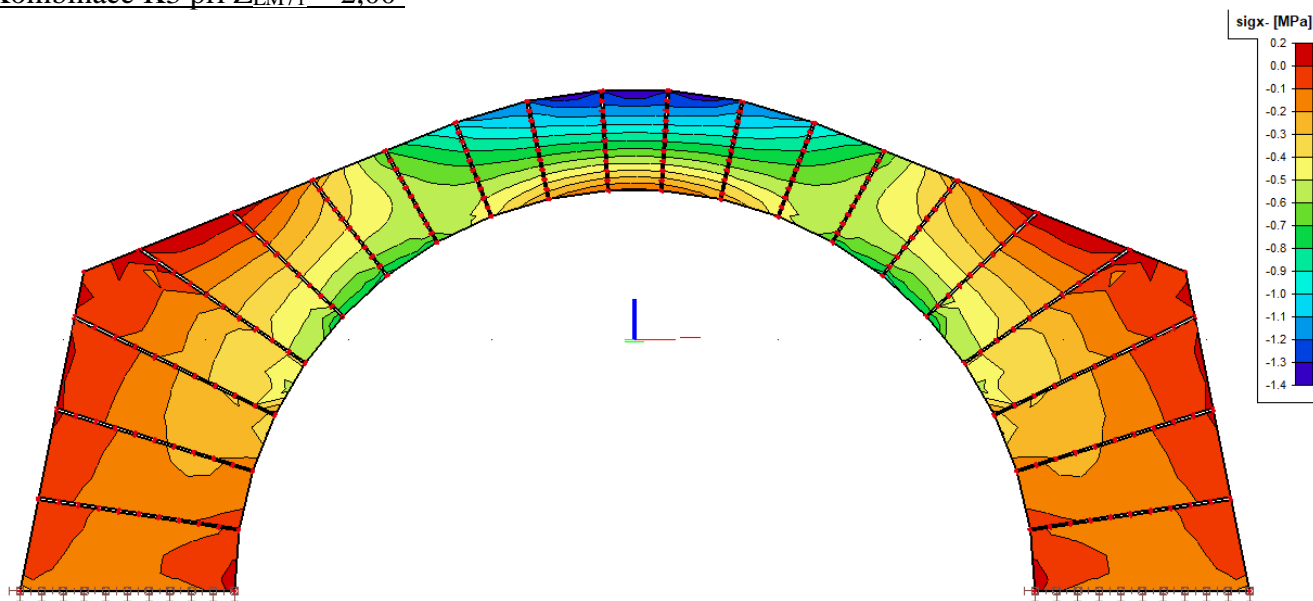
Při $Z_{LM71} = 2,00$ bylo v nejkritičtějším místě dosaženo normálového napětí 1,8 MPa. Tato hodnota je nižší než přípustných 8,3 MPa.

Kombinace K2 při $Z_{LM71} = 2,00$



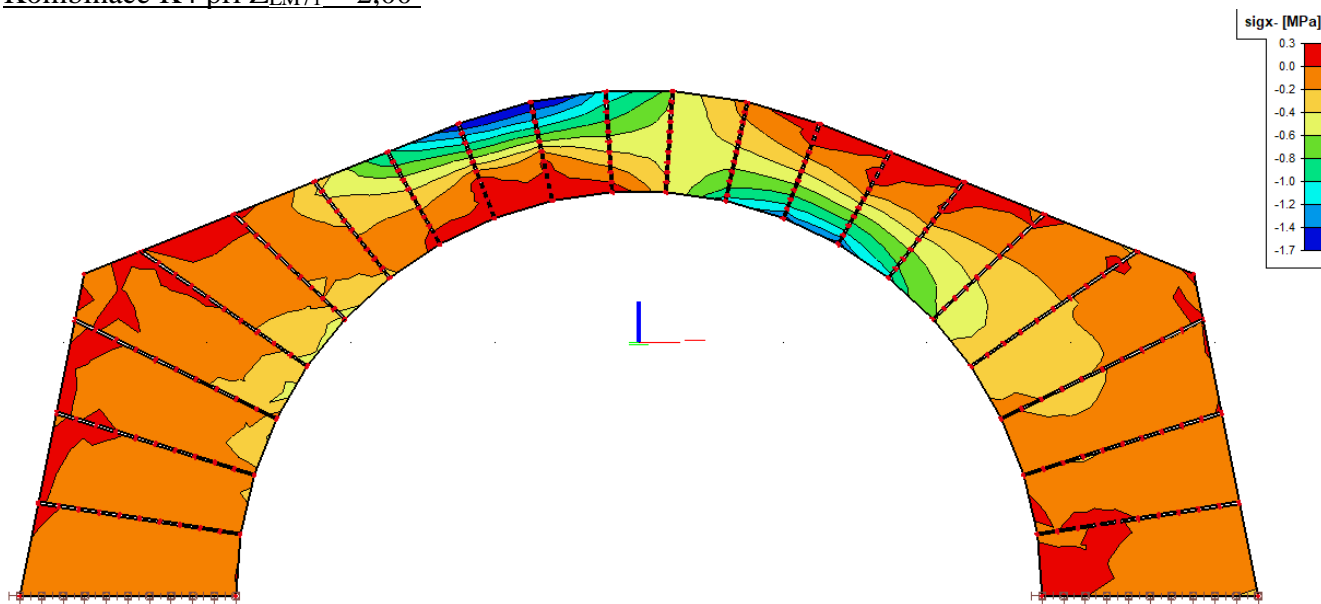
Při $Z_{LM71} = 2,00$ bylo v nejkritičtějším místě dosaženo normálového napětí 2,2 MPa. Tato hodnota je nižší než přípustných 8,3 MPa.

Kombinace K3 při $Z_{LM71} = 2,00$



Z výše uvedeného výstupu je zřejmé, že ani při $Z_{LM71} = 2,00$ nedochází k rozevření trhliny do poloviny výšky průřezu. Tlakové napětí musí být omezeno na hodnotu $0,45f_k$, což je bezpečně splněno.

Kombinace K4 při $Z_{LM71} = 2,00$



Při $Z_{LM71} = 2,00$ dochází k rozevření trhliny do 40 % výšky průřezu a podmínka je tedy splněna. Tlakové napětí musí být omezeno na hodnotu $0,45f_k$, což je bezpečně splněno.

5 Vyhodnocení přechodnosti

Jelikož je hodnota zatížitelnosti větší než 1,00, lze v souladu s čl. 5.3.3 Pokynu konstatovat, že mostní objekt vyhovuje pro traťovou třídu zatížení C3 s přidruženou rychlostí až 160 km/hod.

6 Závěr

V provedených výpočtech byla stanovena zatížitelnost a přechodnost stávajícího mostu. Jelikož konstrukce nevykazuje žádné významné poruchy, byl koeficient stavebního stavu uvažován hodnotou 1,0.

Most vyhovuje pro traťovou třídu zatížení C3 s přidruženou rychlostí 100 km/hod.

V dalším stupni projektové přípravy se doporučuje ověřit pevnost betonu klenby a charakter zemin v základové spáře.

7 Tabulka zatížitelnosti

A. Identifikace mostu (propustku)

TÚ (číslo, název): **1601 Hradec Králové hl. n. – Stará Paka** DÚ: **08** km: **50,047**

B. Identifikace části mostu (propustku)

část mostu: **nosná konstrukce** / poř. číslo (ve směru staničení): ... , pod kolejí č. **1**

C. Doplnující data pro část mostu (propustku)

Kategorie zatížitelnosti: **C** Výpočetní model: **rovinný deskový model za vyloučeného tahu**

Geometrie koleje, uvažovaná v přepočtu pro část mostu v jejím profilu (ve směru staničení)

	na začátku	uprostřed	na konci
poloměr oblouku	- [m]	přímá [m]	- [m]
převýšení koleje	- [mm]	- [mm]	- [mm]
excentricita vůči ose mostu	- [m]	- [m]	- [m]

Popis závad uvažovaných v přepočtu: ... ----- ...

Datum zjištění zapracovaného stavu mostu - orgány SŽDC: ...-----/.../... - zpracovatelem přepočtu: ...--
.../.../...

Poznámka k části propustku: Mostní objekt byl sanován, přepočet proto nezohledňuje žádné závady.

Poř. č.	PRVEK (vč. umístění)	DETAIL	Namáhání	ki	typ	L_p	δ	L_ϕ	viz. Str.	Poznámky	Z_{LM71}
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Nosná konstrukce	Betonová klenba	Tlakové namáhání	1	S1	-	1,42	11.2	8		>2,00
2	Nosná konstrukce	Betonová klenba	Omezení napětí	1	S1	-	1,42	11.2	9		>2,00

Dne: **06/11/18**

zatížitelnost určil: **Ing. Martin Klomínský**

Dne:

do databáze zadal: