



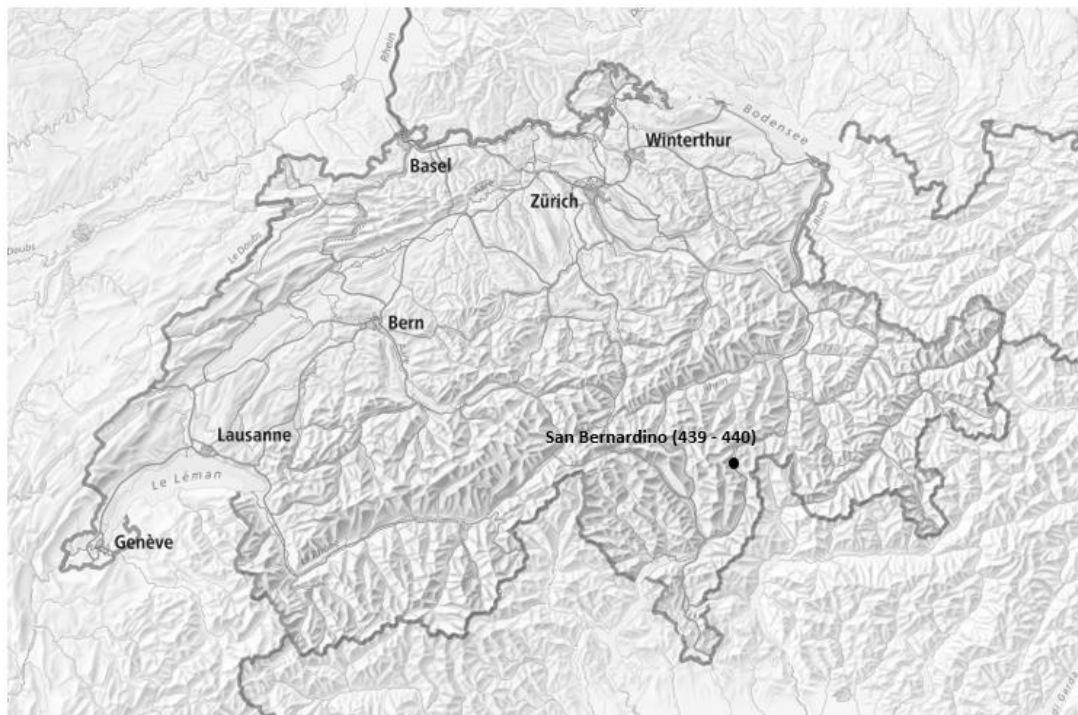
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle Strade

San Bernardino - 2015

Auswertung und Bearbeitung der WIM-Daten



Ittigen, 30.11.2017

Impressum

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK**

Bundesamt für Strassen ASTRA

Abteilung Strassennetze

Verkehr & Innovation Management

Überwachung des Strassenverkehrs

Dokument

Dokument WIM_2015_439_440

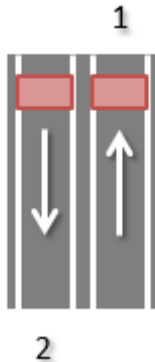
Version 1

Erschaffen am 30.11.2017 – MAF

Inhaltsverzeichnis

	Impressum	2
1	Datenblatt.....	4
2	Integrität der Daten	5
3	Statistikbearbeitung.....	6
3.1	Jährliche Stundenaufteilung	6
3.2	Jährliche Stundenaufteilung HV (> 10 Tonnen)	7
3.3	Tägliche Stundenverteilung.....	8
3.4	Fahrzeugerkennung	10
3.4.1	Nach Monat	10
3.4.2	Nach Anzahl Achsen	11
3.4.3	Nach Klasse SWISS10	11
3.4.4	Nach Gewichtskategorie	12
3.4.5	Dominierender Umriss	12
4	Vorlage nach Norm SN 640 320	13
4.1	Aufteilung zwischen den Fahrspuren	13
4.2	Äquivalenzfaktor nach Fahrzeugklassen	13
4.3	Äquivalenzfaktor nach Fahrzeugkategorien.....	13
4.4	Mittlerer Äquivalenzfaktor.....	14
4.5	Aktuelle äquivalente Verkehrslastklasse nach SN 640 324.....	14
4.6	Tendenz für die Schätzung der jährlichen Zuwachsrates	14
5	Charakteristik der Lastwagen	15
5.1	Charakteristik der Lastwagen-Kategorien.....	15
5.2	Globale Charakteristik der Proben	19
6	Vorlage nach Norm SIA 261	21
6.1	Vorlage der Last 1 nach SIA 261	21
6.1.1	Konzentrierte Last Q	21
6.1.2	Verteilte Last q	21
7	Tendenz.....	22
7.1	Entwicklung der jährlichen Stundenaufteilung	22
7.2	Entwicklung der Erkennungen nach Monat	24
7.3	Entwicklung der Vorlage der Norm SN 640 320	25
7.3.1	Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugklasse	25
7.3.2	Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugkategorie	26
7.3.3	Entwicklung des mittleren Äquivalenzfaktors	26
7.3.4	Entwicklung der täglichen äquivalenten Verkehrslast.....	26
7.4	Entwicklung der Vorlage der Norm SIA 261	27
7.4.1	Entwicklung der Quantile der konzentrierten Last Q.....	27
7.4.2	Entwicklung der Quantile der verteilten Last q.....	28
8	Vertrauensebene	29
	Bibliografie.....	30

1 Datenblatt

Station	Kanton	RN	N° ASTRA	Filiale	UT	Richtung	Spuren
San Bernardino	GR	A13	439 / 440	F5	V	2	2x1
Lage							
				Richtung 1 : 439 - Richtung Chur Richtung 2 : 440 - Richtung Bellinzona			
Speicherungen							
Art der Datei :			Tägliche Datei				
Format der Datei :			WIM_JAHRMONATTAG_NoASTRA.erweiterung				
Ausbau der Datei :			*.csv				
Filter Gewicht Fahrzeug :			-				
Einteilung SWISS :			SWISS10				

Datendatei	
Fehlende tägliche Dateien	01.01.2015 – 24.06.2015 (439) 01.01.2015 – 24.06.2015 (440) 04.07.2015 – 05.07.2015 (440)
Potentieller Datenverlust	25.06.2015 – 00 : 00 bis 02 : 00 (439) 05.07.2015 – 14 : 57 bis 16 : 16 (439) 10.09.2015 – 00 : 00 bis 01 : 02 (439) 28.09.2015 – 10 : 01 bis 12 : 43 (439) 24.11.2015 – 11 : 06 bis 12 : 21 (439) 14.12.2015 – 11 : 00 bis 12 : 28 (439) 25.06.2015 – 00 : 00 bis 02 : 00 (440) 03.07.2015 – 21 : 23 bis 00 : 00 (440) 06.07.2015 – 00 : 00 bis 06 : 56 (440) 06.07.2015 – 16 : 43 bis 00 : 00 (440) 07.07.2015 – 00 : 00 bis 05 : 45 (440) 15.09.2015 – 17 : 00 bis 19 : 10 (440) 28.09.2015 – 10 : 54 bis 13 : 56 (440) 27.10.2015 – 13 : 08 bis 15 : 46 (440) 28.10.2015 – 16 : 05 bis 00 : 00 (440) 29.10.2015 – 00 : 00 bis 10 : 05 (440)
<i>Besondere Ereignisse</i>	
<i>Entscheide</i>	
<i>Verknüpfung</i>	
Name der Datei :	2015_439_concat.log ; 2015_440_concat.log ;
Anzahl Speicherungen :	762'979 (439) ; 712'945 (440)
Anzahl effektiver Tage :	189.6 (439) ; 186.0 (440)

2 Integrität der Daten

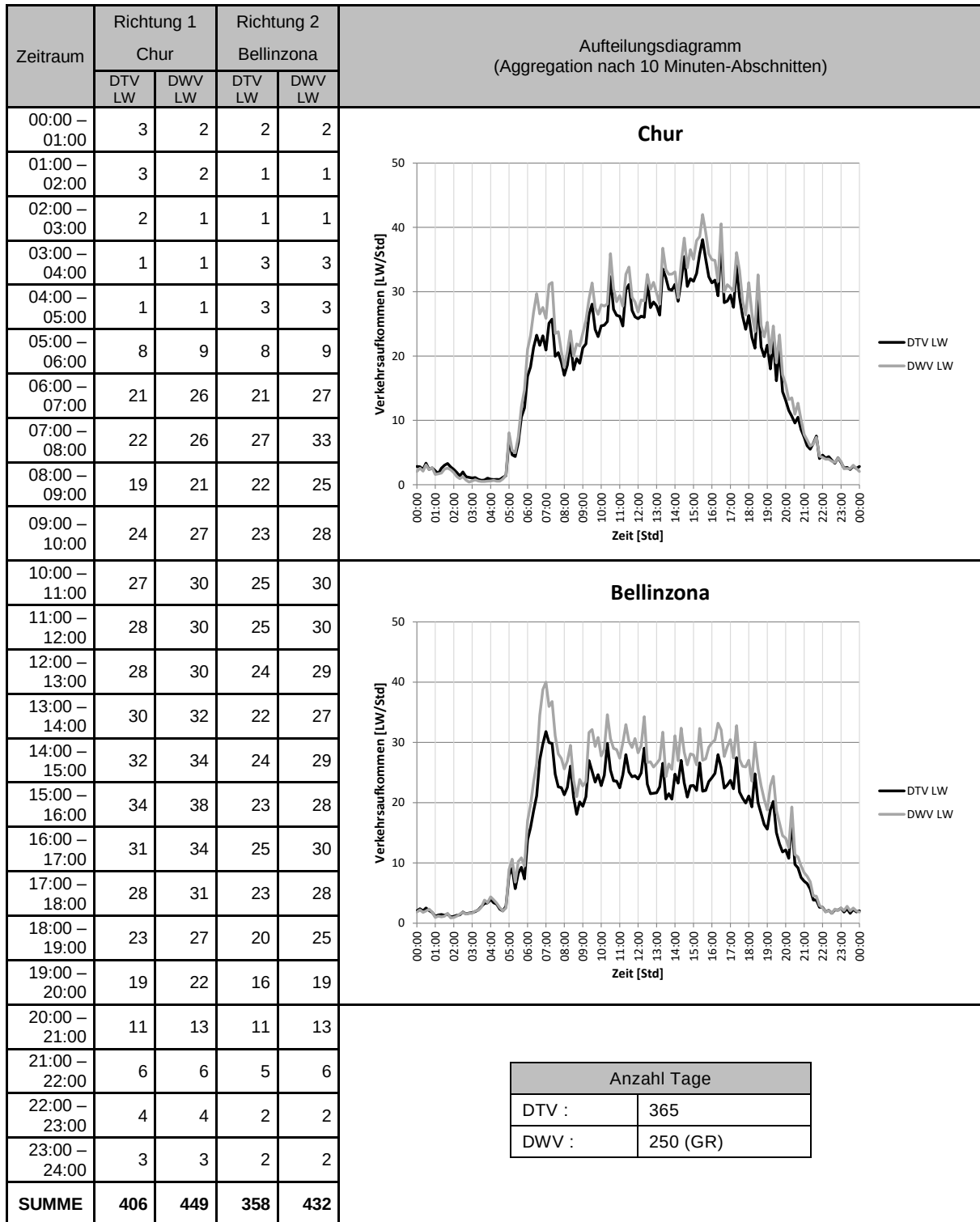
Referenzdokument : [5] [6] [7] [8] [9] [10] [11]

Datenfilter (Vorgehensweise Schritt nach Schritt)	
1)	Fahrzeuge unter 3.5 Tonnen (1'329'743 Einträge).
2)	78'796 Einträge Richtung D1. 67'385 Einträge Richtung D2.
3)	Gesamtlänge nichtig (0 Einträge).
4)	Gesamtlänge über 26.00m (98 Einträge).
5)	Gewicht nichtig auf einer der Achsen (0 Einträge).
6)	Abstand unter 60cm (1'910 Einträge).
7)	Gesamtgewicht über 65 Tonnen (195 Einträge, ohne mobile Kräne).
8)	Gewicht auf einer Achse über 18 Tonnen (27 Einträge, ohne mobile Kräne).
9)	Gesamtlänge unter 4.00m (332 Einträge).
<i>Entscheide</i>	
1)	Ausschluss (2015_439_440_u3500.log).
2)	-
3)	-
4)	Ausschluss.
5)	-
6)	Ausschluss.
7)	Ausschluss.
8)	Ausschluss.
9)	Ausschluss.
<i>Datei</i>	
Name der Datei der Statistikbearbeitung :	2015_439_440.log
Anzahl Einträge :	143'619
Name der Ausschlussdatei :	2015_439_440_exclus.log
Anzahl Einträge :	2'562

Auf einer Gesamtmenge von 1'475'924 Einträgen, wurden 1'329'743 aufgrund ihrer Zugehörigkeit den leichten Fahrzeugen (< 3.5 Tonnen) getrennt und 2'562 Einträge (1.76%) wurden aufgrund ihrer potentieller Unstimmigkeit mit den Daten ausgeschlossen.

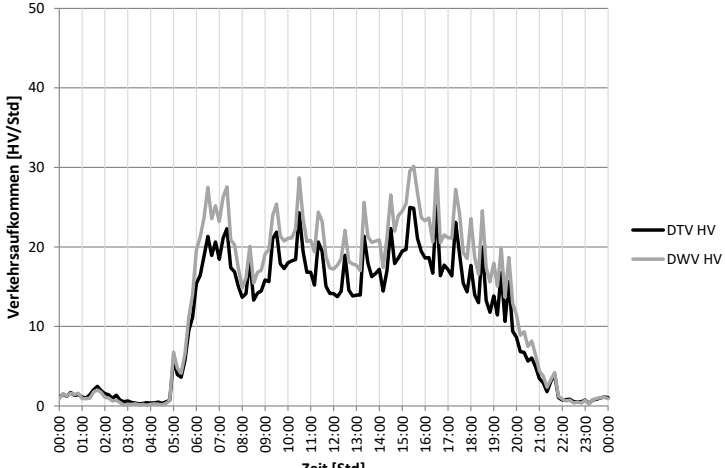
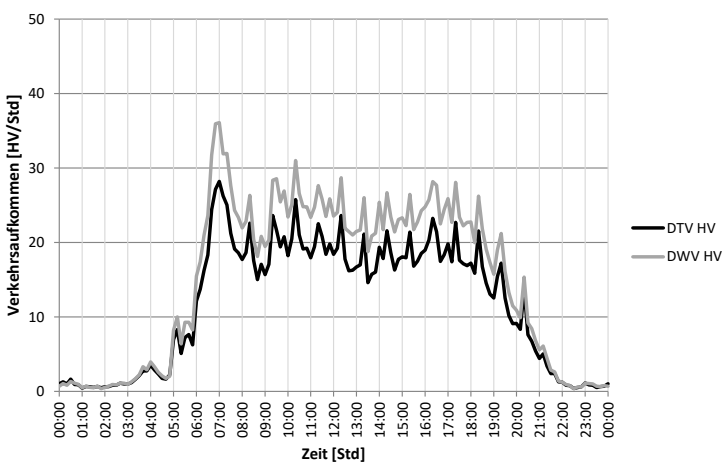
3 Statistikbearbeitung

3.1 Jährliche Stundenaufteilung



Bemerkung: Die Berechnung der Stundenaufteilungen zieht die Integrität der Daten in Betracht (fehlende Tage und Datenverluste).

3.2 Jährliche Stundenaufteilung HV (> 10 Tonnen)

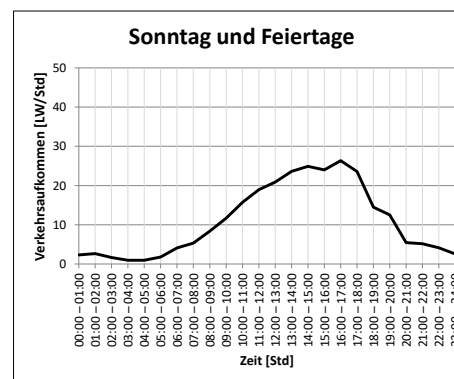
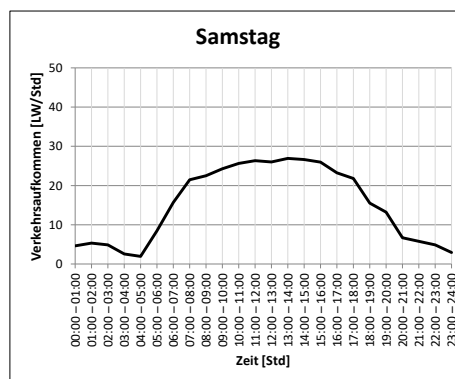
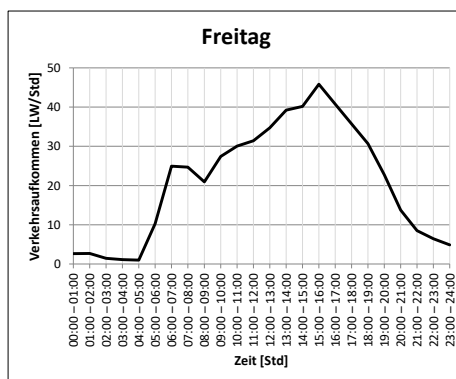
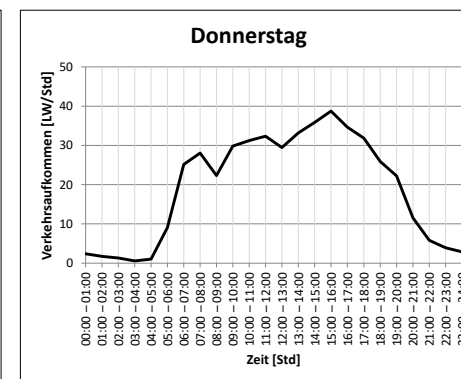
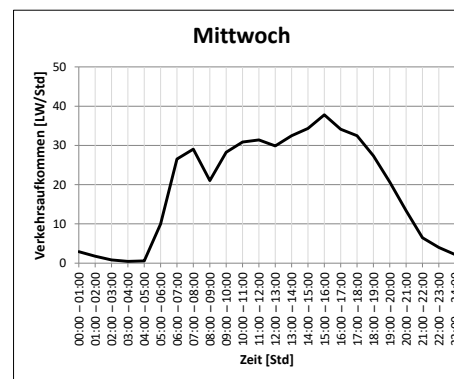
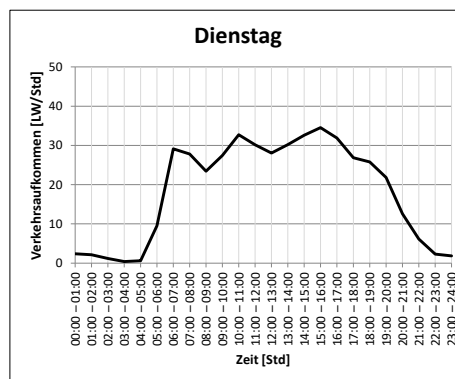
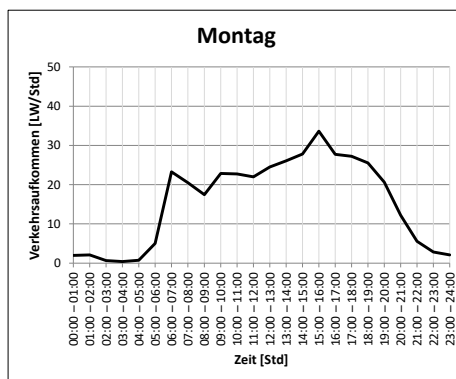
Zeitraum	Richtung 1		Richtung 2		Aufteilungsdiagramm (Aggregation nach 10 Minuten-Abschnitten)				
	Chur		Bellinzona						
	DTV HV	DWV HV	DTV HV	DWV HV					
00:00 – 01:00	1	1	1	1	Chur 				
01:00 – 02:00	2	1	1	1					
02:00 – 03:00	1	1	1	1					
03:00 – 04:00	0	0	2	2					
04:00 – 05:00	0	0	2	3					
05:00 – 06:00	7	8	7	9					
06:00 – 07:00	19	23	19	24					
07:00 – 08:00	19	23	23	29					
08:00 – 09:00	15	17	18	22					
09:00 – 10:00	18	22	20	25					
10:00 – 11:00	19	23	21	26	Bellinzona 				
11:00 – 12:00	17	21	20	25					
12:00 – 13:00	15	19	19	23					
13:00 – 14:00	17	20	17	22					
14:00 – 15:00	18	22	19	24					
15:00 – 16:00	22	27	18	23					
16:00 – 17:00	19	23	20	26					
17:00 – 18:00	18	22	19	24					
18:00 – 19:00	15	19	16	21					
19:00 – 20:00	13	16	13	16					
20:00 – 21:00	6	9	8	10	Anzahl Tage <table><tr><td>DTV :</td><td>365</td></tr><tr><td>DWV :</td><td>250 (GR)</td></tr></table>	DTV :	365	DWV :	250 (GR)
DTV :	365								
DWV :	250 (GR)								
21:00 – 22:00	3	3	3	4					
22:00 – 23:00	1	1	1	1					
23:00 – 24:00	1	1	1	1					
SUMME	264	322	287	362					

Bemerkung: Die Berechnung der Stundenaufteilungen zieht die Integrität der Daten in Betracht (fehlende Tage und Datenverluste).

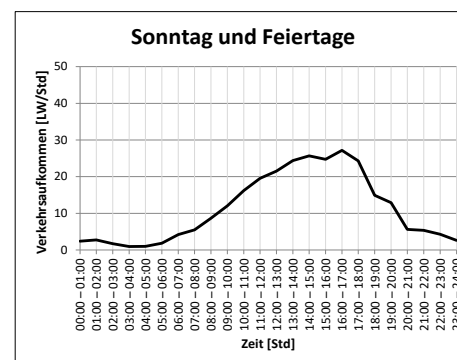
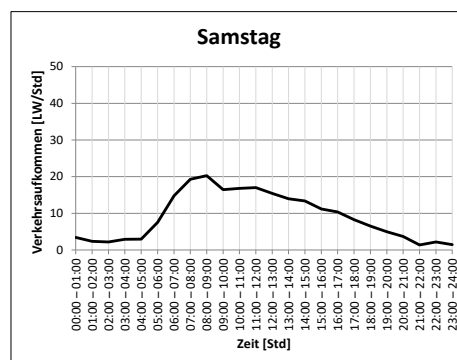
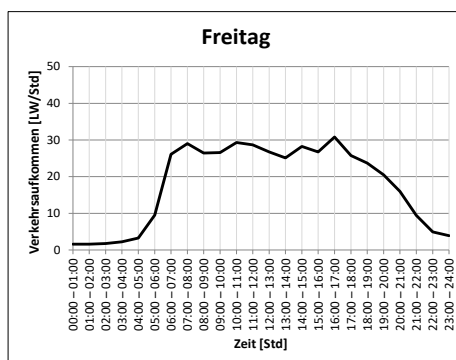
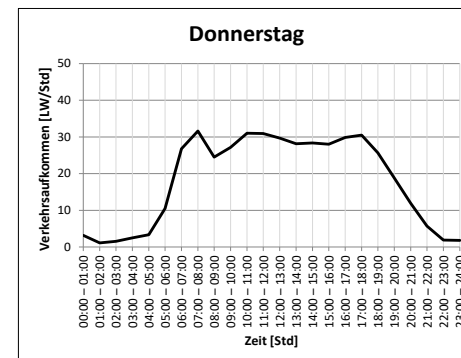
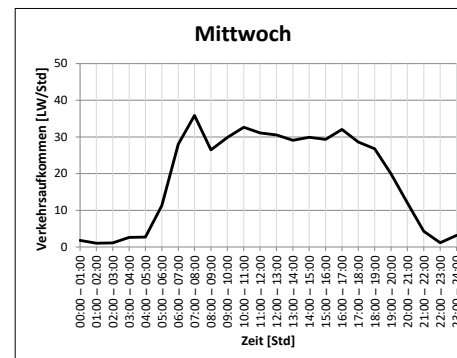
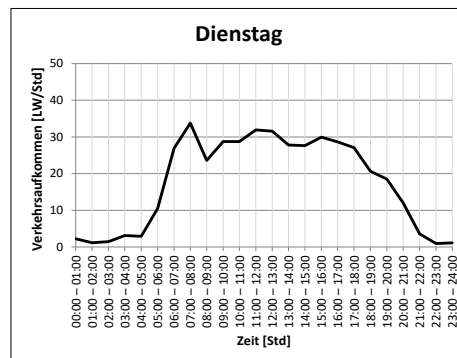
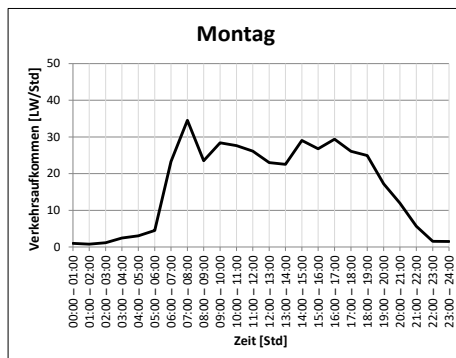
3.3 Tägliche Stundenverteilung

Tage	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag und Feiertage
Anzahl (GR)	49	50	52	49	50	49	66

Richtung 1 : Chur (Aggregation nach Stunde)



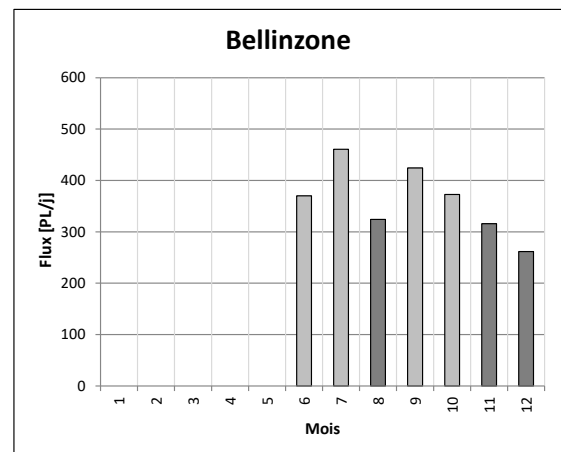
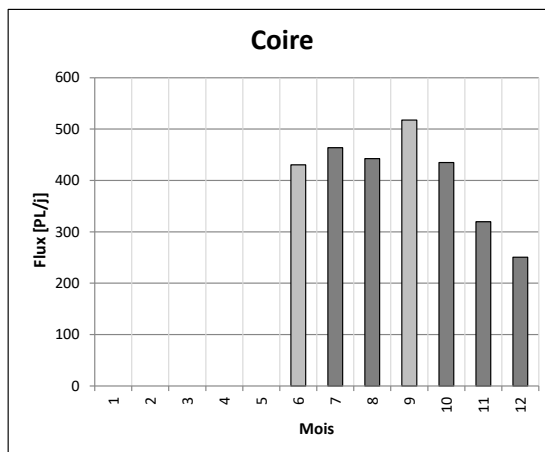
Richtung 2 : Bellinzona (Aggregation nach Stunde)



3.4 Fahrzeugerkennung

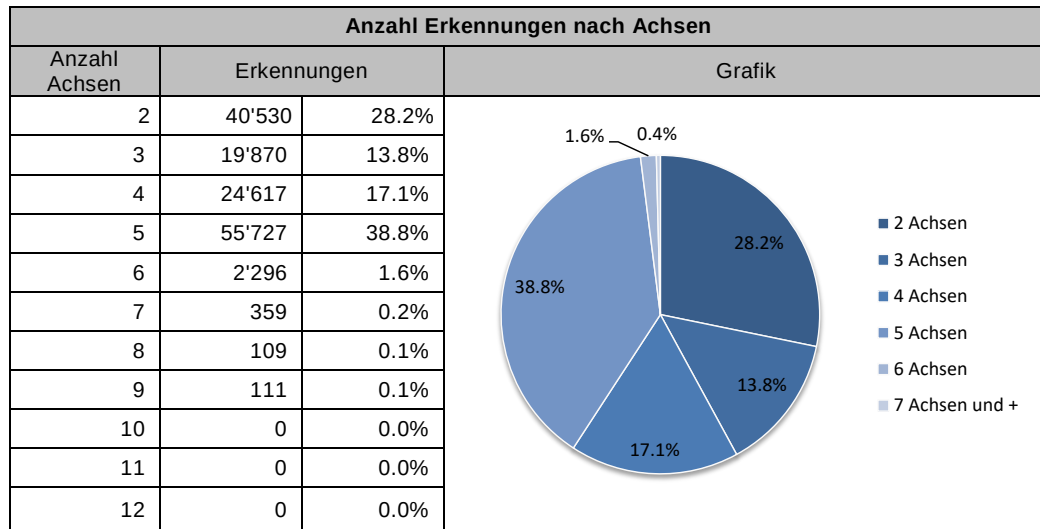
3.4.1 Nach Monat

Anzahl Erkennungen nach Monat		
Monat	Richtung 1 : Chur	Richtung 2 : Bellinzona
Januar	-	-
Februar	-	-
März	-	-
April	-	-
Mai	-	-
Juni	2'547	2'221
Juli	14'373	12'931
August	13'719	10'053
September	15'465	12'638
Oktober	13'488	11'237
November	9'586	9'479
Dezember	7'768	8'114



Bemerkung: Die Berechnung der monatlichen Aufteilungen zieht die Integrität der Daten in Betracht (Fehlende Tage und Datenverluste). Juni, Juli (440), September, Oktober (440): Erkennung nicht geschätzt, tägliche Werte geschätzt.

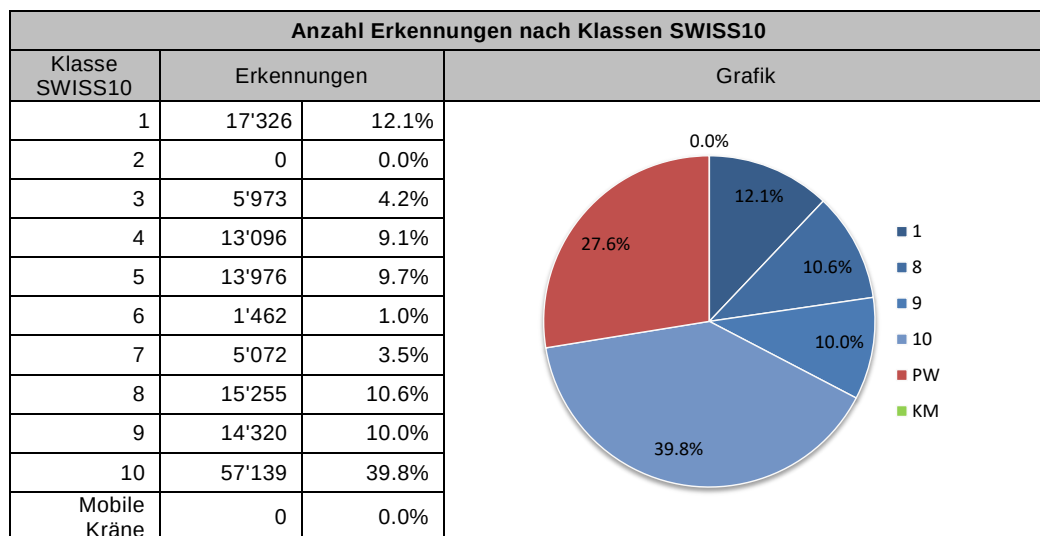
3.4.2 Nach Anzahl Achsen



3.4.3 Nach Klasse SWISS10

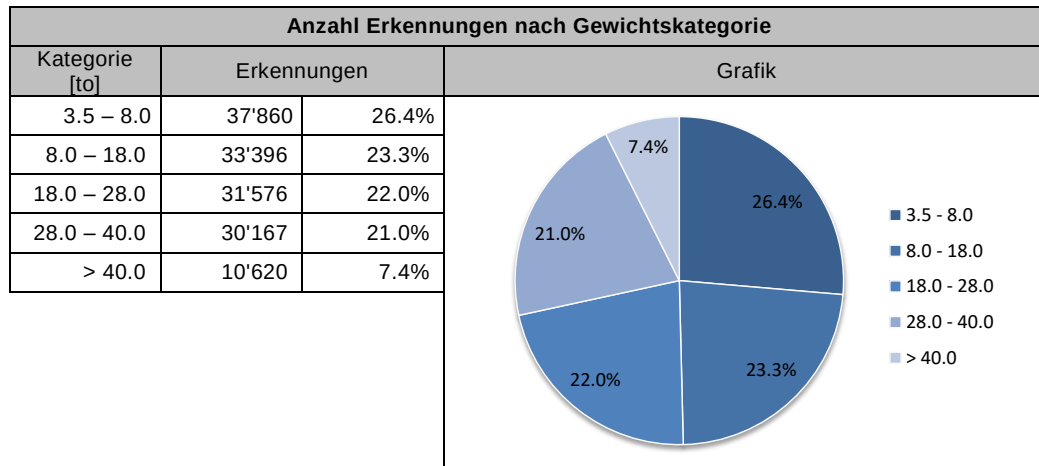
Fahrzeugklassen Swiss 10 [4]

Erfassung der Klassen nach Schema «Swiss 10 »	Erfassung für die Schweizerische Strassenverkehrszählung (SSVZ)	Erfassung für das Verkehrsmanagement
2 : Motorrad	2 : Motorrad	1 : PW-ähnliche Fahrzeuge (Fahrzeuge < 3.5 t)
3 : Personenwagen	3 : Personenwagen	
4 : Personenwagen mit Anhänger		
5 : Lieferwagen	4 : Lieferwagen	
6 : Lieferwagen mit Anhänger		
7 : Lieferwagen mit Auflieger		
1 : Bus, Car	1 : Bus, Car	2 : LKW-ähnliche Fahrzeuge (Fahrzeuge > 3.5 t)
8 : Lastkraftwagen	5 : Lastkraftwagen	
9 : Lastenzug	6 : Lastenzug + Sattelzug	
10 : Sattelzug		



Wir stellen fest, dass 39'579 Einträge (Klasse 2 bis 7, 27.6%) der Kategorie der leichten Fahrzeuge untergeordnet wurden, diese jedoch, deren Einträge nach, unter den schweren Fahrzeugen eingeordnet werden sollten.

3.4.4 Nach Gewichtskategorie



3.4.5 Dominierender Umriss

Gemäss [6] : « Wird als dominierende Klasse des Lastwagenverkehrs beschrieben, jeder Umriss, dessen Anteil sich auf über 1% der gesamten Anzahl Lastwagen erhebt »

Dominierender Umriss					
Konfiguration		Umriss	SWISS10	Erkennungen	
S/S/Tr	0 - - - - 0 + - - - - 000		10	40'479	28.2%
S/S	Unschlüssig			16'958	11.8%
S/S	0 - - - - 0		1	13'312	9.3%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - - 00		10	10'067	7.0%
S/S	0 - - - - 0		8	10'008	7.0%
S/S/S	Unschlüssig			8'347	5.8%
S/S/Tr	Unschlüssig			6'111	4.3%
S/S/Ta	Unschlüssig			5'797	4.0%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - 00 - -		9	4'026	2.8%
S/Ta/S/S	0 - - - - 00 + 0 - - - - 0		9	3'769	2.6%
S/Ta	Unschlüssig			3'718	2.6%
S/Ta	0 - - - - 00		1	3'213	2.2%
S/Ta	0 - - - - 00		8	2'222	1.5%
S/S/S/S	0 - - - - 0 + 0 - - - - 0		9	2'088	1.5%
S/Ta/Ta	0 - - - - 00 + - - - 00 - -		9	1'859	1.3%
Andere Umrisse nach SN 640 320					
S/S/S	0 - - - - 0 + - - 0 - -		10	978	0.7%
S/S/S/S	0 - - - - 0 + - - - 0 - 0		10	518	0.4%
S/S/S/Ta	0 - - - - 0 + 0 - - - 00		9	202	0.1%
Ta/Tr	00 - - 000		Nicht eingeordnet (8)	71	0.0%
Ta/Ta	00 - - - 00		8	21	0.0%

Legende: S : Achse einfach, Ta : Achse doppelt, Tr : Achse dreifach

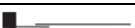
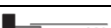
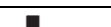
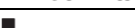
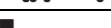
4 Vorlage nach Norm SN 640 320

Referenzdokument : [1] [2] [6] [12]

4.1 Aufteilung zwischen den Fahrspuren

Aufteilung zwischen den Fahrspuren			
Konfiguration	Richtung 1 : Chur	Richtung 2 : Bellinzona	Auf Basis von :
2x1 Spur	53.1%	46.9%	Anzahl Erkennungen
	52.0%	48.0%	Gesamtgewicht
	56.9%	43.1%	Äquivalente Verkehrslast total W

4.2 Äquivalenzfaktor nach Fahrzeugklassen

Mittlerer Äquivalenzfaktor k nach Schwerverkehrsklassen						
Umriss	Flexibler und halbstarrer Oberbau			Starrer und kombinierter Oberbau		
	Richtung 1 : Chur	Richtung 2 : Bellinzona	Norm 2011	Richtung 1 : Chur	Richtung 2 : Bellinzona	Norm 2011
	0.62	0.54	0.7	0.61	0.50	0.6
	1.05	0.77	1.4	1.44	0.96	2.1
	0.69	0.03	1.5	1.19	0.03	2.7
	2.73	0.90	1.9	6.43	1.85	3.0
	1.37	1.10	0.5	1.34	1.01	0.5
	2.53	1.44	1.7	2.56	1.38	1.8
	1.66	1.02	1.8	1.79	1.02	2.2
	3.49	2.18	2.0	4.65	2.75	2.2
	2.32	1.49	2.0	2.35	1.43	1.9
	3.14	3.35	1.7	3.57	3.88	1.6
	4.16	2.20	1.3	4.60	2.41	1.0
	2.24	1.70	2.5	2.81	1.98	2.6
	1.81	1.32	1.2	2.66	1.84	0.9
	2.77	2.24	0.7	2.99	2.36	0.6
	1.08	0.97	1.4	1.51	1.30	2.1

4.3 Äquivalenzfaktor nach Fahrzeugkategorien

Mittlerer Äquivalenzfaktor k nach Fahrzeugkategorien						
Kategorie SWISS10	Flexibler und halbstarrer Oberbau			Starrer und kombinierter Oberbau		
	Richtung 1 : Chur	Richtung 2 : Bellinzona	Norm 2011	Richtung 1 : Chur	Richtung 2 : Bellinzona	Norm 2011
1 : Bus, Car	2.43	1.99	2.3	2.68	2.15	2.3
8 : Lastkraftwagen	0.72	0.60	0.9	0.81	0.62	1.0
9 : Lastenzug	2.37	2.27	1.9	2.87	2.64	2.0
10 : Sattelzug	3.13	1.88	1.7	4.10	2.31	2.0

4.4 Mittlerer Äquivalenzfaktor

Mittlerer Äquivalenzfaktor k für den Strassentyp / Anteil auf Datenprobe						
Daten	Flexibler und halbstarrer Oberbau			Starrer und kombinierter Oberbau		
	Richtung 1 : Chur	Richtung 2 : Bellinzona	Norm 2011	Richtung 1 : Chur	Richtung 2 : Bellinzona	Norm 2011
Umriss (2-6 Achsen)	1.83	1.57	1.6	2.33	1.88	1.7
	99.1%	99.5%		99.1%	99.5%	
Kategorie	2.55	1.83		3.20	2.16	
	63.1%	71.9%		63.1%	71.9%	
Klasse	2.56	1.84		3.21	2.17	
	61.0%	70.0%		61.0%	70.0%	

4.5 Aktuelle äquivalente Verkehrslastklasse nach SN 640 324

Flexibler und halbstarrer Oberbau

Richtung 1 : Chur

$$TF_0 = \frac{76'946 \text{ LW}}{189.6 \text{ Tage}} \cdot 1.83 = 744 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T4 : Schwer}$$

Richtung 2 : Bellinzona

$$TF_0 = \frac{66'673 \text{ LW}}{186.0 \text{ Tage}} \cdot 1.57 = 565 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T4 : Schwer}$$

Starrer und kombinierter Oberbau

Richtung 1 : Chur

$$TF_0 = \frac{76'946 \text{ LW}}{189.6 \text{ Tage}} \cdot 2.33 = 949 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T4 : Schwer}$$

Richtung 2 : Bellinzona

$$TF_0 = \frac{66'673 \text{ LW}}{186.0 \text{ Tage}} \cdot 1.88 = 674 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T4 : Schwer}$$

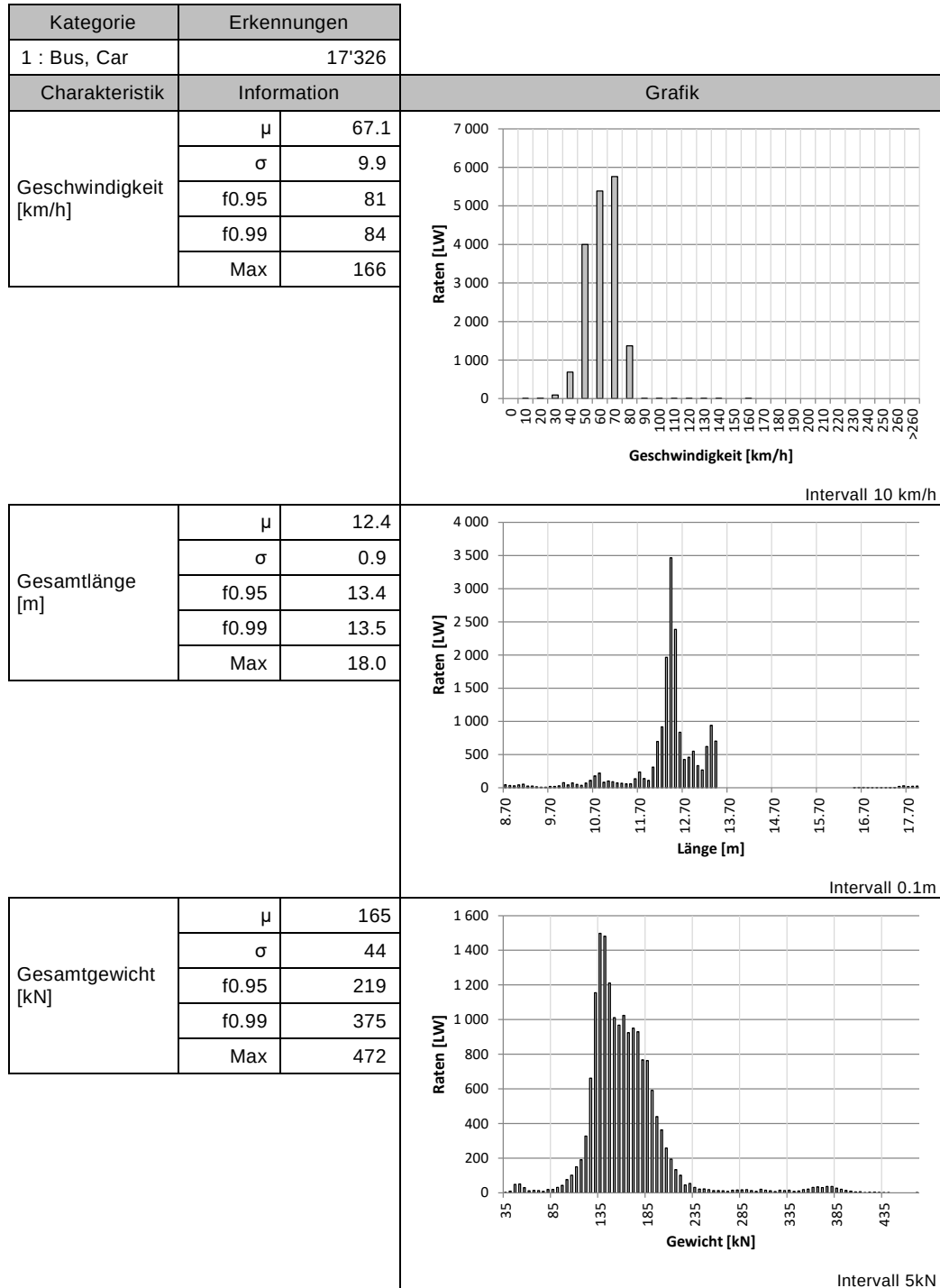
4.6 Tendenz für die Schätzung der jährlichen Zuwachsrates

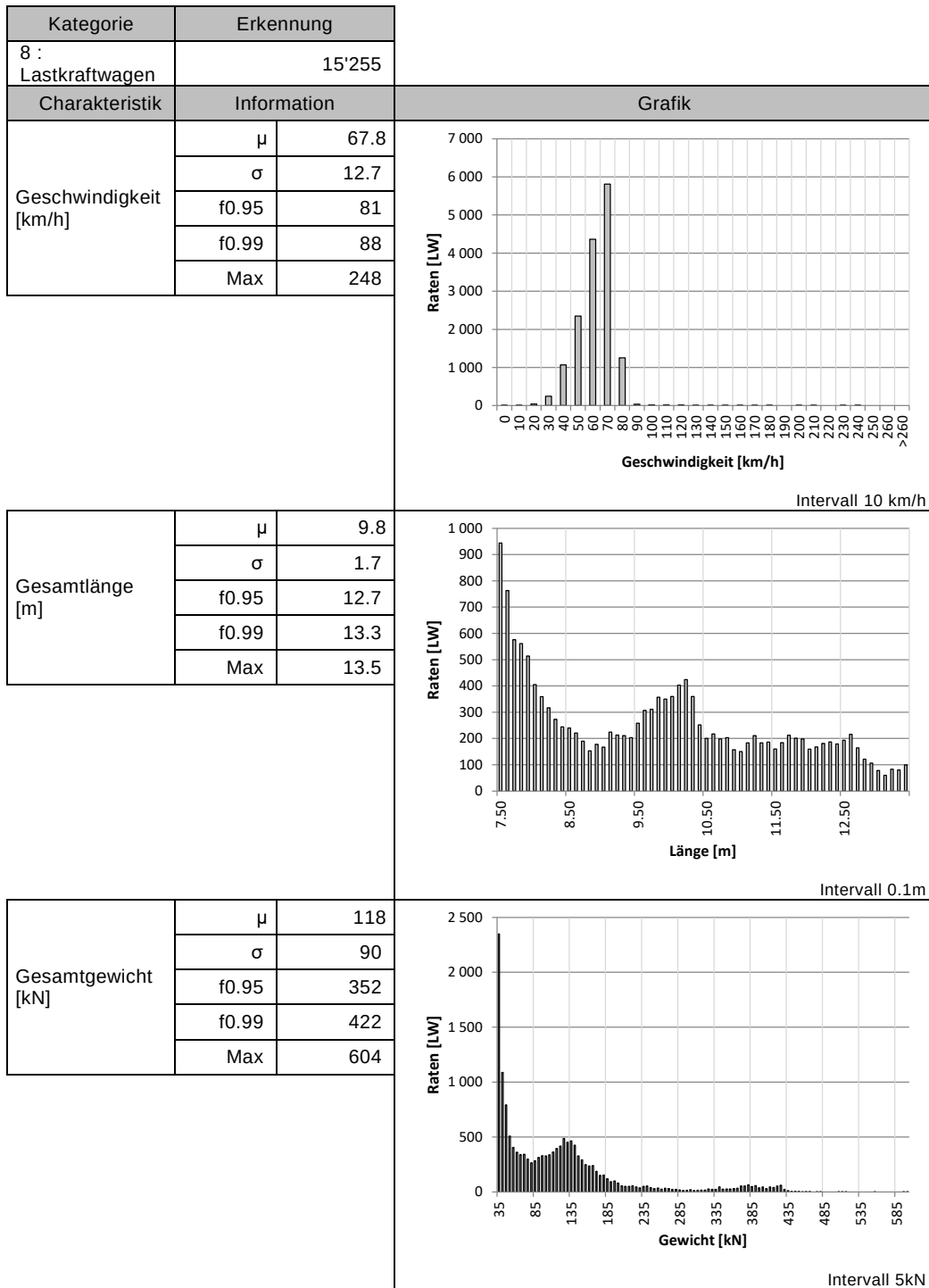
Tendenz für die Schätzung der jährlichen Zuwachsrates		
Richtung 1 : Chur	Richtung 2 : Bellinzona	Auf Basis von :
-	-	Anzahl Erkennungen
-	-	Gesamtgewicht
-	-	Gesamte äquivalente Verkehrslast W

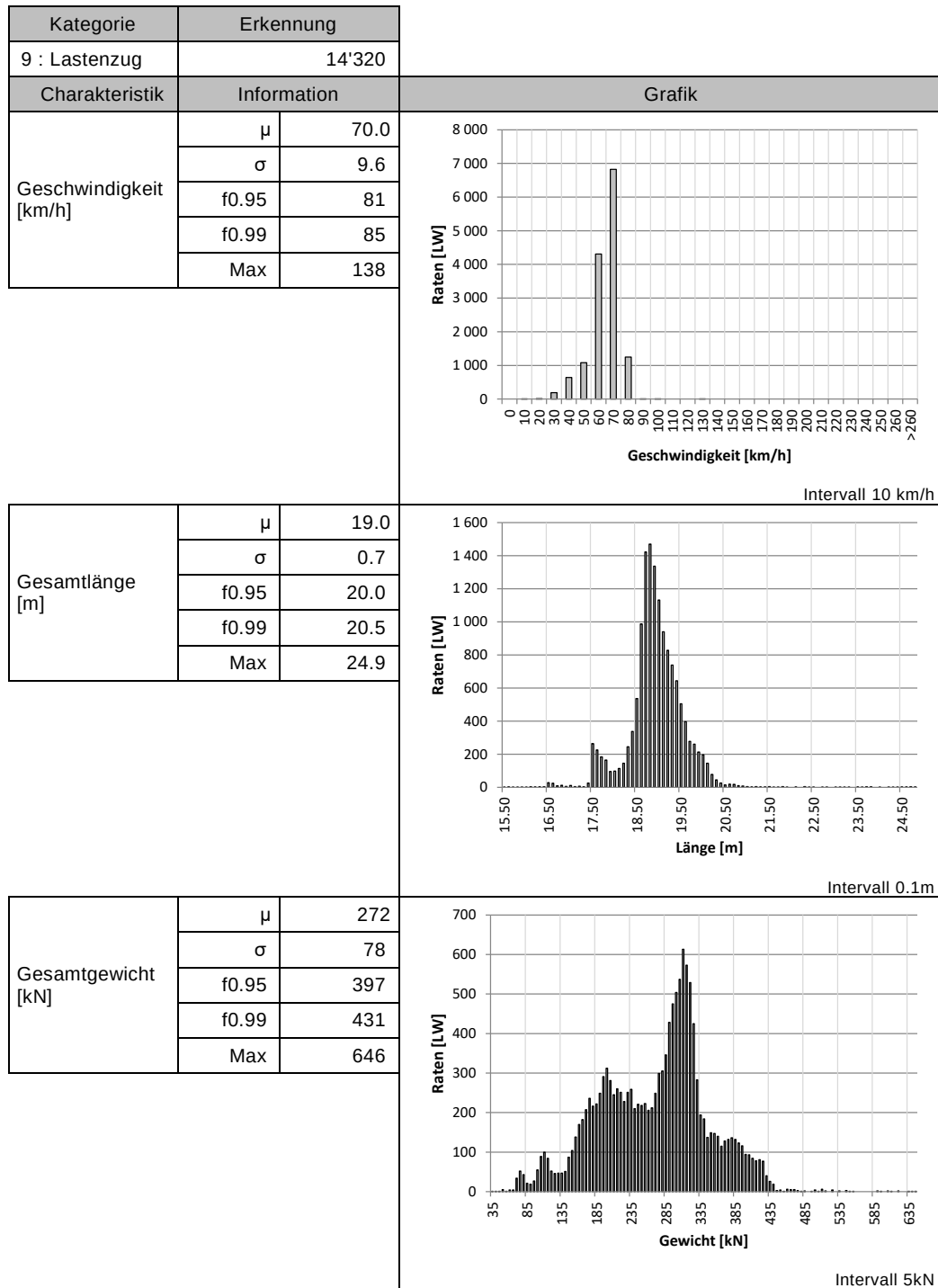
Dieser Abschnitt wird bestimmt, wenn die Tendenzen festgestellt werden (Mehrere Jahresberichte)

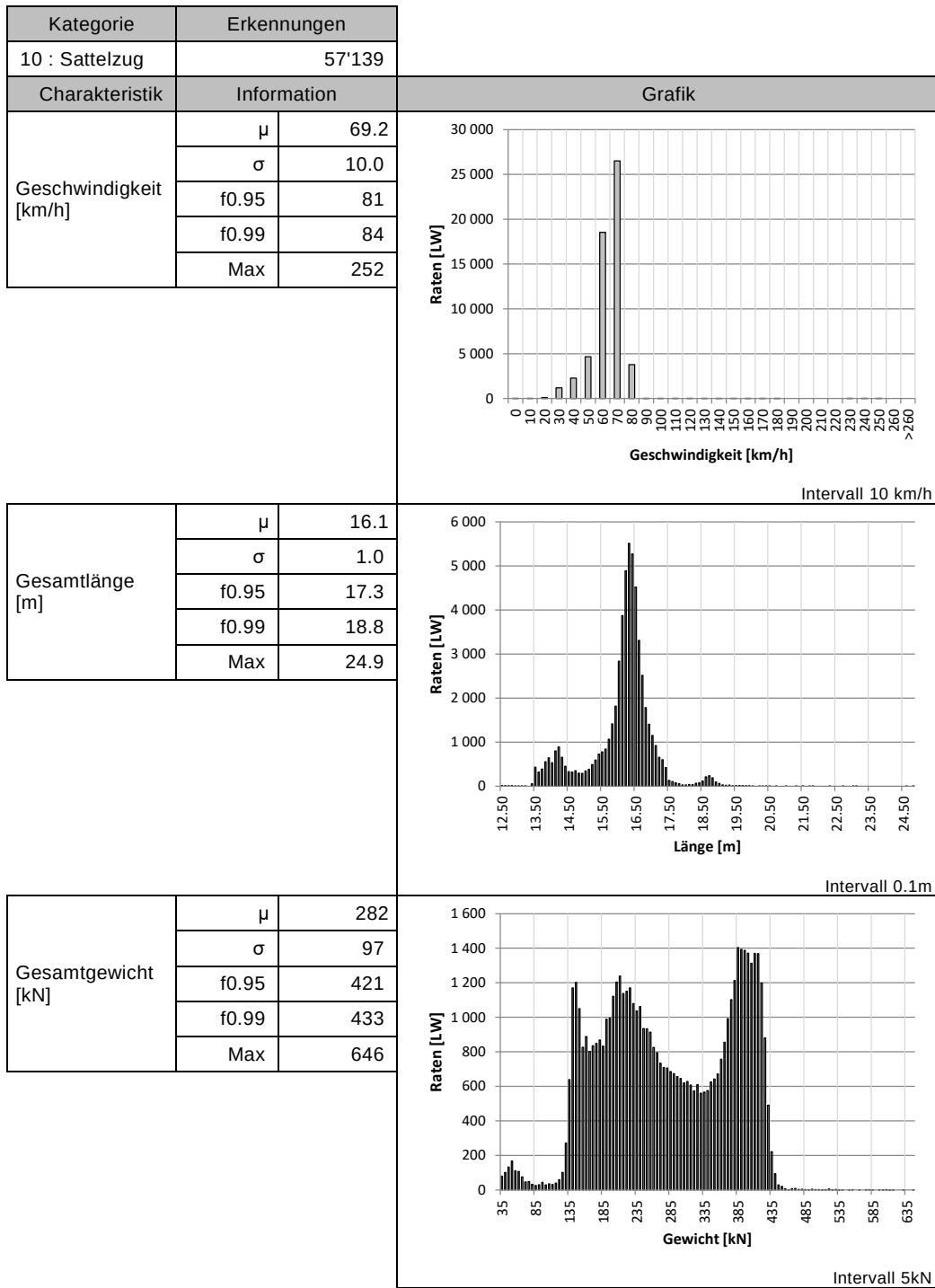
5 Charakteristik der Lastwagen

5.1 Charakteristik der Lastwagen-Kategorien



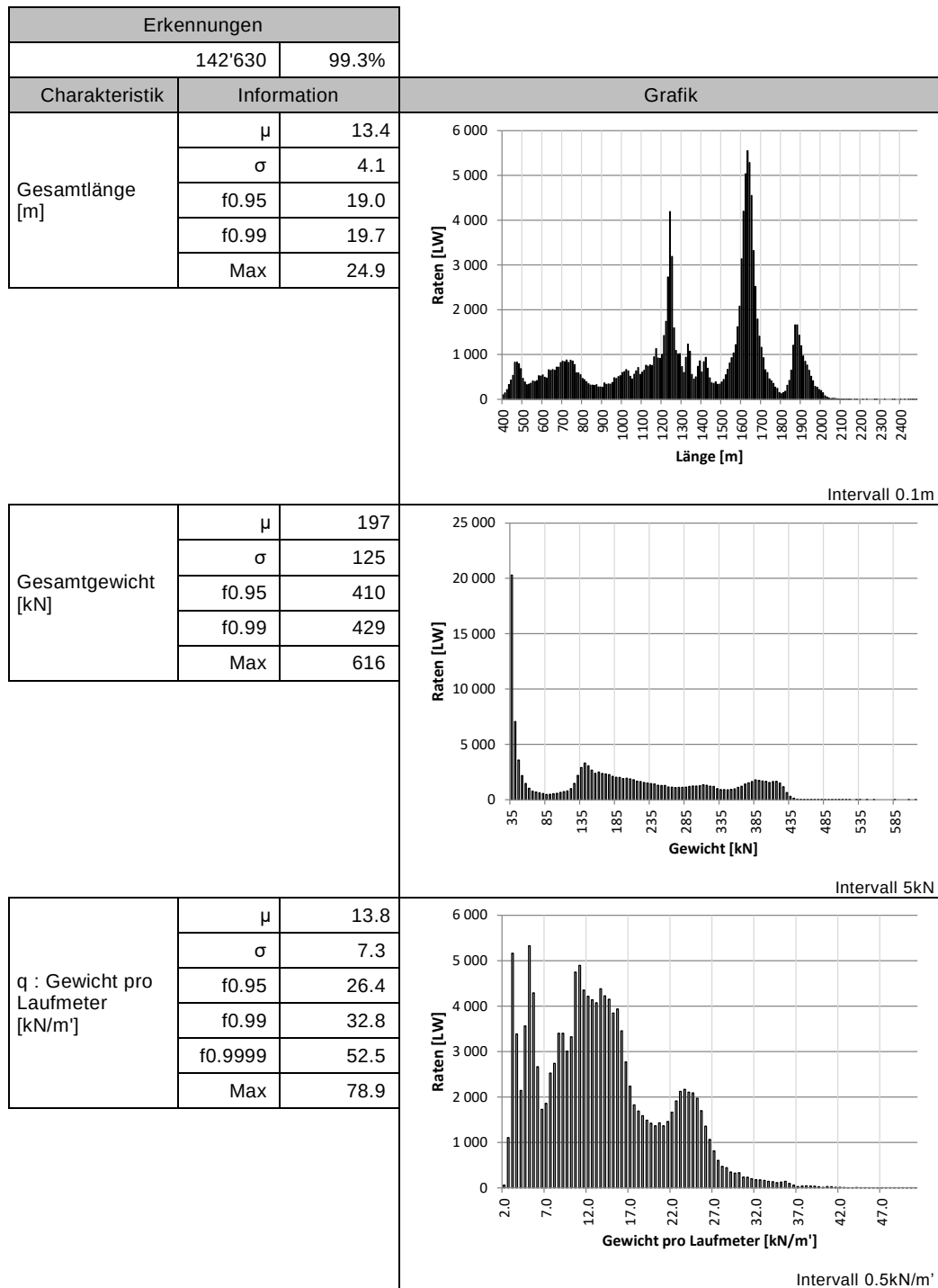


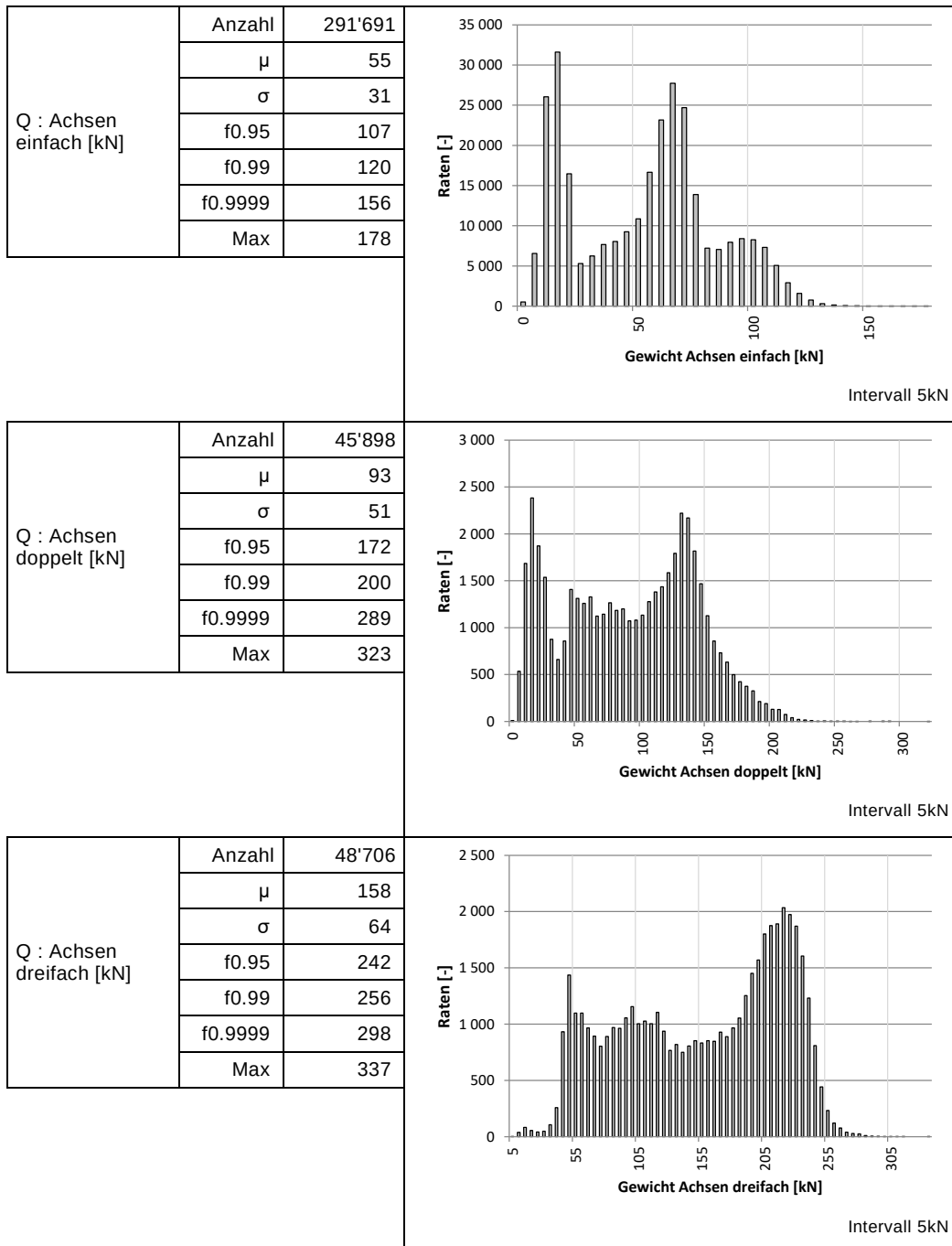




5.2 Globale Charakteristik der Proben

Auf Basis der Erkennungen der Umrisse 2 bis 6 Achsen.



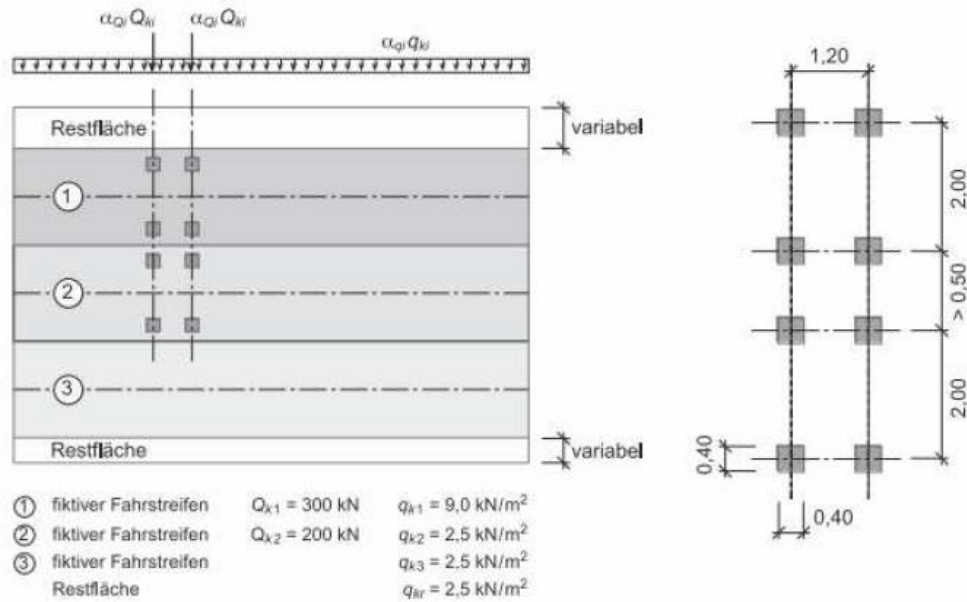


6 Vorlage nach Norm SIA 261

Referenzdokument : [3]

Die in Betracht gezogenen Daten sind jene der erkannten Umrisse von 2 bis 6 Achsen, sprich 99.3% der gesamten Proben.

6.1 Vorlage der Last 1 nach SIA 261



6.1.1 Konzentrierte Last Q

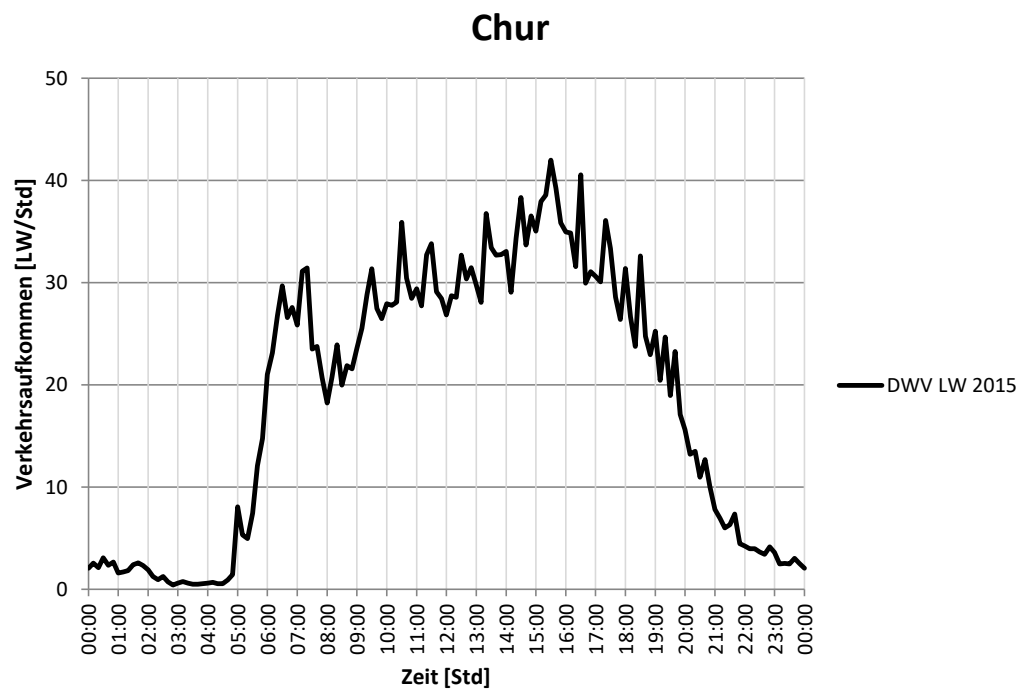
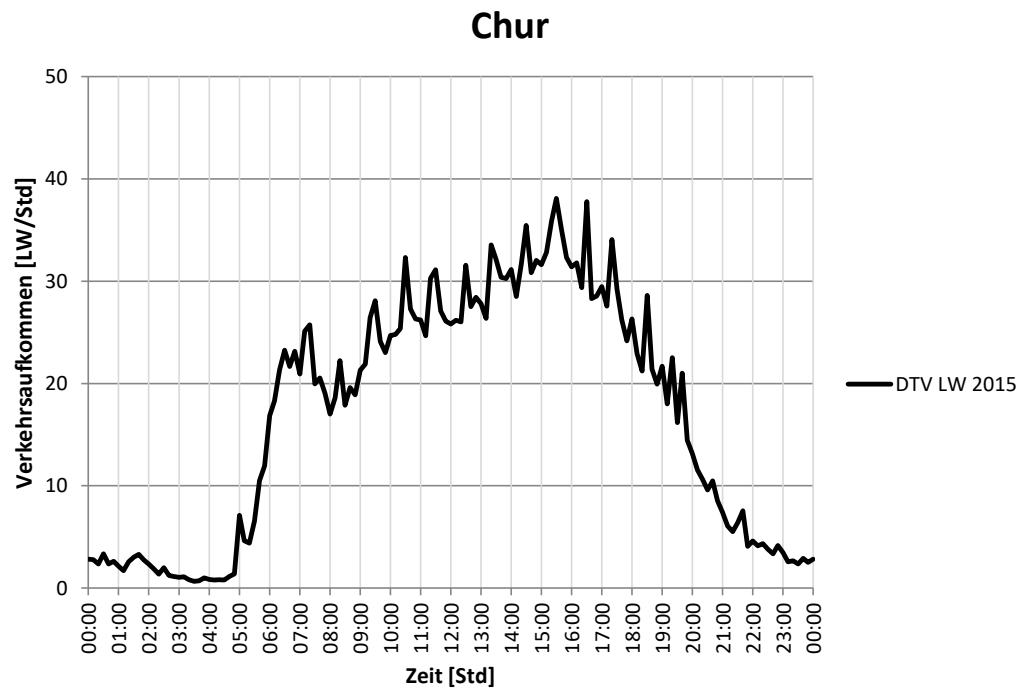
Konzentrierte Last Q					
Typ Achsen	Durchschnittslast [kN]	Durchschnittslast pro Achse [kN]	f0.95 [kN] (pro Achse)	f0.99 [kN] (pro Achse)	f0.9999 [kN] (pro Achse)
Einfach	55	55	107	120	156
Doppelt	93	46	172 (86)	200 (100)	289 (145)
Dreifach	158	53	242 (81)	256 (85)	298 (99)

6.1.2 Verteilte Last q

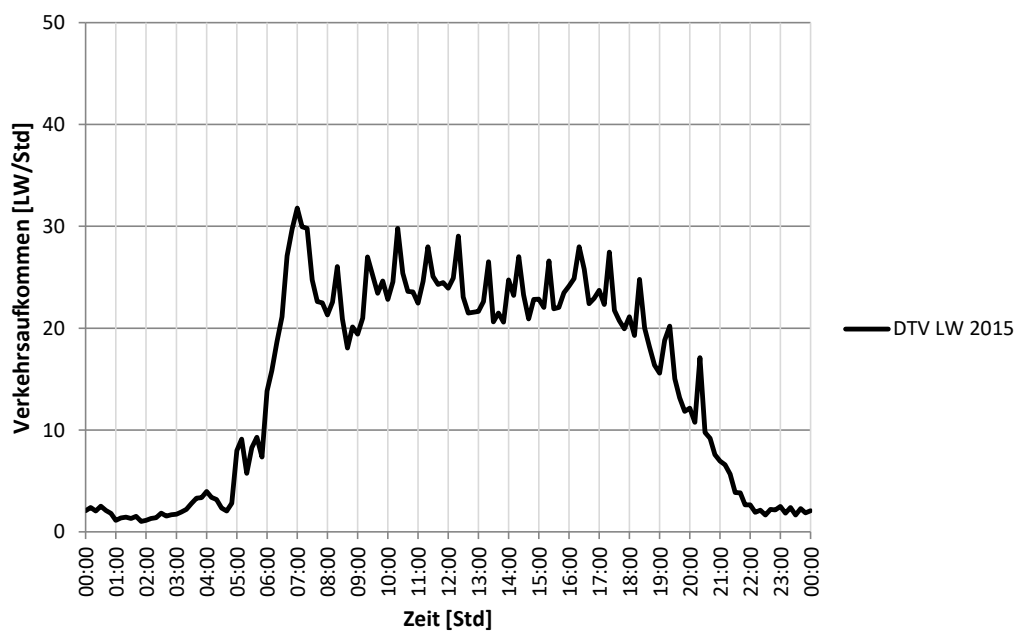
Verteilte Last q				
Typ	Durchschnittslast	f0.95	f0.99	f0.9999
Gewicht pro Laufmeter [kN/m']	13.8	26.4	32.8	52.5
Gewicht pro Fläche (Breite 3 m) [kN/m²]	4.6	8.8	10.9	17.5

7 Tendenz

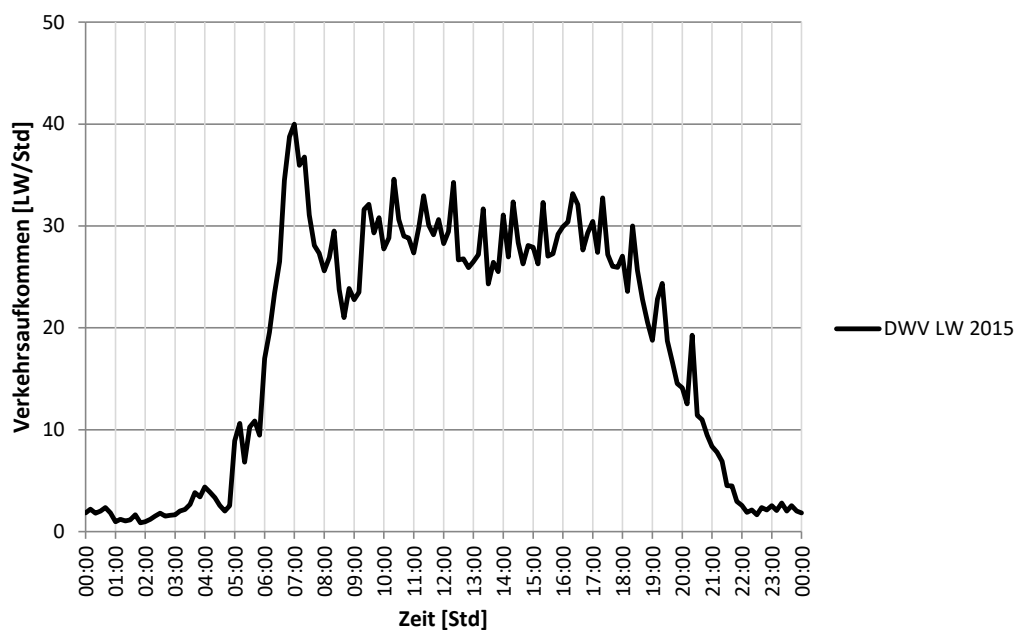
7.1 Entwicklung der jährlichen Stundenaufteilung



Bellinzona

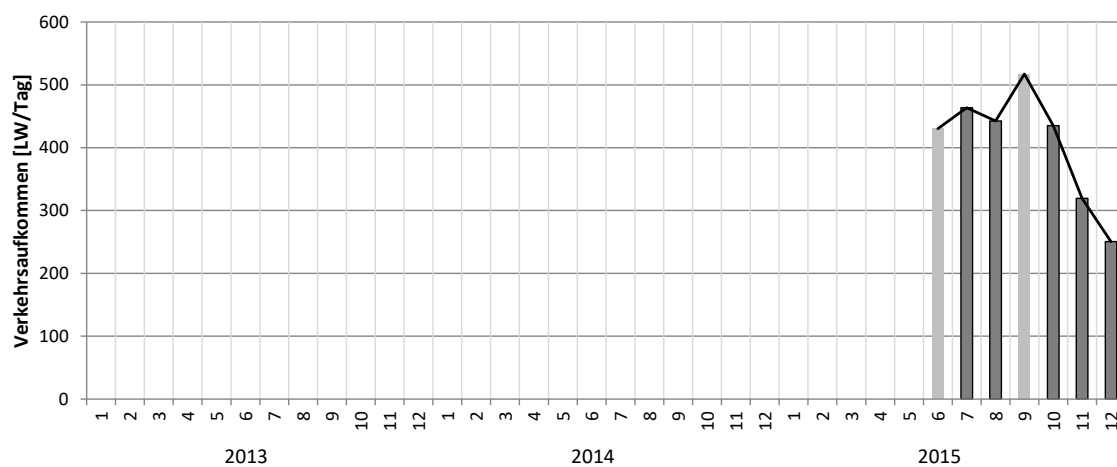


Bellinzona

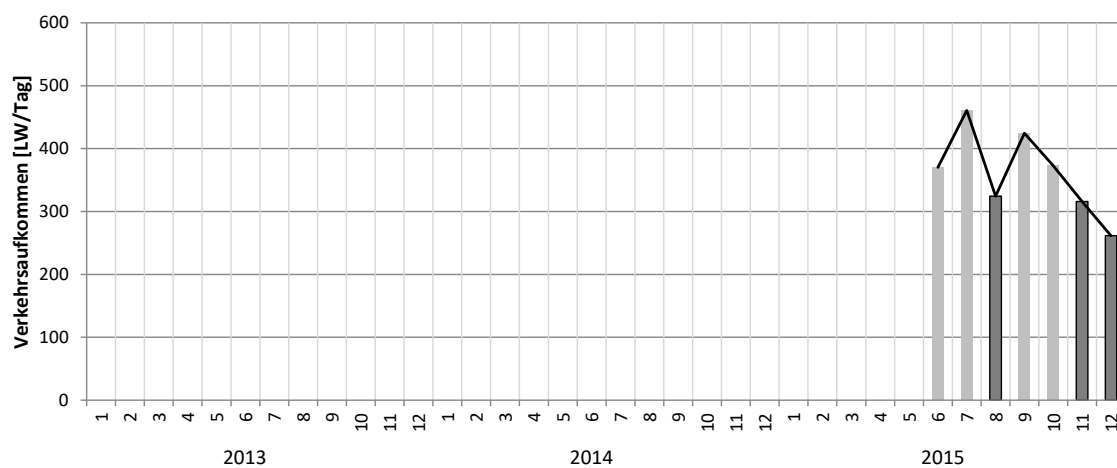


7.2 Entwicklung der Erkennungen nach Monat

Chur



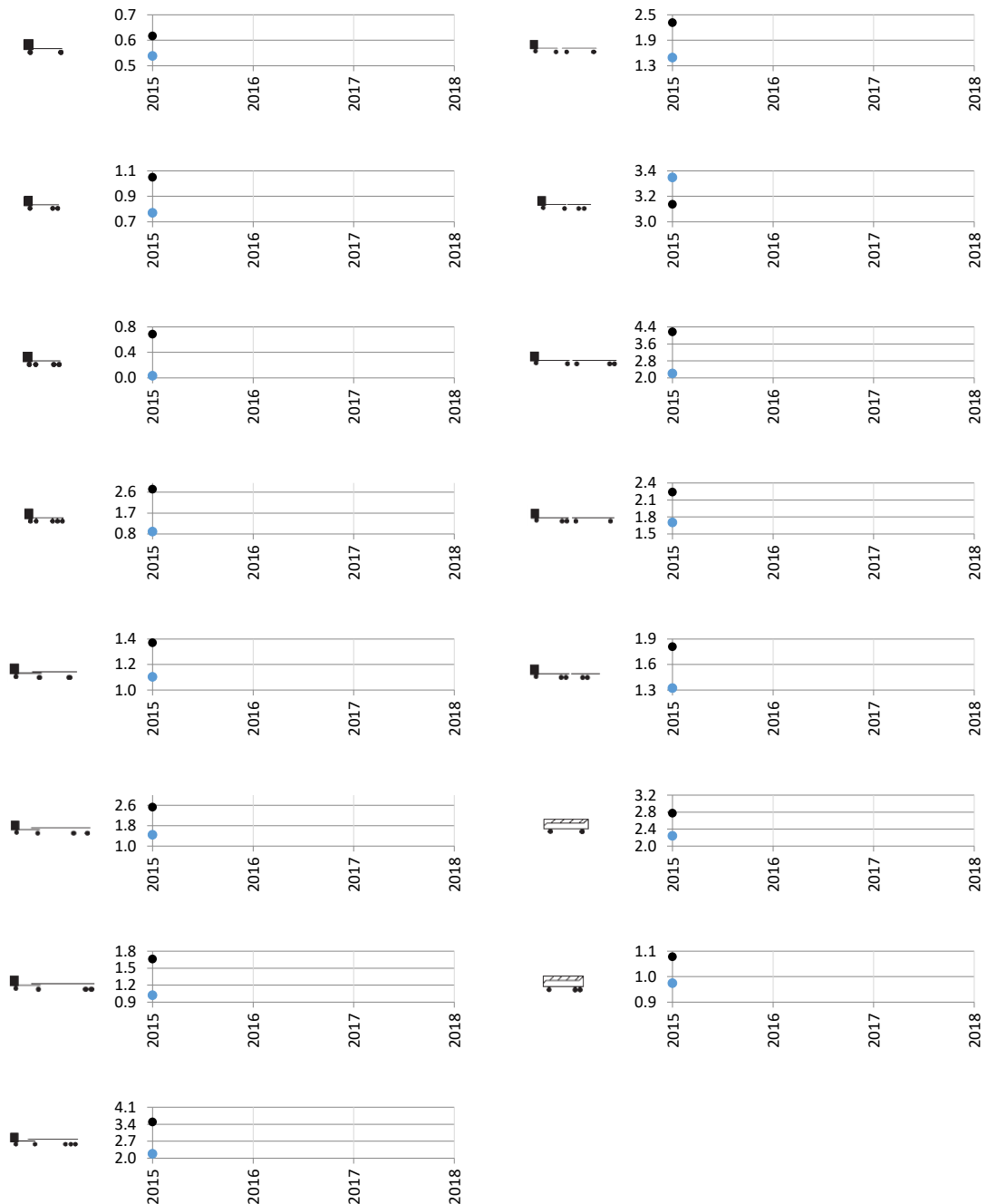
Bellinzona



7.3 Entwicklung der Vorlage der Norm SN 640 320

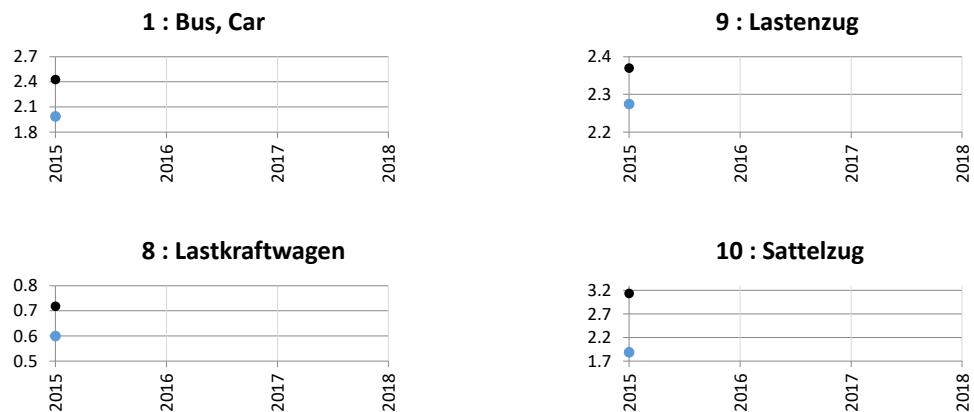
In diesem Kapitel werden einzig die flexiblen und halbstarren Fahrbahnen in Betracht gezogen.

7.3.1 Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugklasse



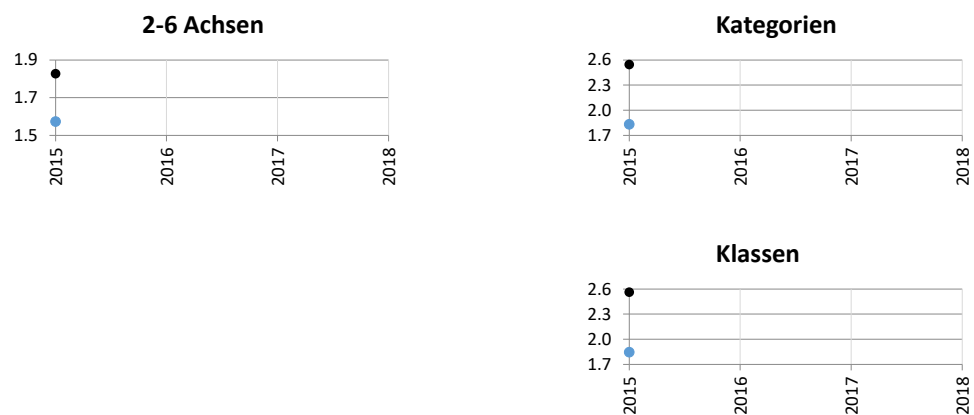
Schwarz : Richtung Chur ; Blau : Richtung Bellinzona.

7.3.2 Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugkategorie



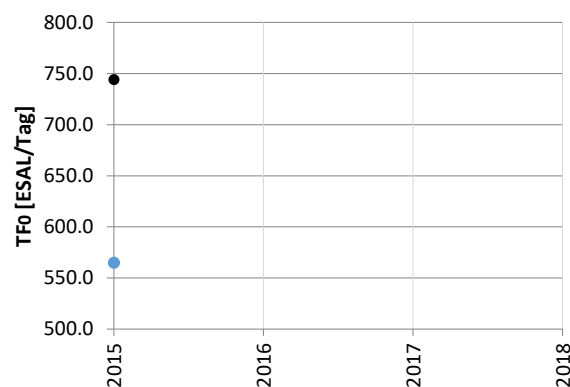
Schwarz : Richtung Chur ; Blau : Richtung Bellinzona.

7.3.3 Entwicklung des mittleren Äquivalenzfaktors



Schwarz : Richtung Chur ; Blau : Richtung Bellinzona.

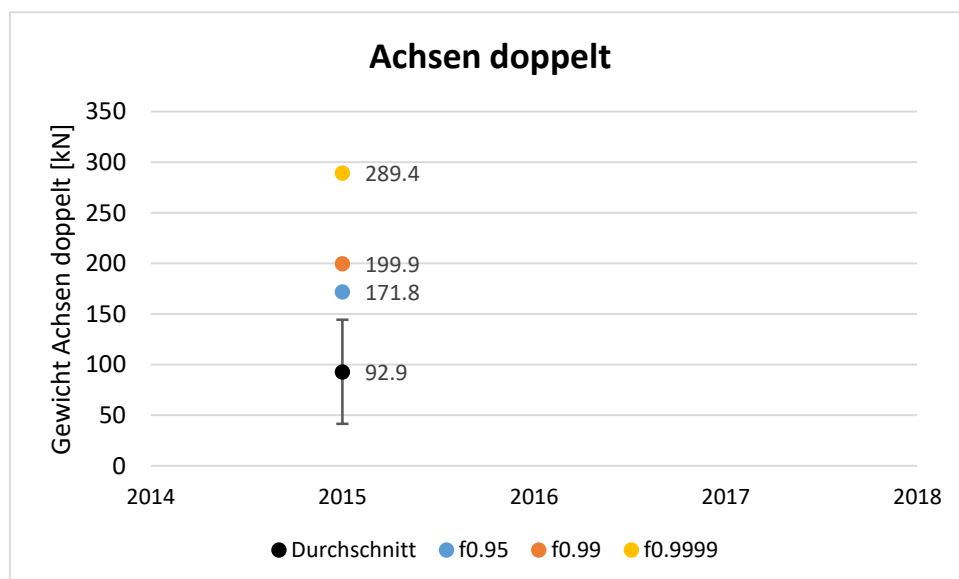
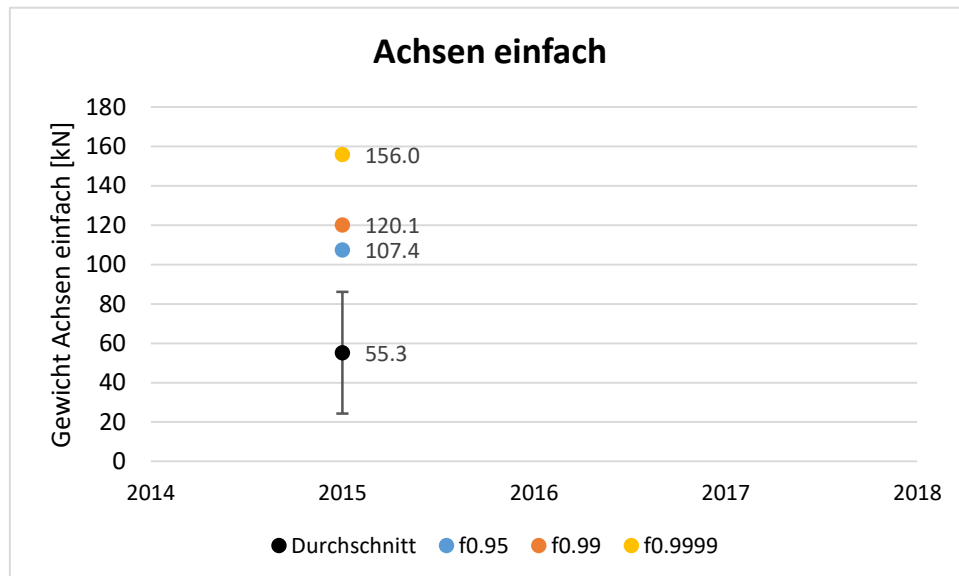
7.3.4 Entwicklung der täglichen äquivalenten Verkehrslast

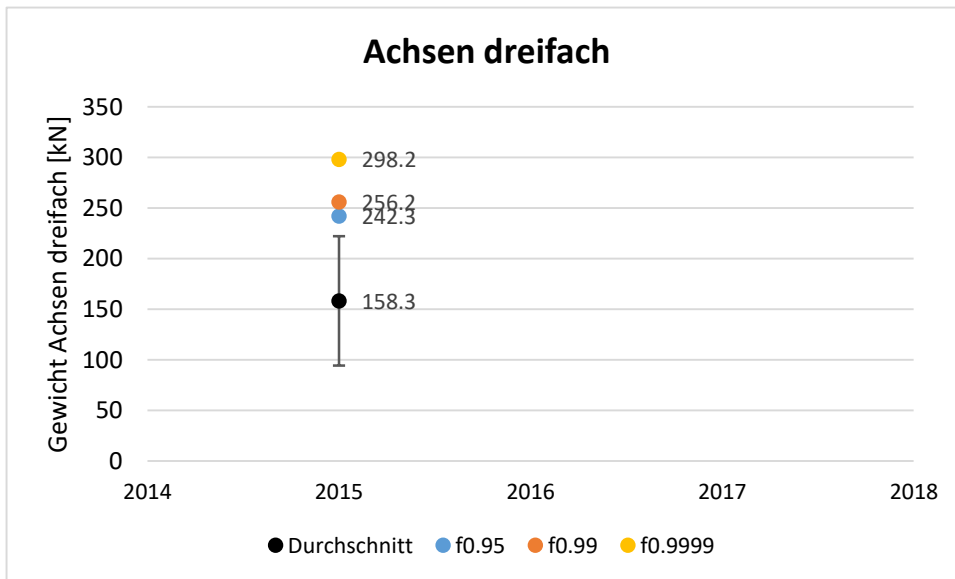


Schwarz : Richtung Chur ; Blau : Richtung Bellinzona.

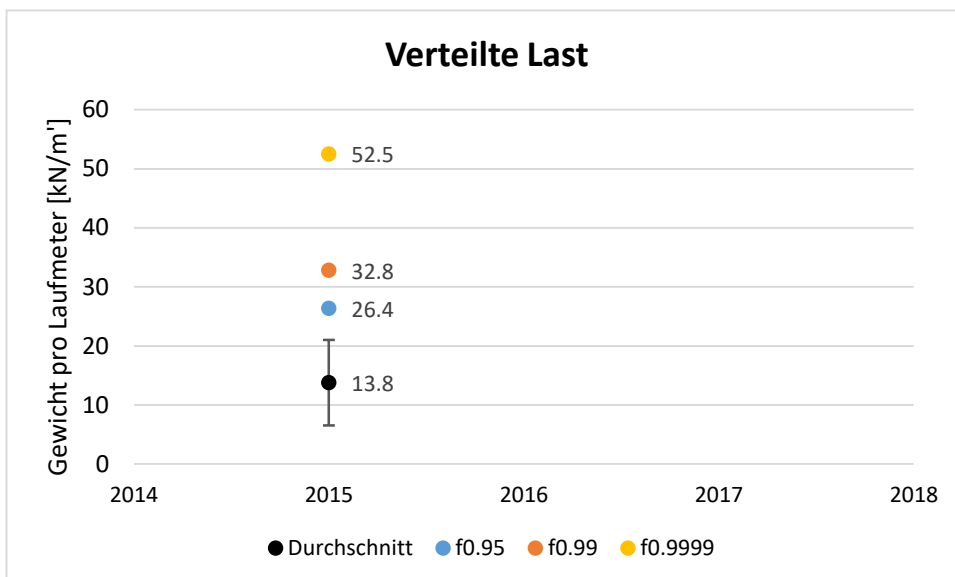
7.4 Entwicklung der Vorlage der Norm SIA 261

7.4.1 Entwicklung der Quantile der konzentrierten Last Q





7.4.2 Entwicklung der Quantile der verteilten Last q



8 Vertrauensebene

Referenzdokument : [4] [6]

Vertrauensebene nach [6], Absolutwerte

Vertrauensebene	Maximale Änderung der Lasten	Änderung der Äquivalenzfaktoren
Sehr gut	0.8%	3%
Gut	2.0%	8%
Befriedigend	3.2%	13%
Schlecht	> 3.2%	> 13%

Vertrauensebene		
Eigenschaften	Kommentar	Farbcode
Datum der letzten Kalibrierung :	In 2015 in Betrieb gesetzt	
Angewendeter Korrekturfaktor :	-	
Anwendung des Korrekturfaktors :	-	
Vertrauensebene der Kalibrierung :	-	
Daten die als Referenz verwendet werden können :	Richtung Chur : - Richtung Bellinzona : -	
Feststellung auf Basis der Bearbeitung der WIM-Daten		
Datenverlust :	~ 1 / 4 Tage	
Ausgeschlossen :	1.76%	
Globaler Zusammenhang der Daten :	Messbare Abweichungen, geringe Anzahl Speicherungen	
Zusammenhang der Tendenzen der Station :	-	
Einordnung SWISS10, VT ≥ 3.5 to :	27.6%	
Inkohärente Umrisse :	32.4% davon 31.1% potentiell wegen der Einteilung SWISS10 1.3% Andere Inkohärenzen	
Vorschläge		
Die Station wird in 2015 in Betrieb gesetzt, das Vertrauen in die Daten der Station nicht beurteilt werden kann. Jedoch scheint die Präzision der Einteilung SWISS10 nicht genügend zu sein. Eine Überprüfung gemäss den erforderlichen Präzisionswerten [4] wird empfohlen.		

Farbcodelegende		
Farbcode	Legende	
	Kalibrierung	Daten und Übereinstimmung
	1 Jahr	Sehr gut
	2-3 Jahre	Gut
	4-5 Jahre	Befriedigend
	> 5 Jahre	Schlecht

Bibliografie

Normen

- [1] Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS (Août 2011), « **Dimensionnement de la structure des chaussées – Trafic pondéral équivalent** », SN 640 320.
- [2] Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS (Août 2011), « **Dimensionnement de la structure des chaussées – Sol de fondation et chaussée** », SN 640 324.
- [3] Société suisse des ingénieurs et architectes SIA (2014), « **Actions sur les structures porteuses** », norme SIA 261:2014.

Richtlinien

- [4] Office fédéral des routes OFROU (2009), « **Postes de comptage du trafic** », directive ASTRA 13012, édition 2009 V1.05.

Dokumentation

- [5] M.-A. Féart, Prof. A.-G. Dumont (LAVOC-EPFL), L. D'Angelo, Prof. A. Nussbamer (ICOM-EPFL) (en cours) « **Simulations de trafic intégrant la détermination d'indices de performance structurale. Partie 1 : Trafic** », Office fédéral des routes OFROU, *Projet de recherche AGB 2010/003*.
- [6] M.-A. Féart, M. Ould-Henia, M. Delaby (en cours) « **Actualisation des facteurs d'équivalence de la norme SN640320** », Office fédéral des routes OFROU, *Projet de recherche VSS 2015/411*.
- [7] M.-A. Féart (2013) « **Modélisations de trafic – Denges (VD) – Ceneri (TI)** », *Technical report EPFL dans le cadre du projet de recherche AGB 2011/003* « Aktualisierte Bremskräfte zur Überprüfung von Strassenbrücken », LAVOC – EPFL.
- [8] Bressi S., Fürbringer J.-M., Féart M.-A., Dumont A.-G. (LAVOC / SB-SPH, EPFL) (2014) « **Global Sensitivity Analysis and Monte Carlo Analysis of Swiss design method applied to flexible pavements** », *Conférence EATA 2015*, Stockholm, Suède.
- [9] J. Martins, M.-A. Féart, G. Feltrin, A.-G. Dumont, K. Beyer (2015) « **Defining a braking probability to estimate extreme braking forces on road bridges** », *Conférence ICASP12 2015*, Vancouver, Canada.
- [10] J. Martins, M.-A. Féart, G. Feltrin, A.-G. Dumont, K. Beyer (2014) « **Deriving a load model for braking forces on road bridges: Comparison between a deterministic and a probabilistic approach** », *Istanbul Bridge Conference*, Istanbul, Turquie.
- [11] L. D'Angelo, Prof. A. Nussbaumer, M.-A. Féart, Prof. A.-G. Dumont (2013) « **Fatigue life assessment of existing motorway bridge** », *SEMC 2013*, Afrique du Sud.
- [12] AASHTO (1986 - 1998), « **AASHTO Guide for Design of Pavement Structures** », American Association of State Highway and Transportation Officials.