



2/1-1.33.1 НАСЛОВНА СТРАНА

**2/1-1.33 ПРОЈЕКАТ ПЕШАЧКО-БИЦИКЛИСТИЧКОГ ПОТХОДНИКА
НА km 142+712.51**

Инвеститор:	„Инфраструктура железнице Србије“ а.д. Немањина 6, Београд
Објекат:	Модернизација, реконструкција и изградња пруге Београд - Суботица државна граница (Келебија), деоница пруге Нови Сад - Суботица - државна граница (Келебија), у Новом Саду, Кисачу, Степановићеву, Змајеву, Врбасу, Ловћенцу, Малом Иђошу, Бачкој Тополи, Жеднику, Наумовићеву и Суботици, К.О. Нови Сад I, К.О. Нови Сад IV, К.О. Кисач,, К.О. Руменка, К.О. Степановићево, К.О. Ченеј, К.О. Бачко Добро Поље, К.О. Врбас, К.О. Врбас - град, К.О. Змајево, К.О. Куцура, К.О. Ловћенац, К.О. Мали Иђош, К.О. Фекетић, К.О. Бачка Топола, К.О. Бачка Топола - Град, К.О. Мали Београд, К.О. Биково, К.О. Доњи Град, К.О. Жедник, К.О. Нови Град, К.О. Палић, К.О. Стари Град, на катастарским парцелама према списку приложеном у Главној свесци
Врста техничке документације:	ИДП Идејни пројекат
Назив и ознака дела пројекта:	2/1-1.33 Пројекат пешачко-бициклическог потходника на km 142+712.51
За грађење / извођење радова:	Нова градња и реконструкција
Пројектант:	Саобраћајни институт ЦИП, д.о.о. Немањина 6/ IV, Београд 351-02-02009/2017-07
Одговорно лице пројектанта:	Генерални директор: Милутин Игњатовић, дипл.инж
Потпис:	
Одговорни пројектант:	Светлана Станојевић, дипл.инж. грађ.
Број лиценце:	лиценца бр.310 3855 03
Потпис:	
Број дела пројекта:	2017-728 -КОН-2/1-1.33
Место и датум:	Београд, јул 2020.

2/1-1.33.2. САДРЖАЈ

2/1-1.33.1.	Насловна страна
2/1-1.33.2.	Садржај
2/1-1.33.3.	Решење о одређивању одговорног пројектанта
2/1-1.33.4.	Изјава одговорног пројектанта
2/1-1.33.5.	Текстуална документација
2/1-1.33.5.1	Технички опис
2/1-1.33.6.	Нумеричка документација
2/1-1.33.6.1	Статички прорачун
2/1-1.33.6.2	Предмер и предрачун
2/1-1.33.7.	Графичка документација
2/1-1.33.7.1	Диспозиција


2/1-1.33.3. РЕШЕЊЕ О ОДРЕЂИВАЊУ ОДГОВОРНОГ ПРОЈЕКТАНТА

На основу члана 128. Закона о планирању и изградњи ("Службени гласник РС", бр. 72/09, 81/09-исправка, 64/10 - УС, 24/11, 121/12, 42/13 - УС, 50/2013 - УС, 98/2013 - УС, 132/14, 145/14, 83/2018, 31/2019 и 37/2019 - др.закон) и одредби Правилника о садржини, начину и поступку израде и начину вршења контроле техничке документације према класи и намени објекта ("Службени гласник РС", бр. 73/2019) као:

ОДГОВОРНИ ПРОЈЕКТАНТ

за израду **2/1-1.33 Пројекат пешачко-бициклическог потходника на km 142+712.51**, који је део ИДП - Идејног пројекта Модернизација, реконструкција и изградња пруге Београд - Суботица државна граница (Келебија), деоница пруге Нови Сад - Суботица - државна граница (Келебија), у Новом Саду, Кисачу, Степановићеву, Змајеву, Врбасу, Ловћенцу, Мали Иђошу, Бачкој Тополи, Жеднику, Наумовићеву и Суботици, К.О. Нови Сад I, К.О. Нови Сад IV, К.О. Кисач,, К.О. Руменка, К.О. Степановићево, К.О. Ченеј, К.О. Футог, К.О. Бачко Добро Поље, К.О. Врбас, К.О. Врбас - град, К.О. Змајево, К.О. Куцура, К.О. Ловћенац, К.О. Мали Иђош, К.О. Фекетић, К.О. Бачка Топола, К.О. Бачка Топола - Град, К.О. Мали Београд, К.О. Биково, К.О. Доњи Град, К.О. Жедник, К.О. Нови Град, К.О. Палић, К.О. Стари Град, одређује се:

Светлана Станојевић, дипл.инж. грађ. _____ 310 3855 03

Пројектант:	САОБРАЋАЈНИ ИНСТИТУТ ЦИП д.о.о. Београд, Немањина 6/IV 351-02-02009/2017-07
Одговорно лице/заступник:	Генерални директор: Милутин Игњатовић, дипл.инж.
Потпис:	
Број техничке документације:	2017 - 728
Место и датум:	Београд, мај 2020.год.

2/1-1.33.4. ИЗЈАВА ОДГОВОРНОГ ПРОЈЕКТАНТА ПРОЈЕКТА

Одговорни пројектант пројекта **2/1-1.33 Пројекат пешачко-бициклическог потходника на km 142+712.51**, који је део ИДП - Идејног пројекта Модернизација, реконструкција и изградња пруге Београд - Суботица државна граница (Келебија), деоница пруге Нови Сад - Суботица - државна граница (Келебија), у Новом Саду, Кисачу, Степановићеву, Змајеву, Врбасу, Ловћенцу, Мали Иђошу, Бачкој Тополи, Жеднику, Наумовићеву и Суботици, К.О. Нови Сад I, К.О. Нови Сад IV, К.О. Кисач, К.О. Руменка, К.О. Степановићево, К.О. Ченеј, К.О. Футог, К.О. Бачко Добро Поље, К.О. Врбас, К.О. Врбас - град, К.О. Змајево, К.О. Куцура, К.О. Ловћенац, К.О. Мали Иђош, К.О. Фекетић, К.О. Бачка Топола, К.О. Бачка Топола - Град, К.О. Мали Београд, К.О. Биково, К.О. Доњи Град, К.О. Жедник, К.О. Нови Град, К.О. Палић, К.О. Стари Град

Светлана Станојевић, дипл.инж. грађ.

ИЗЈАВЉУЈЕМ

1. да је пројекат израђен у складу са Законом о планирању и изградњи, прописима, стандардима и нормативима из области изградње објеката и правилима струке;
2. да је пројекат у свему у складу са начинима за обезбеђење испуњења основних захтева за објекат прописаних елаборатима и студијама

Одговорни пројектант ИДП:	Светлана Станојевић, дипл.инж. грађ.
Број лиценце:	310 3855 03
Потпис:	
Број техничке документације:	2017 - 728
Место и датум:	Београд, мај 2020.год.

**2/1-1.33.5 ТЕКСТУАЛНА
ДОКУМЕНТАЦИЈА**

2/1-1.33.5.1 ТЕХНИЧКИ ОПИС

ТЕХНИЧКИ ОПИС

ИДЕЈНИ ПРОЈЕКАТ

**МОДЕРНИЗАЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ НА РЕЛАЦИЈИ БЕОГРАД – СУБОТИЦА –
ДРЖАВНА ГРАНИЦА (КЕЛЕБИЈА)**

ДЕОНИЦА: НОВИ САД – СУБОТИЦА – ДРЖАВНА ГРАНИЦА (КЕЛЕБИЈА)

ПЕШАЧКО-БИЦИКЛИСТИЧКИ ПОТХОДНИК НА km 142+712.51

Подлоге за израду Пројекта су:

- Пројектни задатак
- ИДП Пројекат траса пруге и станица - доњи и горњи строј
- ИДП Друмске саобраћајнице – Денивелације
- Геотехнички елаборат - геотехнички услови изградње објеката
- Пројекат геодетских радова - геодетска мрежа

У складу са захтевом Пројектног задатка, сва укрштања пруге са постојећим и планираним друмским и пешачко-бициклическим саобраћајницама решавана су денивелисано.

Пројектним решењем предвиђен је пешачко-бициклически потходник на km 142+712.51 (стационажа пруге) који спаја Улицу новосадску и Улицу индустријску у Бачкој Тополи.

Угао укрштаја пруге и саобраћајнице износи 90° .

Осовина пута на делу испод пруге је у правцу.

Денивелација тј. спуштање нивелете пешачко-бициклическе стазе је у нагибима 5.0% и 5.50%, док су испод саме пруге конкавне вертикалне кривине $R_v = 600$ m и $R_v = 400$ m са међупрелазом у нагибу 0.50%.

Траса пруге ситуационо је у правцу, а нивелета у нагибу 1‰.

Околни терен је раван, изузев на делу новог крајњег левог колосека – колосек бр.1 где је пруга на насипу висине ~ 2.10 m.

Укупна дужина објекта је 112.35 m.

Конструкцију објеката чини централни део са улазним и излазним рампама у форми потпорних зидова. Сви елементи се изводе монолитно, ливено на лицу места, од армираног бетона класе С 30/37, а армирају арматуром В 500В.

Централни део преко кога се одвија железнички саобраћај, у статичком смислу, је затворен рам на еластичним ослонцима. Централни део је управан. Пешачко-бициклически потходник има слободни профил 4.50 m x min 2.54 m, а светли отвор конструкције је 4.50 m x 3.38 m са дебљинама плоча и зидова од 50 cm. Четвороколосечан је, дужине је 27.35 m.

На горњој плочи се обликују ивични венци са обе стране крајњих колосека формирајући тако корито за смештај застора. Растојање ивичних венаца од осовине суседног колосека износи 2.25 m. На ивичном венцу је службена стаза и канал кабловске канализације.

Одводњавање горње плоче између ивичних венаца постиже се помоћу двостраног нагиба бетона за пад, којим се вода усмерава према насипу. Преко бетона за пад изводи се хидроизолација. Заштита хидроизолације је од ситнозрног бетона дебљине 5 cm, са поцинкованом мрежом. Преко овог слоја уграђује се еластични тепих.

Доња плоча се изводи преко слоја мршаваг бетона, преко којег се наноси хидроизолациони слој као и заштита хидроизолације од бетона. На доњој плочи, а са горње стране, се изводи хидроизолација преко које се наноси мршав бетон којим се обликује нивелета саобраћајнице.

Спољна, атмосферска вода се прихвата попречним сливничким каналима и изводи се из објекта у сабирни шахт. Линијске решетке се постављају на највишој коти приступних рампи, на самом улазу и излазу централног дела потходника, као и на средини ових растојања.

Спољну хидроизолацију темељне плоче водити непрекинуто преко углова, уз подизање за зидове. Вертикалну хидроизолацију зидова, пре затрпавања, заштитити таблама стиродура.

Улазне и излазне рампе су отворени рампови променљиве висине, 30.0 m и 45.0 m дужине. Доња плоча се изводи у нагибу пратећи нивелету саобраћајнице. На левом крају, отворени рам прелази у гравитациони зид 10 m дужине. Рампе ситуационо прате контуре и габарите пешачко-бицикличке стазе, која се води смењивањем праваца и хоризонталних кружних кривина. Улазне и излазне конструкције су већих дужина, до изласка на коту терена, па се као такве изводе у кампадама ~ 5.0 m дужине.

Додирни, дилатациони и радни спојеви се обавезно обезбеђују водонепропусним спојницама.

Ископ темељне јаме ће се вршити под заштитом подграде од челичних талпи са водонепропусним спојевима. На делу испред и иза затвореног рама, у правцу пруге, а између зидова и челичних талпи, простор испунити крупнозрним материјалом, са набијањем у слојевима, до вредности збијања $D_{pr} \geq 0.98$ и $q_u \geq 1.0$ МПа. Испод туцаника, изводи се клин од цеметне стабилизације у слојевима не већим од 40 cm.

Са спољне стране горње плоче потходника, у ивични венац, монтира се пешачка заштитна ограда поред службене стазе. Растојање ограде од осе колосека је 4.0 m. У круни вертикалних зидних платна улазних и излазних рампи, такође, се монтира пешачка ограда. Предвиђена је и висока заштитна ограда од плетене мреже, са спољних страна затвореног рама уз пешачку ограду.

Статичким прорачуном затвореног рама испод колосека, поред сталног вертикалног оптерећења, третирано је и вертикално покретно оптерећење од воза по меродавној шеми LM 71 или SW. Хоризонтални притисак земље узет је за притисак тла у стању мировања, како за стално оптерећење тако и за покретно. Од хоризонталних утицаја вођено је рачуна и о сили кочења, бочном удару. У обзир је узето скупљање и течење бетона, као и температурни утицаји. Геотехничким елаборатом се не предвиђа присуство подземне воде чији је max ниво испод коте фундирања. На цртежу диспозиције представљена је и 2.0 m виша кота подземне воде него што је дата у Геотехничком елаборату, а узета је по препоруци геотехничког инжењера као max ниво подземне воде у односу на измерени ниво. Сва оптерећења, утицаји и њихове комбинације рађени су по нормама Еврокода.

Изменом Пројектног задатка предвиђена је потпуна обустава железничког саобраћаја на деоници Нови Сад (искључиво) – Суботица (искључиво).

Архитектонско унутрашње уређење потходника је обухваћено посебним пројектом 1/9.5.

Одговорни пројектант:



S. Stanojević

Светлана Станојевић, дипл.инж.грађ.
број лиценце 310 3855 03

**2/1-1.33.6 НУМЕРИЧКА
ДОКУМЕНТАЦИЈА**

2/1-1.33.6.1 СТАТИЧКИ ПРОРАЧУН

Садржај

I. УЛАЗНИ ПОДАЦИ ЗА СТАТИЧКИ ПРОРАЧУН

1. ЛИСТА СТАНДАРДА И ПРОПИСА
2. ОПШТИ ПОДАЦИ
3. КАРАКТЕРИСТИКЕ МАТЕРИЈАЛА
 - 3.1. БЕТОН
 - 3.2. АРМАТУРА
4. ДЕЈСТВА И УТИЦАЈИ НА КОНСТРУКЦИЈУ
 - 4.1. СТАЛНО ОПТЕРЕЋЕЊЕ, СОПСТВЕНА ТЕЖИНА
 - 4.1.1. ВЕРТИКАЛНО ОПТЕРЕЋЕЊЕ
 - 4.1.2. ХОРИЗОНТАЛНО ОПТЕРЕЋЕЊЕ
 - 4.2. СТАЛНО ОПТЕРЕЋЕЊЕ, ТЕЧЕЊЕ И СКУПЉАЊЕ
 - 4.3. ПРОМЕНЉИВО ОПТЕРЕЋЕЊЕ - САОБРАЋАЈНО ОПТЕРЕЋЕЊЕ
 - 4.3.1. САОБРАЋАЈНА ОПТЕРЕЋЕЊА НА ЖЕЛЕЗНИЧКОМ МОСТУ
 - 4.3.1.1. ВЕРТИКАЛНО ОПТЕРЕЋЕЊЕ
 - 4.3.1.2. ХОРИЗОНТАЛНО ОПТЕРЕЋЕЊЕ
 - 4.3.2. САОБРАЋАЈНО ОПТЕРЕЋЕЊЕ НА ПУТЕВИМА
 - 4.4. ПРОМЕНЉИВО ОПТЕРЕЋЕЊЕ, ТЕМПЕРАТУРА
5. КОМБИНАЦИЈЕ ОПТЕРЕЋЕЊА
 - 5.1. ГРАНИЧНО СТАЊЕ НОСИВОСТИ
 - 5.2. НЕОЧЕКИВАНА И СЕИЗМИЧКА ОПТЕРЕЋЕЊА
 - 5.3. ГРАНИЧНО СТАЊЕ УПОТРЕБЉИВОСТИ
 - 5.4. ВРЕДНОСТИ Ψ ФАКОТРА

II. АНАЛИЗА КОНСТРУКТИВНИХ ЕЛЕМЕНАТА

1. Примењен софтвер коначних елемената - **AxisVM**
2. АНАЛИЗА ЕЛЕМЕНАТА ГОРЊЕ ПЛОЧЕ
 - 2.1. УНУТРАШЊЕ СИЛЕ И МОМЕНТИ
 - 2.2. ДИМЕНЗИОНИСАЊЕ
 - 2.3. ДЕФОРМАЦИЈЕ
3. АНАЛИЗА ЕЛЕМЕНАТА ЗИДА
 - 3.1. ДИМЕНЗИОНИСАЊЕ
4. АНАЛИЗА ДОЊЕ ПЛОЧЕ
 - 4.1. УНУТРАШЊЕ СИЛЕ И МОМЕНТИ
 - 4.2. ДИМЕНЗИОНИСАЊЕ

III. РЕАКЦИЈЕ ОСЛОНАЦА

I. УЛАЗНИ ПОДАЦИ ЗА СТАТИЧКИ ПРОРАЧУН

1. ЛИСТА СТАНДАРДА И ПРОПИСА

Следећи стандарди ће бити употребљени за статички прорачун:

ЕВРОКОД 0 (EN 1990) – Основе прорачуна конструкција

ЕВРОКОД 1 (EN 1991) – Дејства на конструкције

ЕВРОКОД 2 (EN 1992) – Пројектовање бетонскиџ конструкција

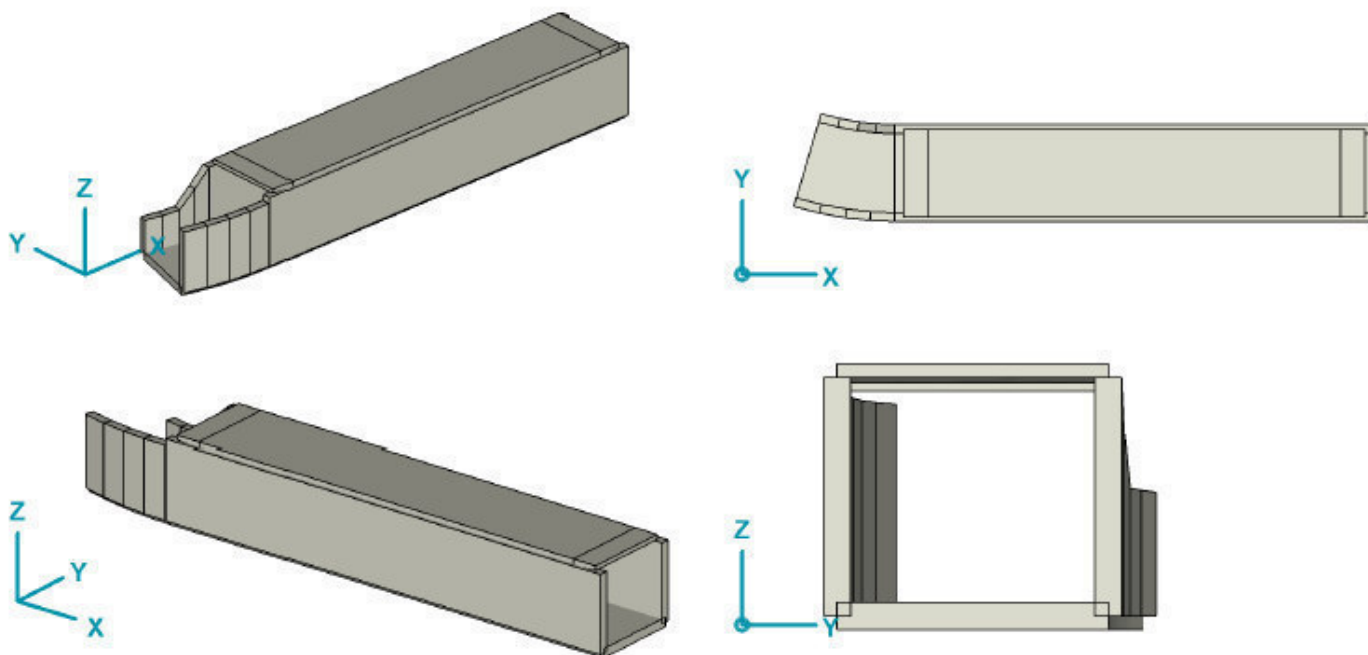
ЕВРОКОД Е 7 (EN 1997) – Геотехничко пројектовање

ЕВРОКОД Е 8 (EN 1998) – Пројектовање сеизмички отпорних конструкција

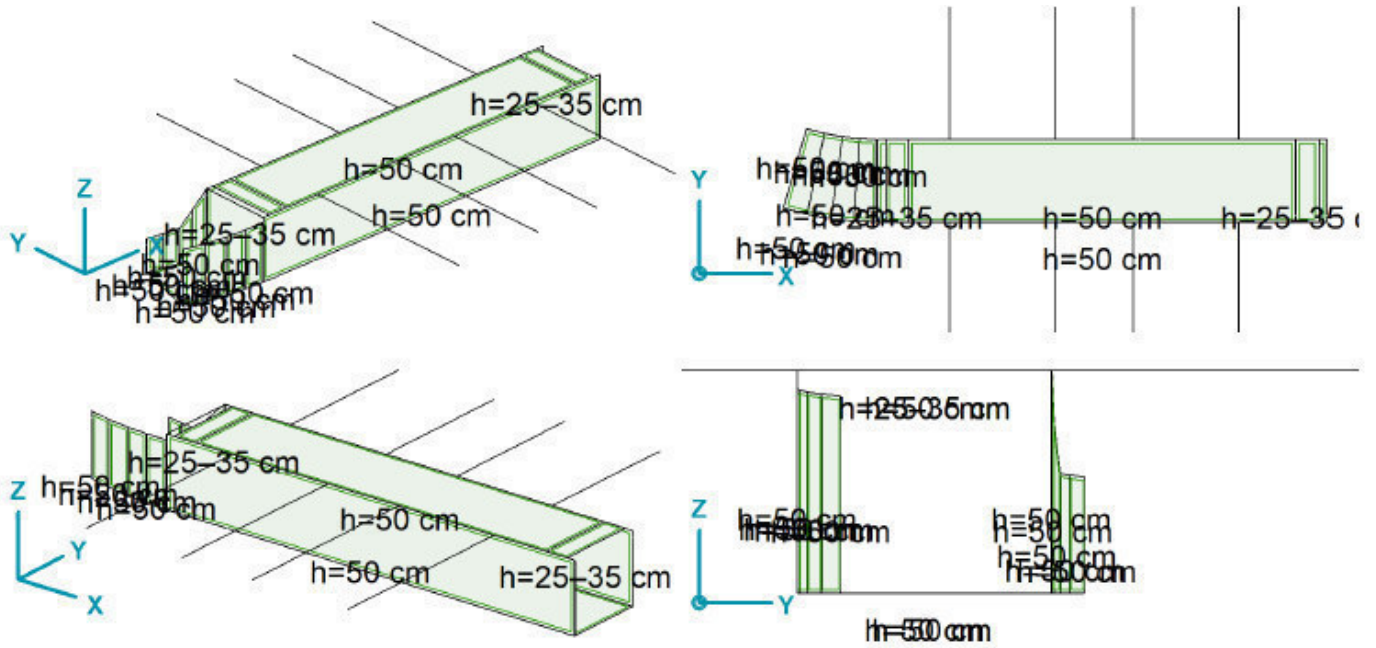
Уз горе наведене стандарде, сви додатци, промене као и сви српски национални анекси бити ће поново додати за сваки појединачни део еврокода.

2. ОПШТИ ПОДАЦИ

Горњи и доњи строј конструкције моделиран је употребом софтвера коначних елемената – AXIS VM. Модел представља финалну форму конструкције. У моделу коначних елемената, сви елементи су моделирани са љускастим елементима.



3D поглед



Дебљина елемента

3. КАРАКТЕРИСТИКЕ МАТЕРИЈАЛА

3.1. Бетон

У складу са EN 1992-1-1, EN 1992-2 као и EN 206.

Затворени и отворени рам	C 30/37, XC4, XF1, V-II
Потпорни зидови	C 30/37, XC4, XF1, V-II

3.2. Арматура

У складу са EN 1992-1-1, EN 1992-2 као и EN 10080.

Арматура B 500B

4. ДЕЈСТВА И УТИЦАЈИ НА КОНСТРУКЦИЈУ

4.1. СТАЛНО ОПТЕРЕЋЕЊЕ, СОПСТВЕНА ТЕЖИНА

Сопствена тежина конструктивног материјала, застора, насипа и осталих материјала присутних у виду сталног оптерећења бити ће прорачунати и складу са Анексом А у EN 1991-1-1.

4.1.1. Вертикално потерећење

Стално оптерећење конструкције је у складу са номиналним димензијама, као и са средњим вредностима јединичних маса, дефинисаним следећим запреминским тежинама:

- Армирани бетон: $\gamma = 25.00 \text{ kN/m}^3$
- Конструктивна арматура: $\gamma = 78.50 \text{ kN/m}^3$
- Асфалт: $\gamma = 24.00 \text{ kN/m}^3$
- Цементна стабилизација: $\gamma = 20.00 \text{ kN/m}^3$
- Насип: $\gamma = 20.00 \text{ kN/m}^3$
- Застор: $\gamma = 20.00 \text{ kN/m}^3$

Железнице:

- Шине: 2.00 kN/m
- Електрична опрема: 1.00 kN/m
- Прагови: $3.68 \text{ kN}/0.6 \text{ m} = 6.13 \text{ kN/m}$
- Ширином од 3.00 m 3.04 kN/m^2 (одузета запремина застора $\rightarrow 1.41 \text{ kN/m}^2$)

- Застор: $0.58 \text{ m} \times 20.00 \text{ kN/m}^3 = 11.6 \text{ kN/m}^2$
- Будуће стално оптерећење: $0.10 \text{ m} \times 20.00 \text{ kN/m}^3 = 2.0 \text{ kN/m}^2$
- Заштита изолације: $0.05 \text{ m} \times 24.00 \text{ kN/m}^3 = 1.2 \text{ kN/m}^2$
- Изолација: $0.01 \text{ m} \times 16.00 \text{ kN/m}^3 = 0.16 \text{ kN/m}^2$
 14.96 kN/m^2

Пешачка стаза у близини железнице:

- Бетонски паравет: $0.131 \text{ m}^2 \times 25 \text{ kN/m}^3 = 3.28 \text{ kN/m}$
- Бетонска стаза: $0.245 \text{ m} \times 25 \text{ kN/m}^3 = 5.750 \text{ kN/m}^2$ $0.20 \text{ m} \times 25 \text{ kN/m}^3 = 5.00 \text{ kN/m}^2$
- Бетонски ивичњак: $0.131 \text{ m}^2 \times 25 \text{ kN/m}^3 = 3.28 \text{ kN/m}$

Пешачка стаза:

- Бетонска испуна: $0.60 \text{ m} \times 24 \text{ kN/m}^3 = 14.40 \text{ kN/m}^2$

Бетонска плоча: $50 \text{ cm} \cdot 25 \text{ kN/m}^3 = 12.5 \text{ kN/m}^2$

Инсталације, разно:

- Челична саобраћајна ограда: 0.80 kN/m^3

4.1.2. ХОРИЗОНТАЛНО ОПТЕРЕЂЕЊЕ

Притисак земљишта

Геотехнички параметри за оптерећење од притиска земљишта на конструкцију:

- Запреминска тежина насипа $\gamma = 20.00 \text{ kN/m}^3$
- Угао унутрашњег трења земљишта $\varphi = 30^\circ$
- Адхезија $a = 0 \text{ kN/m}^2$

За израчунавање хоризонталног и вертикалног активног/пасивног притиска земљишта као и притиска земљишта у стању мировања, следећи параметри су употребљени:

- Коefицијент притиска земљишта у стању мировања $K_0 = 1 - \sin\varphi = 0.500$
- Коefицијент активног притиска земљишта $K_a = \tan\left(45^\circ - \frac{\varphi}{2}\right)^2 = 0.333$
- Коefицијент пасивног притиска земљишта $K_p = \tan\left(45^\circ + \frac{\varphi}{2}\right)^2 = 3.000$

Хоризонтални притисак услед сабијања узет је у обзир само на делу затвореног рама где је оно веће од хоризонталног притиска земљишта:

- Хоризонтални притисак земљишта услед сабијања $p_{comp.k} = 40.00 \text{ kN/m}^2$

4.2. СТАЛНО ОПТЕРЕЂЕЊЕ, течење и скупљање

Утицаји течења и скупљања узета су у обзир у складу са EN 1992-2 и базирани су на следећим параметрима:

- Релативна влажност окружења: RH = 75%
- Цемент уобичајеног очвршћавања
- Карактеристике попречног пресека $h_0 = A_c/U$ (аутоматски генерисано)
- Време утовара у складу са фазом конструкције
- $t_w = 30.000$ дана

4.3. ПРОМЕНЉИВО ОПТЕРЕЋЕЊЕ

Разматрано саобраћајно оптерећење на друмском мосту:

- МОДЕЛ ОПТЕРЕЋЕЊА LM1 у складу са EN 1991-2
- Нормално саобраћајно оптерећење представљено моделом оптерећења 1 (LM1).
- У складу са EN 1991-2, за LM1, $\alpha_Q = \alpha_q = 1,0$.

Разматрано саобраћајно оптерећење на железничком мосту:

- МОДЕЛ ОПТЕРЕЋЕЊА LM71 у складу са EN 1991-2
- Нормално саобраћајно оптерећење представљено моделом оптерећења 1 (LM1).
- У складу са EN 1991-2, за LM1, $\alpha_Q = \alpha_q = 1,0$.

4.3.1. Саобраћајна оптерећења на железничком мосту

Коефицијент класификације

Класификована вертикална оптерећења: $\alpha = 1,00$

Динамички фактор

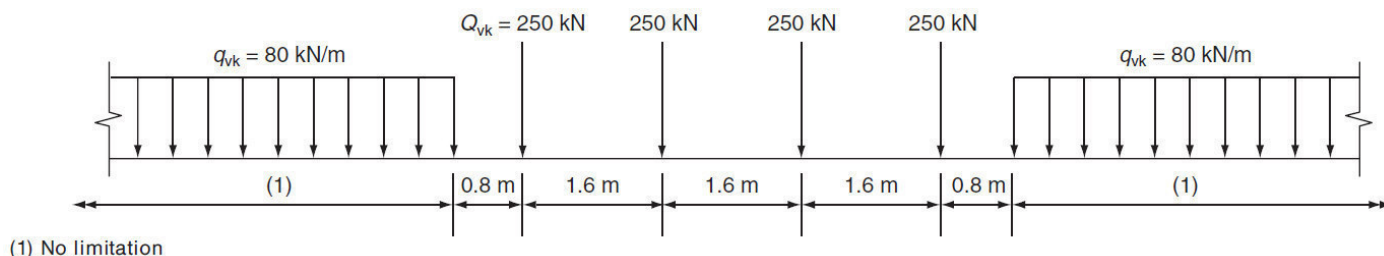
Динамички фактор који повећава статичко оптерећење нането моделом оптерећења 71, SQ/0 и SW/2 зависи од степена одржавања железничких трака

- За пажљиво одржавање траке $1,00 \leq \Phi_2 = \frac{1,44}{\sqrt{L_\Phi} - 0,2} + 0,82 \leq 1,67$
- За стандардно државање траке $1,00 \leq \Phi_3 = \frac{2,16}{\sqrt{L_\Phi} - 0,2} + 0,73 \leq 2,00$

4.3.1.1. Вертикално оптерећење

Модел оптерећења 71

LM71 представља статички утицај у виду вертикалног оптерећења као резултат нормалног железничког саобраћаја
Распоред оптерећења као и карактеристичне вредности за вертикална оптерећења морају се усвојити према шеми



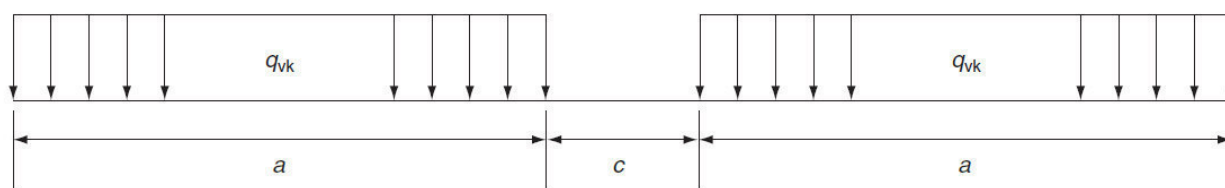
$$q_{LM71q} = 80 \text{ kN/m} / 6,40 \text{ m} = 26,6 \text{ kN/m}^2$$

$$q_{LM71Q} = (4 \cdot 250 \text{ kN} / 6,40 \text{ m}) / 3,00 \text{ m} = 52 \text{ kN/m}^2$$

Модел оптерећења SW/0 и SW/2

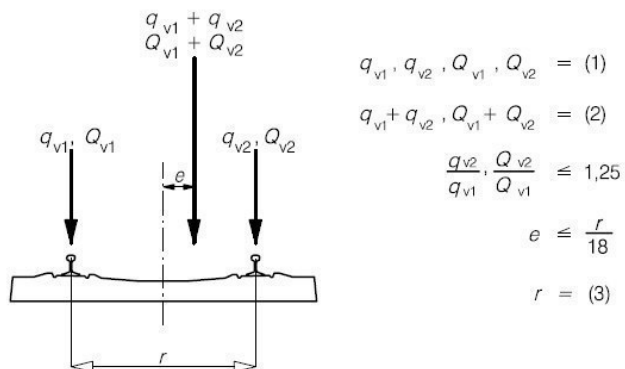
Модел оптерећења SW/0 представља статички утицај вертикалног оптерећења као резултат нормалног железничког саобраћаја на континуалним гредама.

Модел оптерећења SW/2 представља статички утицај вертикалног оптерећења као резултат абнормалног железничког саобраћаја.



Load model	q_{vk} (kN/m)	a (m)	c (m)
SW/0	133	15,0	5,3
SW/2	150	25,0	7,0

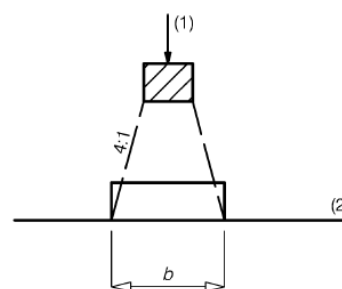
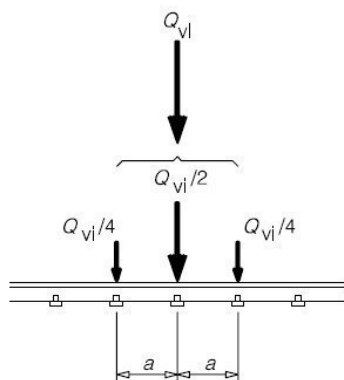
Ексцентрицитет вертикалних оптерећења (Модел оптерећења 71 и SW/0)



Key

- (1) Uniformly distributed load and point loads on each rail as appropriate
- (2) LM 71 (and SW/0 where required)
- (3) Transverse distance between wheel loads

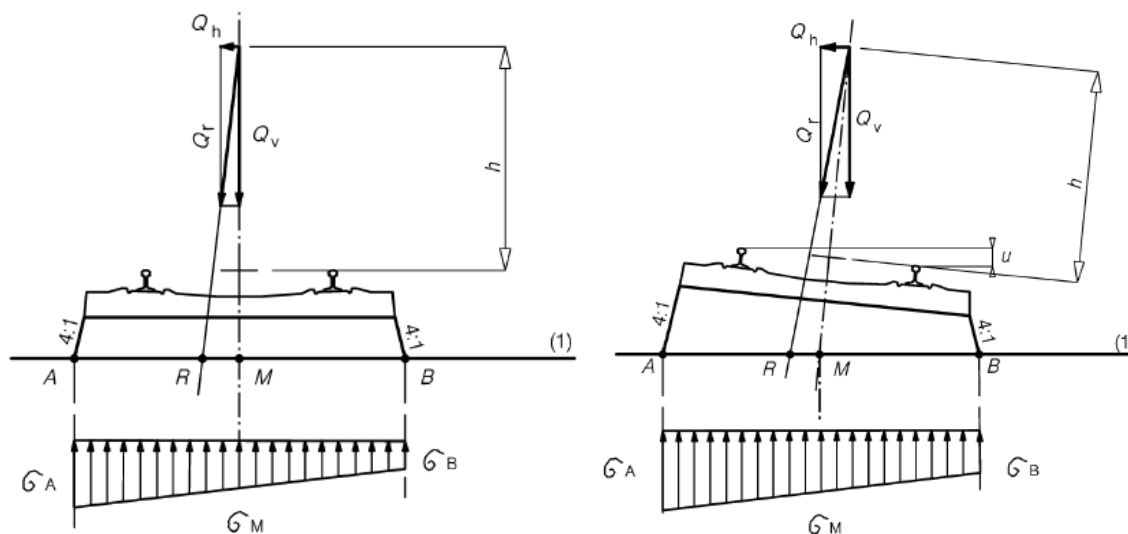
Попрећна расподела концентрисаних оптерећења по шинама, праговима и по застору.



Key

- Q_{vi} is the point force on each rail due to Load Model 71 or a wheel load of a Real Train in accordance with 6.3.5, Fatigue Train or HSLM (except for HSLM-B)
- a is the distance between rail support points

Попрећна дистрибуција утицаја по праговима и по застору.



4.3.1.2. Хоризонтално оптерећење

Центрифугалне силе

Када је железничка трака заобљена целом или делимичном дужином моста, центрифугална сила и трака се не може узети у обзир.

Центрифугалне силе требале би се предпоставити да делују у хоризонталном смеру висином од 1.80 m изнад проходне површине. За неке типове саобраћајног оптерећења, нпр. дупли контејнери, дотични пројекат би требао употребити повећану вредност h_t .

Карактеристична вредност центрифугалне силе мора се одредити према следећим једначинама – EN1991-2; (6.17 and 6.18)

$$Q_{tk} = \frac{v^2}{g \times r} (f \times Q_{vk}) = \frac{V^2}{127 r} (f \times Q_{vk}) \qquad q_{tk} = \frac{v^2}{g \times r} (f \times q_{vk}) = \frac{V^2}{127 r} (f \times q_{vk})$$

Дејство буке

Дејство буке се мора разумети као једна концентрисана хоризонтално дејствујућа сила, изнад шина, под правим углом на осу шине. Мора се применити на праве као и заобљене железничке траке.

$$Q_{sk} = 100 \text{ kN}$$

Утицаји услед трења и кочења

Силе трења и кочења делују на горњој површини трака у подужном правцу шине. Морају се узети у обзир као једнакорасподељена дејства по одговарајућој утицајној дужини $L_{a,b}$ трења и кочења на посматраном конструктивном елементу.

Смер дејства силе трења и кочења мора узети у обзир дозвољене смерове путања на свакој посебној траци.

Карактеристичне вредности силе трења и кочења се морају усвојити према следећим подацима:

Сила трења: $Q_{lak} = 33 \text{ kN/m}$ $Q_{lak} \times L_{a,b} (m) \leq 1000 \text{ kN}$ за модел опт. 71, SW/0 као и SW/2 and HSLM

Сила кочења: $Q_{lbk} = 20 \text{ kN/m}$ $Q_{lbk} \times L_{a,b} (m) \leq 6000 \text{ kN}$ за модел опт. 71, SW/0 као и HSLM

$Q_{lbk} = 35 \text{ kN/m}$ за модел опт. SW/2

Саобраћајна оптерећења на насип иза потпора и крилних зидова

LM71

$$q_k = 52 \text{ kN/m}^2$$

$$p_{q.k} = 0.500 \cdot 52 \text{ kN/m}^2 = 26 \text{ kN/m}^2$$

SW/2

$$q_k = 50 \text{ kN/m}^2$$

$$p_{q.k} = 0.500 \cdot 50 \text{ kN/m}^2 = 25 \text{ kN/m}^2$$

4.3.2. Саобраћајно оптерећење на путевима

Вертикална оптерећења– LM1

Вертикална оптерећења модела оптерећења 1 представљају утицаје камиона и аутомобила. Овај модел се користи за генералне и локалне провере.

LM 1 састоји се од два делимична система:

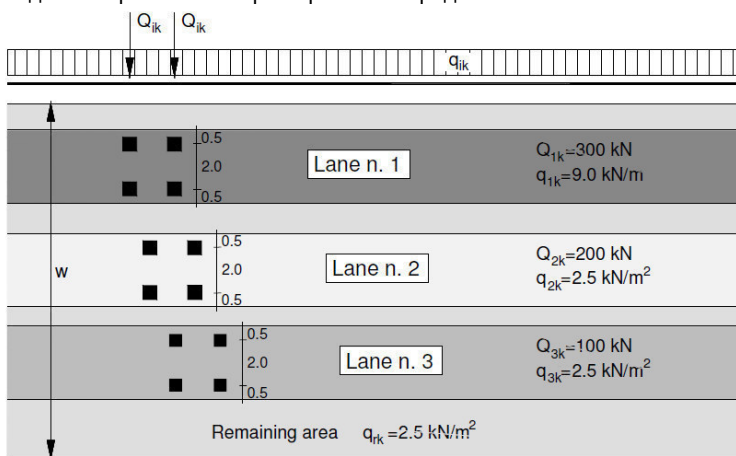
- Тандем систем (TS) представља сет дво-осовинских концентрисаних оптерећења, са појединачном тежином осовине:

$\alpha_Q \cdot Q_k$ where α_Q is the adjustment factor given in National Annex

- Једнако расподељено оптерећење, са следећом тежином по квадратном метру фиктивне траке:

$\alpha_q \cdot q_k$ where α_q is the adjustment factor given in National Annex

Модел оптерећења 1: Карактеристичне вредности:



4.4. ПРОМЕНЉИВО ОПТЕРЕЋЕЊЕ, температура

ДЕЈСТВО ТЕМПЕРАТУРЕ

Температурна дејства дефинисана у складу са EN 1991-1-5

Униформно температурну дејство у складу са EN 1991-1-5

$$T_{min} = -27.0 \text{ } ^\circ\text{C} \quad T_{max} = +35.0 \text{ } ^\circ\text{C} \quad T_{ref} = +10 \text{ } ^\circ\text{C}$$

$$\Delta T_{N,con} = -27 \text{ } ^\circ\text{C} \quad \Delta T_{N,exp} = +27 \text{ } ^\circ\text{C}$$

Линеарно температурно дејство у складу са EN 1991-1-5

$$\Delta T_{M,heat} = 15 \cdot 0.6 = 9.0 \text{ } ^\circ\text{C} \quad \Delta T_{M,cool} = 8 \cdot 1.0 = 8.0 \text{ } ^\circ\text{C}$$

Разматрана комбинација униформне и линеарне температуре:

$$\Delta T_M + 0.35 \cdot \Delta T_N \quad \text{или} \quad 0.75 \cdot \Delta T_M + \Delta T_N$$

5. КОМБИНАЦИЈЕ ОПТЕРЕЋЕЊА

Комбинације оптерећења су у складу са Анекс 2 у EN 1990.

5.1. Гранично стање носивости

Рачунске вредности дејстава за EQU (Set A):

Статичка равнотежа за саобраћајне и пешачке мостове биће проверена према следећим комбинацијама оптерећења:

- $Y_{G,\square} \cdot G + \gamma_P \cdot P + \gamma_{Q,1} \cdot Q_{k,1} + \gamma_{Q,i} \cdot \psi_{0,i} \cdot Q_{k,i}$ где је G повољно
- $Y_{G,inf} \cdot G + \gamma_P \cdot P + \gamma_{Q,1} \cdot Q_{k,1} + \gamma_{Q,i} \cdot \psi_{0,i} \cdot Q_{k,i}$ где G није повољно

За константне прорачунске услове, предлажу се следеће вредности за γ :

- $Y_{G,\square} = 1,05$
- $Y_{G,inf} = 0,95$
- $\gamma_Q = 1,45$ – За железничка оптерећења, где је неповољно. 0 за повољно.
- $\gamma_Q = 1,35$ – За саобраћајна и пешачка дејства, где је неповољно. 0 за повољно.
- $\gamma_Q = 1,50$ – За сва остала дејства ради константних услова, где је неповољно. 0 за повољно.
- $\gamma_P = \zeta$ препоручене вредности дефинисани у одговарајућим еврокодovima

Рачунске вредности дејстава за STR/GEO (Set B):

Прорачун конструктивних елемената биће потврђене употребом следећих комбинација оптерећења.

- $Y_{G,\square} \cdot G + \gamma_P \cdot P + \gamma_{Q,1} \cdot Q_{k,1} + \gamma_{Q,i} \cdot \psi_{0,i} \cdot Q_{k,i}$ где је G повољно
- $Y_{G,inf} \cdot G + \gamma_P \cdot P + \gamma_{Q,1} \cdot Q_{k,1} + \gamma_{Q,i} \cdot \psi_{0,i} \cdot Q_{k,i}$ где G није повољно

Следеће вредности за γ су предложене:

- $Y_{G,\square} = 1,35$
Ова вредност обухвата: сопствену тежину конструктивних и не-конструктивних елемената, застора, тла, подземне воде и слободне воде, уклонива оптерећења, итд.
- $Y_{G,inf} = 1,00$
- $\gamma_Q = 1,45$ – Када Q представља неповољна дејства као резултат железничког саобраћаја, 0 за повољно.
- $\gamma_Q = 1,35$ – Када Q представља неповољна дејства као резултат коловозног или пешачког саобраћаја, 0 за повољно.
- $\gamma_Q = 1,50$ – За остала саобраћајна оптерећења и других променљивих дејстава. Ова вредност представља: променљив хоризонтални притисак тла, подземну воду, слободну воду и застор, притисак земљишта услед саобраћајног оптерећења, саобраћајно аеродинамичко дејство, дејство ветра и топлотно дејство, итд.
- $\gamma_P = \zeta$ предложене вредности дефинисане у одговарајућем Еврокоду.

Рачунске вредности дејстава за STR/GEO (Set C):

Отпор тла ће се проверавати употребом следњих комбинација оптерећења:

- $Y_{G, \square} \cdot G + Y_P \cdot P + Y_{Q,1} \cdot Q_{k,1} + Y_{Q,i} \cdot \psi_{0,i} \cdot Q_{k,i}$ где је G повољно
- $Y_{G, inf} \cdot G + Y_P \cdot P + Y_{Q,1} \cdot Q_{k,1} + Y_{Q,i} \cdot \psi_{0,i} \cdot Q_{k,i}$ где G није повољно

The recommended set of values for γ are:

- $Y_{G, \square} = 1,00$
- $Y_{G, inf} = 1,00$
- $Y_Q = 1,15$ – For road and pedestrian traffic actions, where unfavourable, 0 за повољно.
- $Y_Q = 1,30$ – За променљив хоризонтални притисак тла, подземну воду, слободну воду и застор, притисак земљишта услед саобраћајног оптерећења, 0 за повољно.
- $Y_Q = 1,30$ – За сва остала неповољна дејства, 0 за повољно.
- $Y_P = \gamma$ предложене вредности дефинисане у одговарајућем Еврокоду.

5.2. Неочекивана и сеизмичка дејства

Рачунске вредности за неочекивана дејства:

- $G + P + A_d + (\psi_{1,1} \cdot Q_{k,1}) + \psi_{2,i} \cdot Q_{k,i}$ or
- $G + P + A_d + (\psi_{2,1} \cdot Q_{k,1}) + \psi_{2,i} \cdot Q_{k,i}$
- Променљиво дејство Q бити ће 0 где је повољно

Рачунске вредности сеизмичких дејстава:

- $G + A_{Ed} + \psi_{2,i} \cdot Q_{k,i}$ where $A_{Ed} = \gamma_I \cdot A_{Ek}$
- Променљиво дејство Q бити ће 0 где је повољно
- Предложене вредности за $\gamma = 1,00$ за сва не-сеизмичка дејства.

5.3. Гранично стање употребљивости

- Карактеристично: $G + P + Q_{k,1} + \psi_{0,i} \cdot Q_{k,i}$
- Често: $G + P + \psi_{1,1} \cdot Q_{k,1} + \psi_{2,i} \cdot Q_{k,i}$
- Квази-стално: $G + P + \psi_{2,1} \cdot Q_{k,1} + \psi_{2,i} \cdot Q_{k,i}$

5.4. Вредности ψ фактора

Препоручене вредности ψ фактора за железничке мостове (у складу са EN 1990: 2002/A1, табела A2.3)

Railway bridges - Partial and combination factors						
Action			$Y_{Q,sup}$	ψ_0	ψ_1	ψ_2^a
LM71	Vertical forces	LM71	1.45	0.80	b	0
	Centrifugal forces	Q_{tk}		0.80	b	0
	Noising force	Q_{sk}		1.00	0.80	0
	Horizontal earth pressure due to traffic load surcharge			0.80	b	0
	Aerodynamic effects	$q_{1,k}$		0.80	0.50	0
SW/2	Vertical forces	SW/2	1.20	0	1.00	0
	Centrifugal forces	Q_{tk}	1.20	0	1.00	0
	Noising force	Q_{sk}	1.20	1.00	0.80	0
	Horizontal earth pressure due to traffic load surcharge		1.45	0.80	b	0
	Aerodynamic effects	$q_{1,k}$	1.20	0.80	0.50	0
Non-public footpath loads			1.50	0.80	0.50	0
Wind forces		F_{wk}	1.50	0.75	0.50	0
Thermal actions ^c		T_k	1.50	0.60	0.60	0.50
Construction loads		Q_c	1.50	1.00	-	1.00

^a If deformation is being considered for persistent and transient design situations, 2 should be taken equal to 1.00 for rail traffic actions. For seismic design situations, see Table 8.9 of this Designers' Guide (EN 1990: 2002/A1, Table A2.5).

^b 0.8 if 1 track only is loaded; 0.7 if 2 tracks are simultaneously loaded; 0.6 if 3 or more tracks are simultaneously loaded.

^c See EN 1991-1-5.

Препоручене вредности фактора за путне мостове (у складу са EN 1990: 2002/A1, табела A2.1)

Road bridges - Partial and combination factors						
Action		Symbol	$Y_{Q,sup}$	ψ_0	ψ_1	ψ_2
Traffic loads (gr)	gr1a - TS	LM1	1.35	0.75	0.75	0
	gr1a - UDL			0.40	0.40	0
	gr1a - Pedestrian + cycle-track loads			0.40	0.40	0
	gr1b (single axle)	LM2		0	0.75	0
	gr2 (horizontal forces)			0	0	0
	gr3 (pedestrian loads)			0	0	0
	gr4 (LM4 – (crowd loading))	LM4		0	0.75	0
	gr5 (LM3 – (special vehicles))	LM3		0	0	0
Wind forces	- Persistent design situations	F_{wk}	1.50	0.60	0.20	0
	- Execution	F_{wk}	1.50	0.80	-	0
Thermal actions		T_k	1.50	0,60*	0.60	0.50
Snow loads		$Q_{sn,k}$	1.50	0.80	-	-
Construction loads		Q_c	1.50	1.00	-	1.00

* The recommended ψ_0 value for thermal actions may in most cases be reduced to 0 for ultimate limit states EQU, STR and GEO. See also the design Eurocodes.

Одређивање случајева оптерећења за железнички саобраћај (каракт. вредности вишекомпонентна дејства) (у складу са EN 1991-2, табела 6.11)

Number of tracks on structure			Groups of loads			Vertical forces			Horizontal forces			Comment		
Reference: sections of this Guide			6.7.2/6.7.3	6.7.3	6.7.4	6.9.3	6.9.1	6.9.2						
Reference: EN 1991-2			6.3.2/6.3.3	6.3.3	6.3.4	6.5.3	6.5.1	6.5.2						
1	2	≥3	Number of tracks loaded	Load group ⁽⁸⁾	Loaded track	LM71 ⁽¹⁾ SW/0 ^{(1),(2)} HSLM ^{(6),(7)}	SW/2 ^{(1),(3)}	Unloaded train	Traction, braking ⁽¹⁾	Centrifugal force ⁽¹⁾	Nosing force ⁽¹⁾			
			1	gr 11	T ₁	1			1 ⁽⁵⁾	0.5 ⁽⁵⁾	0.5 ⁽⁵⁾	Max. vertical 1 with max. longitudinal		
			1	gr 12	T ₁	1			0.5 ⁽⁵⁾	1 ⁽⁵⁾	1 ⁽⁵⁾	Max. vertical 2 with max. transverse		
			1	gr 13	T ₁	1 ⁽⁴⁾			1	0.5 ⁽⁵⁾	0.5 ⁽⁵⁾	Max. longitudinal		
			1	gr 14	T ₁	1 ⁽⁴⁾			0.5 ⁽⁵⁾	1	1	Max. lateral		
			1	gr 15	T ₁				1	1 ⁽⁵⁾	1 ⁽⁵⁾	Lateral stability with "unloaded train"		
				1	gr 16	T ₁		1		1 ⁽⁵⁾	0.5 ⁽⁵⁾	0.5 ⁽⁵⁾	SW/2 with max. longitudinal	
				1	gr 17	T ₁		1		0.5 ⁽⁵⁾	1 ⁽⁵⁾	1 ⁽⁵⁾	SW/2 with max. transverse	
		2	2	2	2	gr 21	T ₁ T ₂	1 1		1 ⁽⁵⁾ 1 ⁽⁵⁾	0.5 ⁽⁵⁾ 0.5 ⁽⁵⁾	0.5 ⁽⁵⁾ 0.5 ⁽⁵⁾	Max. vertical 1 with max longitudinal	
					2	gr 22	T ₁ T ₂	1 1		0.5 ⁽⁵⁾ 0.5 ⁽⁵⁾	1 ⁽⁵⁾ 1 ⁽⁵⁾	1 ⁽⁵⁾ 1 ⁽⁵⁾	Max. vertical 2 with max. transverse	
		2	2	2	2	gr 23	T ₁ T ₂	1 ⁽⁴⁾ 1 ⁽⁴⁾		1 1	0.5 ⁽⁵⁾ 0.5 ⁽⁵⁾	0.5 ⁽⁵⁾ 0.5 ⁽⁵⁾	Max. longitudinal	
					2	gr 24	T ₁ T ₂	1 ⁽⁴⁾ 1 ⁽⁴⁾		0.5 ⁽⁵⁾ 0.5 ⁽⁵⁾	1 1	1 1	Max. lateral	
		2	2	2	2	gr 26	T ₁ T ₂	1 1	1		1 ⁽⁵⁾ 1 ⁽⁵⁾	0.5 ⁽⁵⁾ 0.5 ⁽⁵⁾	0.5 ⁽⁵⁾ 0.5 ⁽⁵⁾	SW/2 with max. longitudinal
					2	gr 27	T ₁ T ₂	1 1	1		0.5 ⁽⁵⁾ 0.5 ⁽⁵⁾	1 ⁽⁵⁾ 1 ⁽⁵⁾	1 ⁽⁵⁾ 1 ⁽⁵⁾	SW/2 with max. transverse
				≥ 3	gr 31	T _i		0.75			0.75 ⁽⁵⁾	0.75 ⁽⁵⁾	0.75 ⁽⁵⁾	Additional load case

- (1) All relevant factors (α, Φ, f, \dots) have to be taken into account.
- (2) SW/0 has only to be taken into account for continuous span bridges.
- (3) SW/2 needs to be taken into account only if it is stipulated for the line.
- (4) Factor may be reduced to 0.5 if favourable effect; it cannot be zero.
- (5) In favourable cases these non-dominant values have to be taken equal to zero.
- (6) HSLM and real trains where required in accordance with EN 1991-2, 6.4.4 and 6.4.6.1.1.
- (7) If a dynamic analysis is required in accordance with EN 1991-2, 6.4.4 see also 6.4.6.5(3) and 6.4.6.1.2.
- (8) See also EN 1990: 2002/A1, Table A.2.3.³

- Dominant component action as appropriate
- to be considered in designing a structure supporting one track (Load Groups 11–17)
- to be considered in designing a structure supporting two tracks (Load Groups 11–27 except 15). Each of the two tracks have to be considered as either T_1 (Track 1) or T_2 (Track 2)
- to be considered in designing a structure supporting three or more tracks; (Load Groups 11 to 31 except 15). Any one track has to be taken as T_1 , any other track as T_2 with all other tracks unloaded. In addition the Load Group 31 has to be considered as an additional load case where all unfavourable lengths of track T_1 are loaded.

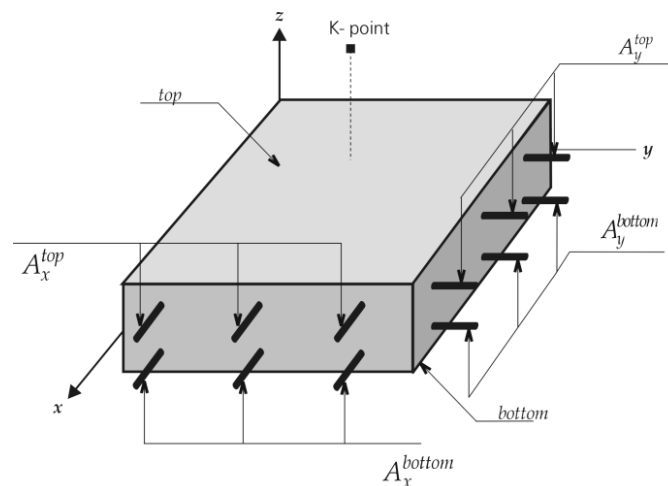
II. АНАЛИЗА КОНСТРУКТИВНИХ ЕЛЕМЕНАТА

1. Примењен софтвер коначних елемената – AXIS VM

Конструкција је моделирана употребом софтвера коначних елемената – AXIS VM. Модел представља финалну структуру.

Општи параметри армирања и прорачун потребне арматуре – модул RC1

Опште армирање се може прорачунати у складу са Евркодом 2. Прорачун армирања мембране, плоче, и љускастих елемената базиран је на трећем напонском стању. Правац армирања исти је са и локални смеровима x, y координата. Номимални момент савијања као и одговарајуће аксијалне чврстоће су одређене на бази спреченог оптималног прорачуна.



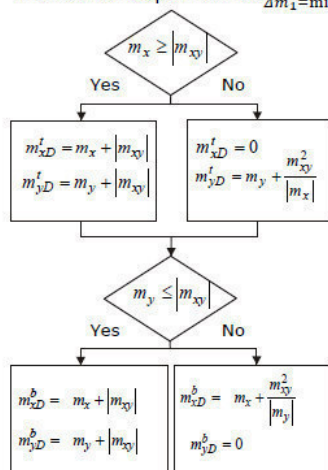
Резултујући компоненти

- $mxD, myD,$
- $pxD, pyD:$ рачунска дејства
- $axb:$ рачунска површина армирања доњег појаса у 'x' правцу
- $ayb:$ рачунска површина армирања доњег појаса у 'y' правцу
- $axt:$ рачунска површина армирања горњег појаса у 'x' правцу
- $ayt:$ рачунска површина армирања горњег појаса у 'y' правцу

Минимална дебљина заштитног слоја: Софтвер одређује минималну горњу и доњу дебљину заштитног слоја у складу са класом изложености по важећем стандарду.

Прорачун ортогоналне x/y арматуре по Еврокоду 2

If m_x, m_y, m_{xy} are the internal forces at a point, then the nominal moment strengths are as follows:
 The moment optimum is: $\Delta m_2=0$
 $\Delta m_1=\min! \quad m_x \geq m_y$



Софтвер одређује потребну затезну и притиснуту арматуру.

Следеће вредности су представљене као резултати: $a_{xb}, a_{xt}, a_{yb}, a_{yt}$.

Представљају прорачунату арматуру горњег и доњег појаса у 'x' и 'y' правцу.

Локалне координате система коначних елемената у 3D моделу.

Боје: **x** = црвено, **y** = жуто, **z** = зелено.



Узети у обзир минималну површину армирања

Софтвер одређује потребну минималну површину армирања горњег и доњег појаса у складу са важечим стандардима. Ако је прорачуната количина армирања мања од ових вредности, усвајоти минималну површину армирања

Униформне боје су представљене за количину армирања

$$\emptyset 32/20 \text{ cm} + \emptyset 32/20 \text{ cm} \rightarrow 8042 \text{ mm}^2$$

$$\emptyset 25/20 \text{ cm} + \emptyset 32/20 \text{ cm} \rightarrow 6476 \text{ mm}^2$$

$$\emptyset 25/20 \text{ cm} + \emptyset 25/20 \text{ cm} \rightarrow 4909 \text{ mm}^2$$

$$\emptyset 20/20 \text{ cm} + \emptyset 25/20 \text{ cm} \rightarrow 4025 \text{ mm}^2$$

$$\emptyset 20/20 \text{ cm} + \emptyset 20/20 \text{ cm} \rightarrow 3142 \text{ mm}^2$$

$$\emptyset 16/20 \text{ cm} + \emptyset 20/20 \text{ cm} \rightarrow 2576 \text{ mm}^2$$

$$\emptyset 16/20 \text{ cm} + \emptyset 16/20 \text{ cm} \rightarrow 2010 \text{ mm}^2$$

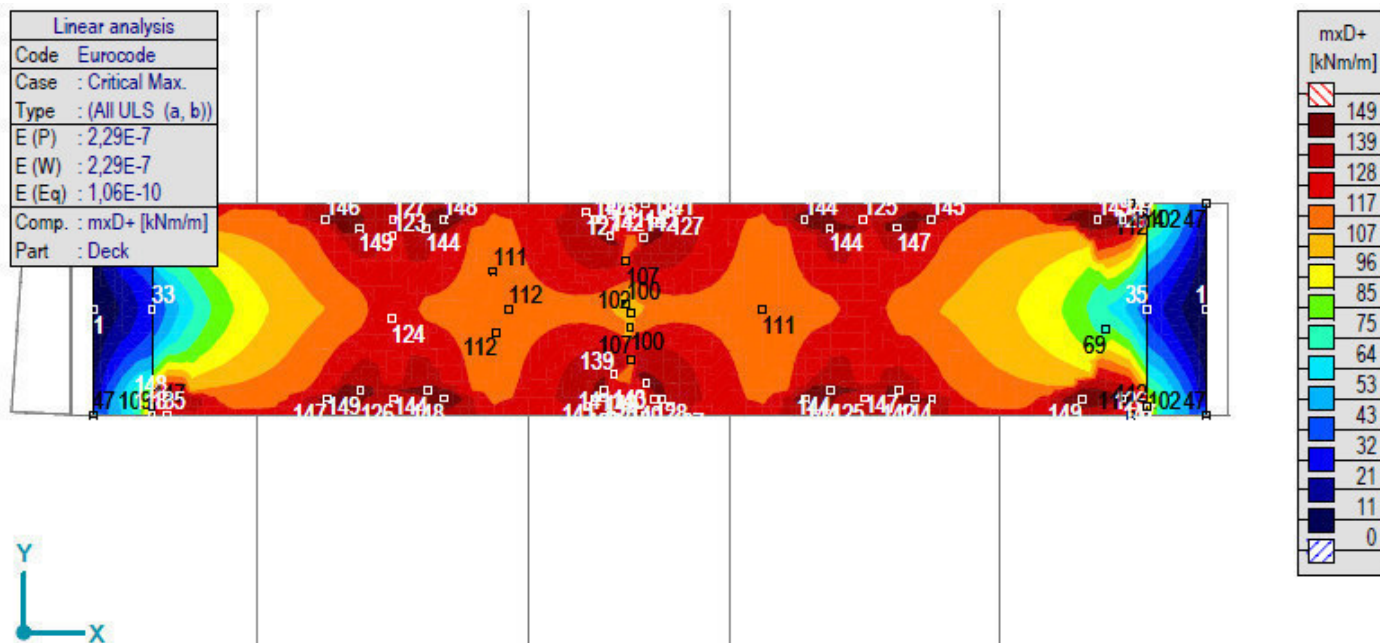
$$\emptyset 20/20 \text{ cm} \rightarrow 1571 \text{ mm}^2$$

$$\emptyset 16/20 \text{ cm} \rightarrow 1005 \text{ mm}^2$$

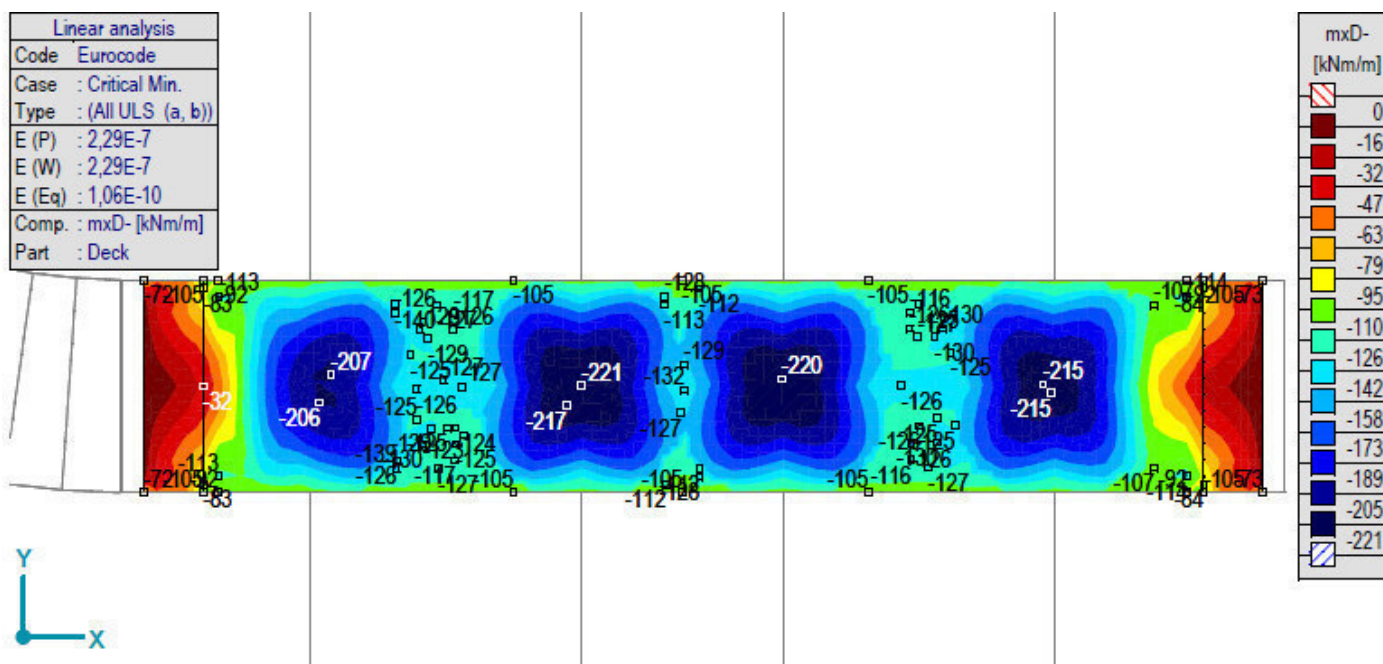
axt [mm ² /m]	
	8042
	6476
	4909
	4025
	3142
	2576
	2010
	1571
	1005
	0

2. АНАЛИЗА ЕЛЕМЕНАТА ГОРЊЕ ПЛОЧЕ

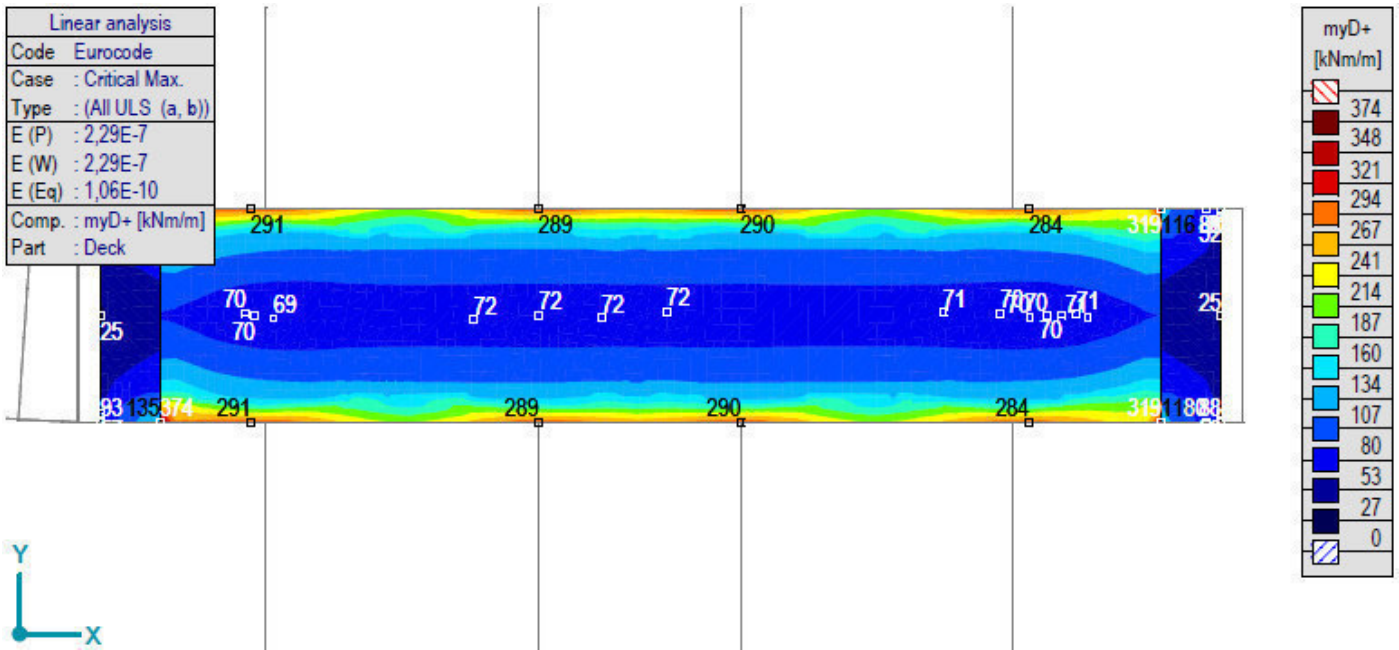
2.1. УНУТРАШЊЕ СИЛЕ И МОМЕНТИ



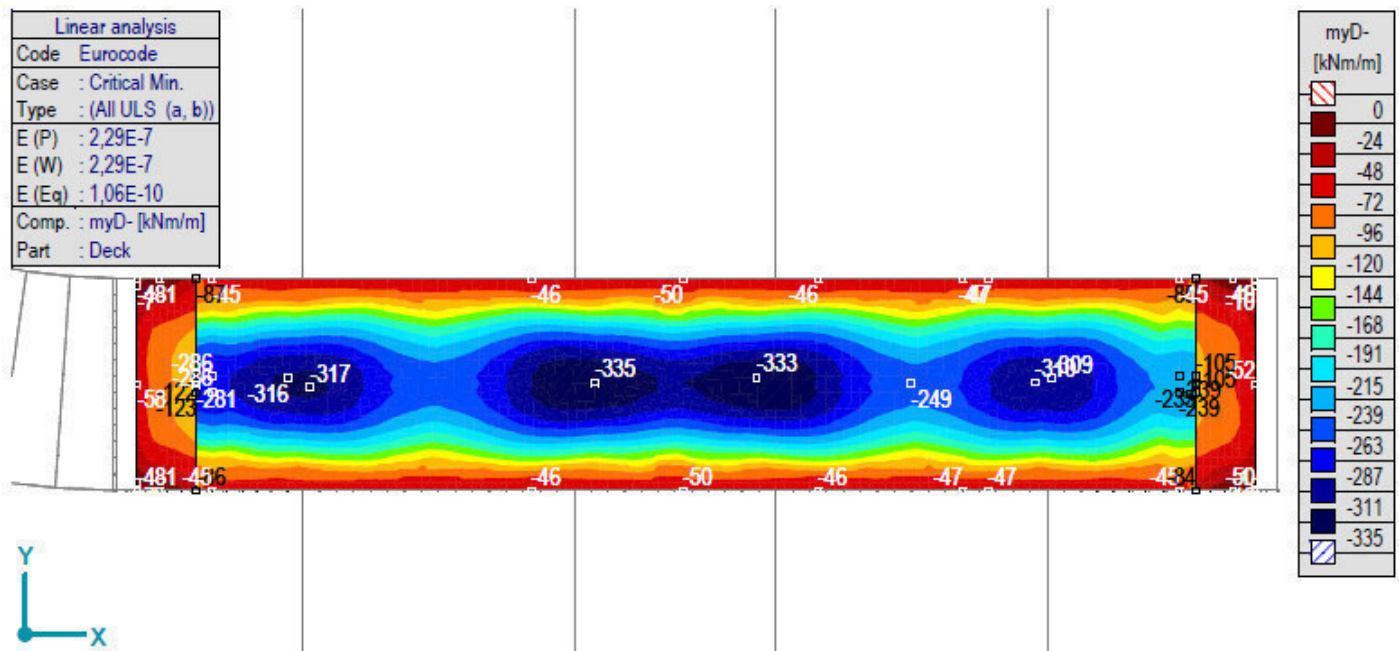
[[], > Палуба, Linear,(Auto) Крит. макс., mxD+, Isosurfaces 2D, Горњи поглед



[[], > Палуба, Linear,(Auto) Крит. мин., mxD-, Isosurfaces 2D, Горњи поглед

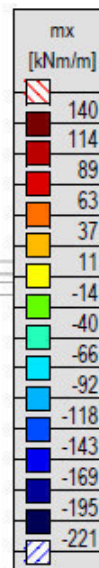
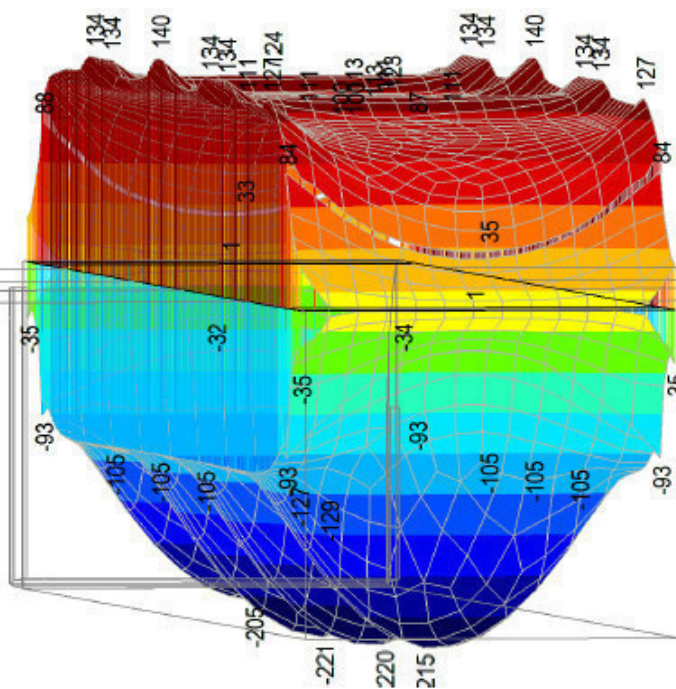
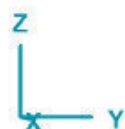


[I], > Палуба, Линеарно,(Auto) Крит. макс., myD+, Isosurfaces 2D, Горњи поглед



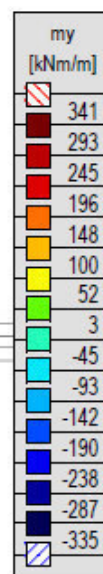
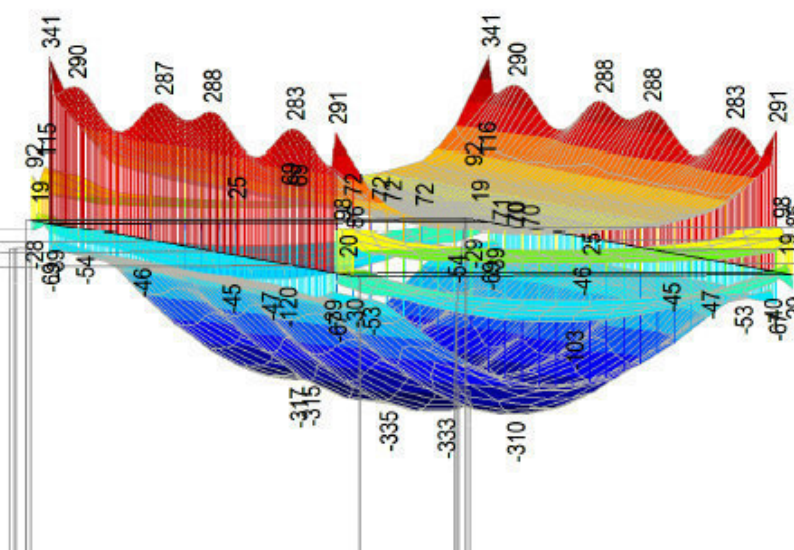
[I], > Палуба, Линеарно,(Auto) Крит. мин., myD-, Isosurfaces 2D, Горњи поглед

Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	Critical Min,Max.
Type	(All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	mx [kNm/m]
Part	: Deck



[[], > Палуба, Линеарно,(Auto) Критично, mx, Isosurfaces 3D

Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	Critical Min,Max.
Type	(All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	my [kNm/m]
Part	: Deck



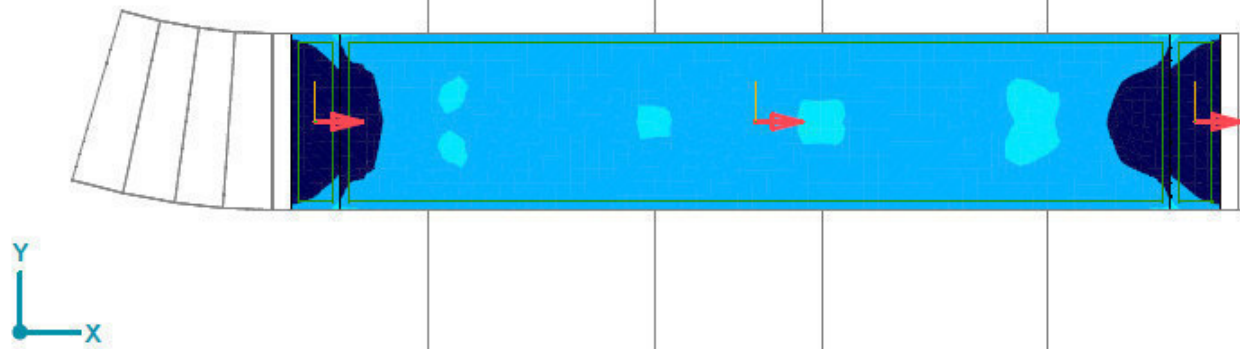
[[], > Палуба, Линеарно,(Auto) Критично, my, Isosurfaces 3D

2.2. ДИМЕНЗИОНИСАЊЕ

При прорачуну потребне количине армирања, ограниченост ширине пукотина је узета у обзир.

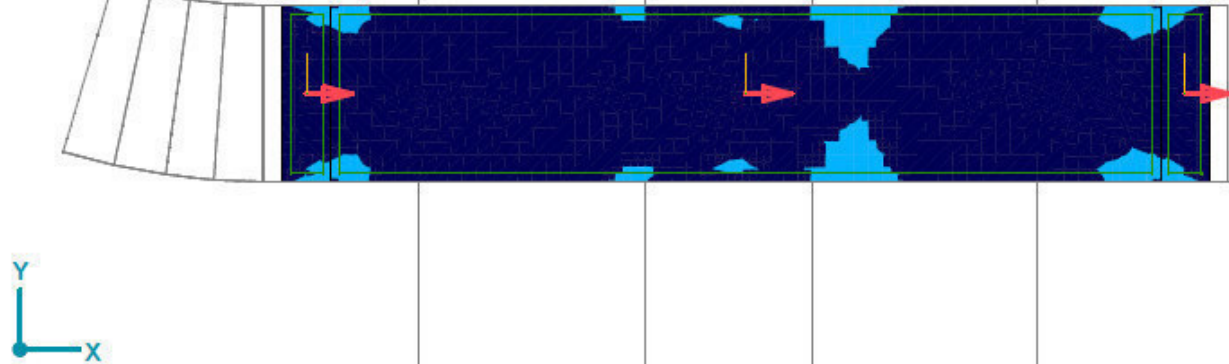
Количина армирања

Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	: Critical Min,Max.
Type	: (All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	: axb [mm ² /m]
Part	: Deck



[RI], > Палуба, Линеарно,(Auto) Крив., axb, Isosurfaces 2D, Горњи поглед

Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	: Critical Min,Max.
Type	: (All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	: axt [mm ² /m]
Part	: Deck



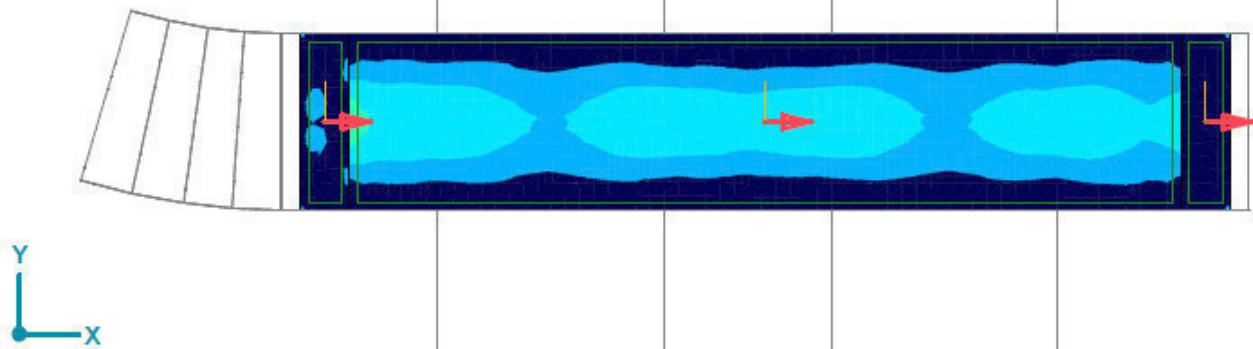
[RI], > Палуба, Линеарно,(Auto) Крив., axt, Isosurfaces 2D, Горњи поглед

Дебљина елемента: 50cm.

	доле (axb)	горе (axt)
Потребна површина армирања	1766 mm ²	1549 mm ²
Локалан x коорд., главна арматура	∅ 20/20 cm (1571 mm ²)	∅ 16/20 cm (1005 mm ²)
Локалан x коорд., макс. арматура	∅ 20/20 cm + ∅ 16/20 cm	∅ 16/10 cm (2010 mm ²)

Конструктивни елементи су адекватни за ГСН и ГСУ са предложеном количином армирања. Ограничење ширине пукотине за ГСУ је 0.3mm.

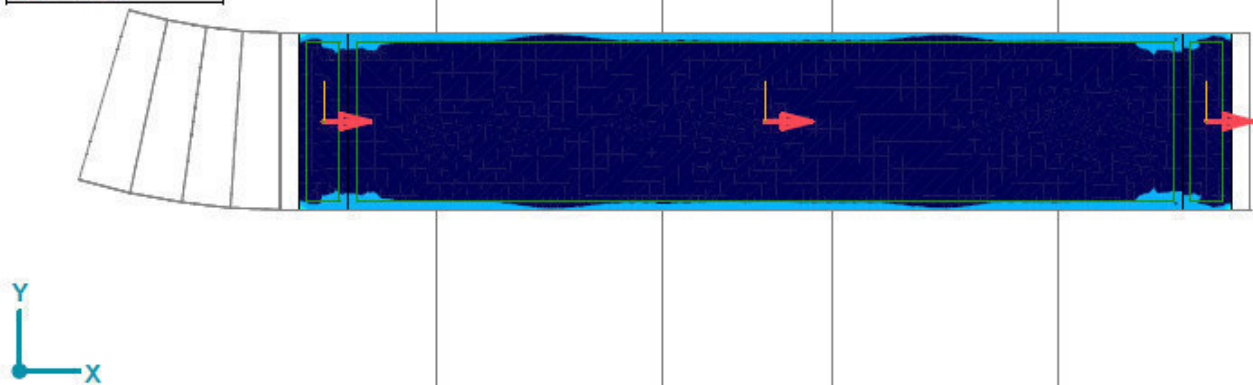
Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	: Critical Min,Max.
Type	: (All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	: ayb [mm ² /m]
Part	: Deck



ayb [mm ² /m]	
8042	Dark red
6476	Red
4909	Orange-red
4025	Orange
3142	Yellow-orange
2576	Yellow
2010	Light green
1571	Green
1005	Dark green
0	Dark blue

[RI], > Палуба, Линеарно,(Auto) Крм., ayb, Isosurfaces 2D, Горњи поглед

Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	: Critical Min,Max.
Type	: (All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	: ayt [mm ² /m]
Part	: Deck



ayt [mm ² /m]	
8042	Dark red
6476	Red
4909	Orange-red
4025	Orange
3142	Yellow-orange
2576	Yellow
2010	Light green
1571	Green
1005	Dark green
0	Dark blue

[RI], > Палуба, Линеарно,(Auto) Крм., ayt, Isosurfaces 2D, Горњи поглед

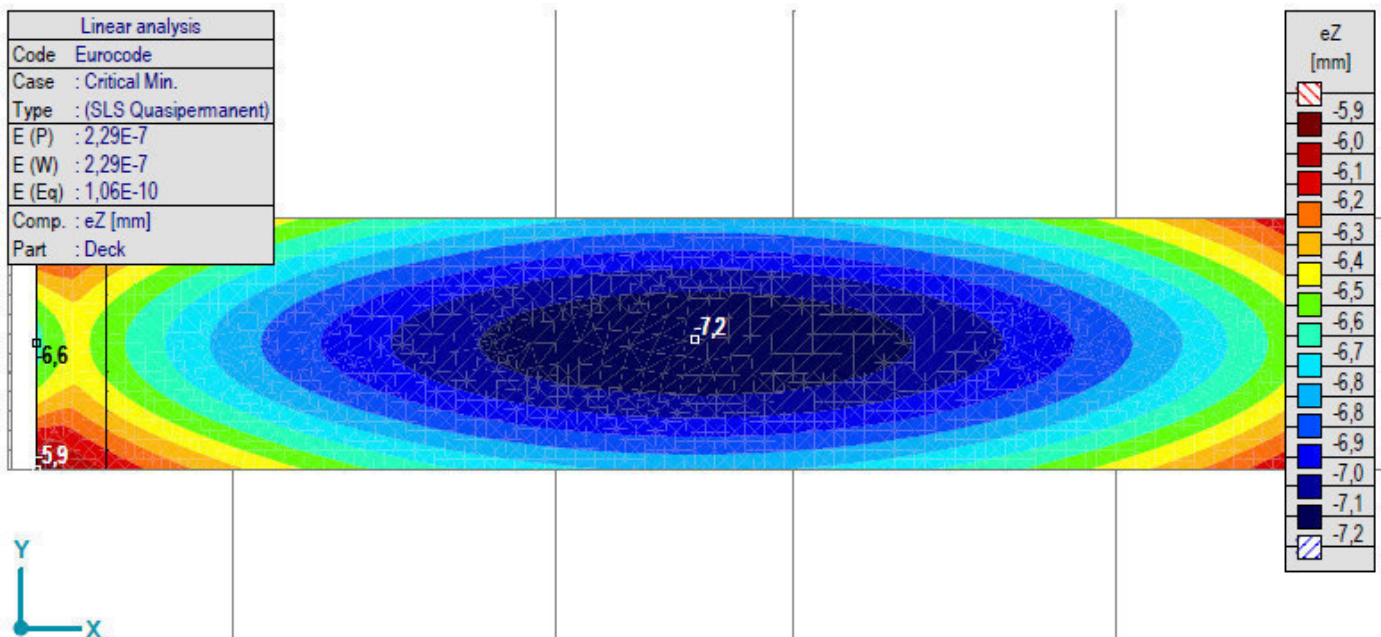
Дебљина елемента: 50cm.

	доле (ayb)	горе (ayt)
Потребна површина армирања	2218 mm ²	2730 mm ²
Локалан 'y' коорд., главна армиратура	∅ 20/20 cm (1571 mm ²)	∅ 16/20 cm (1005 mm ²)
Локалан 'y' коорд., макс. армиратура	∅ 20/20 cm + ∅ 16/20 cm	∅ 16/20 cm + ∅ 25/20 cm

Конструктивни елементи су адекватни за ГСН и ГСУ са предложеном количином армирања. Ограничење ширине пукотине за ГСУ је 0.3mm.

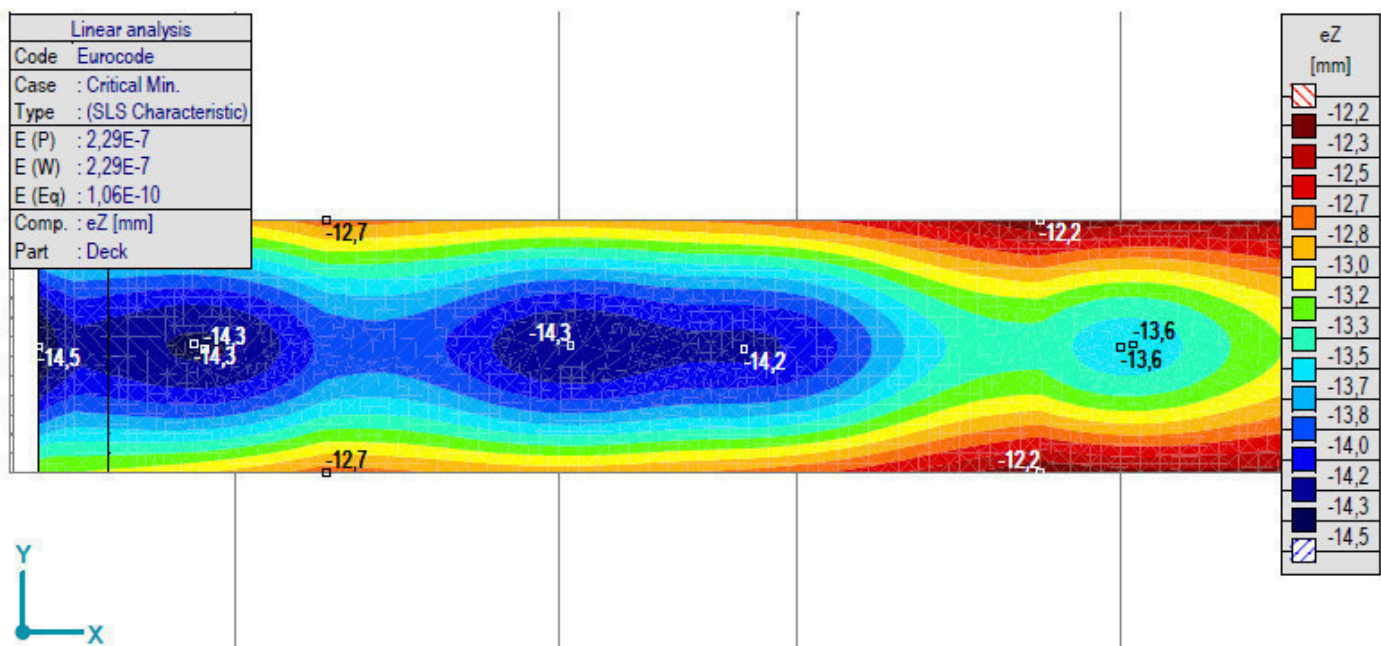
2.3. ДЕФОРМАЦИЈЕ

Угиб услед сталног оптерећења – ГСУ квази-стално

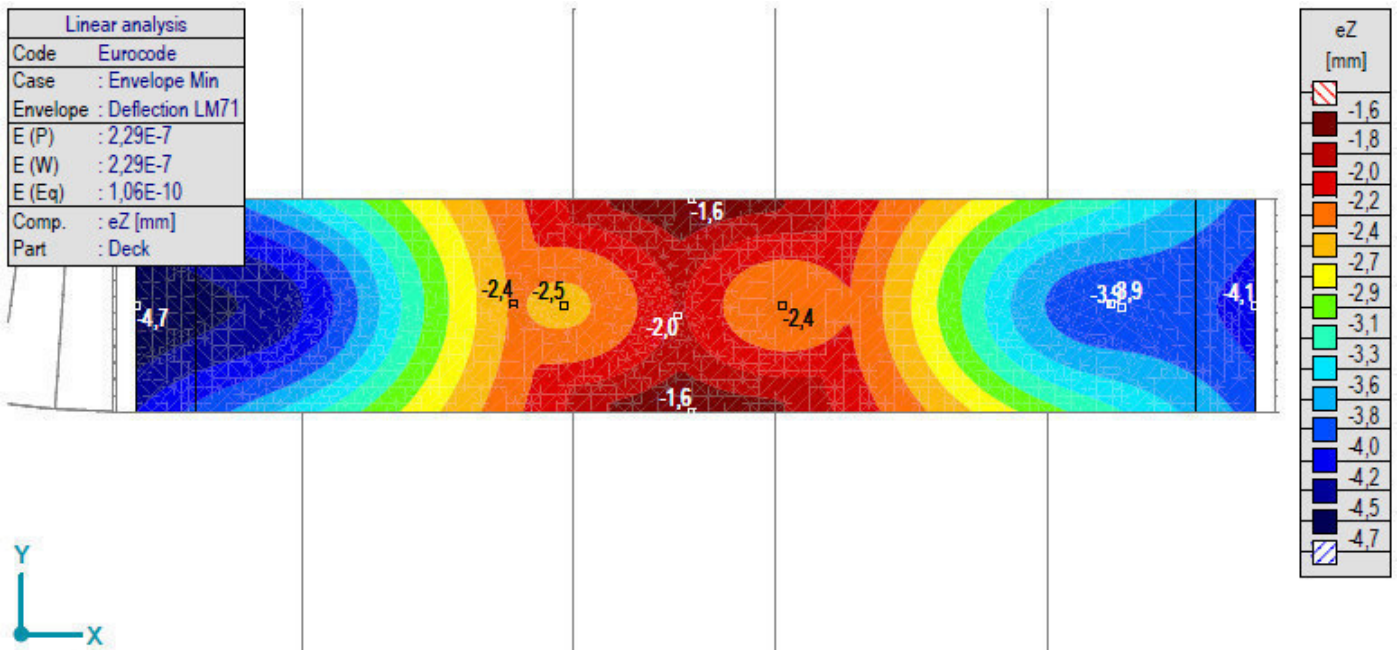


[1], > Палуба, Линеарно, (SLS Quasipermanent) Крит. мин..., eZ, Isosurfaces 2D, Горњи поглед

Макс. нагиби и угиби услед делимично нанетог повремениог и сталног оптерећења – Карактеристично за ГСУ



[1], > Палуба, Линеарно, (SLS Characteristic) Крит. мин..., eZ, Isosurfaces 2D, Горњи поглед



[1], > Палуба, Линеарно, (SLS Characteristic) Крит. мин., eZ, Isosurfaces 2D, Горњи поглед

$$e_{z.Ed} = 4.7 \text{ mm} - 3.7 \text{ mm} = 1.0 \text{ mm}$$

$$e_{z.Rd} = \frac{L}{2600} = \frac{5000 \text{ mm}}{2600} = 1.92 \text{ mm}$$

$$e_{z.Rd} = 1.92 \text{ mm} > e_{z.Ed} = 1.0 \text{ mm} \quad \text{Задовољава!}$$

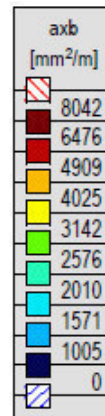
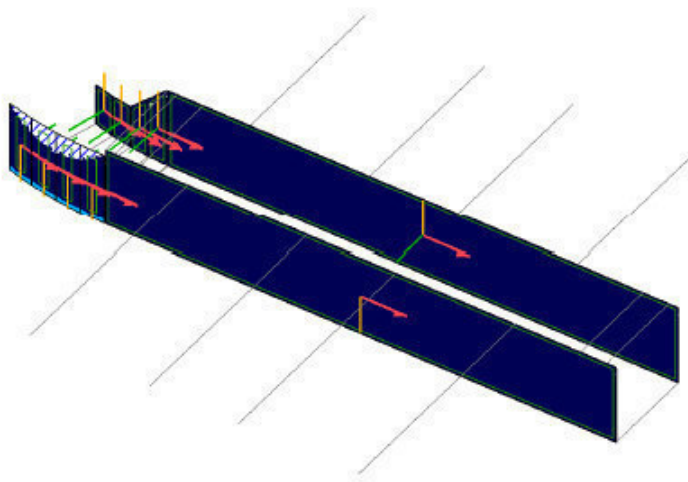
3. АНАЛИЗА ЕЛЕМЕНАТА ЗИДА

3.1. ДИМЕНЗИОНИСАЊЕ

При прорачуну потребне количине армирања, ограниченост ширине пукотина је узета у обзир.

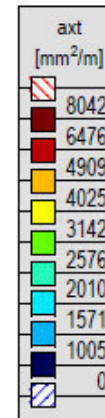
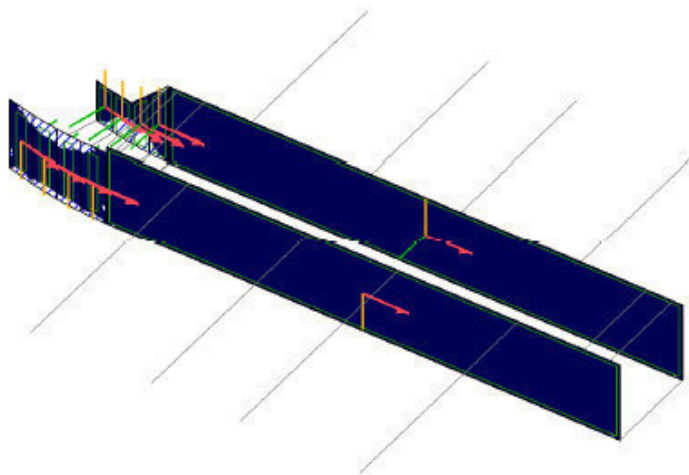
Количина армирања

Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	: Critical Min,Max.
Type	: (All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	: axb [mm ² /m]
Parts	: (2)
	Wall 1.
	Wall 4.



Кол. арм. - [R], > 2 дела, Линеарно,(Auto) Крив., axb, Isosurfaces 2D

Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	: Critical Min,Max.
Type	: (All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	: axt [mm ² /m]
Parts	: (2)
	Wall 1.
	Wall 4.



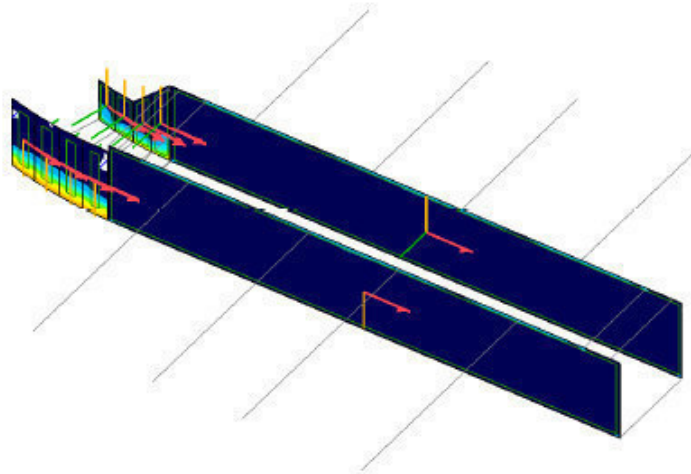
Кол. арм. - [R], > 2 parts, Линеарно,(Auto) Крив., axt, Isosurfaces 2D

Дебљина елемента: 50cm.

	доле (axb)	горе (axt)
Потребна површина армирања	1255 mm ²	764 mm ²
Локалан x коорд., главна арматура	∅ 16/20 cm (1005 mm ²)	∅ 16/20 cm (1005 mm ²)
Локалан x коорд., макс. арматура	∅ 16/20 cm + ∅ 16/20 cm	∅ 16/20 cm (1005 mm ²)

Конструктивни елементи су адекватни за ГСН и ГСУ са предложеном количином армирања. Ограничење ширине пукотине за ГСУ је 0.3mm.

Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	: Critical Min,Max.
Type	: (All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	: ayb [mm ² /m]
Parts	: (2)
	Wall 1.
	Wall 4.

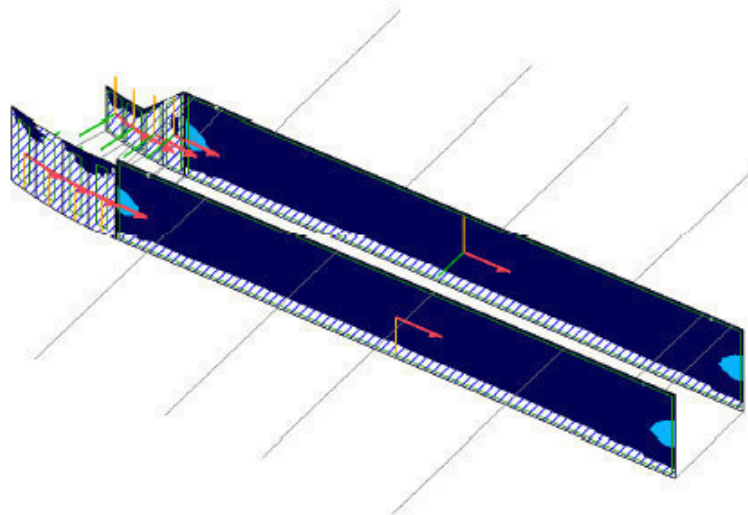


ayb [mm ² /m]	
	8042
	6476
	4909
	4025
	3142
	2576
	2010
	1571
	1005
	0

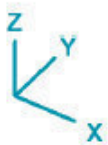


Кол. арм.- [R], > 2 parts, Линеарно,(Auto) Крив., ayb, Isosurfaces 2D

Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	: Critical Min,Max.
Type	: (All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	: ayt [mm ² /m]
Parts	: (2)
	Wall 1.
	Wall 4.



ayt [mm ² /m]	
	8042
	6476
	4909
	4025
	3142
	2576
	2010
	1571
	1005
	0



Кол. арм.- [R], > 2 parts, Линеарно,(Auto) Крив., ayt, Isosurfaces 2D

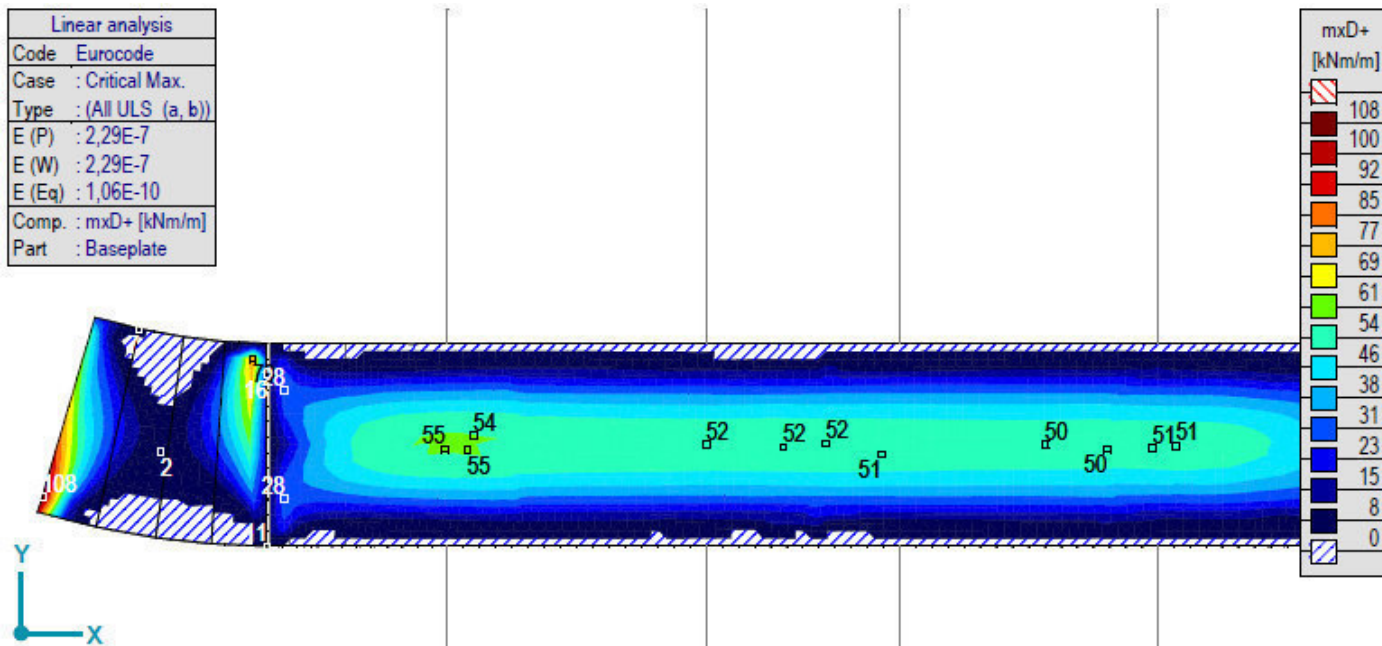
Дебљина елемента: 50cm.

	доле (ayb)	горе (ayt)
Потребна површина армирања	5021 mm ²	1160 mm ²
Локалан 'у' коорд., главна арматура	∅ 16/20 cm (1005 mm ²)	∅ 16/20 cm (1005 mm ²)
Локалан 'у' коорд., макс. арматура	∅ 20/20 cm + ∅ 32/20 cm (5593 mm ²)	∅ 16/20 cm + ∅ 16/20 cm (2010 mm ²)

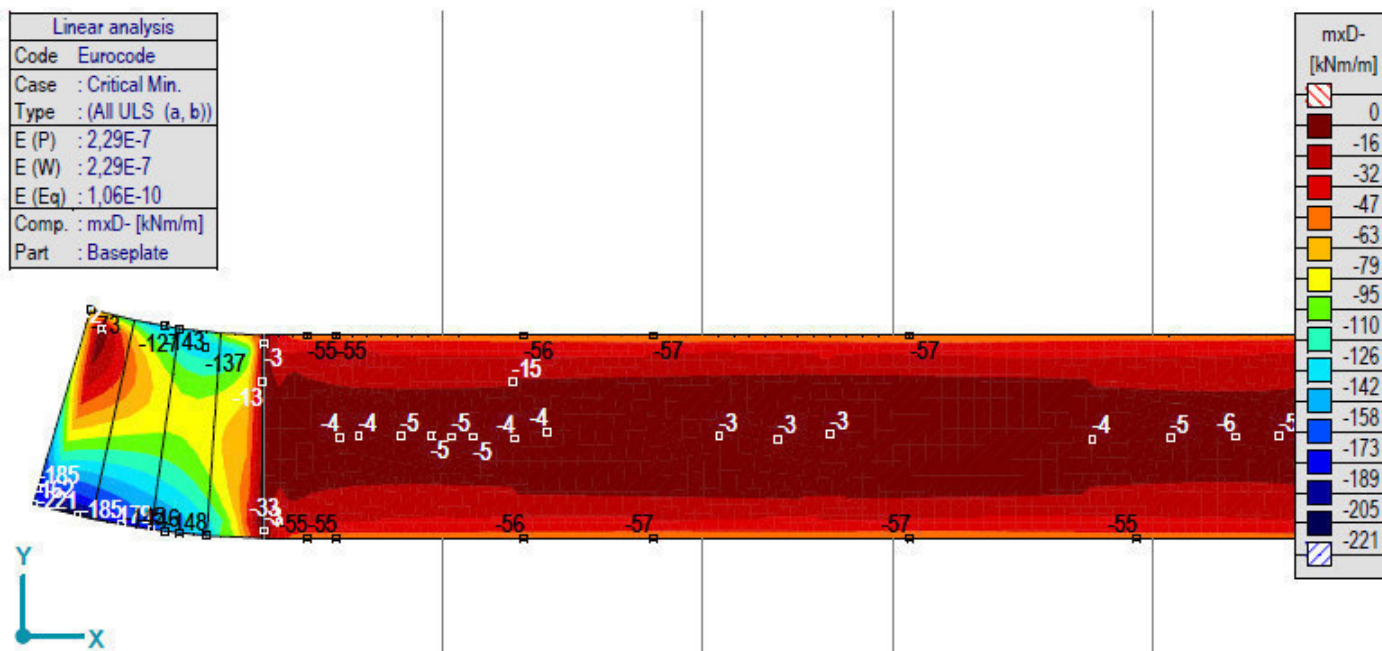
Конструктивни елементи су адекватни за ГСН и ГСУ са предложеном количином армирања. Ограничење ширине пукотине за ГСУ је 0.3mm.

4. АНАЛИЗА ДОЊЕ ПЛОЧЕ

4.1. УНУТРАШЊЕ СИЛЕ И МОМЕНТИ

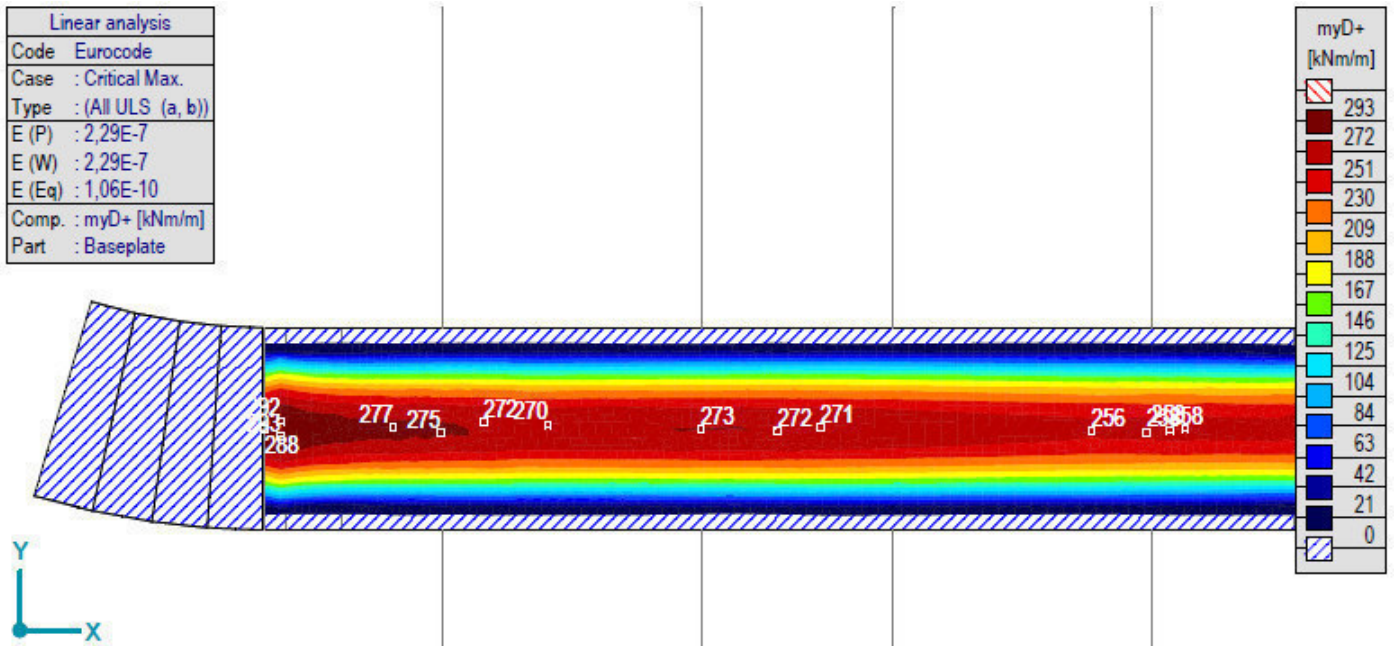


[I], > Плоча, Линеарно, (Auto) Крит. Мах., mxD+, Isosurfaces 2D, Горњи поглед



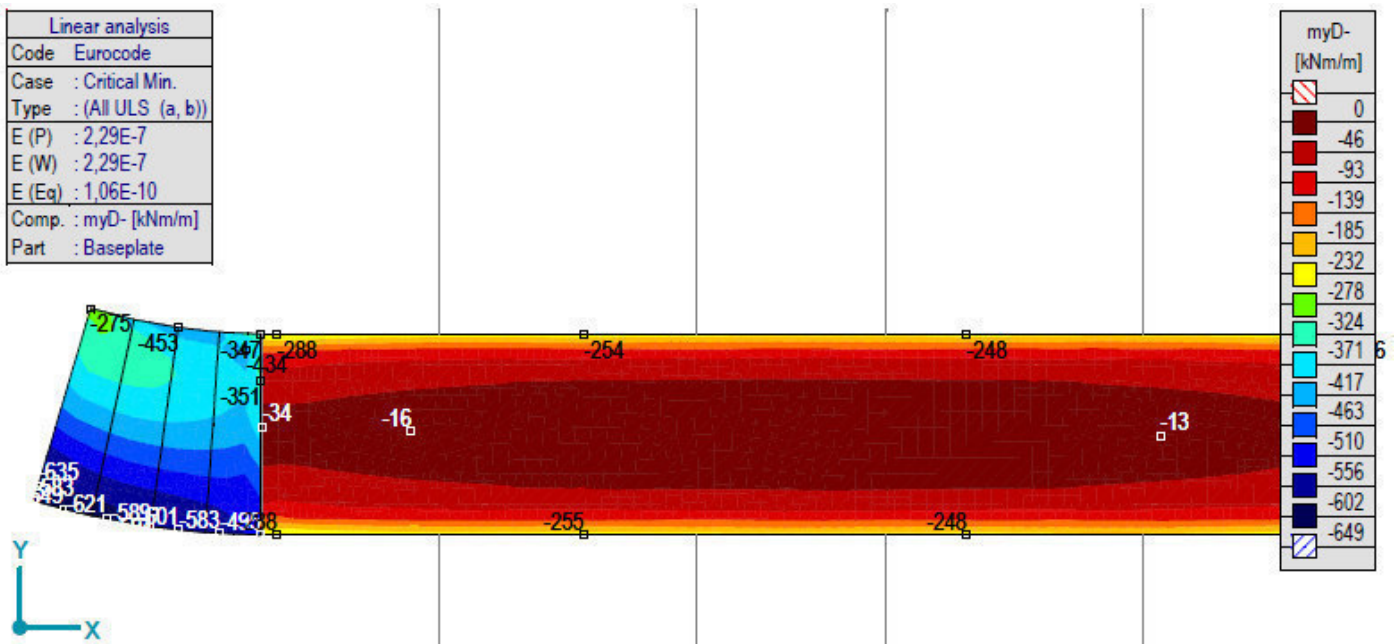
[I], > Плоча, Linear, (Auto) Critical Min., mxD-, Isosurfaces 2D, Горњи поглед

Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	: Critical Max.
Type	: (All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	: myD+ [kNm/m]
Part	: Baseplate



[[], > Плоча, Линеарно,(Auto) Крит. макс..., myD+, Isosurfaces 2D, Горњи поглед

Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	: Critical Min.
Type	: (All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	: myD- [kNm/m]
Part	: Baseplate



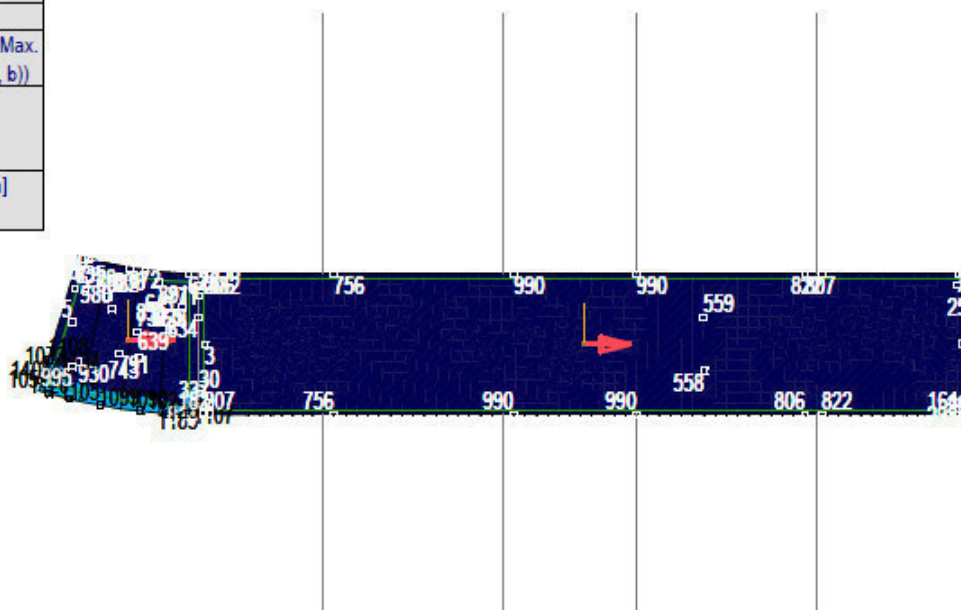
[[], > Плоча, Линеарно,(Auto) Крит. мин..., myD-, Isosurfaces 2D, Горњи поглед

4.2. ДИМЕНЗИОНИСАЊЕ

При прорачуну потребне количине армирања, ограниченост ширине пукотина је узета у обзир.

Количина армирања

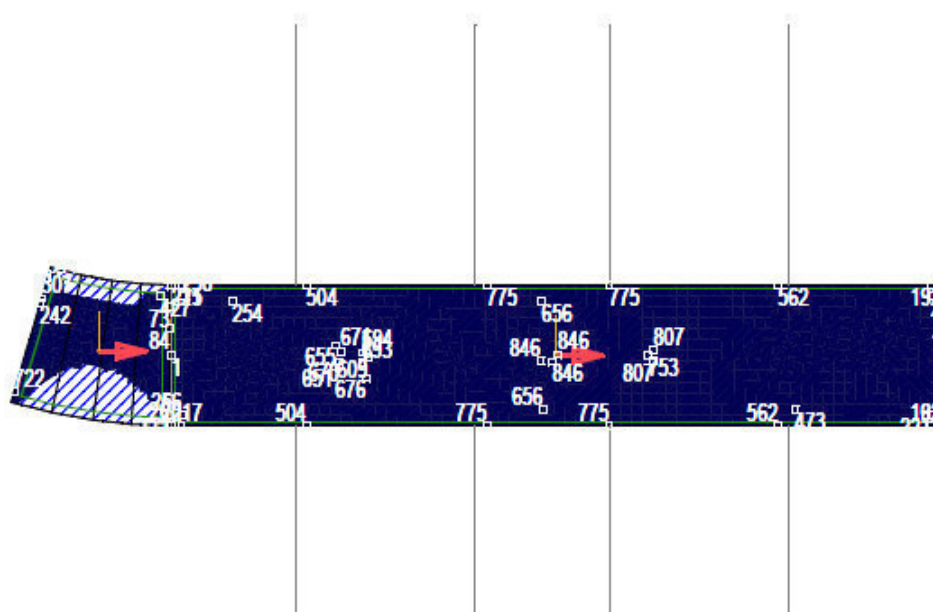
Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	: Critical Min,Max.
Type	: (All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	: axb [mm ² /m]
Part	: Baseplate



axb [mm ² /m]	
8042	8042
6476	6476
4909	4909
4025	4025
3142	3142
2576	2576
2010	2010
1571	1571
1005	1005
0	0

[RI], > Плоча, Линеарно, (Auto) Critical, axb, Isosurfaces 2D, Гоњрни поглед

Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	: Critical Min,Max.
Type	: (All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	: axt [mm ² /m]
Part	: Baseplate



axt [mm ² /m]	
8042	8042
6476	6476
4909	4909
4025	4025
3142	3142
2576	2576
2010	2010
1571	1571
1005	1005
0	0

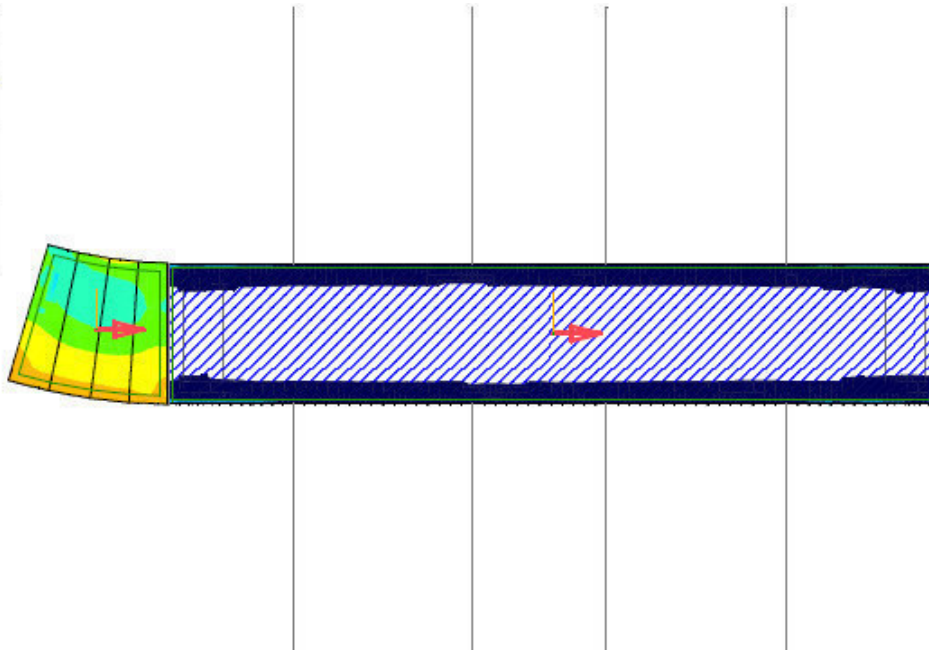
[RI], > Плоча, Линеарно, (Auto) Crut., axt, Isosurfaces 2D, Горњи поглед

Дебљина елемента: 50cm.

	доле (axb)	горе (axt)
Потребна површина армирања	1440mm ²	846mm ²
Локалан x коорд., главна арматура	Ø 16/20cm (1005mm ²)	Ø 16/20cm (1005mm ²)
Локалан x коорд., макс. арматура	Ø 16/20cm + Ø 16/20cm	Ø 16/20cm

Конструктивни елементи су адекватни за ГСН и ГСУ са предложеном количином армирања. Ограничење ширине пукотине за ГСУ је 0.3mm.

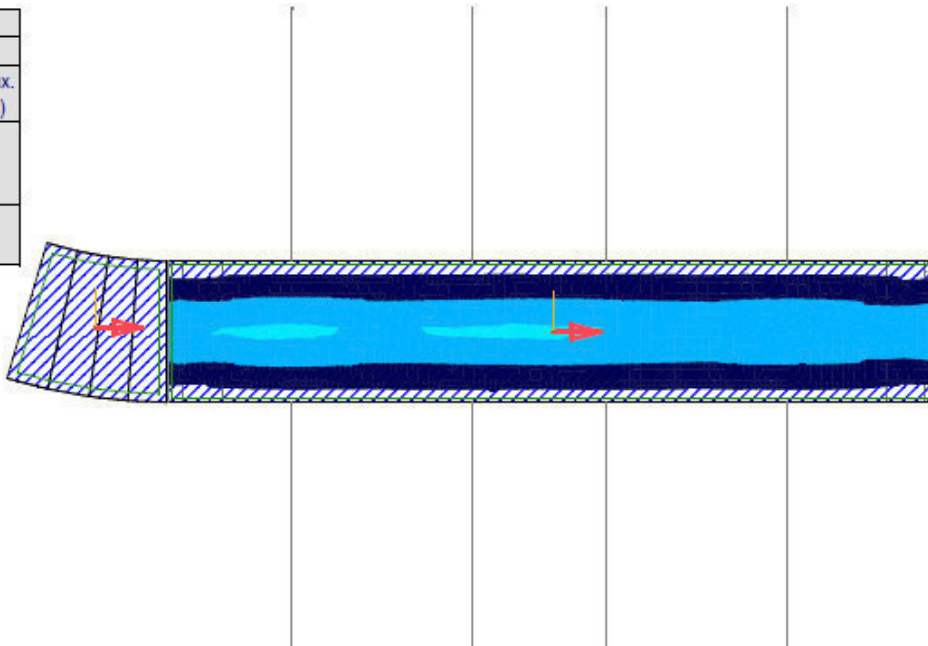
Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	: Critical Min,Max.
Type	: (All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	: ayb [mm ² /m]
Part	: Baseplate



ayb [mm ² /m]	
8042	
6476	
4909	
4025	
3142	
2576	
2010	
1571	
1005	
0	

[RI], > Плоча, Линеарно,(Auto) Крут., ахт, Isosurfaces 2D, Горњи поглед

Linear analysis	
Code	Eurocode
Case	: Critical Min,Max.
Type	: (All ULS (a, b))
E (P)	: 2,29E-7
E (W)	: 2,29E-7
E (Eq)	: 1,06E-10
Comp.	: ayt [mm ² /m]
Part	: Baseplate



ayt [mm ² /m]	
8042	
6476	
4909	
4025	
3142	
2576	
2010	
1571	
1005	
0	

[RI], > Плоча, Линеарно,(Auto) Крут., аyt, Isosurfaces 2D, Горњи поглед

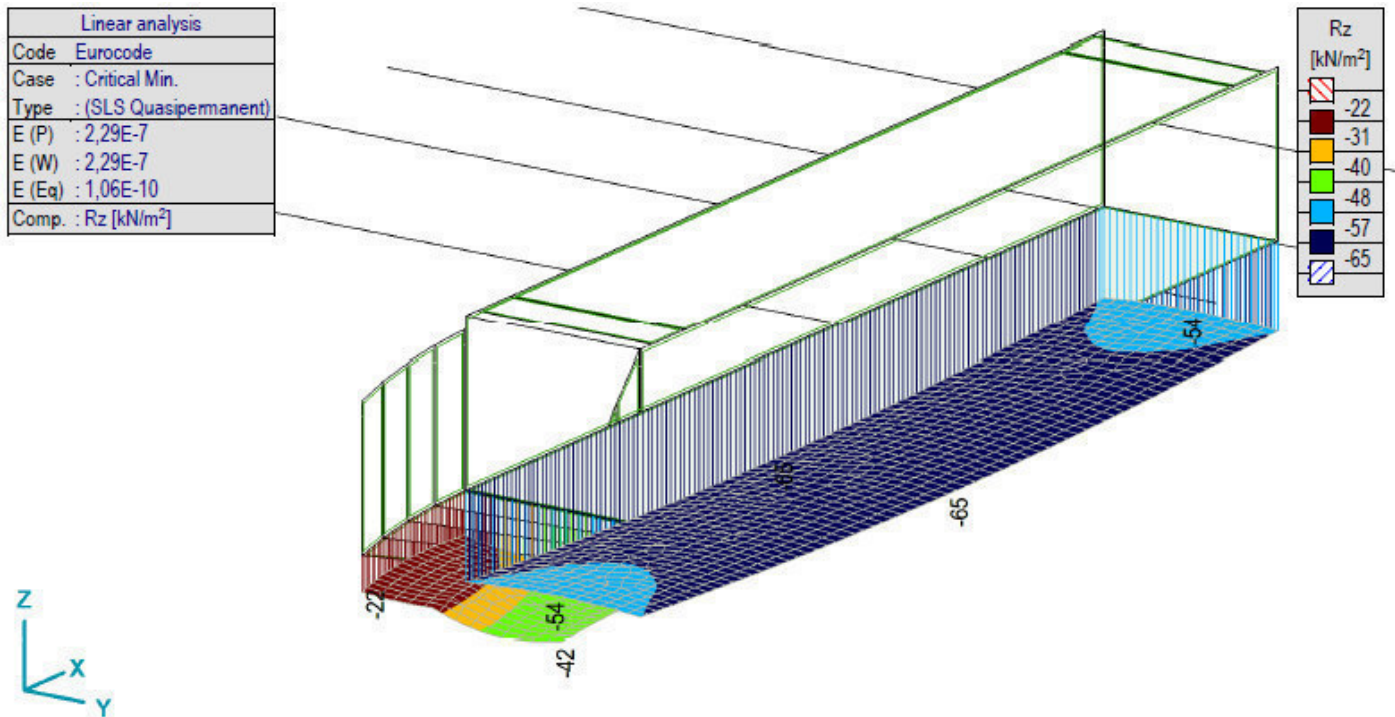
Дебљина елемента: 50cm.

	доле (ayb)	горе (ayt)
Потребна површина армирања	5079 mm ²	1617 mm ²
Локалан 'у' коорд., главна армирања	∅ 16/20 cm (1005 mm ²)	∅ 16/20 cm (1005 mm ²)
Локалан 'у' коорд., макс. армирања	∅ 25/20 cm + ∅ 32/20 cm)	∅ 16/20 cm + ∅ 16/20 cm (2010 mm ²)

Конструктивни елементи су адекватни за ГСН и ГСУ са предложеном количином армирања. Ограничење ширине пукотине за ГСУ је 0.3mm.

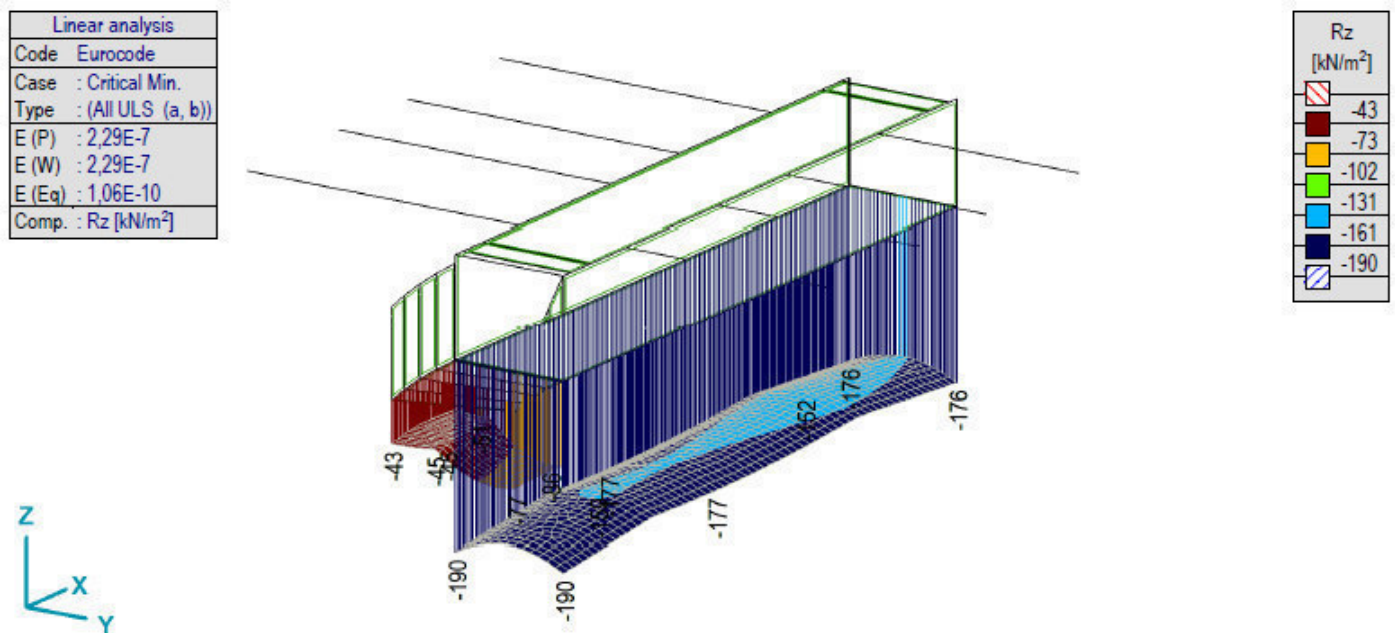
III. РЕАКЦИЈЕ ОСЛОНАЦА

Напон у нивоу темеља за ГСУ квази-сталну комбинацију оптерећења (у складу са табелом EN 1990:2011 табела A2.4. 6.10)



[I], Линеарно,(SLS Квази-стално) Крит. мин..., Rz (surf. supp.), Isosurfaces 3D

Напон у нивоу темеља за ГСН комбинацију оптерећења (у складу са табелом EN 1990:2011 табела A2.4. 6.10)



[I], Линеарно,(Auto) Крит. мин..., Rz (surf. supp.), Isosurfaces 3D

ПРОРАЧУН ОТПОРА ОСЛОНЦА ЗА КОНСТРУКЦИЈУ ПОДВОЖЊАКА У СКЛАДУ СА EN 1997-1 (ANNEX D)

$$H_{GWL} := 98.20\text{m}$$

$$H_{\text{terrian}} := 108.30\text{m}$$

$$H_{\text{embank}} := 108.63\text{m}$$

$$H_{\text{found}} := 104.28\text{m}$$

Фактори корелације за добивање карактеристичних вредности из узорака тла:

ξ for n =	1	1	2	3	4	5	7	10
ξ_{mean}	1.40	1.40	1.35	1.33	1.31	1.29	1.27	1.25
ξ_{min}	1.40	1.40	1.27	1.23	1.20	1.15	1.12	1.08

Парцијални фактор отпорности за носивост ослонца:

$$\gamma_R := 1.40$$

Геотехнички профил:

Ознака слоја	USCS	Дебљина (m)	Дубина (m)	γ (kN/m ³)	ϕ (°)	c (kPa)	qc (MPa)	Mv (MPa)
Q1I	CL	4.3	4.3	20	20	15	4	5
Q1I	CL	3.4	7.7	20	20	15	2.5	7
Q1pz	CL	3.6	11.3	20	19	16	2.5	6
Q1I*	CL, ML	2.8	14.1	20	20	14	6	7
Q1al-p	SM, SP	2.5	16.6	19	38	0	20	30
Q1al-p	SM, SP	3.4	20	19	37	0	15	22.5

Еф. кохезија, запреминска тежина, угао смичуће отпорности и СРТ тачкасти отпор на нивоу темељења:

Ефективна кохезија, запреминска тежина, угао смичуће отпорности насипа:

$$c' := 15\text{kPa}$$

$$\gamma' := 10 \frac{\text{kN}}{\text{m}^3}$$

$$q_c := 2.5\text{MPa}$$

$$c'_0 := 0\text{kPa}$$

$$\gamma_0 := 19 \frac{\text{kN}}{\text{m}^3}$$

$$\phi' := 20^\circ$$

$$\phi'_0 := 30^\circ$$

Отпорност ослонца у складу са дренаираним условима затворених рамова без вертикалних оптерећења

$$q' := \sigma'_z (H_{\text{embank}} - H_{\text{found}})$$

$$q' = 87\text{ kPa}$$

$$q := \sigma_z (H_{\text{embank}} - H_{\text{found}})$$

$$q = 87\text{ kPa}$$

$$N_q := e^{\pi \cdot \tan(\phi')} \cdot \tan\left(45^\circ + \frac{\phi'}{2}\right)^2$$

$$N_q = 6.40$$

$$N_c := (N_q - 1) \cdot \cot(\phi')$$

$$N_c = 14.8$$

$$b_q := 1.00$$

$$b_c := 1.00$$

$$i_q := 1.00$$

$$s_q := 1.00$$

$$s_c := 1.00$$

$$i_c := 1.00$$

$$\sigma_{Rd} := \frac{(c' \cdot N_c \cdot b_c \cdot s_c \cdot i_c + q' \cdot N_q \cdot b_q \cdot s_q \cdot i_q)}{\gamma_R} = 555\text{ kPa}$$

Отпорност ослонца у складу са недренираним условима затворених рамова без вертикалних оптерећења

Недренирана (каракт.) смичућа отпорност на нивоу темељења:

$$c_{u.k} := \frac{q_c}{15.5 \cdot \xi_{\text{min}}} = 115\text{ kPa}$$

$$\sigma'_{Rd} := \frac{(\pi + 2) \cdot c_{u.k} \cdot b_c \cdot s_c \cdot i_c + q}{\gamma_R} = 485\text{ kPa}$$

$$R_{z,\text{Min}} := 190\text{ kPa}$$

$$< \min(\sigma_{Rd}, \sigma'_{Rd}) = 485\text{ kPa}$$

ЗАДОВОЉАВА!

ПРОРАЧУН ОТПОРА ОСЛОНЦА ЗА "U" РАМ (H=3.80+0.50m)
У СКЛАДУ СА ЕН 1997-1 (ANNEX D)

$$H_{GWL} := 98.20\text{m}$$

$$H_{\text{terrian}} := 108.30\text{m}$$

$$H_{\text{embank}} := 108.63\text{m}$$

$$H_{\text{found}} := 104.34\text{m}$$

Фактори корелације за добивање карактеристичних вредности из узорака тла:

ξ for n =	1	1	2	3	4	5	7	10
ξ_{mean}	1.40	1.40	1.35	1.33	1.31	1.29	1.27	1.25
ξ_{min}		1.40	1.27	1.23	1.20	1.15	1.12	1.08

Парцијални фактор отпорности за носивост ослонца:

$$\gamma_R := 1.40$$

Геотехнички профил:

Ознака слоја	USCS	Дебљина (m)	Дубина (m)	γ (kN/m ³)	ϕ (°)	c (kPa)	qc (MPa)	Mv (MPa)
Q1I	CL	4.3	4.3	20	20	15	4	5
Q1I	CL	3.4	7.7	20	20	15	2.5	7
Q1pz	CL	3.6	11.3	20	19	16	2.5	6
Q1I*	CL, ML	2.8	14.1	20	20	14	6	7
Q1al-p	SM, SP	2.5	16.6	19	38	0	20	30
Q1al-p	SM, SP	3.4	20	19	37	0	15	22.5

Еф. кохезија, запреминска тежина, угао смичуће отпорности и СРТ тачкасти отпор на нивоу темељења:

Ефективна кохезија, запреминска тежина, угао смичуће отпорности насипа:

$$c' := 15\text{kPa}$$

$$\gamma' := 10 \frac{\text{kN}}{\text{m}^3}$$

$$q_c := 2.5\text{MPa}$$

$$c'_0 := 0\text{kPa}$$

$$\gamma_0 := 19 \frac{\text{kN}}{\text{m}^3}$$

$$\phi' := 20^\circ$$

$$\phi'_0 := 30^\circ$$

Отпорност ослонца у складу са дренаираним условима за "U" рамове без вертикалних оптерећења

$$q' := \sigma'_z (H_{\text{embank}} - H_{\text{found}})$$

$$q' = 85\text{kPa}$$

$$q := \sigma_z (H_{\text{embank}} - H_{\text{found}})$$

$$q = 85\text{kPa}$$

$$N_q := e^{\pi \cdot \tan(\phi')} \cdot \tan\left(45^\circ + \frac{\phi'}{2}\right)^2$$

$$N_q = 6.40$$

$$N_c := (N_q - 1) \cdot \cot(\phi')$$

$$N_c = 14.8$$

$$b_q := 1.00$$

$$b_c := 1.00$$

$$i_q := 1.00$$

$$s_q := 1.00$$

$$s_c := 1.00$$

$$i_c := 1.00$$

$$\sigma_{Rd} := \frac{(c' \cdot N_c \cdot b_c \cdot s_c \cdot i_c + q' \cdot N_q \cdot b_q \cdot s_q \cdot i_q)}{\gamma_R} = 550\text{kPa}$$

Отпорност ослонца у складу са недренаираним условима "U" рамова без вертикалних оптерећења

Недренирана (каракт.) смичућа отпорност на нивоу темељења:

$$c_{u.k} := \frac{q_c}{15.5 \cdot \xi_{\text{min}}} = 115\text{kPa}$$

$$\sigma'_{Rd} := \frac{(\pi + 2) \cdot c_{u.k} \cdot b_c \cdot s_c \cdot i_c + q}{\gamma_R} = 484\text{kPa}$$

$$R_{z,\text{Min}} := 96\text{kPa}$$

$$< \min(\sigma_{Rd}, \sigma'_{Rd}) = 484\text{kPa}$$

ЗАДОВОЉАВА!

Tamas Kis

Tamás Kis

2/1-1.33.6.2 ПРЕДМЕР И ПРЕДРАЧУН

ИДЕЈНИ ПРОЈЕКАТ
ПРУГА: БЕОГРАД - СУБОТИЦА - ДРЖАВНА ГРАНИЦА (Келебија)
КЊИГА 2/1-1.33 ПРОЈЕКАТ МОСТОВА
ПОТХОДНИК на km 142+712.51 пруге
km 0+84.92 укрштаја по саобраћајници

Бр. поз.	Опис радова	Јед. мере	Количина	Јед. цена (дин)	Цена (дин)
			А	В	А`В

2/1-1.33.1 ПРИПРЕМНИ РАДОВИ					
	Све позиције обухватају поред описа појединачних ставки сав рад и материјал који је потребан за комплетан и квалитетан завршетак радова описане позиције. Обрачун количина стварно изведених радова извршиће се према одредбама које прописују нормативи и стандарди рада у грађевинарству.				
2/1-1.33.1.1	Припрема градилишта.	пауш			400.000

УКУПНО ПРИПРЕМНИ РАДОВИ:					400.000
---------------------------------	--	--	--	--	----------------

2/1-1.33.2 ЗЕМЉАНИ РАДОВИ					
2/1-1.33.2.1	Ископ темеља у материјалу I и II категорије, са свом потребном подградом и транспортом ископаног материјала до 5 km. Плаћа се по m ³ ископаног материјала - на дубини 0-2 m - на дубини 2-4 m - на дубини 4-6 m	m ³ m ³ m ³	1.596 1.625 190	890 1.200 1.300	1.420.440 1.950.000 247.000
2/1-1.33.2.2	Радови на побијању Larsen талпи, подграђивању и разупирању ради осигурања пропуста, и/или темеља и темељних јама при ископу као и осигурања при даљем извођењу новопроектваног објекта при одвијању саобраћаја на истом. Обрачун укључује сав материјал, алат, механизацију, транспорт и рад. Плаћа се по m ² изведене подграде.	m ²	1.086	20.000	21.720.000
2/1-1.33.2.3	Насипање материјала / затрпавање темеља стубова, из ископа или позајмишта, у слојевима по 30 cm, земљаним материјалом, са набијањем слојева до модула стшљивости Ms=30MPa. Плаћа се по m ³ набијеног материјала	m ³	1.035	1.800	1.863.000
2/1-1.33.2.4	Израда клина од крупнозрног тла иза зидова затвореног рама са набијањем у слојевима, дебљине d=30cm, до вредности збијања Dpr≥0,98 и qu≥ 1MPa. Ово тло се побољшава материјалом за везивање (цементом). Плаћа се по m ³ набијеног материјала.	m ³	364	3.000	1.092.000

ИДЕЈНИ ПРОЈЕКАТ
ПРУГА: БЕОГРАД - СУБОТИЦА - ДРЖАВНА ГРАНИЦА (Келебија)
КЊИГА 2/1-1.33 ПРОЈЕКАТ МОСТОВА
ПОТХОДНИК на km 142+712.51 пруге
km 0+84.92 укрштаја по саобраћајници

Бр. поз.	Опис радова	Јед. мере	Количина	Јед. цена (дин)	Цена (дин)
			А	В	А`В
2/1-1.33.2.5	Израда цементне стабилизације у слојевима од 40 см набијено у два слоја до модула стишљивости Ms = 40МПа. Плаћа се по m ³ набијеног материјала	m ³	442	4.500	1.989.000

УКУПНО ЗЕМЉАНИ РАДОВИ:				30.281.440
-------------------------------	--	--	--	-------------------

2/1-1.33.3 БЕТОНСКИ И АРМИРАНОБЕТОНСКИ РАДОВИ					
	Све позиције обухватају поред описа појединачних ставки и следеће заједничке услове : - Бетонски радови ће бити изведени у свему по пројекту, статичком прорачуну и важећим правилницима. Цене садрже све радне операције, утрошке материјала, помоћни алат, оплате и скеле које прописују "Нормативи и стандарди рада у грађевинарству-Високоградња ГН 400", као и остале трошкове и зараду предузећа. - Бетон ће бити справљен, транспортован, уграђен, негован и испитиван на пробним узорцима по одредбама које прописује важећи "Правилник о техничким нормативима за бетон и армирани бетон" (ПБАБ 87-"Службени лист СФРЈ" бр.11/87). - Бетон ће бити справљен од агрегата и цемента атестираних по важећим српским стандардима. - Бетон класе В.II мора имати све класе отпорности дефинисане појединачним позицијама. - Обрачун количина стварно изведених радова извршиће се према одредбама које прописују "Нормативи и стандарди рада у грађевинарству". -Мешање бетона мора се вршити машинским путем, а набијање вибрирањем -Арматура се плаћа посебно -Каблови се плаћају посебно -У цену бетона је урачуната оплата и скела -Плаћа се за потпуно готов посао од m ³ уграђеног бетона				
	Неармирани бетон				
2/1-1.33.3.1	Мршави бетон - изравњавајући слој, С12/15, крилни зидови, темељне плоче	m ³	59	12.000	708.000
2/1-1.33.3.2	Бетон за пад на горњој плочи, класе С16/20, Х0.	m ³	5	12.500	62.500
2/1-1.33.3.3	Израда заштите хоризонталне (доња плоча) хидроизолације бетоном С 16/20, Х0 дебљине 10 см. Плаћа се по m ³ заштићене површине.	m ³	57	13.500	769.500
2/1-1.33.3.4	Заштита хидроизолације горње плоче од бетона класе С16/20, Х0, са утиснутом поцинкованом мрежом. У цену је урачуната мрежа. Плаћа се по m ² заштићене површине.	m ²	127	2.550	323.850
2/1-1.33.3.5	Бетон за постизање нивелете на доњој плочи, класе С16/20, Х0.	m ³	277	12.000	3.324.000

ИДЕЈНИ ПРОЈЕКАТ
ПРУГА: БЕОГРАД - СУБОТИЦА - ДРЖАВНА ГРАНИЦА (Келебија)
КЊИГА 2/1-1.33 ПРОЈЕКАТ МОСТОВА
ПОТХОДНИК на km 142+712.51 пруге
km 0+84.92 укрштаја по саобраћајници

Бр. поз.	Опис радова	Јед. мере	Количина		Јед. цена (дин)		Цена (дин)
			A	B	A	B	
	Армирани бетон						
2/1-1.33.3.6	Армирани бетон темеља крилних зидова и плочастих темеља, Бетон класе : С 30/37, ХС4, ХФ1, V-II	m ³	285		21.600		6.156.000
2/1-1.33.3.7	Тело крајњих стубова (зидови отворених и затворених рамова) од бетона класе С 30/37, ХС4, ХФ1, V-II	m ³	278		27.600		7.672.800
2/1-1.33.3.8	Тело потпорних зидова од бетона класе С 30/37, ХС4, ХФ1, V-II	m ³	7		25.600		179.200
2/1-1.33.3.9	Коловозна плоча од армираног бетона Бетон класе С 30/37, ХС4, ХФ1, V-II	m ³	69		28.500		1.966.500
2/1-1.33.3.10	Ивични венци пешачких стаза ливени на лицу места, (укључујући и ревизионе шахтове) од бетона класе С30/37, ХС4, ХФ3, V-II, М-200	m ³	8		31.000,00		248.000,00

УКУПНО БЕТОНСКИ РАДОВИ:						21.410.350
--------------------------------	--	--	--	--	--	-------------------

2/1-1.33.4 РАДОВИ ОД МЕТАЛА						
	<p>Све позиције обухватају поред описа појединачних ставки и следеће заједничке услове:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Армирачки радови ће бити изведени у свему по пројекту, статичком прорачуну и важећим правилницима. Цене садрже све радне операције, утрошке материјала, помоћни алат и скеле које прописују "Нормативи и стандарди рада у грађевинарству-Високоградња ГН 400", као и остале трошкове и зараду предузећа. - Арматуру очистити од рђе и прљавштине, исправити, исећи, савити и уградити по детаљима (арматурним нацртима) и статичком прорачуну. - За квалитет уграђене арматуре одговара извођач радова. - Јединична цена садржи и постављање подметача од челика, пластике или бетона за постизање предвиђених заштитних слојева и правилног положаја арматуре у конструкцији. Сва подеона гвожђа и узенгије ће бити чврсто везани за главну арматуру тако да не може доћи до промене положаја арматуре за време бетонирања конструкције. - У цену радова на преднапрезању урачуната је набавка свог потребног материјала (ужад, котве, пресе, заштитне цеви, подложне плочице, ињекциона маса), постављање ужади у пројектован положај, монтирање и сам процес утезања и ињектирања. - Стварно уграђена количина арматуре свих квалитета обрачунава се по kg без обзира на сложеност и пречнике шипки арматуре. - Обрачун количина извршити према табличним тежинама арматуре и ужади и дужинама из арматурних нацрта. 					
2/1-1.33.4.1	Набавка, чишћење, сечење, машинско савијање и монтажа арматуре према пропису, пројекту и статичким детаљима. Плаћа се по kg уграђене арматуре. Ребраста арматура В 500В	kg	95.850		120	11.502.000

УКУПНО АРМИРАЧКИ РАДОВИ:						11.502.000
---------------------------------	--	--	--	--	--	-------------------

ИДЕЈНИ ПРОЈЕКАТ
ПРУГА: БЕОГРАД - СУБОТИЦА - ДРЖАВНА ГРАНИЦА (Келебија)
КЊИГА 2/1-1.33 ПРОЈЕКАТ МОСТОВА
ПОТХОДНИК на km 142+712.51 пруге
km 0+84.92 укрштаја по саобраћајници

Бр. поз.	Опис радова	Јед. мере	Количина	Јед. цена (дин)	Цена (дин)
			А	В	А`В

2/1-1.33.5	ИЗОЛАТЕРСКИ РАДОВИ				
	- Сви изолатерски радови морају бити изведени педантно и тачно према захтевима из пројекта, предрачуна радова и детаљима. - Употребљени материјали морају одговарати важећим стандардима и прописима, снабдевени атестима овлашћене установе, проверени у употреби, трајни колико и објекат или пројектовани тако да је њихова замена могућа. - Све грешке на конструкцији морају се на одговарајући начин отклонити или санирати пре почетка доношења изолационог материјала. - У јединичну цену је урачуната набавка свог потребног материјала, алата, транспорт и израда. - Плаћа се за потпуно готов посао по m ² урађене изолације и/или заштите.				
2/1-1.33.5.1	Израда хидроизолације горње плоче на бази метил метакрилата, прскањем под притиском. Радови по овој позицији се изводе у складу са техничким условима и нормативима за ову врсту послова као и по технологији произвођача. У цену су у рачунати набавка материјала, транспорт и уградња.	m ²	127	4.150	527.050
2/1-1.33.5.2	Поставити хидроизолацију која се састоји од једног хладног слоја битуменске емулзије на горњој плочи.	m ²	145	850	123.250
2/1-1.33.5.3	Израда хидроизолације од једног хладног премаза битулитом и једног премаза врућим битуменом бетонских површина које су у контакту са земљом.	m ²	1.528	1.000	1.528.000
2/1-1.33.5.4	Израда заштите хидроизолације, површина, стиродур плочама дебљине 5 см.	m ²	464	2.700	1.252.800
2/1-1.33.5.5	Заштитни премаз бетона на пешачким стазама, степеницама и подестима, d=3-3.5 mm, формираног од 4 слоја: епоксипрајмер, водоотпорни слој пурсмоле, основни премаз пурсмоле (полиуретан) са кварцпеском (0.5-1 mm) и завршни слој пурсмоле.	m ²	39	2.500	97.500
2/1-1.33.5.6	Израда унутрашње хидроизолације црпне станице на бази полимерцементне композиције у складу са упутствима произвођача. Плаћа се по m ² .	m ²	100	1.560	156.000

УКУПНО ИЗОЛАТЕРСКИ РАДОВИ:					3.684.600
-----------------------------------	--	--	--	--	------------------

ИДЕЈНИ ПРОЈЕКАТ
ПРУГА: БЕОГРАД - СУБОТИЦА - ДРЖАВНА ГРАНИЦА (Келебија)
КЊИГА 2/1-1.33 ПРОЈЕКАТ МОСТОВА
ПОТХОДНИК на km 142+712.51 пруге
km 0+84.92 укрштаја по саобраћајници

Бр. поз.	Опис радова	Јед. мере	Јед. цена (дин)		Цена (дин)
			А	В	
2/1-1.33.6	ОСТАЛИ РАДОВИ				
	За све позиције наведених радова важи: * у цену је урачуната набавка свог потребног материјала, алата, механизације, транспорт, израда и монтажа према пројекту, а за комплетно завршен посао				
2/1-1.33.6.1	Постављање еластичног тепиха (простирке) за заштиту од буке и пригушење вибрација, између засторне призме и бетонске конструкције. У цену урачуната набавка, транспорт и уградња. Плаћа се по m ² постављене еластичне простирке.	m ²	127	1.800	228.600,00
2/1-1.33.6.2	Израда и постављање оgrade од челика S 235 JRG1. У цену је урачуната набавка материјала, израда, транспорт, монтажа, антикорозиона заштита са два основна и два завршна премаза покривном бојом, а у свему према пројекту. Плаћа се по kg постављене оgrade. -цевне или од профила - висока жичана заштитна ограда	kg kg	4.080 370	250 250	1.020.000,00 92.500,00
2/1-1.33.6.3	Коловозни застор од асфалт бетона, дебљине 8cm	m ²	506	1.600	809.600,00
2/1-1.33.6.4	"Fugeband" траке за водонепропусност два бетонска споја	m'	168	2.700	453.600,00
2/1-1.33.6.5	Набавка, транспорт и постављање бубређе траке за водонепропусност на местима прекида бетонирања према пројекту. Плаћа се по m'.	m'	268	1.000	268.000,00
2/1-1.33.6.6	Израда и затварање спојница на бетону на степенишном делу на местима споја дилатационих целина, спојница на асфалту уз ивичњаке и венце на пешачким стазама и уз дилатационе справе трајно еластичном масом. Плаћа се по m' уграђене спојнице.	m'	215	3.000	645.000,00
2/1-1.33.6.7	Испитивање готовог моста.		паушално		400.000,00
2/1-1.33.6.8	Фотографско снимање у току изградње моста.		паушално		100.000,00
2/1-1.33.6.9	Израда и уграђивање плоче са годином изградње моста.		паушално		10.000,00
2/1-1.33.6.10	Изградња црпне станице према специфичној теренској документацији.		паушално		375.000,00
УКУПНО ОСТАЛИ РАДОВИ:					4.402.300

ИДЕЈНИ ПРОЈЕКАТ
ПРУГА: БЕОГРАД - СУБОТИЦА - ДРЖАВНА ГРАНИЦА (Келебија)
КЊИГА 2/1-1.33 ПРОЈЕКАТ МОСТОВА
ПОТХОДНИК на km 142+712.51 пруге
km 0+84.92 укрштаја по саобраћајници

Бр. поз.	Опис радова	Јед. мере	Количина	Јед. цена (дин)	Цена (дин)
			А	В	А'В

ЗБИРНА РЕКАПИТУЛАЦИЈА

2/1-1.33.1	ПРИПРЕМНИ РАДОВИ	400.000
2/1-1.33.2	ЗЕМЉАНИ РАДОВИ	30.281.440
2/1-1.33.3	БЕТОНСКИ И АРМИРАНОБЕТОНСКИ РАДОВИ	21.410.350
2/1-1.33.4	РАДОВИ ОД МЕТАЛА	11.502.000
2/1-1.33.5	ИЗОЛАТЕРСКИ РАДОВИ	3.684.600
2/1-1.33.6	ОСТАЛИ РАДОВИ	4.402.300

УКУПНО (дин): **71.680.690**



Tamás Kis

Београд, јул 2020.



Одговорни пројектант:

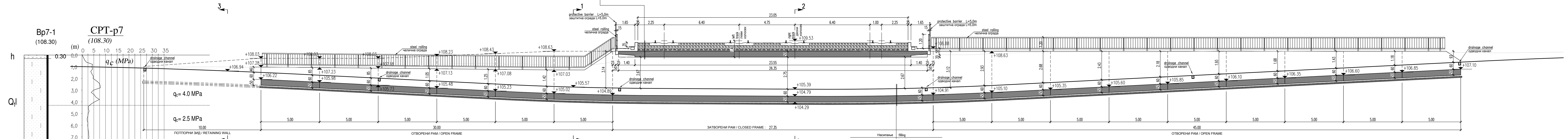


Светлана Станојевић, дипл.инж. грађ.
лиценца бр.310 3855 03

**2/1-1.33.7. ГРАФИЧКА
ДОКУМЕНТАЦИЈА**

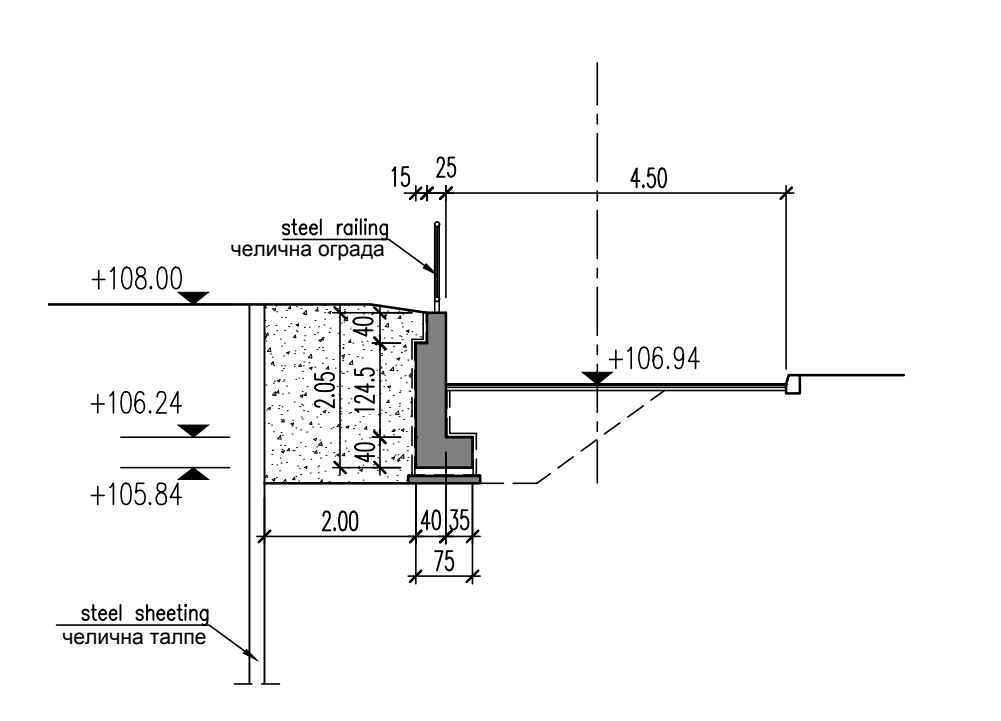
тушенички застор / ballast
 еластични тепих 2.5 cm / 2.5cm elastic mat
 заштита хидроизолација од бетона 5 cm / 5cm protection layer
 хидроизолација 1 cm / isolation
 слој за пад / concrete layer for slope
 хидроизолација 1 cm / isolation
 АБ плоча 50 cm / RC slab 50 cm

ПОДУЖНИ ПРЕСЕК / LONGITUDINAL SECTION 1:100

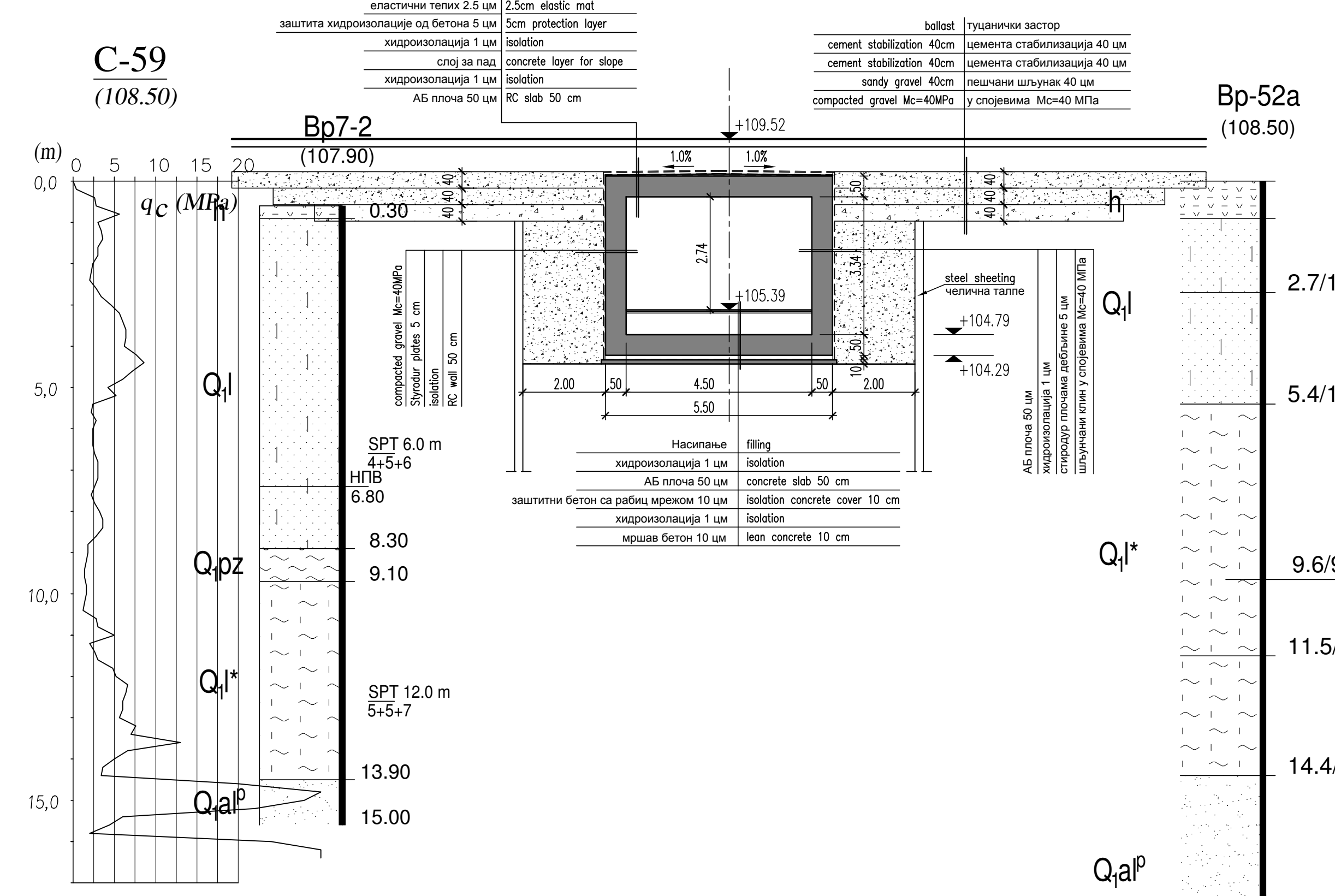


Насипање / filling
 хидроизолација 1 cm / isolation
 АБ плоча 50 cm / concrete slab 50 cm
 заштитни бетон са рабачи мрежом 10 cm / isolation concrete cover 10 cm
 хидроизолација 1 cm / isolation
 мршав бетон 10 cm / lean concrete 10 cm

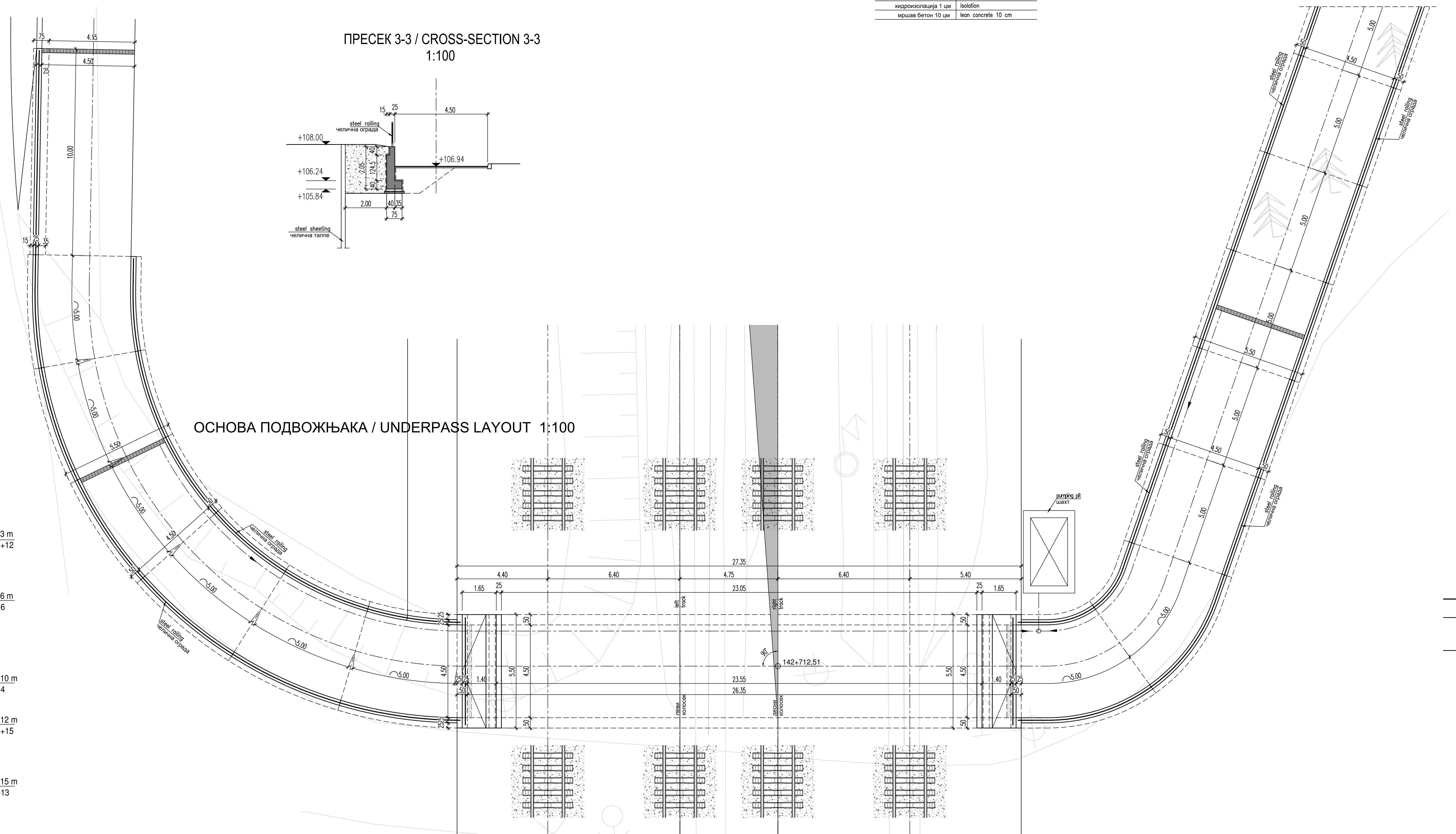
ПРЕСЕК 3-3 / CROSS-SECTION 3-3 1:100



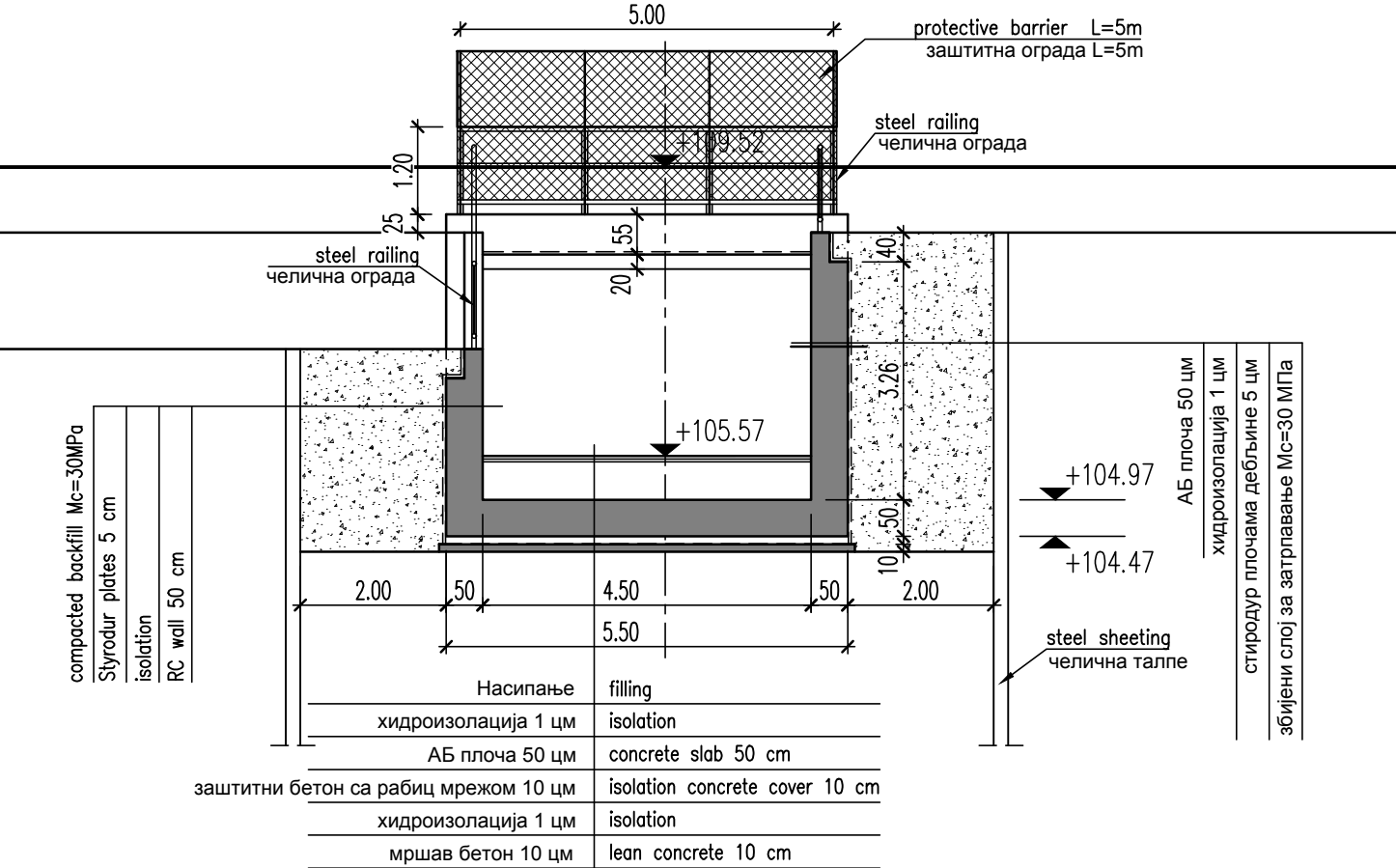
ПРЕСЕК 2-2 / CROSS-SECTION 2-2 1:100



ОСНОВА ПОДВОЖЊАКА / UNDERPASS LAYOUT 1:100



ПРЕСЕК 1-1 / CROSS-SECTION 1-1 1:100



КАРАКТЕРИСТИКЕ МАТЕРИЈАЛА

Елемент	Бетон	Армура	Заштитни слој
Затворени и отворени оквир	C 30/37, XC4, XF1, V-II	B500B	5 cm
Прегрзачни зидови	C 30/37, XC4, XF1, V-II	B500B	5 cm
Ивични венци и пешачке стазе	C 30/37, XC4, XF3, V4I, M-200	B500B	5 cm
Мршав бетон	C 12/15, S16/20, X0		

MATERIAL CHARACTERISTICS

Element	Concrete	Reinforcement	Concrete cover
Closed and open frame	C 30/37, XC4, XF1, V-II	B500B	5 cm
Retaining walls	C 30/37, XC4, XF1, V-II	B500B	5 cm
Edge beam and footpath	C 30/37, XC4, XF3, V4I, M-200	B500B	5 cm
Lean concrete	C 12/15, or C16/20, X0		



03
02
01

Број/Number Датум / Date Опис / Description

Ревиизион блок / Revision block

САОБРАЋАЈНИ ИНСТИТУТ ЦИП, д.о.о.
INSTITUTE OF TRANSPORTATION CIP Ltd
 Немањина бр. 11000 Београд, Србија
 Контакт: 011/3618-134; Факс: 011/3618-324; веб сајт: www.scip.co.rs

Организациона јединица: КОНСТРУКЦИЈЕ / Organization unit: STRUCTURE DEPARTMENT

Сарадници / Associates:

Светлана Станојевић, дипл. грађ. инж. **СР**
 Контакт: 011/3618-93

Сарадници / Associates:

Татјана Кис

Одговорни пројекат: Пројекат мостова
 Инфраструктура железнице Србије - А.Д.
 Министарство транспорта, саобраћаја и инфраструктуре
 Министарство саобраћаја, туризма и културног наслеђа Републике Србије
 Контакт: 011/3618-134; Факс: 011/3618-324; веб сајт: www.scip.co.rs

Пројекат мостова
 Пешачко бициклически путање на km 142+712.51
 Pedestrian-cycling path at km 142+712.51

Унутрашња контрола / Internal control:
 Нада Павловић, дипл. грађ. инж.
 Главни пројектант / Chief designer:
 Милан Јеличић, дипл. грађ. инж.
 Одговорни пројекат:
 Галијана Мишковић, дипл. грађ. инж.

Дисциплина: Структурна
 Шкала: 1:100

Формат: А3
 Датум издања: 05.2020.
 Број: 2017-728-KOH-214-133.1