

کاربرد اتصال برشی - اصطکاکی

در اتصال مفصلی تیر میان طبقه راه پله بتنی به ستون

حمیدرضا فرشچی

کارشناس ارشد پژوهشگاه سازه، پژوهشگاه بین المللی زلزله شناسی و مهندسی زلزله

hamidreza_farshchi@yahoo.com

تاریخ پذیرش: [۱۳۹۲/۲/۲۰]

تاریخ دریافت: [۱۳۹۰/۸/۲۳]

چکیده - امروزه در ساختمان‌های قاب خمشی بتنی اتصال پله در میان طبقه به ستون‌ها یکی از مشکلات طراحی و اجرایی محسوب می‌شود. این مشکل از آنجا ناشی می‌شود که اتصال تیر میان طبقه به ستون، در نرم‌افزار به صورت مفصل مدل‌سازی می‌شود این در حالی است که اجرای این اتصال مفصلی به علت عدم جزییات اجرایی مناسب با فرض اولیه (اتصال مفصلی) تطابق ندارد. آشکار است این اتصال غیراصولی تیر میان طبقه به ستون از نظر تغییر بارگذاری و در آخر تغییر رفتار چند ستون متصل به دال نیم طبقه پله، ضعیفی آشکار برای این ستون‌ها و کل سازه محسوب می‌شود. هدف از این پژوهش ارائه جزییات اتصالی ساده و اجرایی است که با عملکردی برشی - اصطکاکی برای اتصال دال پله در میان طبقه به ستون‌ها قابل استفاده است. این اتصال براساس ظرفیت‌های موجود در ضوابط و مقررات ملی ساختمان، مبحث ۹ تعریف شده و می‌تواند راهکاری مناسب برای تطبیق طراحی با اجرا باشد.

واژگان کلیدی - تیر میان طبقه؛ اتصال بتنی؛ راه پله؛ مفصل؛ ستون.

مقدمه

از وظایف اصلی راه پله در ساختمان‌ها فراهم کردن امکان حرکت افراد از طبقه‌ای به طبقه‌ی دیگر است. این فلسفه وجودی راه پله‌ها در کنار مسایلی مانند افزایش تعداد طبقات ساختمان و استفاده از آنها به عنوان پله فرار اهمیت زیادی برای این فضاها در سازه ایجاد کرده است که باید در طرح و اجرای آنها دقت زیادی کرد تا در خدمت‌رسانی بدون وقفه آنها در مواقع اضطراری خللی وارد نیاید. پله در ساختمان از نظر سازه‌ای نقش دوم را دارد در حالی که هنگام خدمت‌رسانی، در نقش اول ظاهر می‌شود. به این معنا که با حذف پله، سازه ناپایدار و تخریب نمی‌شود لیکن خدمت‌رسانی سازه مختل می‌شود. از این رو کم‌تر به این مهم توجه می‌شود و

نقایص طراحی و اجرایی کنونی در حدی نیست که تحت بارگذاری ثقلی آسیب جدی به سازه و خدمت‌رسانی آن وارد کند. اما با توجه به تجربیات زلزله‌های گذشته و صدمات جدی این بخش از سازه در می‌یابیم که نه تنها این اعضا نخواهند توانست به وظیفه ذاتی خود هنگام وقوع زلزله که همان تخلیه ساکنین است عمل کند بلکه با عملکرد غیر اصولی خود جان ساکنین و پایداری سازه را نیز به خطر می‌اندازند (شکل ۱).

راه پله‌ها دارای انواع بسیار زیادی هستند که در یک نگاه کلی می‌توان بر حسب نوع مصالح سازه، آنها را تقسیم‌بندی نمود. این پژوهش در خصوص راه پله‌های بتنی در ساختمان‌های بتن‌آرمه است. به علت مزایای نسبی ساختمان‌های بتن‌آرمه نسبت به سایر مصالح،

از اين رو با توجه به اهميت اين عضو از ساختمان و لزوم تطابق جزئيات اجرايي با طراحي در اين خصوص در ادامه اين پژوهش به بررسي وضعيت موجود اين اتصالات، ويژگي هاي طرح جديد و ضوابط طراحي اتصال مفصلي جديد و مدلسازي آن پرداخته مي شود. در آخر با جمع بندي مطالب ارايه شده مزايای کاربرد اين اتصال بيان شده تا بدین طريق اين خلاء اجرايي به نحو مناسبی پوشش داده شود.

۱- ادبيات فني

راه پله بتني در ساختمان هاي بتن آرمه داراي سه جزء اصلي ۱- شمشيري ۲- دال پله و ۳- تيرها و اتصالات رابط پله با سازه مي باشد. روش ها و مصالح مختلفي براي اجراي يك راه پله در سازه بتني وجود دارد كه مي توان به روش تيرچه بلوك، دال بتني، كامپوزيت و پيش ساخته اشاره نمود. موضوع كنوني بحث روش اجراي دال بتني است كه به صورت پيوسته بتن ريزي شده و دو اختلاف سطح را به هم متصل مي نمايد. ضخامت اين دال ها برحسب دهانه و مقدار بارگذاري تعيين مي شود كه دو شبكه ميل گرد مطابق با مشخصات طراحي در اين ضخامت جاي مي گيرند (شكل ۲). پله هاي قابل اجرا از نظر معماری در ساختمان هاي بتن آرمه شامل؛ پله پيچ، دوطرفه، سه طرفه و چهار طرفه است. انتقال بار اين پله ها بر اساس تعداد اتصال آنها به سازه تعيين مي شود براي مثال پله پيچ در ابتدا و انتها به تيرهاي كف متصل است و كل وزن و بارهاي وارد بر آن به وسيله ي اين دو نقطه به سازه منتقل مي شود. در حالي كه به علت شكستگي و تغيير زاويه در پله هاي ديگر اين انتقال بار در هر تغيير جهت پله به وسيله ي اتصال دال پله به ستون مجاور آن منتقل مي شود. بر اساس جزئيات كنوني، اين اتصال به وسيله ي تير ميان طبقه پله كه در زير دال پله قرار گرفته و دوسر آن به ستون هاي دوطرف متصل مي باشد تأمين مي شود.

فلسفه طراحي و مفروضات اين اتصال براي جلوگيري از تحليل ديناميكي، بسيار ساده منظور مي شود اما در واقع با جزئيات اجرايي كنوني اين اتصال تطبيق ندارد. اجزای پله

امروزه کشور شاهد اجرای گسترده ی این ساختمان ها است. اجرای ساختمان های بتن آرمه باید بر اساس ضوابط و رعایت جزئیات اجرايي آنها باشد. زیرا تنها عملياتي شدن دقيق طراح ها است كه مي تواند ضامن عملکرد مورد نظر سازه و اجزای آن مطابق محاسبات انجام شده، باشد. از گذشته تاكنون تطابق طراحي و اجراء همواره از دغدغه هاي پژوهشگران، طراحان، محاسبان، ناظران و عوامل اجرايي ساختمان بوده و در اين عرصه كارهاي بسياري صورت گرفته به گونه اي كه امروزه توان اجراي دقيق طرح هاي محاسباتي ساختمان هاي بتن آرمه به وجود آمده است. اما در اين مسير همچنان راه هاي نرفته بسياري وجود دارد كه با عملياتي شدن آنها شاهد ارتقاء كيفيت ساخت و سازه اين نوع سازه ها خواهيم بود.

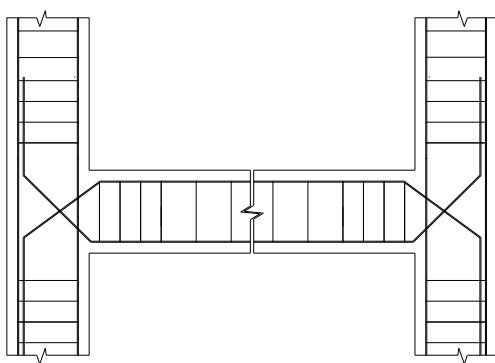


شكل ۱: صدمات وارده بر پله ساختمان هاي بتني

يكي از كمبودهاي موجود در خصوص ساختمان هاي بتن آرمه کشور عدم جزئيات اجرايي مناسب در اتصال پله بتني به ستون است. جزئيات اجرايي اين اتصالات امروزه به صورت قانوني نوشته نشده بين متخصصين طراح و مجري وجود داشته و به صورت سليقه اي اجرا مي شوند. كه در بخش بعدي (ادبيات فني) به برخي از مهم ترين آنها اشاره شده است.

الف) تیر میان طبقه با اتصال X: این اتصال متداول‌ترین اتصال مفصلی تیر میان طبقه به ستون می‌باشد، در گذشته نه چندان دور تنها گزینه پیش روی برای اجرای اتصال تیر میان طبقه بود. در طراحی این اتصال با عبور میل‌گردهای بالا و پایین تیر در بر تکیه‌گاه (ستون‌ها) به صورت ضربدری، از انتقال نیروهای خمشی و پیچشی به ستون جلوگیری می‌شود (شکل ۳).

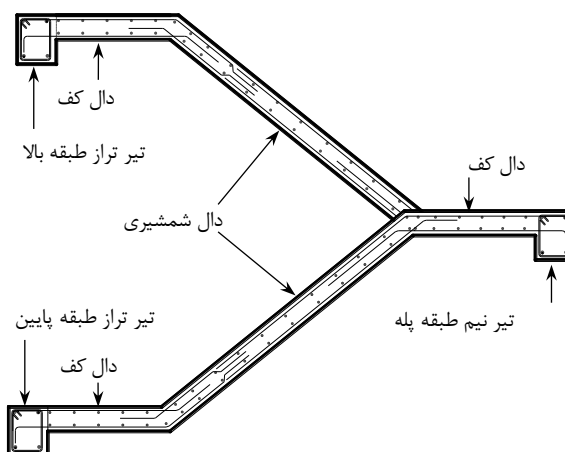
فلسفه کاربرد این اتصال و همگرا کردن میل‌گردهای طولی طرحی از پرفسور نعیم است، که از این اتصال برای دور کردن مفصل پلاستیک از محل اتصال استفاده کرده‌اند [۱].



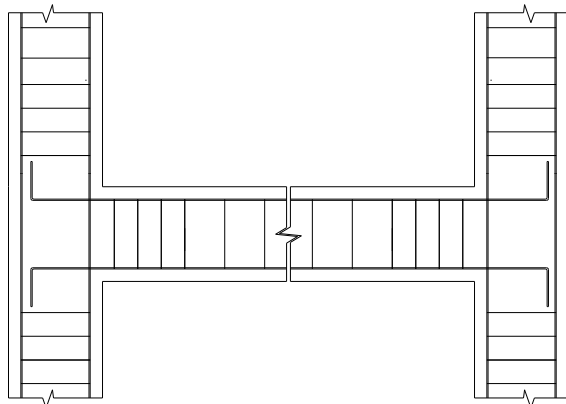
شکل ۳: نمایی از اتصال X تیر میان طبقه به ستون

(دال شمشیری و کف) با رفتار پوسته‌ای خود فقط نیروهای برشی را به تکیه‌گاه‌ها منتقل می‌کنند. این تکیه‌گاه‌ها شامل کف طبقات بالا، پایین و در حداصل ارتفاع طبقه به وسیله تیر میان طبقه به ستون‌های کناری آن منتقل می‌شود. در این جزئیات تیر میان طبقه قرار نیست به عنوان بخشی از قاب خمشی در سیستم باربر جانبی مشارکت نماید. بلکه باید تیری دو سر مفصل باشد و فقط انتقال نیروی برشی قائم و افقی توسط آن امکان‌پذیر باشد نه نیروهای خمشی یا پیچشی. به علت سختی اندک دال و شمشیری پله در جهت افقی نیروی وارد از آن به ستون‌ها بسیار کم است که در غیر این صورت برای جلوگیری از وقوع پدیده‌ی ستون کوتاه باید در بالا و پایین اتصال تیر به ستون خاموت‌گذاری فشرده صورت گیرد.

روشن است طراحی و اجرای اتصالی بتنی که دارای چنین ویژگی باشد بسیار دشوار است. به عبارتی می‌توان گفت اجرای اتصال مفصلی ایده‌آل با بتن‌ریزی درجا غیر ممکن است. جزئیات اجرایی اتصالات و نحوه انتقال بارهای وارد از پله در نیم طبقه به سازه، درصدی از یک اتصال مفصلی ایده‌آل را پوشش می‌دهند. در ادامه این بخش به بررسی انواع اتصالات متداول در این زمینه و مقایسه آنها با اتصال مفصلی ایده‌آل می‌پردازیم:



شکل ۲: برش مقطع پله دو طرفه دال بتنی

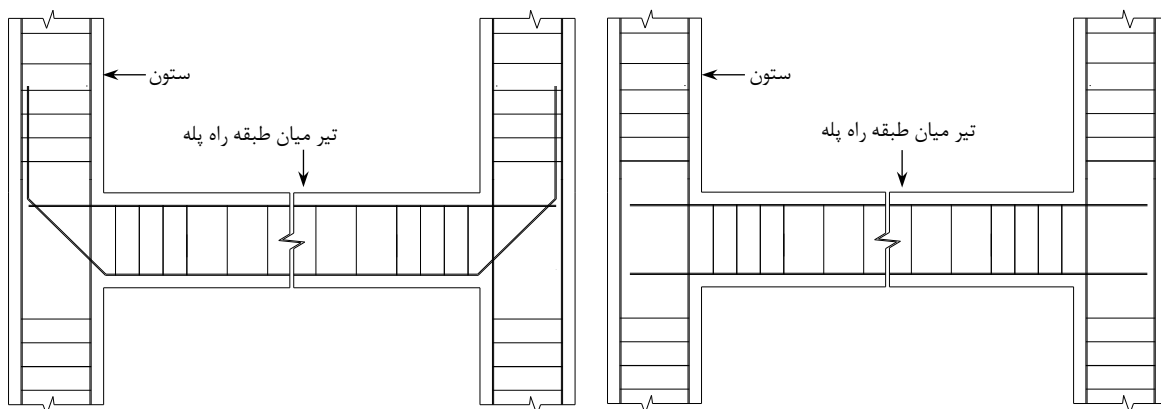


شکل ۴: نمایی از میلگردگذاری تیر میان طبقه به شکل گیردا

اما براساس جدیدترین پژوهش‌های صورت گرفته این اتصال رفتار مفصلي ندارد [۲]. درحالی که اجرای اتصال فوق در کشور دشوار و به ندرت می‌توان اتصالی را با این روش اجرا یافت. نصب خاموت‌ها در محل اتصال، خم دقیق میلگردهای طولی، قالب‌بندی و بتن‌ریزی ستون و تیر، برخی از مشکلات اجرایی این روش استبرای آسانی اجرای این اتصال در عمل به شکل شکل (۴)، است که میلگردهای تیر در داخل ستون دارای قلاب ۹۰ درجه بوده و رفتار آنها بیش‌تر شبیه به تیر دو سر گیردار است.



شکل ۵: کاهش ارتفاع تیر میان طبقه به اندازه ضخامت دال پله چگونگی میلگردگذاری و اجرا



(ب) ساده سازی غیر اصولی طرح اولیه اتصال در اجرا

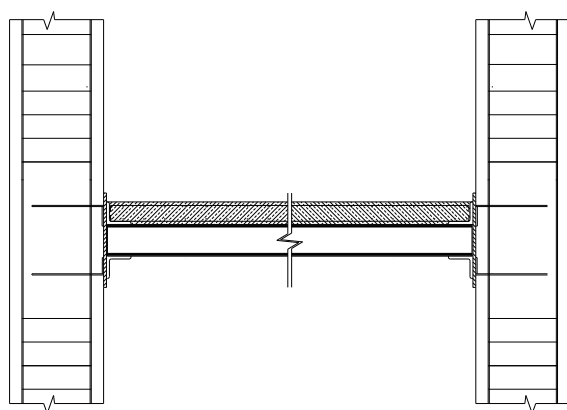
(الف) اتصال بدون اجرای مهار میلگردهای خمشی در طراحی

شکل ۶: تغییرات اتصال بدون مهار میلگردهای خمشی از طراحی تا اجرا

اجرای دقیق آن می‌شود. به طوری که عموماً میلگردهای طولی پایین نیز مانند بالا ساده اجرا می‌شود (شکل ۶).

ت) **تیر میان طبقه فولادی:** این روش به بهترین شکل اتصال مفصلی دو سر تیر را عملیاتی می‌کند. از آنجا که اجرای اتصال مفصلی با فولاد با دقت بسیار بیش‌تری نسبت به بتن قابل اجرا است، در این روش با تعبیه صفحات فولادی بر وجوه ستون محل اتصال تیر، به صورت درجا با شاخک یا کاشت بولت امکان اتصال نبشی‌های بالا و پایین تیر فولادی فراهم می‌شود. (شکل ۷).

در اتصال دو سر تیر آهن با نبش بالا و پایین عملاً نیروی برشی منتقل می‌شود. بال بالای این تیرآهن نشیمن‌گاه دال بتنی کف پله خواهد بود و به علت وجود درز اجرایی سرد (عدم بتن‌ریزی پیوسته بین دو عضو بتنی دال و ستون) بین دال بتنی و ستون هیچ لنگری بر ستون وارد نخواهد آمد. در صورت نیاز به کاهش نیروهای افقی وارد از دال پله به ستون لازم است درز اتصال دال پله با ستون با مصالح انعطاف‌پذیر پُر شود.



شکل ۷: نحوه اتصال تیرآهن به ستون یا دیوار بتنی؛ سمت راست (تعبیه ورق نشیمن)، سمت چپ (تعبیه رول بولت)

ایران روش‌های یاد شده کم استفاده می‌شود و روش‌های گفت شده (الف-ب-پ-ت) با تمام نواقص همچنان به عنوان گزینه‌های اجرایی به کار برده می‌شوند.

ب) تیر میان طبقه به ضخامت دال: پس از اجرای ناموفق اتصال X در اجرا، برخی طراحان برای هماهنگی فرضیات خود با روش‌های اجرایی، پیشنهاد کاهش ارتفاع تیر میان طبقه به اندازه‌ی ضخامت دال پله را ارائه نمودند. در این طرح کاهش ارتفاع تیر به اندازه‌ی ضخامت دال مطرح شد تا به این طریق با کاهش ارتفاع مؤثر تیر نیم طبقه ظرفیت خمشی تیر کاهش یابد. به این صورت لنگر انتقالی به ستون‌ها کاهش زیادی پیدا می‌کند. در شکل (۵) چگونگی میلگردگذاری و نمونه‌ی اجرا شده‌ی چنین طرحی دیده می‌شود.

پ) تیر میان طبقه با حذف مهار میلگرد تیر: در این روش برای کاهش ظرفیت خمشی تیر، مهار میلگردها در ستون حذف شده، و انتظار می‌رود هنگام وارد شدن لنگر، این میلگردها بر اثر کشش وارد شده در جای خود بلغزند و نیرویی منتقل نشود. از این اتصال به مراتب استقبال بیش‌تری نسبت به نوع X صورت گرفت. اما برخی از مشکلات اجرایی عنوان شده در اتصال قبلی همچنان مانع از



علاوه بر روش‌های یاد شده برخی راه‌کارهای دیگر مانند تعبیه دستک (کُرپل) در وضعیت پیش ساختگی و انتقال بار کف پله در میان طبقه به تیر بالا یا پایین، اجرایی است. در

قالب، برای کاهش مصرف میلگرد در این اتصال می‌توان سطوح بتنی در تماس با دال کف پله را مضرس کرد. تا به این طریق از ظرفیت برشی اتصال بتن دال پله با بتن ستون به شکل مناسبی استفاده شود.



شکل ۸: گذاشتن میلگرد انتظار در کنج ستون برای ایجاد اتصال مفصلی

۳- ضوابط طراحی اتصال مفصلی جدید

طراحی این اتصال بر اساس مبحث ۹ مقررات ملی ایران انجام می‌شود. با توجه به نوع اتصال دال به ستون که در دو صفحه جداگانه نیرو به صورت برشی - اصطکاکی منتقل می‌شود، از ضوابط مندرج در بند (۹-۱۲-۱۳) برای طراحی استفاده می‌شود. کاربرد این ضوابط در مواردی مجاز است که انتقال نیروی برشی بین دو سطح با مشخصات (الف) الی (ت) مورد نظر باشد و انتقال برش در موارد بالا به وسیله‌ی عملکرد برشی - اصطکاکی صورت می‌گیرد [۳].

(الف) وجود ترک یا استعداد ترک خوردن بین دو سطح

(ب) دو سطح ساخته شده با مصالح غیر متشابه

(ت) دو سطح بتن‌ریزی شده در زمان‌های متفاوت

۲- ویژگی‌های طرح جدید اتصال مفصلی

پس از بررسی دقیق بارهای وارده تیر میان طبقه و عملکرد مورد نیاز اتصال این تیر، ظرفیت‌های موجود در ضوابط و استانداردهای کشور مطالعه و طرح اتصال برشی - اصطکاکی برای این اتصال پیشنهاد شد. همان‌گونه که از نام این اتصال مشخص است، بخش اعظم نیروی برشی به وسیله‌ی میلگرد (ظرفیت برشی فولاد) و بخش اندکی از آن در صورت رعایت ضوابط اجرایی اتصال بتن جدید به قدیم به وسیله‌ی اصطکاک بتن، به ستون منتقل می‌شود. تمرکز اصلی انتقال نیرو به وسیله‌ی این اتصال، بر برش فولاد بوده البته در صورت نیاز و تمهیدات لازم در این اتصال می‌توان از ظرفیت برشی - اصطکاکی بتن نیز استفاده کرد. برای به کمینه رساندن ظرفیت لنگر این اتصال، باید در این طرح اتصال دال پله با ستون با کم‌ترین سطح مقطع اجرا شود. پس دال کف پله فقط به گوشه‌ی ستون به وسیله‌ی میلگردهای انتظار قرار داده شده، متصل می‌شود. نمونه‌ی جای‌گذاری شده این میلگردها در مقطع ستون به شعاع ۹۰ درجه و در سطوح ارتفاعی مختلف مماس بر هم در شکل (۸) نشان داده شده است. تعداد، اندازه و طول مهار میلگردهای فوق در بخش بعدی محاسبه خواهد شد.

لازم است میلگردهای انتظار در کنج ستون با پیش‌بینی قرارگیری آنها در حد فاصل دو شبکه میلگرد دال پله و در جهت‌های مختلف برای کاهش طول مهار جای‌گذاری شوند. سپس قالب‌بندی و بتن‌ریزی ستون با موقعیت میلگردهای قرار داده شده انجام می‌شود.

میلگردگذاری این اتصال، بعد از بستن شبکه‌ی میلگرد ستون انجام می‌شود. این اتصال کم‌ترین مزاحمت را برای قالب‌بندی ستون خواهد داشت و فقط قالب کنج محل اتصال به اندازه‌ی ضخامت دال کف پله بالاتر نصب می‌شود. پس از آن منافذ موجود بسته می‌شود تا از خروج کرمو شدن بتن این ناحیه جلوگیری شود. پس از بازکردن

از خودگیری بتن ستون اجرا می‌شود. پس بر اساس بند (۹)-۱۲-۱۳-۵) در مواردی که بتن در مجاورت بتن سخت شده قبلی ریخته می‌شود، سطح تماس برای انتقال برش باید تمیز و عاری از دوغاب خشک شده باشد. در صورتی که این سطح تماس با خراش‌های به عمق تقریبی ۵ میلی‌متر به حالت زبر در آورده شود $\mu=0.9$ فرض می‌شود و در صورت کمتر بودن زبری اتصال از مقادیر فوق، $\mu=0.5$ منظور می‌شود.

برای محاسبه مقدار مورد نیاز سطح مقطع میلگرد از رابطه (۱) استفاده می‌شود. در این رابطه V_r نیروی برشی مقاوم مقطع است.

$$A_{vf} = \frac{V_r}{\mu \phi_s f_y}$$

رابطه (۲) به وسیله‌ی ACI ارایه شده که از رابطه (۱) دقیق‌تر بوده و تخمین نزدیک‌تری از مقاومت انتقال برش ارایه می‌کند.

$$V_r = 0.8 \phi_s A_{vf} f_y + A_c K_1 \quad (2)$$

در رابطه بالا A_c سطح مقطع بتن مقاوم در برابر انتقال برش بر حسب میلی‌متر مربع و مقدار K_1 برای بتن معمولی برابر $2/8$ مگاپاسکال برای بتنی که یکپارچه ریخته می‌شود یا سطح اصطکاک زیاد با زبری بیش از ۶ میلی‌متر و بدون دوغاب و تمیز باشد. برای بتن تمام سبک مقدار K_1 برابر با $1/4$ مگاپاسکال و برای بتن ماسه سبک مقدار K_1 برابر با $1/7$ مگاپاسکال منظور خواهد شد.

برای مهار مناسب میلگردها فیما بین دو عضو بتنی در بند (۹-۱۲-۱۳-۳-۴) آمده است: میلگردهای برش اصطکاک باید به شکل مناسب در سطوح صفحه برش توزیع شوند و برای آن‌که بتوانند به تنش جاری شدن برسند باید به طور کامل در دو سمت صفحه برش در بتن مهار گردند. برای مهار کردن میلگردها می‌توان از ادوات مکانیکی استفاده کرد.

روشن است که اتصال فوق دارای شرایط بند (ت) است. از طرفی شرایط بند (الف) نیز در مورد آن می‌تواند درست باشد. زیرا با وجود بتن‌ریزی در زمان‌های مختلف با پیوستگی بتن جدید و قدیم همراه خواهد بود و در مقابل برش مستقیم نسبتاً قوی است، با این وجود همواره این احتمال وجود دارد که یک ترک در موقعیت نامناسبی تشکیل شود. در فرضیه اتصال برش-اصطکاک است که وقوع چنین ترکی در این حفاصل را در نظر می‌گیرد و میلگردها باید در عرض ترک فراهم شوند تا مقاومتی در برابر جابه‌جایی نسبی در راستای ترک بوجود آید. هنگامی که برش در راستای یک ترک اثر می‌کند، صفحه‌ی ترک نسبت به صفحه‌ی دیگر دچار لغزش می‌شود. چنانچه سطوح ترک زبر و ناهموار باشند این لغزش با جدا شدن سطوح ترک همراه است. در آخر این جدا شدگی برای ایجاد تنش در میلگردهای گذرنده از محل ترک تا رسیدن به نقطه‌ی تسلیم کفایت می‌کند. میلگردها در میان سطوح ترک، یک نیروی منگنه‌ای برابر $A_{vf} f_y$ ایجاد می‌کنند. سپس مقاومت در برابر برش اعمال شده، به وسیله‌ی اصطکاک بین سطوح ترک (به وسیله مقاومت در برابر بریده شدن ناهمواری‌ها در سطوح ترک و به وسیله‌ی عمل دوخت آرماتور گذرنده از محل ترک) تأمین می‌شود [۳].

در مواردی که آرماتور برش اصطکاک عمود بر صفحه برش باشد از رابطه (۱) بر حسب مگاپاسکال استفاده می‌شود که نسبت به روابط مشابه در ACI محافظه‌کارانه‌تر است [۴]:

$$V_r = \mu \phi_s A_{vf} f_y \quad (1)$$

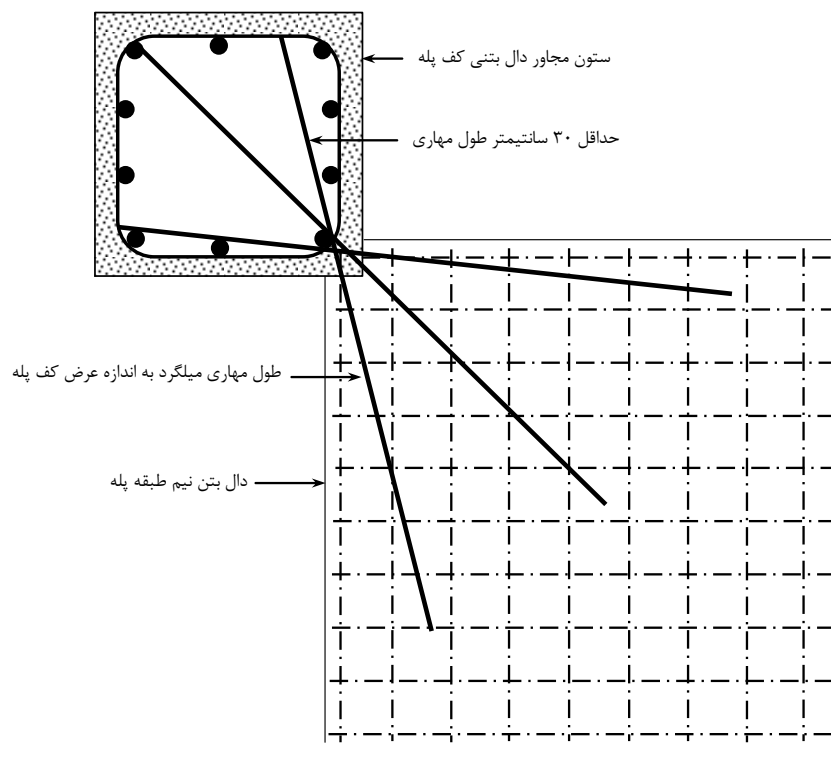
ضریب ایمنی جزئی مقاومت فولاد برابر $\phi_s = 0.85$ و ضریب ایمنی جزئی مقاومت بتن در قطعات درجا $\phi_c = 0.65$ ضریب اصطکاک μ در رابطه بالا، به میزان زبری و چگونگی اتصال بتن جدید به قدیم ارتباط مستقیم دارد. از آنجا که در اتصال بالا همواره بتن‌ریزی دال پله بعد

۴- مدلسازی

به جهت بررسی نیروهای موجود در این اتصال و اندرکنش دال پله با ستون نمونه مثالی با مشخصات واقعی در نرم افزار Sap (Ver.11.0.8) شبیه سازی می‌شود. فرضیات منظور شده در این مدل پله‌ی دو طرفه مطابق جدول (۱) است (شکل ۱۰). در اتصال بالا به علت تراکم زیاد آرماتور و مشکلات اجرایی ناشی از آن در جهت ایجاد اتصالی با اصطکاک بالا، در جهت اطمینان $\mu=0.5$ فرض می‌شود. برای محاسبه مقدار مورد نیاز سطح مقطع میلگرد و بتن در اتصال دال کف پله به ستون به صورت زیر عمل می‌شود. ابتدا بارگذاری اتصال در دو حالت محاسبات دستی و نرم‌افزاری تعیین می‌شود: بار وارد بر هر اتصال گوشه راه پله:

$$V_{LL+DL} = \frac{4 \times 2.5 \times 11}{4} = 27.5 \text{ KN}$$

این اتصال بنابر ماهیت قرار گیری متقاطع میلگردها در مقطع ستون همواره تعدادی میلگرد عمود بر صفحه کشش قرار گرفته و مقاومت برشی آنها به نوعی اتصال مکانیکی بوجود می‌آورد که نیاز به طول مهار زیاد را با توجه به نیروی کششی اندک (در بخش مدلسازی نمونه به $27/4$ کیلونیوتن اشاره شده است) منتفی می‌کند. اگرچه در صورت طراحی و نیاز به طول مهاری بیشتر قطعاً استفاده از خم نیز الزامی می‌شود لیکن برای رعایت ضوابط آیین‌نامه رعایت کمینه طول مهاری 30 سانتی‌متر بدون خم لازم است. طول مهاری میلگردها در کف پله برای پرهیز از تمرکز تنش در محدوده اتصال، باید به اندازه کمینه طول مهاری کاشت به علاوه ضخامت دال پله در کف پله ادامه یابد (شکل ۹).

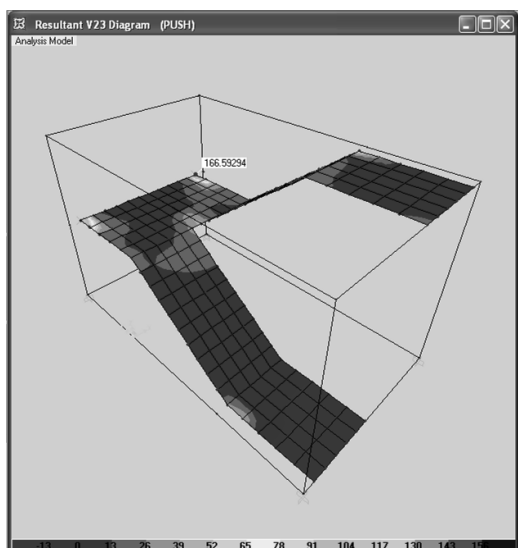


شکل ۹: چگونگی قرار گیری میلگردهای انتظار در کف پله

$$V_{(LL + DL + EQX + EQY)} = 166.6 \times 0.2 = 33.3 \text{ KN}$$

برای محاسبه سطح مقطع میلگرد مقاوم برشی در اتصال اصطکاکی با استفاده از رابطه (۲-۱) به دست می آید. با توجه به نیروی برشی بیش تر حاصل از نرم افزار مقدار فوق در رابطه جای گذاری می شود:

$$A_{vf} = \frac{33.3 \times 1000}{0.5 \times 0.85 \times 400} = 196 \text{ mm}^2$$



شکل ۱۱: مقادیر برش بیشینه در نقاط اتصال دال به ستون

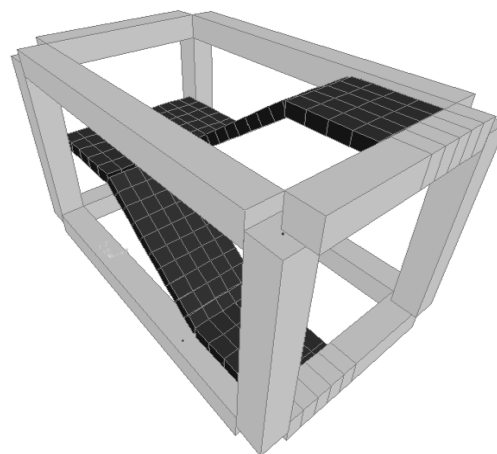
براساس بند آیین نامه باید این اتصال برای نیروهای کششی نیز به صورت جداگانه طرح و مقادیر میلگرد مورد نیاز به تعداد میلگردهای برش گیر اضافه شود. بر اساس تحلیل نرم افزاری مقدار نیروی کششی بیشینه در نقاط اتصال ۲۷/۴ کیلونیوتن است. مقدار فولاد مورد نیاز برای چنین نیرویی براساس بند (۹-۱۸-۴-۱-۷) عبارت است از :

$$A_{tf} = \frac{27.4 \times 1000}{400 \times 0.8} = 85.62 \text{ mm}^2$$

در این محاسبات از اصطکاک و اتصال بتن جدید به قدیم در جهت اطمینان صرف نظر شده است و مجموع سطح مقطع میلگرد مورد نیاز در رابطه زیر مشاهده می شود.

جدول (۱): فرضیات مدل سازی پله دو طرفه بتنی

تیر	۴۰×۴۰ سانتی متر	ضریب زلزله	C=۰/۱۱
نوع پله	دال بتنی با ضخامت ۲۰ سانتی متر	فضای راه پله	۴×۲/۵ متر
بار مرده	۷/۵ کیلونیوتن بر متر مربع	مشخصات میلگرد اتصال	$f_y = 400 \text{ MPa}$
بار زنده	۳/۵ کیلونیوتن بر متر مربع	ایمنی ضریب جزیی فولاد	$\phi_s = 0/85$
ستون	۴۰×۴۰ سانتی متر با ارتفاع ۳ متر	ضریب اتصال اصطکاکی	$\mu=0/5$
اتصال کف پله به ستون	در جهت لنگرها آزاد تعریف شده	نیروی محوری ستون ها ناشی از بارگذاری طبقات بالا حداقل	۱۵۰ کیلو نیوتن
آرایش میلگرد ستون	۱۴Φ۲۰	مقاومت فشاری بتن	۲۱ مگاپاسکال
دال بتنی پله	۲ شبکه Φ۱۴@۱۵×۱۵	ضخامت بتن پوشش ستون	۴۵ میلی متر



شکل ۱۰: مدل سازی پله ای دو طرفه بتنی

در نرم افزار ابتدا پوش ترکیب بارگذاری تعریف شده تا بیش ترین نیروها به راحتی نمایش داده شوند. در پنجره شکل (۱۱) مقدار برش در واحد ضخامت دال (۰/۲ متر) و در نقطه اتصال برابر ۱۶۶/۶ کیلونیوتن متر است. نیروی برشی در این نقطه برابر است با:

۵- نتیجه گیری

اجرای صحیح جزئیات ساختمان‌های بتنی همواره از سخت‌ترین مراحل اجرای یک سازه بتنی است. ساده‌سازی و قابلیت اجرایی جزئیات سازه بتنی فقط با آگاهی طراحان از تجهیزات کارگاهی و نکات فنی امکان‌پذیر خواهد بود. برای یک طراحی اصولی و اجرایی که با کم‌ترین خطا عملیاتی شود لازم است طراحان ضمن تمرکز بر اصول فنی، نیم‌نگاهی بر عوامل تأثیر گذاری چون اقتصاد و سرعت اجرایی طرح، تجهیزات و دانش اجرایی مورد نیاز اجرای آن داشته باشند. در این صورت ضمن رعایت اصول فنی و کاهش خطاهای اجرایی با استقبال مصرف کنندگان نیز همراه می‌شود.

متأسفانه برخی تجویزهای طراحی به علت دشواری بسیار زیاد در اجرا تا کنون اجرا نشده‌اند که می‌توان به اتصال مفصلی تیر میان طبقه، اجرای خاموت ستون در حداثصل ضخامت سقف و رامکای بتنی ستون اشاره کرد.

در این پژوهش مراحل طراحی و جزئیات اجرایی اتصال مفصلی تیر میان طبقه به ستون براساس روشی ساده و اجرایی که مطابق با ضوابط موجود در استانداردهای کشور نیز است، ارائه شده است. این روش با توجه به مزایای زیادی که دارد به راحتی می‌تواند جایگزین روش‌های کنونی در این زمینه باشد. نیاز بیشتر ساختمان‌های بتنی به اجرای تیر میان طبقه از دیگر امتیازات این طرح است تا در جهت حفظ سرمایه‌های کشور در کنار بهبود عملکرد این سازه‌ها نقش آفرینی کند. برخی از مهم‌ترین مزایای این اتصال نوین در ادامه ارائه می‌شود:

۱- هماهنگی بیشتر با چگونگی مدل‌سازی درمقایسه با سایر روش‌های موجود.

۲- کاهش آثار نامطلوب تیر میان طبقه بر ستون‌ها

۳- کاهش مصرف مصالح (بتن و میلگرد)

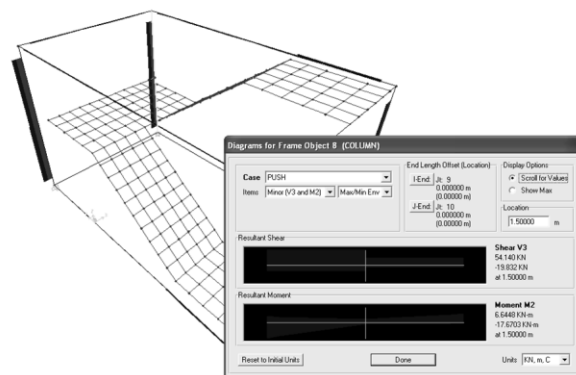
۴- کاهش بارگذاری (به علت حذف تیر میان طبقه)

۵- کاهش قالب‌بندی (به علت حذف تیر میان طبقه)

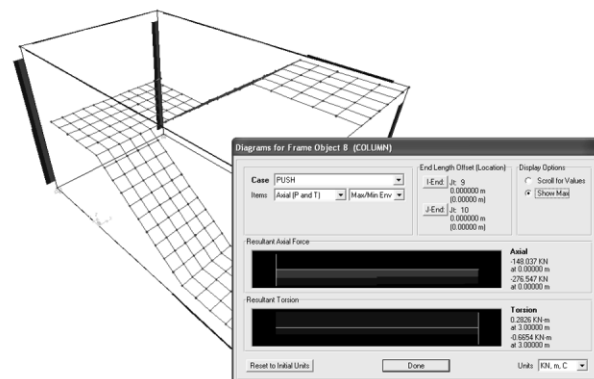
$$N = \frac{(196 + 85 \cdot 62) \text{ mm}^2}{153 \cdot 8 (\phi 14)} = 1.83 \approx 2$$

ملاحظه می‌شود، تعداد میلگردهای مورد نیاز تعداد ۲ عدد میلگرد نمره ۱۴ است. توصیه می‌شود برای اطمینان بیشتر و همچنین برای ایجاد مهار مکانیکی برای مهارها حداقل تعداد ۳ عدد با زاویه حدود ۴۵ درجه نسبت به یکدیگر استفاده شود (شکل ۹).

ایجاد لنگر و نیروهای پیچشی در ستون برای چنین اتصالی دلخواه نیست بنابراین در ادامه مقادیر فوق در ستون‌های اجرا شده با این اتصال بررسی می‌شود. در این بخش مقادیر لنگر و پیچش موجود در ستون با استفاده از نرم‌افزار بررسی شده و نمودار آن به ترتیب در اشکال (۱۱ و ۱۲) ملاحظه می‌شود. مقادیر لنگر و پیچش بسیار کم‌تر از ظرفیت مقطع است.



شکل ۱۱: مقادیر لنگر موجود در ستون مجاور دال نیم طبقه راهپله



شکل ۱۲: مقادیر پیچش موجود در ستون مجاور دال نیم طبقه راهپله

۶- مراجع

۱- Naeim; Farzad; The Seismic Design Handbook (Chapter 10: Seismic Design of Reinforced Concrete Structures); 2003.

۲- امین؛ محمد؛ بررسی آزمایشگاهی رفتار چند نوع اتصال مفصلی؛ پایان نامه کارشناسی ارشد؛ دانشگاه آزاد واحد علوم و تحقیقات؛ ۱۳۸۹.

۳- دفتر تدوین و ترویج مقررات ملی ساختمان؛ مبحث (۹) طرح و اجرای ساختمان‌های بتن‌آرمه؛ ۱۳۸۸.

۴- آیین نامه ACI 318-08؛ طراحی سازه‌های بتنی و تفسیر؛ ترجمه قربانی؛ لاجوردی؛ داود نبی، انتشارات علم عمران، ۱۳۸۷.

۶- افزایش سرعت اجرایی (به علت حذف تیر میان طبقه)

۷- اقتصادی بودن

۸- اجرای آن در بسیاری از نقاط دیگر ساختمان‌ها که دارای چنین شرایطی هستند.

۹- سادگی و کفایت تخصص موجود در اجرای اتصال

۱۰- مطابقت با ظرفیت‌های موجود در مقررات ملی ساختمان مبحث ۹ و استانداردهای جهانی.

۱۱- قابلیت کاربرد به‌عنوان روشی مناسب در بهسازی و مقاوم سازی سازه‌های بتن‌آرمه خصوصاً در اتصالات راه‌پله.

قدردانی

با تشکر از مهندس علی نیکوفر و دیگر همکاران محترم در پژوهشگاه بین‌المللی زلزله‌شناسی و مهندسی زلزله که در جهت انجام این تحقیق بنده را یاری کردند.

