

PHẦN II : THIẾT KẾ KỸ THUẬT

CHƯƠNG I : TÍNH TOÁN BẢN MẶT CẦU

- +Chiều dài tính toán: $L = 36\text{m}$
- +Khổ cầu: $B = (10.5 + 2 \times 2)\text{m}$
- +Tải trọng: đoàn xe HL93, ng-ời đi bộ: 300kg/m^2
- +Quy trình thiết kế BGTVT 22 TCN 272-05.
- +Tiêu chuẩn thiết kế đ-ờng ô tô TCVN4054-05.
- Vật liệu :

+C-ờng độ bê tông 28 ngày tuổi $f'_c = 30\text{MPa}$.

+C-ờng độ thép th-ờng $F_y = 400\text{MPa}$.

I .Ph- ơng pháp tính toán nội lực bản mặt cầu.

-áp dụng ph- ơng pháp tính toán gần đúng theo TCN 4.6.2(điều 4.6.2 của 22TCN272-05) . Mặt cầu có thể phân tích nh- một dầm liên tục trên các gối là các dầm.

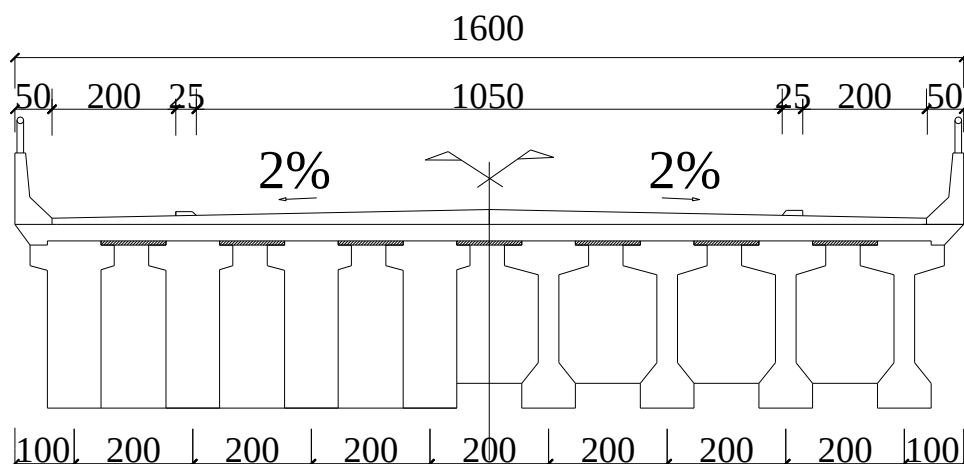
II. Xác định nội lực bản mặt cầu

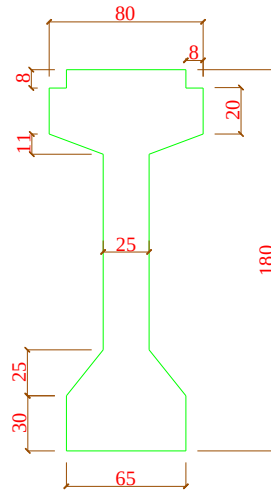
- **Sơ đồ tính và vị trí tính nội lực:**

Bản mặt cầu làm việc theo hai giai đoạn.

- Giai đoạn một : Khi ch- a nối bản , bản làm việc nh- một dầm công son ngầm ở s- ườn dầm
- Giai đoạn hai : Sau khi nối bản, bản đ- ọc nối bằng mối nối - ốt, đổ trực tiếp với dầm ngang.

1/2 MẶT CẮT TRÊN TRỤ 1/2 MẶT CẮT GIỮA NHỊP
TL 1:100





III. Xác định tải cho 1mm chiều rộng của bản

1 - Trọng lượng bản mặt cầu :

$$W_s = H_b \times \gamma_c = 200 \times 2.4 \times 10^{-5} = 480 \times 10^{-5} \text{ N/mm}$$

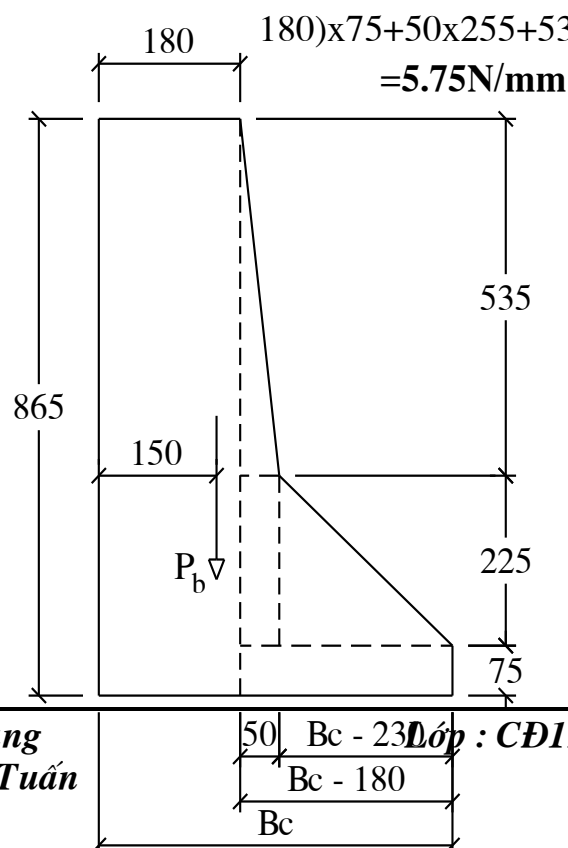
2 - Trọng lượng mút thừa: $w_0 = w_s = 480 \times 10^{-5} \text{ N/mm}$

3 - Trọng lượng lớp phủ:

$$W_{DW} = 75 \times \gamma_{DW} = 75 \times 22.5 \times 10^{-5} = 1.6875 \times 10^{-3} \text{ (N/mm)}$$

3 - Trọng lượng lan can :

$$P_b = ((865 \times 180 + (500 - 230) \times 255 / 2)) \times 2.4 \times 10^{-5} = 5.75 \text{ N/mm}$$



cầu tạo lan can

IV. Tính nội lực bản mặt cầu

1- Nội lực do tĩnh tải

(Nội lực tính cho dải bản ngang có chiều rộng là 1 mm)

a) Nội lực do bản mặt cầu W_s :

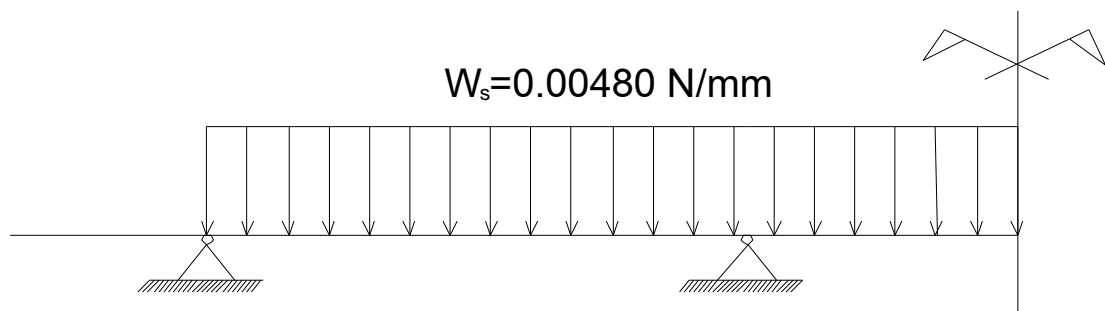
Sơ đồ:

$$S=2000\text{mm}, W_s = 480 \times 10^{-5} \text{ N/mm}$$

Momen d- ơng và âm tại giữa nhịp và gối của dầm liên tục có thể lấy:

$$M = \pm \frac{w_s S^2}{12} = \pm \frac{(4.8 \times 10^{-3}) * 2000^2}{12} = 1600 \text{ N.mm/mm}$$

Việc xếp tĩnh tải do bản mặt cầu thể hiện nh- bản vẽ:



đối với tải trọng phân bố đều, các diện tích trong bảng nhân với S để tính lực cắt và S^2 để tính mômen

$$\begin{aligned} R_{200} &= W_s \times \text{diện tích thực không có đoạn hẫng} \times S \\ &= 4.80 \times 10^{-3} (0.3928) 2000 = 3.77 \text{ (N/mm)} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} M_{204} &= W_s \times \text{diện tích thực không có đoạn hẫng} \times S^2 \\ &= 4.8 \times 10^{-3} (0.0772) 2000^2 = 1482.24 \text{ (N.mm/mm)} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} M_{300} &= W_s \times \text{diện tích thực không có đoạn hẫng} \times S^2 \\ &= 4.8 \times 10^{-3} (-0.1071) 2000^2 = -2056.32 \text{ (N.mm/mm)} \end{aligned}$$

b) Do bản hẫng

$$W_0 = 4.8 \times 10^{-3} \text{ (N/mm}^2\text{)}.$$

$$W_0 = 4.8 \times 10^{-3}$$



Theo bảng A1 phản lực của dầm I ngoài và momen là:

$$\begin{aligned} R_{200} &= W_0 \times (\text{diện tích DAH đoạn hằng}) L \\ &= 4.8 \times 10^{-3} \left(1 + 0.635 \frac{1000}{2000} \right) 1000 = 6,324 (\text{N/mm}) \end{aligned}$$

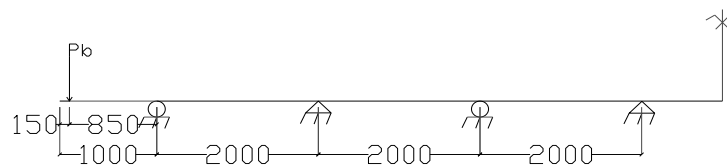
$$\begin{aligned} M_{200} &= -W_0 \times (\text{diện tích DAH đoạn hằng}) L^2 \\ &= 4.8 \times 10^{-3} (-0.5) 1000^2 = -2400 (\text{N.mm/mm}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} M_{204} &= W_0 (\text{diện tích DAH đoạn hằng}) L^2 \\ &= 4.8 \times 10^{-3} (-0.2460) 1000^2 = -1180,8 (\text{N.mm/mm}) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} M_{300} &= W_0 (\text{diện tích DAH đoạn hằng}) L^2 \\ &= 4.8 \times 10^{-3} (0.135) 1000^2 = 648 (\text{N.mm/mm}) \end{aligned}$$

c) Do lan can

Tải trọng lan can coi nh- một lực tập trung có giá trị $P_b = 5.75 \text{ N/mm}$ đặt tại trọng tâm của lan can .Xếp tải lên đầh để tìm tung độ đầh t- ong ứng .Tra bảng với: $L_1 = 1000 - 150 = 850 \text{ mm}$.



$$R_{200} = P_b \times (\text{tung độ đah})$$

$$\Rightarrow R_{200} = P_b(1+1.27 \cdot L_1/S)$$

$$= 575000 \times 10^{-5} \times (1+1.127 \times 850/2000) = 8,504 \text{ N/mm}$$

$$M_{200} = P_b \times (\text{tung độ đah}) \times L_1$$

$$\Rightarrow M_{200} = P_b(-1 \times L_1)$$

$$= 575000 \times 10^{-5} \times (-1 \times 850) = -4887,5 \text{ N mm/mm}$$

$$M_{204} = P_b \times (\text{tung độ đah}) \times L_1$$

$$\Rightarrow M_{204} = P_b(-0.4920 \times L_1)$$

$$= 575000 \times 10^{-5} \times (-0.4920 \times 850) = -2404,65 \text{ N mm/mm}$$

$$M_{300} = P_b \times (\text{tung độ đah}) \times L_1$$

$$\Rightarrow M_{300} = P_b(0.27 \times L_1)$$

$$= 575000 \times 10^{-5} \times (0.27 \times 850) = 1319,625 \text{ N mm/mm}$$

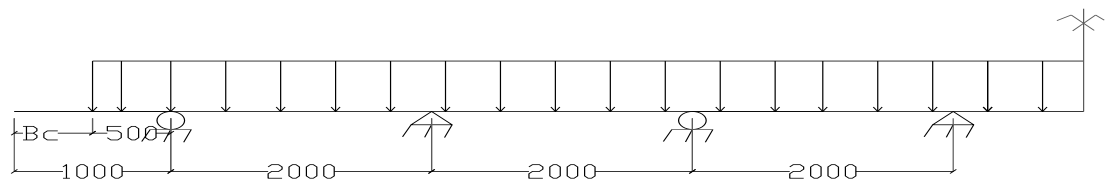
Nội lực tính cho dải bản trong(nằm giữa 2 s- ờn dầm)

d) Nội lực do lớp phủ W_{DW}

Sơ đồ :

$$W_{DW} = 168.75 \times 10^{-5} \text{ N / mm}$$

Dùng bảng tra với : $L_2 = 1000 - 500 = 500 \text{ mm}$.



$$R_{200} = W_{DW}((\text{diện tích đah đoạn hằng})L_2 + (\text{Diện tích đah không hằng})S)$$

$$\Rightarrow R_{200} = W_{DW}((1+0.635 \times \frac{L_2}{S}) \times L_2 + 0.3928 \times S)$$

$$= 168.75 \times 10^{-5} \times (1 + 0.635 \times 0.25) \times 500 + 0.3928 \times 2000 = 2,303$$

$$M_{200} = W_{DW}((\text{diện tích đah đoạn hằng}) \times L_2^2)$$

$$\Rightarrow M_{200-DW} = W_{DW}(-0.5) \times L_2^2$$

$$= 168.75 \times 10^{-5} \times (-0.5) \times 500^2 = -2510.94 \text{ N mm/mm}$$

$$M_{204} = W_{DW} \times [(\text{diện tích đah đoạn hằng}) \times L_2^2 + (\text{diện tích đah không hằng}) \times S^2]$$

$$\Rightarrow M_{204} = W_{DW}[(-0.246) \times L_2^2 + (0.0772) \times S^2]$$

$$= 168.75 \times 10^{-5} \times [(-0.246) \times 500^2 + (0.0772) \times 2000^2] = 417.32 \text{ N mm/mm}$$

$$M_{300} = W_{DW} \times [(\text{diện tích đah đoạn hằng}) \times L_2^2 + (\text{diện tích đah không hằng}) \times S^2]$$

$$\Rightarrow M_{300} = W_{DW} \times [(0.135) \times L_2^2 + (-0.1071) \times S^2]$$

$$= 168.75 \times 10^{-5} \times [(0.135) \times 500^2 + (-0.1071) \times 2000^2] = -665.972 \text{ N mm/mm}$$

2. Xác định nội lực do hoạt tải :

2.1 Mômen d- ơng lớn nhất do hoạt tải bánh xe:

***Tải trọng:** Tính theo tải trọng trục 145KN, tải trọng mỗi bánh xe trên trục giả thiết bằng nhau và cách nhau 1800mm, xe tải thiết kế được đặt theo phương ngang cầu để gây nội lực lớn nhất, vậy tim của bánh xe cách lề đường không nhỏ hơn 300mm khi thiết kế bản hằng và 600mm tính từ mép làn thiết kế, 3600mm khi thiết kế các bộ phận khác.

Chiều rộng của dải bản trong (mm) chịu tải trọng bánh xe của mặt cầu đổ tại chỗ là:

- Khi tính bản hằng: $1440 + 0.833X$

- Khi tính mômen dương: $660 + 0.55S$

- Khi tính mômen âm: $1200 + 0.25S$

(X là khoảng cách từ bánh xe đến tim gôi)

2.2.1. Tính cho dải bản trong (Tức là dải bản nằm giữa 2 sườn dầm):

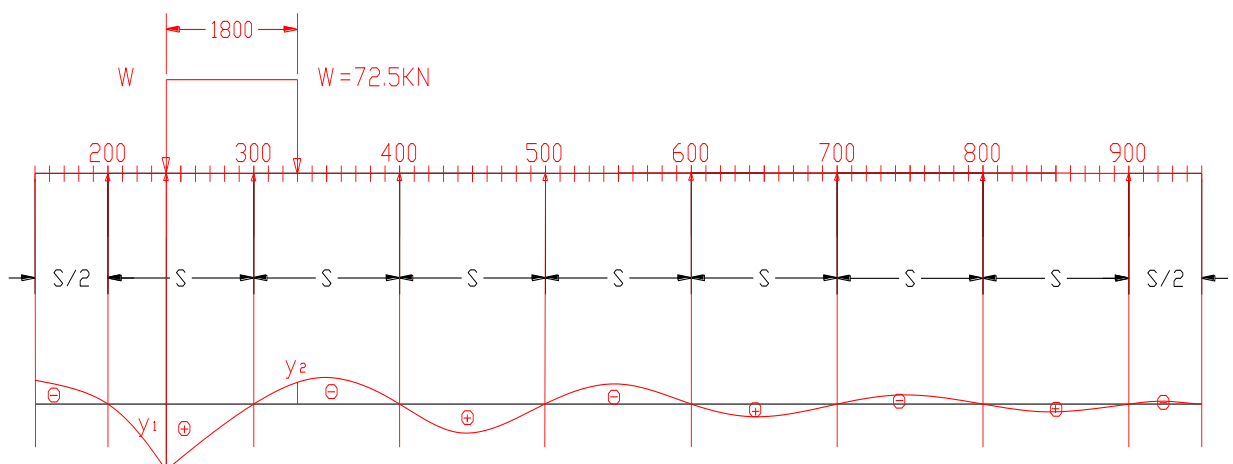
*** Mômen dương lớn nhất do hoạt tải bánh xe:**

+ Với các nhịp bằng nhau (S), mômen dương lớn nhất gần đúng tại vị trí 204 ($0.4S$ của nhịp B-C):

$$S = 2000 \Rightarrow S_w^+ = 660 + 0.55S = 660 + 0.55 \times 2000 = 1760 \text{ m}$$

- **Trường hợp 1:** Khi xếp 1 làn xe ($m = 1.2$):

- Sơ đồ:



ĐAH M204

- **Phản lực tại gối 200:**

$R_{200} = m \cdot (y_1^v - y_2^v) \cdot (W / S_w^+)$, trong đó, m là hệ số làn xe

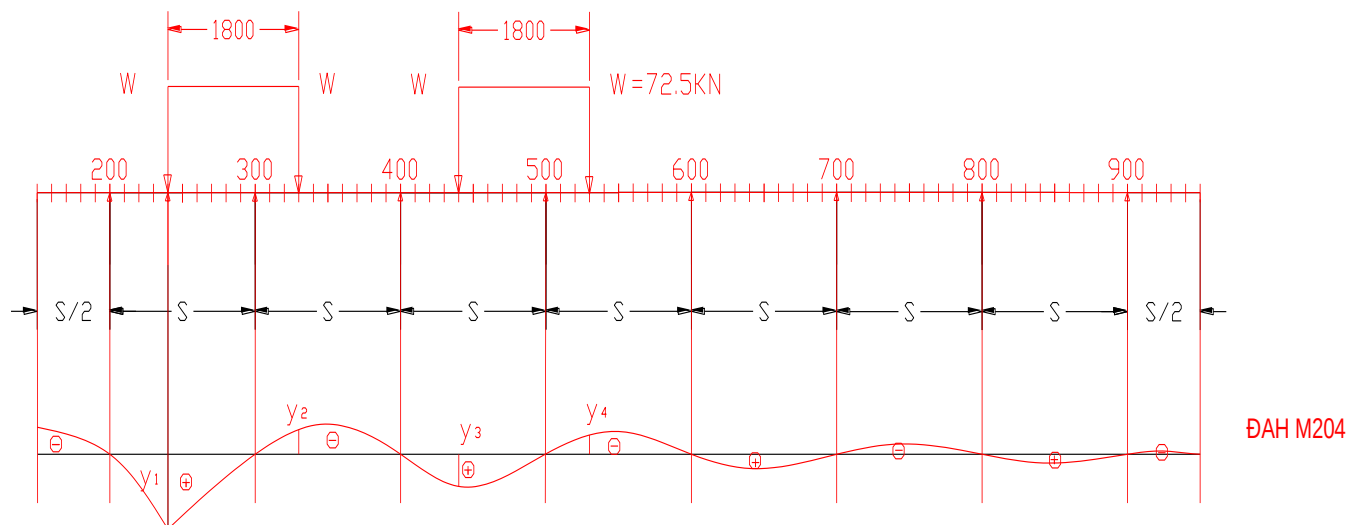
$$R_{200} = 1.2 \cdot (0.5100 - 0.0775) \cdot (72.5 \cdot 10^3 / 1760) = \mathbf{21.38 \text{ kN/m}}$$

- **Mômen tại vị trí 204:**

$$\begin{aligned} M_{204} &= m \cdot (y_1^M - y_2^M) \cdot S \cdot (W / S_w^+) \\ &= 1.2 \cdot (0.2040 - 0.031) \cdot 2000 \cdot (72.5 \cdot 10^3 / 1760) \\ &= \mathbf{17103.41 \text{ Nmm} = 17.1 \text{ kNm/m}} \end{aligned}$$

- **Trường hợp 2 :** Khi xếp 2 làn xe (m = 1):

- Sơ đồ:



- **Phản lực tại gối 200:**

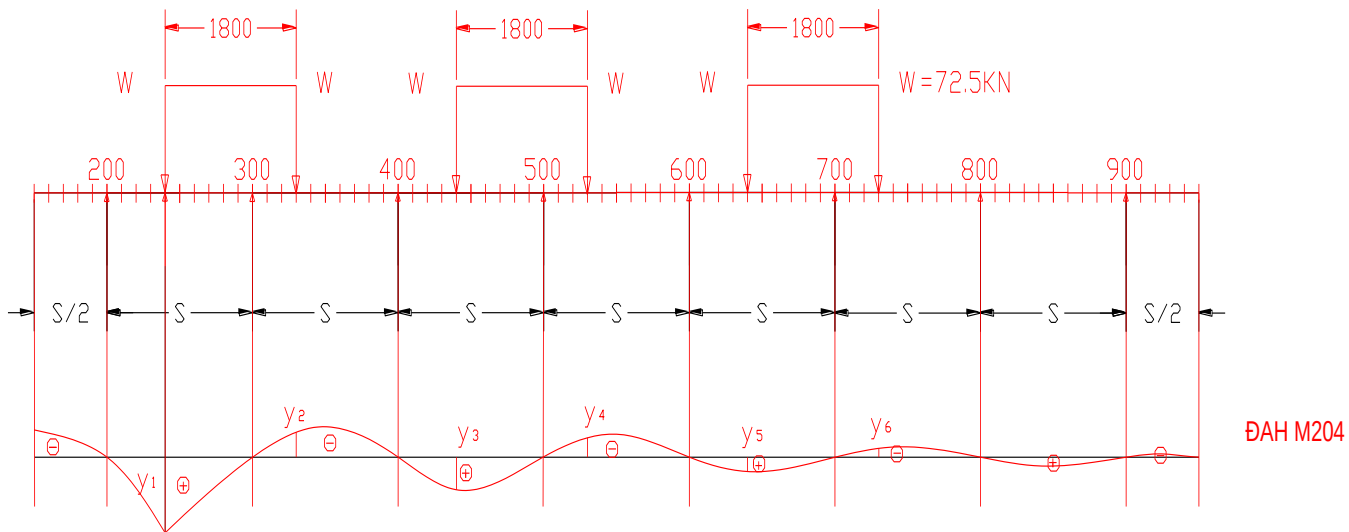
$$\begin{aligned} R_{200} &= m \cdot (y_1^v - y_2^v + y_3^v - y_4^v) \cdot (W / S_w^+) \\ &= 1 \cdot (0.5100 - 0.0775 + 0.0214 - 0.004) \cdot (72.5 \cdot 10^3 / 1760) \\ &= \mathbf{18.533 \text{ KN/m}} \end{aligned}$$

- **Mômen tại vị trí 204:**

$$\begin{aligned} M_{204} &= m \cdot (y_1^M - y_2^M + y_3^M - y_4^M) \cdot S \cdot (W / S_w^+) = \\ &= 1 \cdot (0.2040 - 0.031 + 0.0086 - 0.0016) \cdot 2000 \cdot (72.5 \cdot 10^3 / 1760) \\ &= \mathbf{14829.55 \text{ Nmm/mm} = 14.83 \text{ kNm/m}} \end{aligned}$$

- **Trường hợp 3 :** Khi xếp 3 làn xe (m = 0,85):

- Sơ đồ:



- Phản lực tại gối 200:

$$\begin{aligned} R_{200} &= m \cdot (y_1^V - y_2^V + y_3^V - y_4^V + y_5^V - y_6^V) \cdot (W / S_w^+) \\ &= 1 \cdot (0.5100 - 0.0775 + 0.0214 - 0.004 + 0.0012 - 0.00015) \cdot (72.5 \cdot 10^3 / 1760) \\ &= \mathbf{18.576 \text{ KN/m}} \end{aligned}$$

- Mômen tại vị trí 204:

$$\begin{aligned} M_{204} &= m \cdot (y_1^M - y_2^M + y_3^M - y_4^M + y_5^M - y_6^M) \cdot S \cdot (W / S_w^+) = \\ &= 1 \cdot (0.2040 - 0.031 + 0.0086 - 0.0016 + 0.00048 - 0.00006) \cdot 2000 \cdot (72.5 \cdot 10^3 / 1760) \\ &= 14864 \text{ Nmm/mm} = \mathbf{14.864 \text{ kNm/m}} \end{aligned}$$

-Do từ nhịp thứ 6 trở đi đường ảnh hưởng gần như bằng 0.nên ta bỏ qua trường hợp xếp 4 làn xe

So sánh 3 trường hợp trên ta chọn Max {TH1;TH2;TH3 },

Chọn TH1: $R_{200} = 21.38 \text{ KN/m}$, $M_{204} = 17.1 \text{ kNm/m}$

*** Mômen âm lớn nhất tại gối trong do hoạt tải bánh xe:**

- Thường mômen âm lớn nhất đặt tại gối C (Điểm 300)

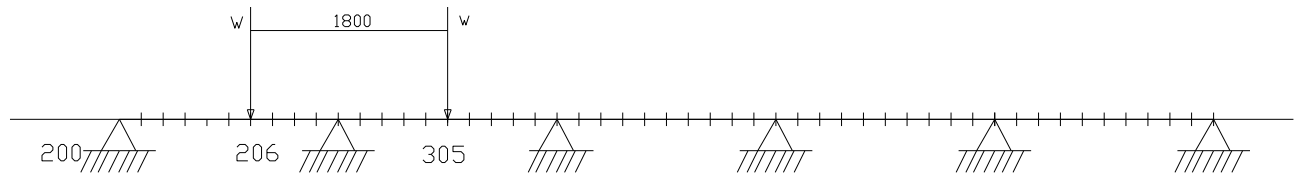
- Chiều rộng dải bản khi tính mômen âm là S_w^-

$$S_w^- = 1220 + 0.25S = 1220 + 0.25 \cdot 2000 = 1720 \text{ mm}$$

- **Trường hợp 1:** Khi xếp 1 làn xe ($m = 1.2$):

Đường ảnh hưởng M300 có tung độ lớn nhất tại điểm 206

- Sơ đồ:



- Phản lực tại gối 200:

$R_{200} = m \cdot (y_1^v - y_2^v) \cdot (W / S_{w-})$, trong đó, m là hệ số làn xe

Khi 1 làn xe : $m = 1.2$

Khi 2 làn xe : $m = 1.0$

$$R_{200} = 1.2 \cdot (0.2971 - 0.06815) \cdot (72.5 \cdot 10^3 / 1720) = \mathbf{11.58 \text{ N}}$$

- Mômen tại vị trí 300:

$$M_{300} = m \cdot (-y_{1M} - y_{2M}) \cdot S \cdot (W / S_{w-})$$

$$= 1.2 \cdot (-0.1029 - 0.06815) \cdot 2000 \cdot (72.5 \cdot 10^3 / 1720) = \mathbf{-17303.9 \text{ Nmm}}$$

- Trường hợp 2: Khi xếp 2 làn xe ($m = 1$):

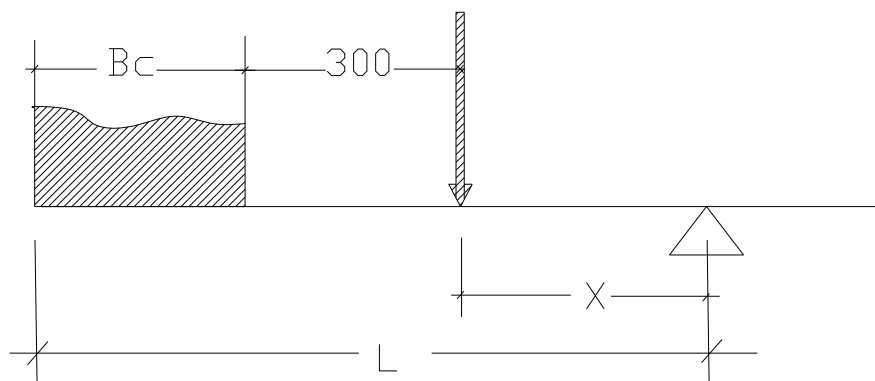
Theo lý thuyết trong sách “Cầu bê tông cốt thép trên đường ô tô” của GS-TS Lê Đình Tâm rằng: Mômen do xe thứ 2 nhỏ hơn 20% ($m = 1$)

b. Tính cho bản hằng (Bản mút thừa):

***Tải trọng:** Tải trọng lấy như đối với tính dải bản phía trong, vị trí bánh xe ngoài đặt cách mép lan can 300mm hay 310mm tính từ tim dầm chủ.

*** Mômen âm do hoạt tải trên bản hằng:**

Sơ đồ:



$S_{w0} = 1140 + 0.833X$. Chỉ tính mômen âm của bản hằng nếu:

$$X = (L - B_c - 300) > 0$$

Thay số: $X = (1000 - 500 - 300) = 200 > 0$

$$\Rightarrow S_{w0} = 1140 + 0.833 \cdot 200 = 1306.6 \text{ mm}$$

do đó, phải tính mômen âm do hoạt tải:

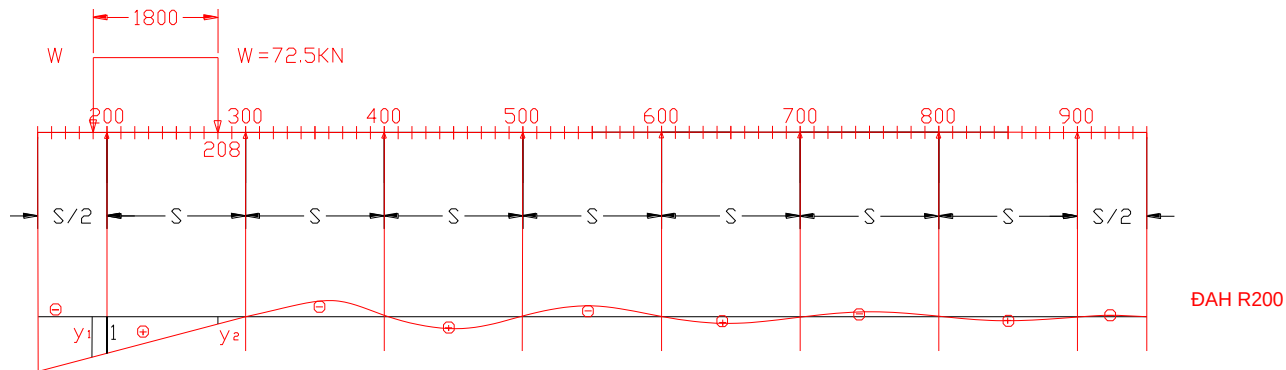
$$M_{200} = -m \cdot W \cdot (L - B_c - 300) / S_{W0} = -1.2 \cdot 72.5 \cdot 10^3 \cdot (1000 - 500 - 300) / 1306.6$$

$$M_{200} = -13317 \text{ Nmm/mm} = -13.32 \text{ kNm/m}$$

*** Mô men dương lớn nhất do hoạt tải :**

Tải trọng bánh xe ngoài đặt cách mép lan can 300 mm tính từ tim dầm chủ. chiều rộng làm việc của dải bản cũng lấy nh- bản hằng

- Sơ đồ:



$$R_{200} = m \cdot (y_{1v} + y_{2v}) \cdot (W / S_{W0})$$

$$= 1.2 \cdot (1.1 + 0.2) \cdot 72.5 \cdot 10^3 / 1306.6$$

$$R_{200} = 86.56 \text{ kN/m}$$

2.2.2. Tổ hợp nội lực (do tĩnh tải và hoạt tải) của bản:

A. Mômen và lực cắt theo TTGH cường độ 1:

Tổ hợp tải trọng thẳng đứng có thể tính theo công thức.

$$\eta \sum \gamma_i Q_i = \eta [\gamma_p DC + \gamma_p DW + 1.75(LL + IM)]$$

Trong đó:

$$\eta := \eta_D \eta_R \eta_I \geq 0.95$$

$$\eta_D = 0.95 \text{ cốt thép được thiết kế đến chảy. [A1.2.3]}$$

$$\eta_R = 0.95 \text{ Bản liên tục. [A1.3.4]}$$

$$\eta_I = 1.05 \text{ cầu quan trọng [A1.3.5]}$$

$$\text{Do đó: } \eta_I = 0.95(0.95)(1.05) = 0.95.$$

Hệ số tải trọng cho tĩnh tải γ_p lấy trị số lớn nhất nếu hiệu ứng lực tăng thêm và trị số nhỏ nếu hiệu ứng lực nhỏ đi [Bảng.1.2]. Tĩnh tải DW là trọng lượng lớp phủ bê tông nhựa và DC là tất cả các tải trọng tĩnh khác.

$$M_u = 0.95 \cdot (\gamma_{p1} \cdot (M_{W0} + M_{pb} + M_{ws}) + \gamma_{p2} \cdot M_{Wdw} + 1.75 \cdot (1 + IM) \cdot M_W)$$

$$Q_u = 0.95 \cdot (\gamma_{p2} \cdot (Q_{W0} + Q_{pb} + Q_{ws}) + \gamma_{p2} \cdot Q_{Wdw} + 1.75 \cdot (1 + IM) \cdot Q_W)$$

Trong đó:

M_{W0} , Q_{W0} là mômen và lực cắt do trọng lượng bản hằng

M_{Pb} , Q_{Pb} là mômen và lực cắt do trọng lượng lan can

M_{ws} , Q_{ws} là mômen và lực cắt do trọng lượng bản mặt cầu

M_{wDW} , Q_{wDW} là mômen và lực cắt do trọng lượng lớp phủ

M_w , Q_w là mômen và lực cắt do hoạt tải bánh xe

$(1+IM)$ là hệ số xung kích = 1.25

γ_{p1} là hệ số vượt tải cho nội lực do tĩnh tải không kể lớp phủ

γ_{p2} là hệ số vượt tải cho nội lực do tĩnh tải do lớp phủ

Chú ý:

+ Nếu nội lực do tĩnh tải và hoạt tải cùng dấu thì $\gamma_{p1} = 1.25$, $\gamma_{p2} = 1.5$

+ Nếu nội lực do tĩnh tải và hoạt tải trái dấu thì $\gamma_{p1} = 0.9$, $\gamma_{p2} = 0.65$

Thay số:

$$\begin{aligned} * Q_{200} &= 0.95 * (\gamma_{p2} * (Q_{W0} + Q_{Pb} + Q_{ws}) + \gamma_{p2} * Q_{wDW} + 1.75 * (1+IM) * Q_w) \\ &= 0.95 * (1.25 * (6,324 + 8,504 + 3,77) + 1.5 * 2,303 + 1.75 * 1.25 * 86.56) \\ &= 205,25 \text{ N/mm} = \mathbf{205,25 \text{ KN/m}}. \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} * M_{200} &= 0.95 * (\gamma_{p1} * (M_{wo} + M_{pb}) + \gamma_{p2} * M_{wdw} + 1.75 * (1+IM) * M_w) \\ &= 0.95 * (1.25 * (-2400 - 4887.5) + 1.5 * (-2510.94) + 1.75 * 1.25 * (-13317)) \\ &= -39906,4 \text{ Nmm/mm} = \mathbf{-39.91 \text{ KNm/m}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} * M_{204} &= 0.95 * (\gamma_{p1} * (M_{ws} + M_{wo} + M_{pb}) + \gamma_{p2} * M_{wdw} + 1.75 * (1+IM) * M_w) \\ &= 0.95 * (1.25 * 1482,24 + 0.9 * (-1180,8 - 2404,65) \\ &\quad + 1.5 * 417,32 + 1.75 * 1.25 * (17103.41)) = 34832 \text{ Nmm/mm} = \mathbf{34.832 \text{ KNm/m}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} * M_{300} &= 0.95 * (\gamma_{p1} * (M_{ws} + M_{wo} + M_{pb}) + \gamma_{p2} * M_{wdw} + 1.75 * (1+IM) * M_w) \\ &= 0.95 * (1.25 * (-2056.32) + 0.9 * (648 + 1319.625) + 1.5 * (-665.972) + 1.75 * 1.25 * (-17303.9)) \\ &= -37668 \text{ Nmm/mm} = \mathbf{-37.668 \text{ KNm/m}} \end{aligned}$$

B .Theo TTGHSD1:

$$M_u = M_{ws} + M_{W0} + M_{Pb} + M_{wDW} + M_w, (IM)$$

$$\begin{aligned} M_{200} &= -2400 - 4887.5 - 2510.94 - 1.25 * 13317 \\ &= \mathbf{-26444.69 \text{ Nmm/mm}}. \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} M_{204} &= 1482.24 - 1180.8 - 2404.65 + 417.32 + 1.25 * 17103.41 \\ &= \mathbf{19693.4 \text{ mm/mm}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} M_{300} &= -2056.32 + 648 + 1319.625 - 665.972 - 1.25 * 17303.9 \\ &= \mathbf{-22384.54 \text{ N mm/mm}} \end{aligned}$$

Bảng tổng hợp nội lực

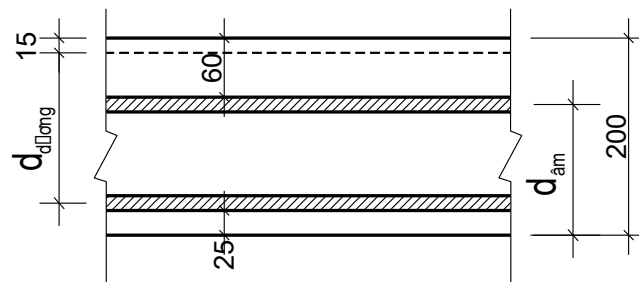
Tiết diện	TTGH CĐ1	TTGH SD1
	M(KN.m/m)	M(KN.m/m)
200	-39.91	-26.44469
204	34.832	19.6934
300	= - 37.668	-22.38454

3. Tính toán kiểm tra bố trí hàm lượng cốt thép :

* Nội lực đưa về tính cho 1m:

- Cường độ vật liệu: - Bê tông: $f'_c = 50\text{Mpa}$
- Cốt thép: $f'_y = 400\text{Mpa}$
- Dùng cốt thép phủ epôcxyl cho bản mặt cầu và lan can.

Chiều cao có hiệu quả của bản bê tông khi uốn dương và âm khác nhau vì các lớp bảo vệ trên và dưới khác nhau.



Chiều cao có hiệu lực của bản mặt cầu

- Lớp bảo vệ (Theo Bảng 5.12.3-1):
 - + Mặt cầu bê tông trần chịu hao mòn: 60mm
 - + Bản đáy đúc tại chỗ: 25mm

Giả thiết dùng N⁰15: $d_b = 16\text{mm}$, $A_b = 200\text{mm}^2$

Trong đó: $h_f = H_b - 15\text{mm} = 200 - 15 = 185\text{mm}$

- $d_{\text{duong}} = 200 - 15 - 25 - 16/2 = 152\text{mm}$

- $d_{\text{am}} = 200 - 60 - 16/2 = 132\text{mm}$

bê tông có $f'_c = 50\text{MPa}$, cốt thép có $f'_y = 400\text{MPa}$.

3.1. Tính cốt thép chịu mô men dương:

+ $A_s \approx \frac{M_u}{330d}$ với M_u là mômen theo TTGH CĐ 1, d là chiều cao có hiệu

$M_u = 34832\text{Nmm/mm}$; $d = 152\text{mm}$

$$A_s = \frac{34832}{330 \cdot 152} = 0.69 \text{ mm}^2/\text{mm}$$

+ Kiểm tra hàm lượng cốt thép tối đa : $a = \frac{A_s f_y}{0.85 f'_c b} \leq 0.35d$ với $b=1mm$

$$a = \frac{0.69 \cdot 400}{0.85 \cdot 50} = 6.5 \leq 0.35d = 53.2 \text{ .Đạt yêu cầu.}$$

+ Kiểm tra hàm lượng cốt thép tối thiểu : $\rho = \frac{A_s}{bd} \geq 0.03 \frac{f'_c}{f_y}$

$$\rho = \frac{0.69}{1 \cdot 152} = 4.54 \cdot 10^{-3} \geq 0.03 \frac{f'_c}{f_y} = 3.75 \cdot 10^{-3} \text{ .Đạt yêu cầu.}$$

3.2. Tính cốt thép chịu mô men âm :

$M_u = 37668 \text{ KNm}$; $d = 132 \text{ mm}$

Thử chọn: $A_s = \frac{M_u}{330d} = \frac{37668}{330 \cdot 132} = 0.865 \text{ mm}^2/\text{mm}$

+ Kiểm tra hàm lượng cốt thép tối đa : $a = \frac{A'_s f_y}{0.85 f'_c b} \leq 0.35d$ với $b=1mm$

$$a = \frac{0.865 \cdot 400}{0.85 \cdot 50} = 8.14 \leq 0.35d = 46.2 \text{ .Đạt yêu cầu.}$$

+ Kiểm tra hàm lượng cốt thép tối thiểu : $\rho = \frac{A'_s}{bd} \geq 0.03 \frac{f'_c}{f_y}$

$$\rho = \frac{0.865}{1 \cdot 132} = 6.55 \cdot 10^{-3} \geq 0.03 \frac{f'_c}{f_y} = 3.75 \cdot 10^{-3} \text{ .Đạt yêu cầu.}$$

3.3. Kiểm tra cường độ theo mô men :

a. Theo mô men dương: (Với $\Phi = 0.9$)

$$M_n = \Phi \cdot A_s \cdot f_y (d - a/2) = 0.9 \cdot 0.69 \cdot 400 \cdot (152 - 6.5/2) = 36949.5 \text{ Nmm/mm}$$

$M_n = 36949.5 > M_u = 34832$. Đạt yêu cầu.

b. Theo mô men âm :

$$M_n = \Phi \cdot A'_s \cdot f_y (d - a/2) = 0.9 \cdot 0.865 \cdot 400 \cdot (132 - 0.814/2) = 40978 \text{ Nmm/mm}$$

$M_n = 40978 > M_u = 37668$. Đạt yêu cầu.

3.4. Kiểm tra chống nứt :

+ ứng suất kéo $f_s \leq f_{sa} = Z/(d_c \cdot A)^{1/3} \leq 0.6 f_y = 240 \text{ MPa}$

Trong đó

+Z: thông số bảo vệ nứt = 23000 N/mm

+ d_c khoảng cách từ thớ chịu kéo xa nhất đến tim thanh gần nhất ≤ 50

mm

+A : Diện tích có hiệu của bê tông chịu kéo có trọng tâm trùng trọng tâm cốt thép

+ Để tính ứng suất kéo f_s trong cốt thép ta dùng mômen trong trạng thái GHSD là M với $\eta = 1$

$$\Rightarrow M = M_{DC} + M_{DW} + 1.33 M_{LL} \text{ (theo TTSD1)}$$

$$M_{204} = (1482.24 - 1180.8 - 2404.65) + 417.32 + 1.33 \cdot 17103.41 = 21061.65$$

-Các hệ số $\gamma_1 \gamma_2 = 1$)

-Môđun đàn hồi của bê tông:

$$E_c = 0.043 \gamma_c^{1.5} \sqrt{f'_c}$$

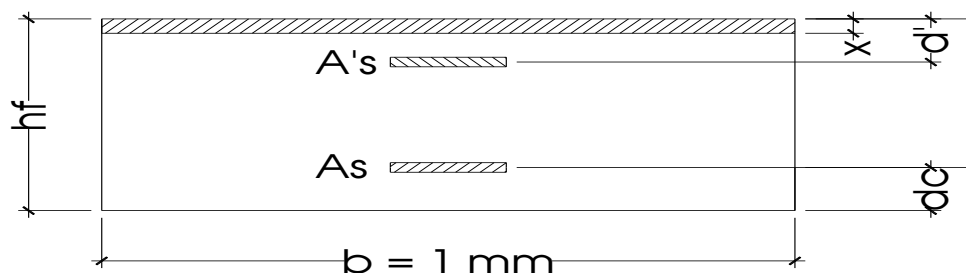
$$\gamma_c = 2400 \text{ kg/m}^3$$

$$f'_c = 50 \text{ MPa} \Rightarrow E_c = 35749.53 \text{ MPa}$$

$$E_s = 200\,000 \text{ MPa}$$

$$n = E_s / E_c = 6$$

a Theo mômen d- ơng :



Ta giả thiết $x \leq d'$, $d_c = 45 \text{ mm}$, $d' = 45 \text{ mm}$, $d = 152 \text{ mm}$, $h_f = 185$

Ta có :

$$0.5bx^2 = n A'_s(d' - x) + n A_s(d - x)$$

$$0.5 bx^2 = 6 * 0.865(45 - x) + 6 * 0.69(152 - x)$$

$$0.5 x^2 = 233.55 - 5.19x + 629.28 - 4.14x$$

Giải phương trình ta có : $x_{\max} = 33.25 < d' = 45$

Ta có :

$$I_{CT} = bx^3/3 + nA'_s(d' - x)^2 + nA_s(d - x)^2$$

$$I_{CT} = 33.25^3/3 + 6 * 0.865(45 - 33.25)^2 + 6 * 0.69(152 - 33.25)^2$$

$$I_{CT} = 71350 \text{ mm}^2/\text{mm}$$

Vậy ta có :

$$f_s = n \cdot \frac{M}{I} \cdot y = 6x \cdot \frac{21061.65}{71350} \cdot x(152 - 33.25) = 210.3 \text{ MPa}$$

Kết luận: $f_s = 210.3 < f_{sa} = 0.6 f_y = 240 \text{ MPa}$ đạt

b Theo mômen âm :

$$0.5bx^2 = n A_s(d' - x) + n A'_s(d - x)$$

$$0.5 bx^2 = 6 * 0.69(45 - x) + 6 * 0.865(132 - x)$$

$$0,5 x^2 = 186.3 - 4.14x + 685.08 - 5.19x$$

Giải phương trình ta có : $x_{\max} = 33.45 < d' = 45$

$$I_{CT} = 33.45^3/3 + 6 \cdot 0.69(45 - 33.45)^2 + 6 \cdot 0.865(132 - 33.45)^2$$

$$I_{CT} = 63433.86 \text{ mm}^4/\text{mm}$$

Vậy ta có :

$$f_s = n \cdot \frac{M}{I} \cdot y = 6x \frac{21061.65}{63433.86} x (132 - 33.45) = 196.33 \text{ MPa}$$

Kết luận: $f_s = 196.33 < f_{sa} = 0.6 f_y = 240 \text{ MPa}$ đạt

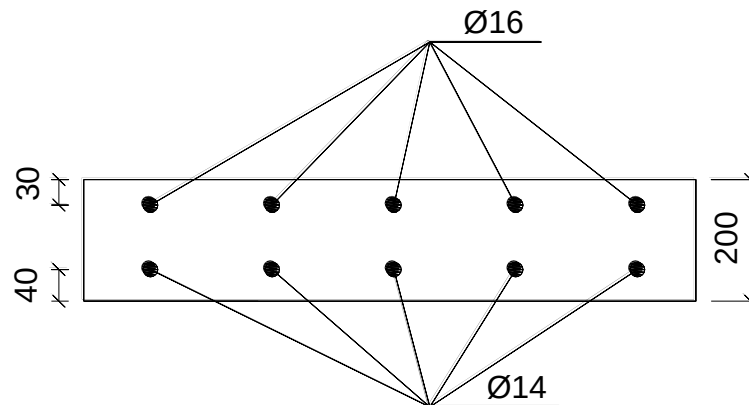
3.5. Tính cốt thép bản_bố trí :

+ cốt thép chịu mômen d- ứng : $A_s = 0.69 \text{ mm}^2/\text{mm} = 690 \text{ mm}^2/\text{m} = 6.9 \text{ cm}^2/\text{m}$

Chọn 5 ϕ 16 với $A_s = 10.05 \text{ (cm}^2\text{)}$ bố trí khoảng cách là $a = 200 \text{ mm}$

+ cốt thép chịu mômen âm : $A_s = 0.865 \text{ mm}^2/\text{mm} = 865 \text{ mm}^2/\text{m} = 8.65 \text{ cm}^2/\text{m}$

Chọn 5 ϕ 14 với $A_s = 7.693 \text{ cm}^2$.bố trí với khoảng cách nh- sau :



Hình 4.17 Bố trí thép trong bản loại dầm

