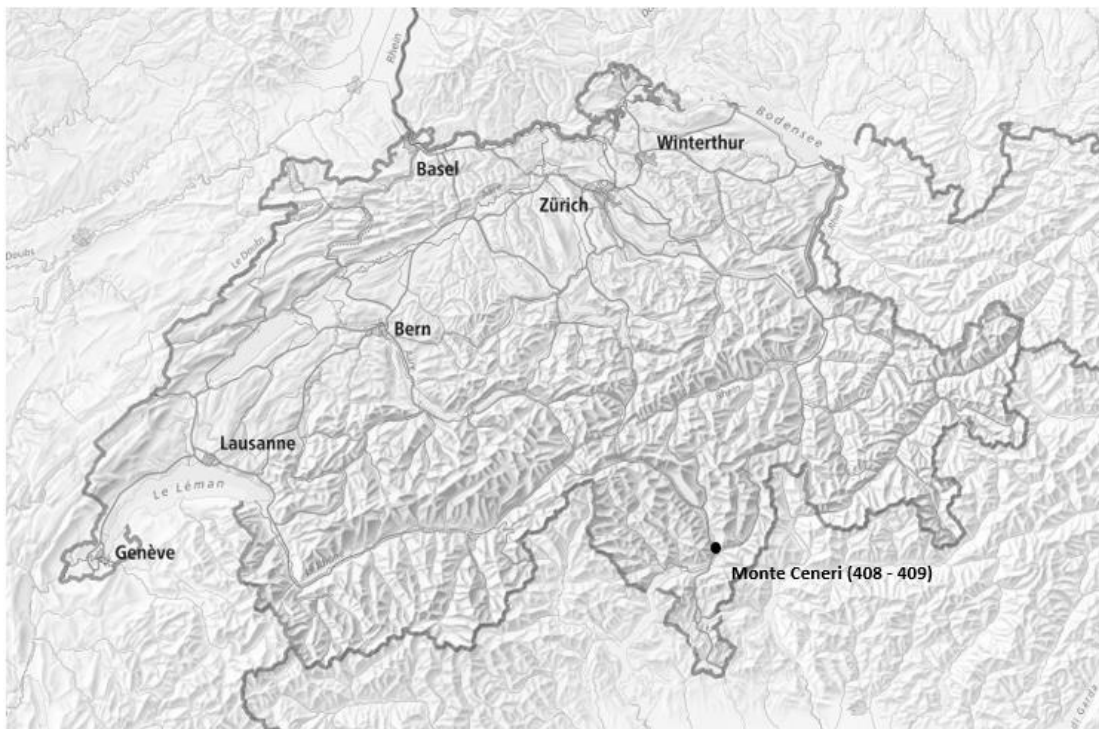




Monte Ceneri - 2020

Auswertung und Bearbeitung der WIM-Daten



Impressum

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

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze
Verkehr & Innovation Management
Überwachung des Strassenverkehrs

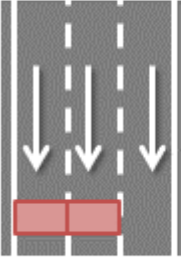

Dokument

Dokument WIM_2020_408_409
Version 1
Erschaffen am 19.03.2021 – 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 |
|---|--------|--|-----------|--|----|----------|--------|
| Monte Ceneri | TI | A2 | 408 / 409 | F3 | IV | 2 | 2 + 3 |
| Lage | | | | | | | |
| <p>409 : Richtung Chiasso (Lugano)</p>  <p>1 2 -</p> | | | | <p>408 : Richtung Gotthard (Bellinzona)</p>  <p>3 4</p> | | | |
| Speicherungen | | | | | | | |
| Art der Datei : | | Tägliche Datei | | | | | |
| Format der Datei : | | NoASTRAJAHRMONATTAG.erweiterung | | | | | |
| Ausbau der Datei : | | *.V00, *.V01 | | | | | |
| Filter Gewicht Fahrzeug : | | > 2998 kg | | | | | |
| Einteilung SWISS : | | SWISS10 | | | | | |
| Datendatei | | | | | | | |
| Fehlende tägliche Dateien | | 01.01.2020 (408) 01.01.2020 – 02.01.2020 (409) 05.01.2020 – 07.01.2020 (409) 06.01.2020 – 08.01.2020 (408) 23.03.2020 (408) 13.04.2020 07.12.2020 – 10.12.2020 (409) 09.12.2020 (408) 14.12.2020 | | | | | |
| Potentieller Datenverlust | | 09.06.2020 – 14 : 47 bis 16 : 06 (408) | | | | | |
| <i>Besondere Ereignis</i> | | | | | | | |
| <i>Entscheide</i> | | | | | | | |
| <i>Verknüpfung</i> | | | | | | | |
| Name der Datei : | | 2020_408_concat.log ; 2020_409_concat.log ; | | | | | |
| Anzahl Speicherungen : | | 856'486 (408) ; 695'869 (409) | | | | | |
| Anzahl effektiver Tage : | | 357.9 (408) ; 355.0 (409) | | | | | |

2 Integrität der Daten

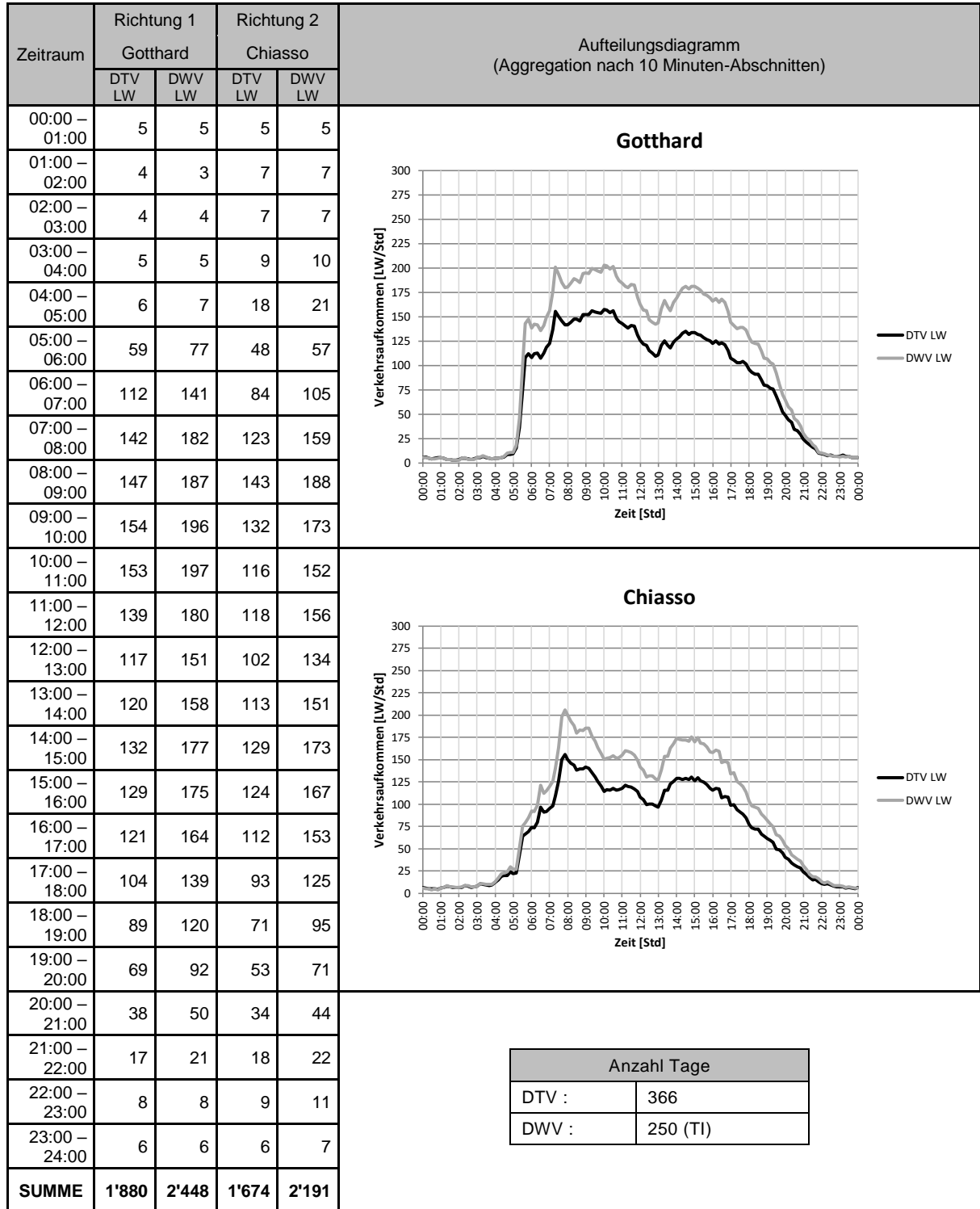
Referenzdokument : [5] [6] [7] [8] [9] [10] [11]

| Datenfilter (Vorgehensweise Schritt nach Schritt) | |
|--|---|
| 1) | Fahrzeuge unter 3.5 Tonnen (251'459 Einträge). |
| 2) | 677'150 Einträge Richtung D1 (408). 23'913 Einträge Richtung D2 (408). 598'871 Einträge Richtung D1 (409). 962 Einträge Richtung D2 (409). |
| 3) | Gesamtlänge nichtig (211 Einträge). |
| 4) | Gesamtlänge über 26.00m (4'802 Einträge). |
| 5) | Gewicht nichtig auf einer der Achsen (37 Einträge). |
| 6) | Abstand unter 60cm (2'624 Einträge). |
| 7) | Gesamtgewicht über 65 Tonnen (431 Einträge, ohne mobile Kräne). |
| 8) | Gewicht auf einer Achse über 18 Tonnen (83 Einträge, ohne mobile Kräne). |
| 9) | Gesamtlänge unter 4.00m (469 Einträge). |
| <i>Entscheide</i> | |
| 1) | Ausschluss (2020_408_409_u3500.log). |
| 2) | Ausschluss der Richtungsspeicherungen D2. |
| 3) | Ausschluss. |
| 4) | Ausschluss. |
| 5) | Ausschluss. |
| 6) | Ausschluss. |
| 7) | Ausschluss. |
| 8) | Ausschluss. |
| 9) | Ausschluss. |
| <i>Datei</i> | |
| Name der Datei der Statistikbearbeitung : | 2020_408_409.log |
| Anzahl Einträge : | 1'267'364 |
| Name der Ausschlussdatei : | 2020_408_409_exclus.log |
| Anzahl Einträge : | 33'532 |

Auf einer Gesamtmenge von 1'552'355 Einträgen, wurden 251'459 aufgrund ihrer Zugehörigkeit den leichten Fahrzeugen (< 3.5 Tonnen) getrennt und 33'532 Einträge (2.58%) wurden aufgrund ihrer potentieller Unstimmigkeit mit den Daten ausgeschlossen.

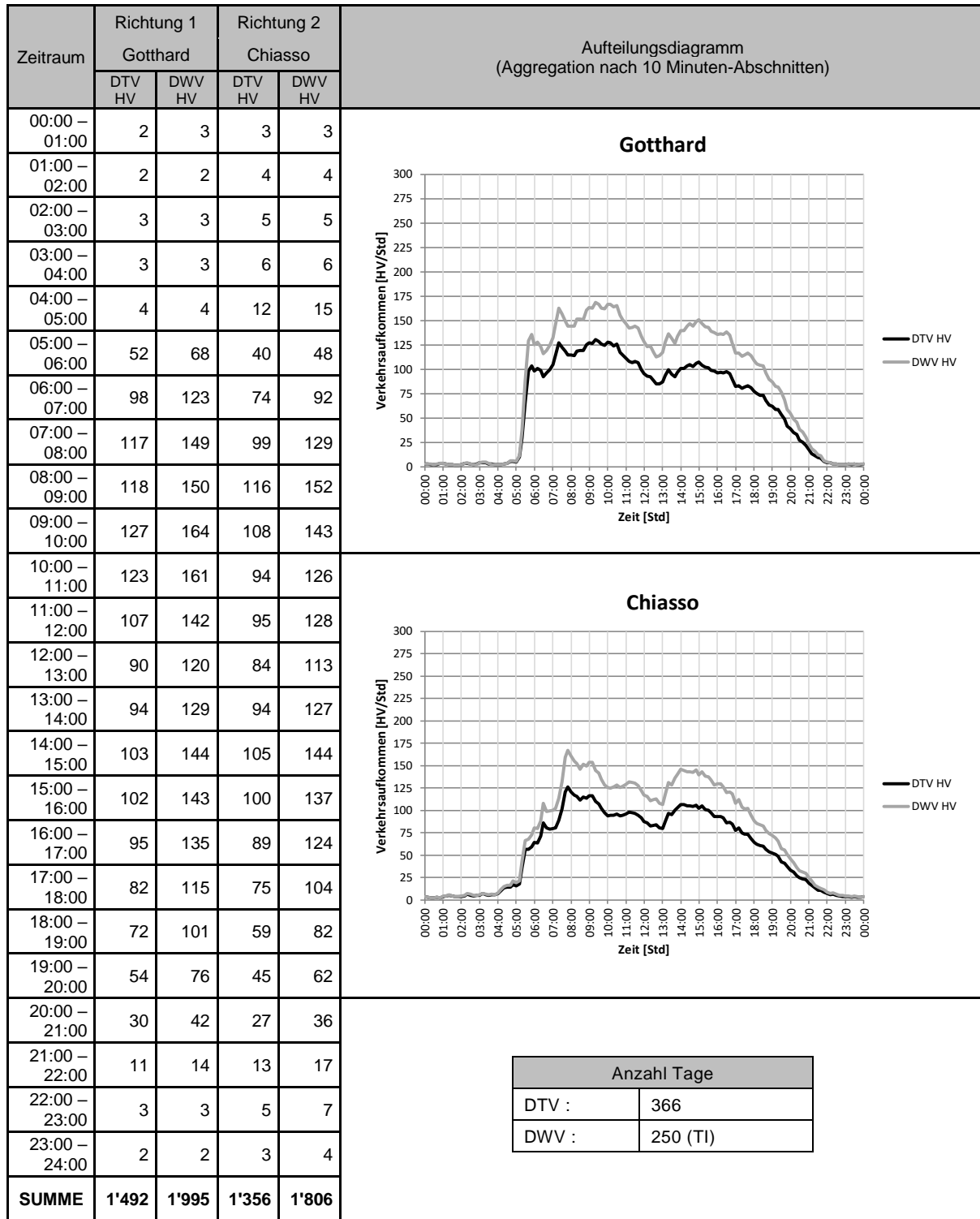
3 Statistikbearbeitung

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)

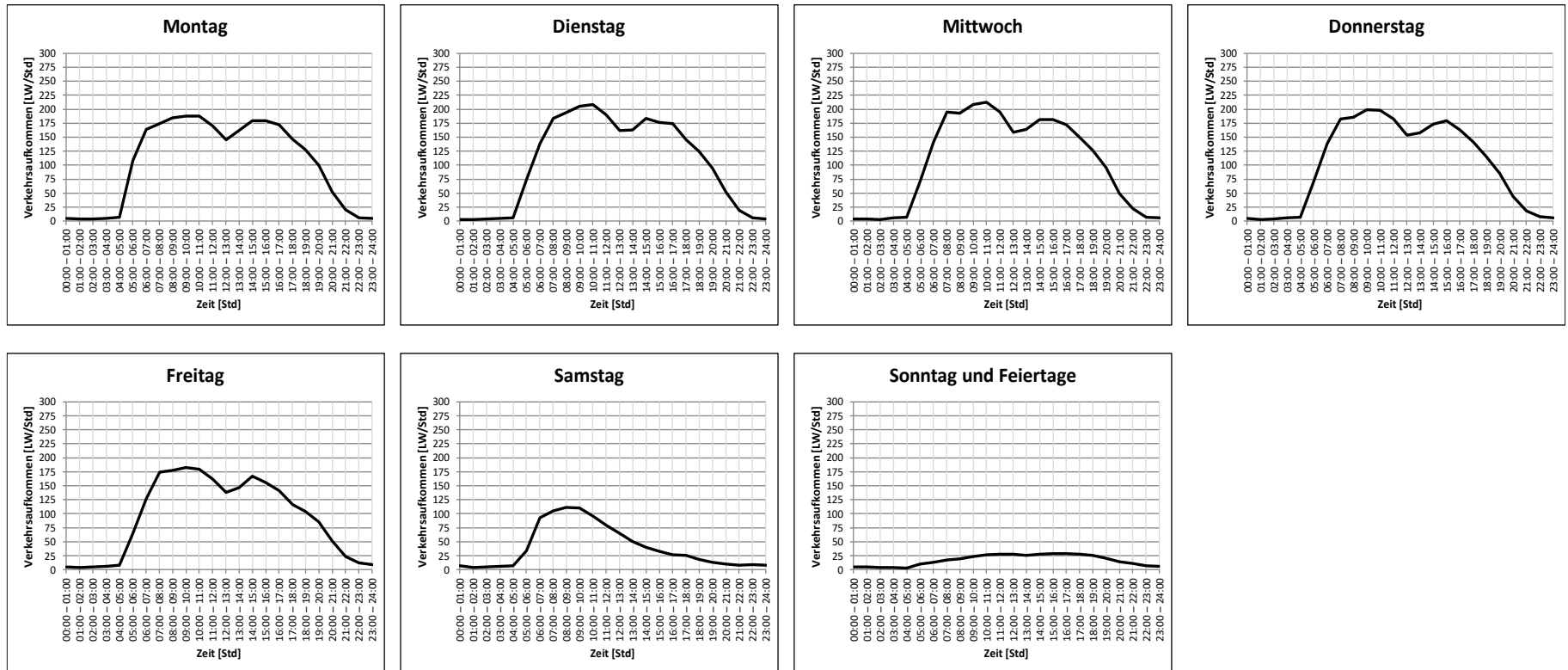


Bemerkung: Die Berechnung der Stundenaufteilungen zieht die Integrität der Daten in Betracht (fehlende Tage und Datenverluste).

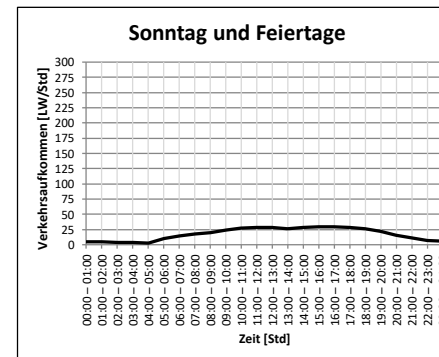
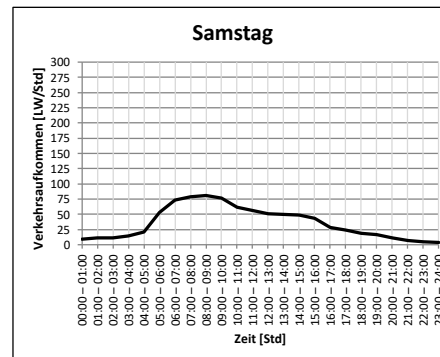
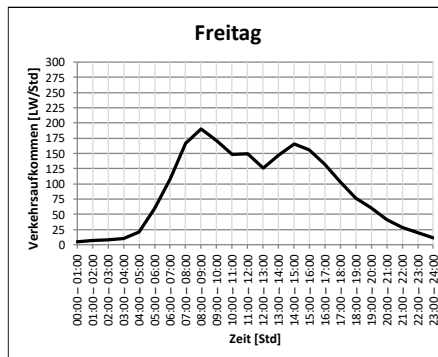
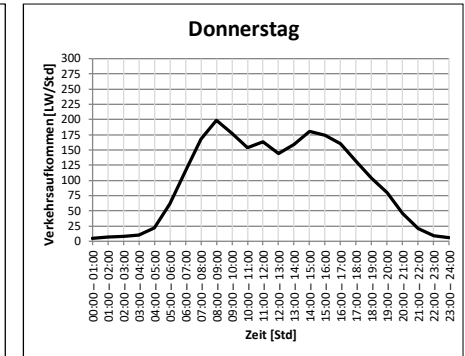
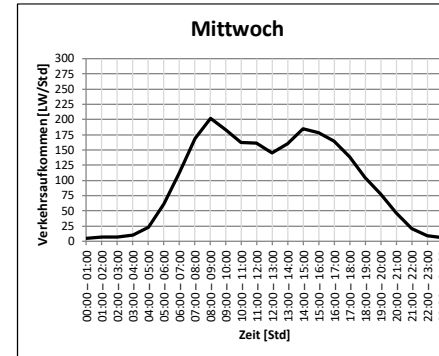
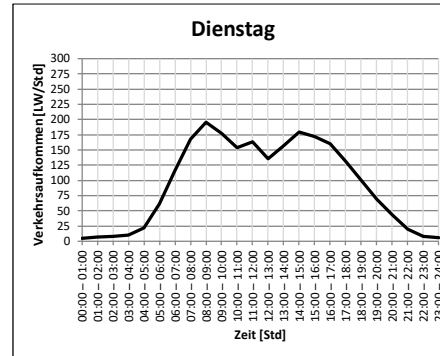
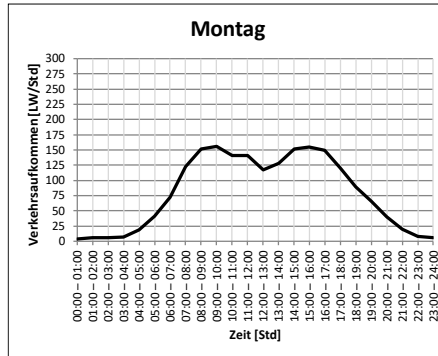
3.3 Tägliche Stundenverteilung

| Tage | Montag | Dienstag | Mittwoch | Donnerstag | Freitag | Samstag | Sonntag und Feiertage |
|-------------|--------|----------|----------|------------|---------|---------|-----------------------|
| Anzahl (TI) | 48 | 51 | 51 | 50 | 50 | 49 | 67 |

Richtung 1 : Gotthard (Aggregation nach Stunde)



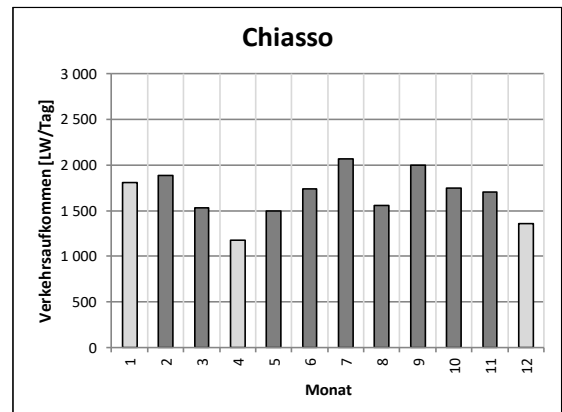
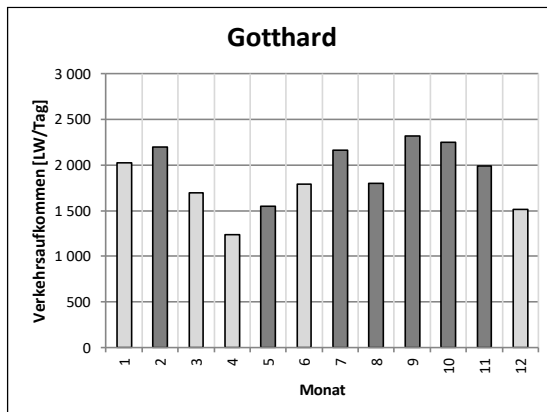
Richtung 2 : Chiasso (Aggregation nach Stunde)



3.4 Fahrzeugerkennung

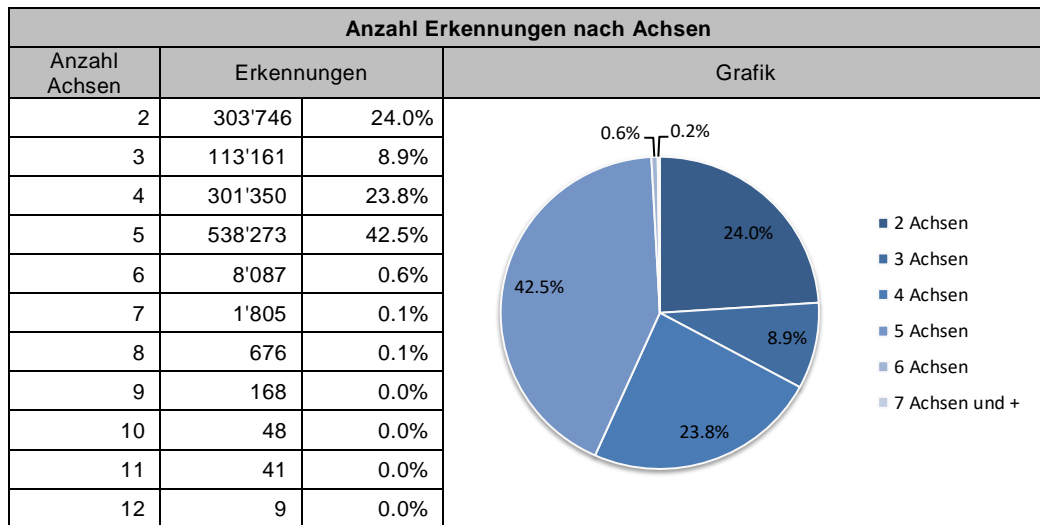
3.4.1 Nach Monat

| Anzahl Erkennungen nach Monat | | |
|-------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Monat | Richtung 1 : Gotthard | Richtung 2 : Chiasso |
| Januar | 54'715 | 46'927 |
| Februar | 63'845 | 54'795 |
| März | 50'988 | 47'388 |
| April | 35'860 | 34'041 |
| Mai | 47'985 | 46'305 |
| Juni | 53'429 | 52'111 |
| Juli | 67'147 | 63'983 |
| August | 55'852 | 48'174 |
| September | 69'675 | 59'942 |
| Oktober | 69'646 | 54'296 |
| November | 59'838 | 51'195 |
| Dezember | 44'012 | 35'213 |



Bemerkung: Die Berechnung der monatlichen Aufteilungen zieht die Integrität der Daten in Betracht (Fehlende Tage und Datenverluste). Januar, März (408), April, Juni (408) und Dezember : Erkennung nicht geschätzt, tägliche Werte geschätzt.

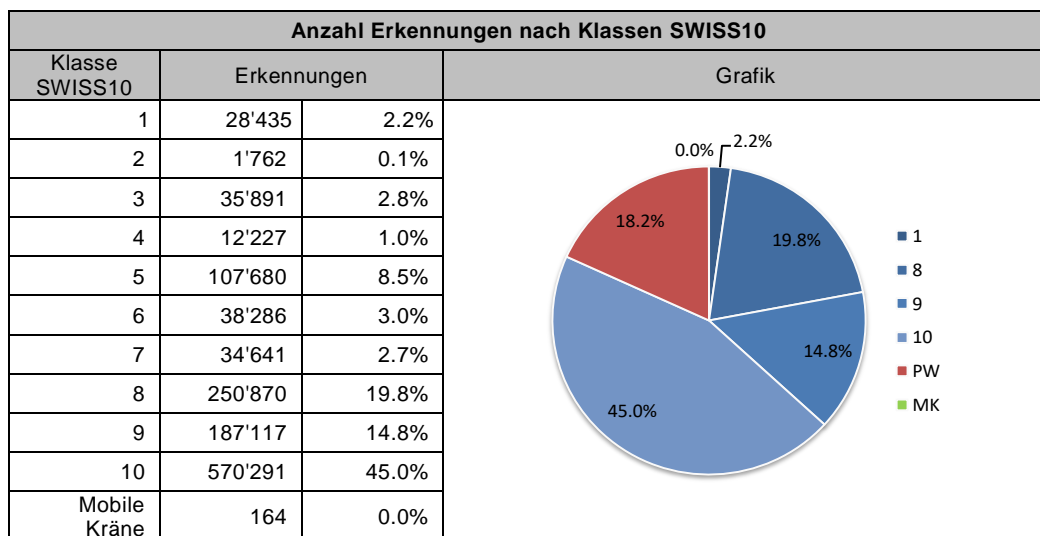
3.4.2 Nach Anzahl Achsen



3.4.3 Nach Klasse SWISS10

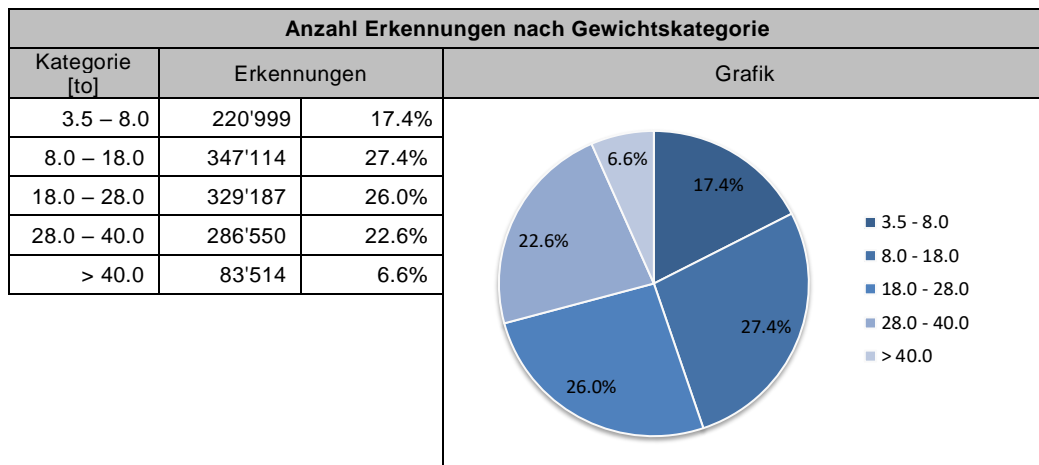
Fahrzeugklassen Swiss 10 [4]

| 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 230'487 Einträge (Klasse 2 bis 7, 18.2%) 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 | 397'912 | 31.4% |
| S/S | Unschlüssig | | | 142'936 | 11.3% |
| S/S | 0 - - - - 0 | | 8 | 142'563 | 11.2% |
| S/S/Ta | 0 - - - - 0 + - - - - 00 | | 10 | 127'444 | 10.1% |
| S/S/Tr | 0 - - - - 0 + - - 000 - - | | 9 | 49'865 | 3.9% |
| S/S/Ta | 0 - - - - 0 + - - - 00 - - | | 9 | 43'356 | 3.4% |
| Ta/Ta | 00 - - - 00 | | 8 | 40'567 | 3.2% |
| S/S/Ta | Unschlüssig | | | 37'805 | 3.0% |
| S/Ta | 0 - - - - 00 | | 8 | 36'539 | 2.9% |
| S/S/S/S | 0 - - - - 0 + 0 - - - - - 0 | | 9 | 31'030 | 2.4% |
| S/S/S | Unschlüssig | | | 30'832 | 2.4% |
| S/Ta/Ta | 0 - - - - 00 + - - - 00 - - | | 9 | 25'593 | 2.0% |
| S/Ta/S/S | 0 - - - - 00 + 0 - - - - 0 | | 9 | 22'098 | 1.7% |
| S/S/Tr | Unschlüssig | | | 21'317 | 1.7% |
| S/S | 0 - - - - 0 | | 1 | 17'349 | 1.4% |
| S/Ta | Unschlüssig | | | 14'892 | 1.2% |
| S/S/S/S | 0 - - - - 0 + - - - - 0 - 0 | | 10 | 14'663 | 1.2% |
| S/S/S | 0 - - - - 0 + - - 0 - - | | 10 | 12'872 | 1.0% |
| Andere Umrisse nach SN 640 320 | | | | | |
| S/Ta | 0 - - - - 00 | | 1 | 6'753 | 0.5% |
| Ta/Tr | 00 - - 000 | | Nicht eingeordnet (8) | 4'145 | 0.3% |
| S/S/S/Ta | 0 - - - - 0 + 0 - - - 00 | | 9 | 1'517 | 0.1% |

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 : Gotthard | | Richtung 2 : Chiasso | | | Auf Basis von : |
| | 3 | 4 | 1 | 2 | - | |
| 1x2 Spuren 1x3 Spuren | 10.0% | 42.9% | 40.1% | 7.0% | NB | Anzahl Erkennungen |
| | 7.8% | 48.6% | 38.0% | 5.6% | NB | Gesamtgewicht |
| | 8.6% | 53.4% | 33.6% | 4.5% | NB | Äquivalente Verkehrslast total W |

Legende : NB : nicht-bemesst

4.2 Äquivalenzfaktor nach Fahrzeugklassen

| Mittlerer Äquivalenzfaktor k nach Schwerverkehrsklassen | | | | | | |
|---|-----------------------------------|-------------------------|--------------|----------------------------------|-------------------------|--------------|
| Umriss | Flexibler und halbstarrer Oberbau | | | Starrer und kombinierter Oberbau | | |
| | Richtung 1 : Gotthard | Richtung 2 : Chiasso | Norm 2011 | Richtung 1 : Gotthard | Richtung 2 : Chiasso | Norm 2011 |
|  | 0.96 | 0.67 | 0.7 | 0.95 | 0.64 | 0.6 |
|  | 1.41 | 1.16 | 1.4 | 1.93 | 1.56 | 2.1 |
|  | 2.41 | 1.40 | 1.5 | 4.38 | 2.48 | 2.7 |
|  | 2.81 | 2.19 | 1.9 | 6.74 | 5.15 | 3.0 |
|  | 1.06 | 0.93 | 0.5 | 1.00 | 0.84 | 0.5 |
|  | 0.82 | 1.67 | 1.7 | 0.71 | 1.61 | 1.8 |
|  | 1.52 | 0.91 | 1.8 | 1.63 | 0.90 | 2.2 |
|  | 2.89 | 2.02 | 2.0 | 3.71 | 2.53 | 2.2 |
|  | 1.99 | 1.58 | 2.0 | 1.97 | 1.52 | 1.9 |
|  | 2.77 | 2.25 | 1.7 | 3.07 | 2.52 | 1.6 |
|  | 3.00 | 2.73 | 1.3 | 3.25 | 3.04 | 1.0 |
|  | 2.31 | 1.65 | 2.5 | 2.85 | 1.99 | 2.6 |
|  | 1.67 | 1.33 | 1.2 | 2.33 | 1.81 | 0.9 |
|  | 3.04 | 1.90 | 0.7 | 3.28 | 1.99 | 0.6 |
|  | 1.41 | 0.96 | 1.4 | 2.02 | 1.34 | 2.1 |

4.3 Äquivalenzfaktor nach Fahrzeugkategorien

| Mittlerer Äquivalenzfaktor k nach Fahrzeugkategorien | | | | | | |
|--|-----------------------------------|-------------------------|--------------|----------------------------------|-------------------------|--------------|
| Kategorie SWISS10 | Flexibler und halbstarrer Oberbau | | | Starrer und kombinierter Oberbau | | |
| | Richtung 1 : Gotthard | Richtung 2 : Chiasso | Norm 2011 | Richtung 1 : Gotthard | Richtung 2 : Chiasso | Norm 2011 |
| 1 : Bus, Car | 2.54 | 1.63 | 2.3 | 2.90 | 1.80 | 2.3 |
| 8 : Lastkraftwagen | 1.31 | 0.89 | 0.9 | 1.77 | 1.14 | 1.0 |
| 9 : Lastenzug | 2.44 | 1.78 | 1.9 | 2.89 | 2.05 | 2.0 |
| 10 : Sattelzug | 2.54 | 1.69 | 1.7 | 3.19 | 2.03 | 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 : Gotthard | Richtung 2 : Chiasso | Norm 2011 | Richtung 1 : Gotthard | Richtung 2 : Chiasso | Norm 2011 |
| Umriss (2-6 Achsen) | 1.97 | 1.36 | 1.6 | 2.50 | 1.65 | 1.7 |
| | 99.5% | 99.2% | | 99.5% | 99.2% | |
| Kategorie | 2.26 | 1.52 | | 2.82 | 1.82 | |
| | 76.3% | 80.4% | | 76.3% | 80.4% | |
| Klasse | 2.27 | 1.52 | | 2.84 | 1.83 | |
| | 75.1% | 78.9% | | 75.1% | 78.9% | |

4.5 Aktuelle äquivalente Verkehrslastklasse nach SN 640 324

Flexibler und halbstarrer Oberbau

Richtung 1 : Gotthard

$$TF_0 = \frac{672'994 \text{ LW}}{357.9 \text{ Tage}} \cdot 1.97 \cdot \frac{53.4\%}{61.9\%} = 3'197 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T6 : Extr. schwer}$$

Richtung 2 : Chiasso

$$TF_0 = \frac{594'370 \text{ LW}}{355.0 \text{ Tage}} \cdot 1.36 \cdot \frac{33.6\%}{38.1\%} = 2'011 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T5 : Sehr schwer}$$

Starrer und kombinierter Oberbau

Richtung 1 : Gotthard

$$TF_0 = \frac{672'994 \text{ LW}}{357.9 \text{ Tage}} \cdot 2.50 \cdot \frac{53.4\%}{61.9\%} = 4'060 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T6 : Extr. schwer}$$

Richtung 2 : Chiasso

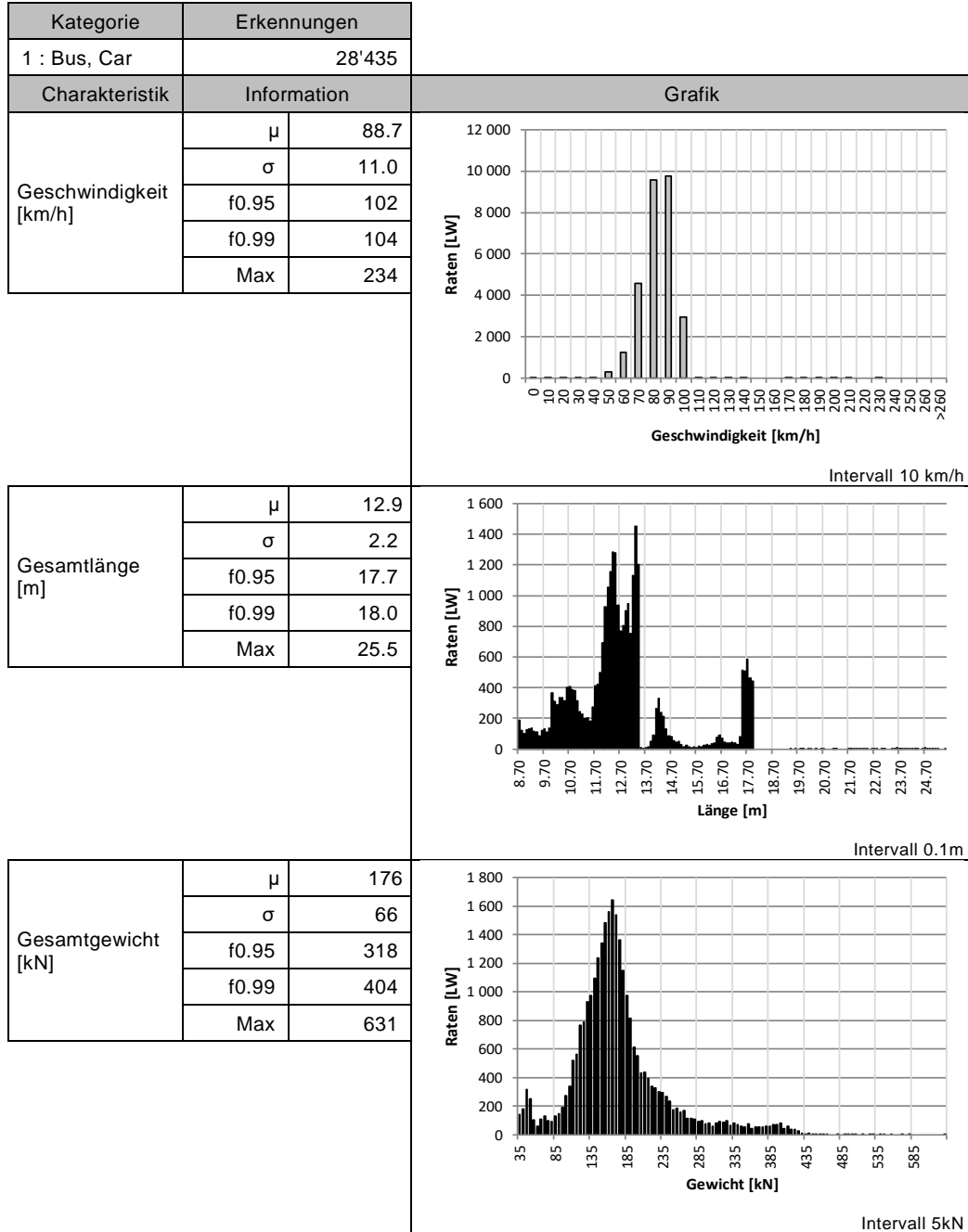
$$TF_0 = \frac{594'370 \text{ LW}}{355.0 \text{ Tage}} \cdot 1.65 \cdot \frac{33.6\%}{38.1\%} = 2'411 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T5 : Sehr schwer}$$

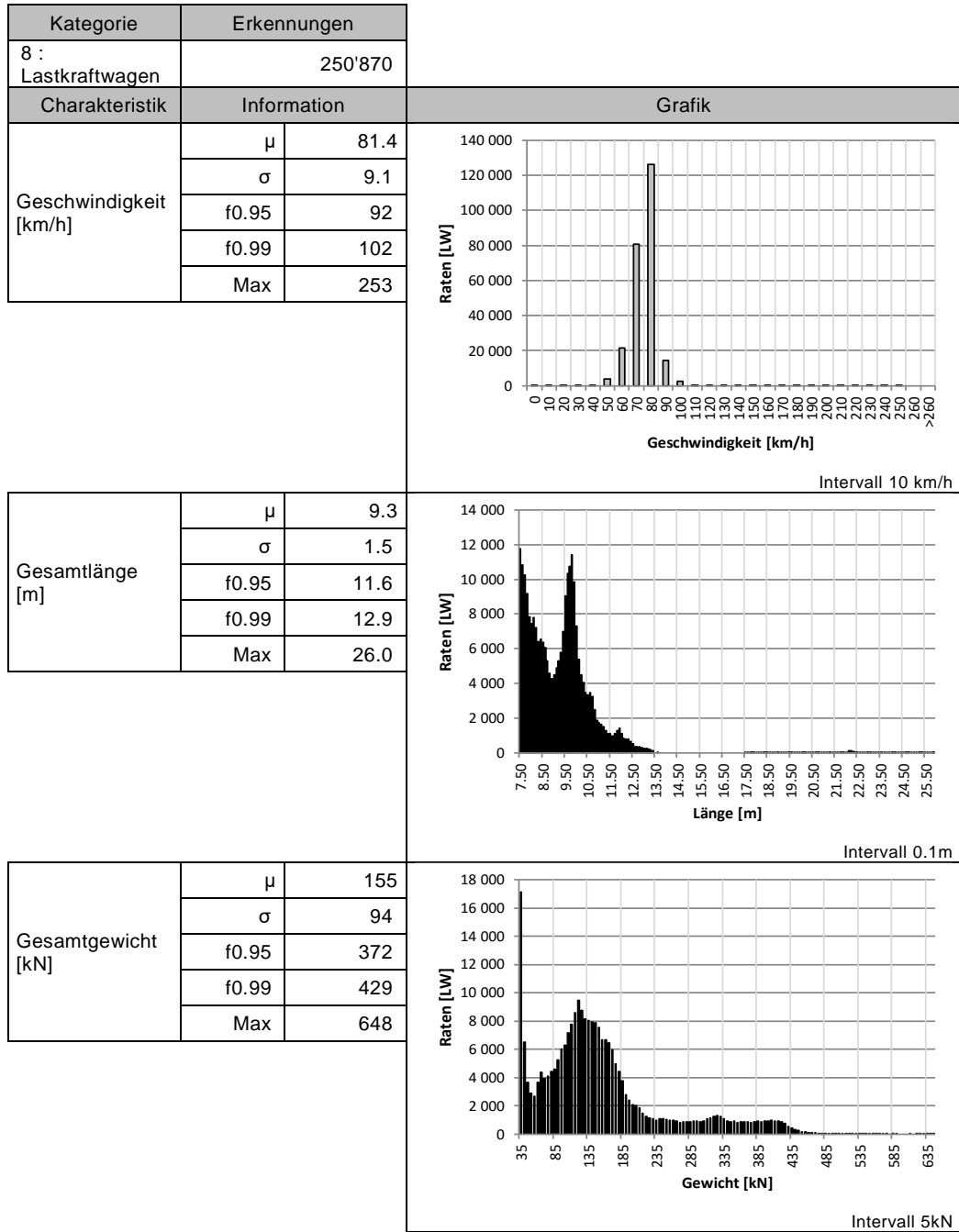
4.6 Tendenz für die Schätzung der jährlichen Zuwachsrate

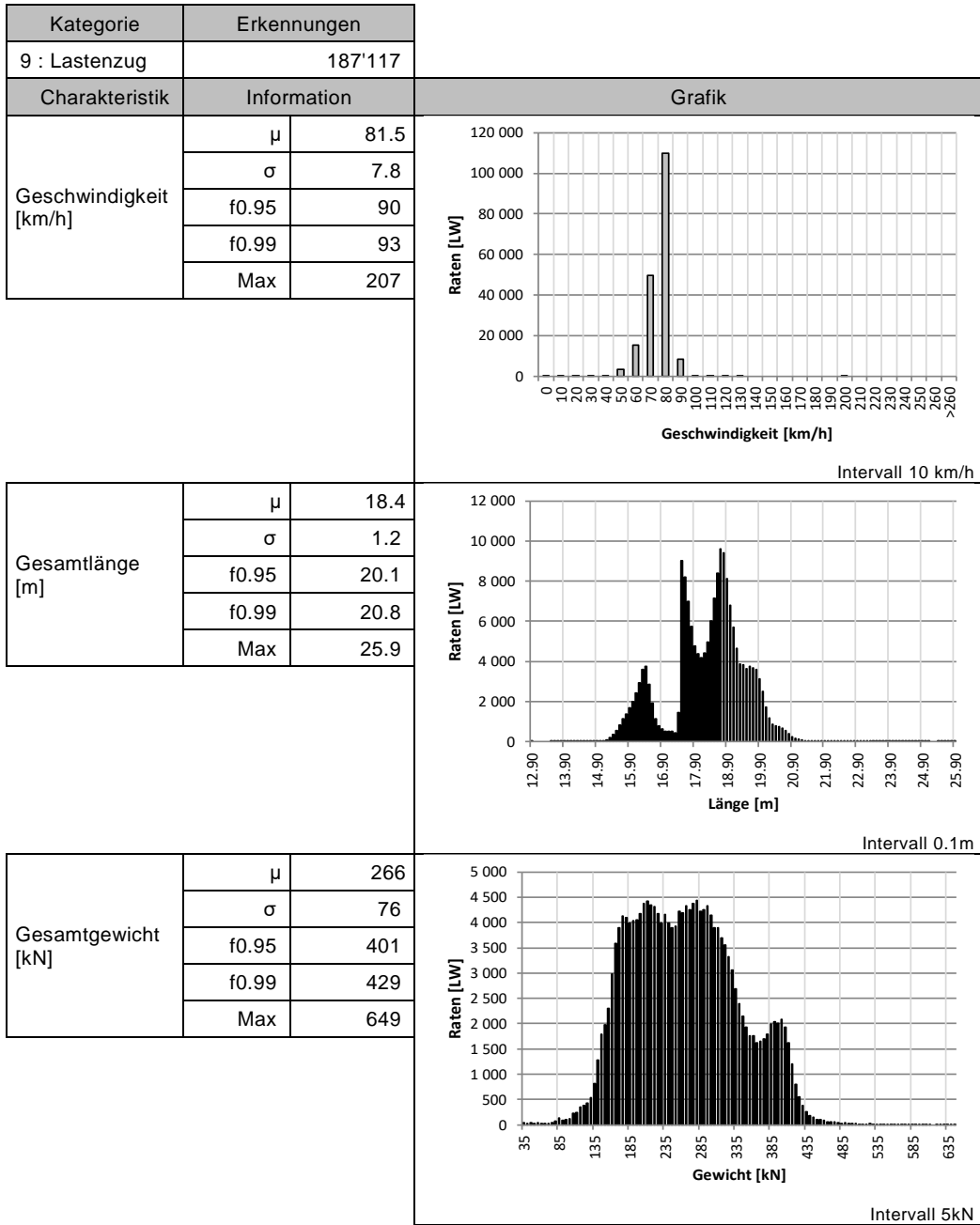
Aufgrund der gesundheitlichen Lage (COVID-19), werden keine Tendenzen analysiert.

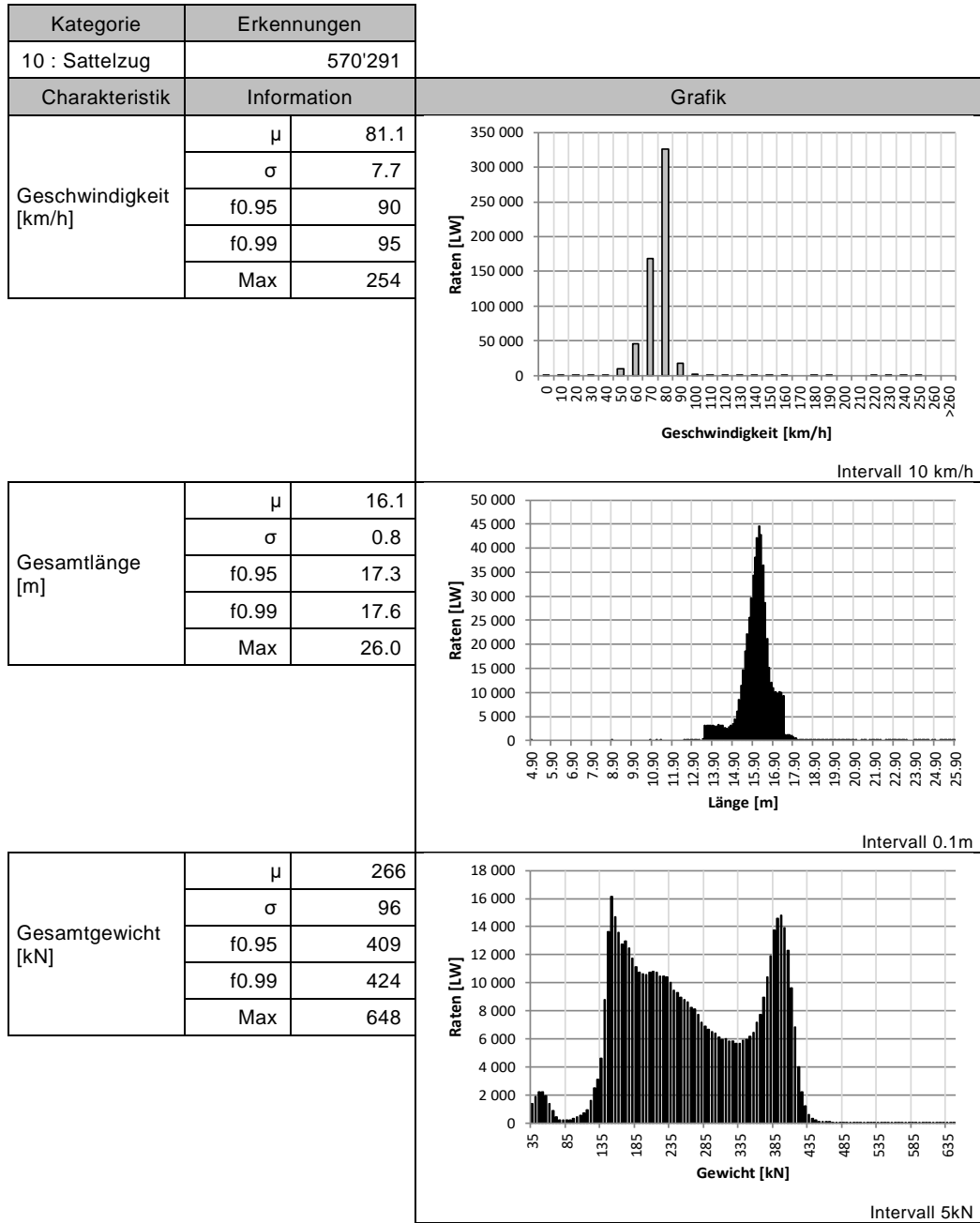
5 Charakteristik der Lastwagen

5.1 Charakteristik der Lastwagen-Kategorien



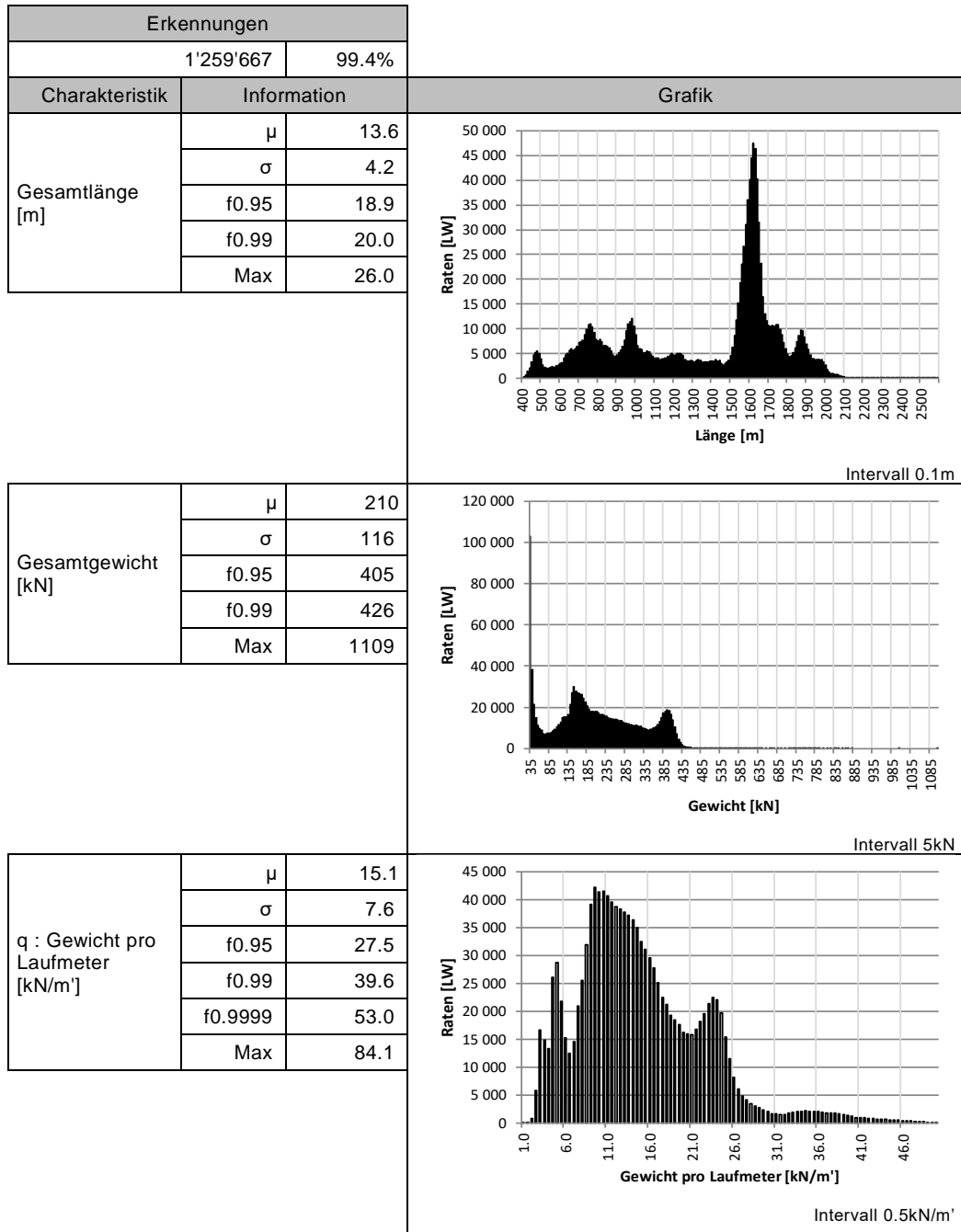


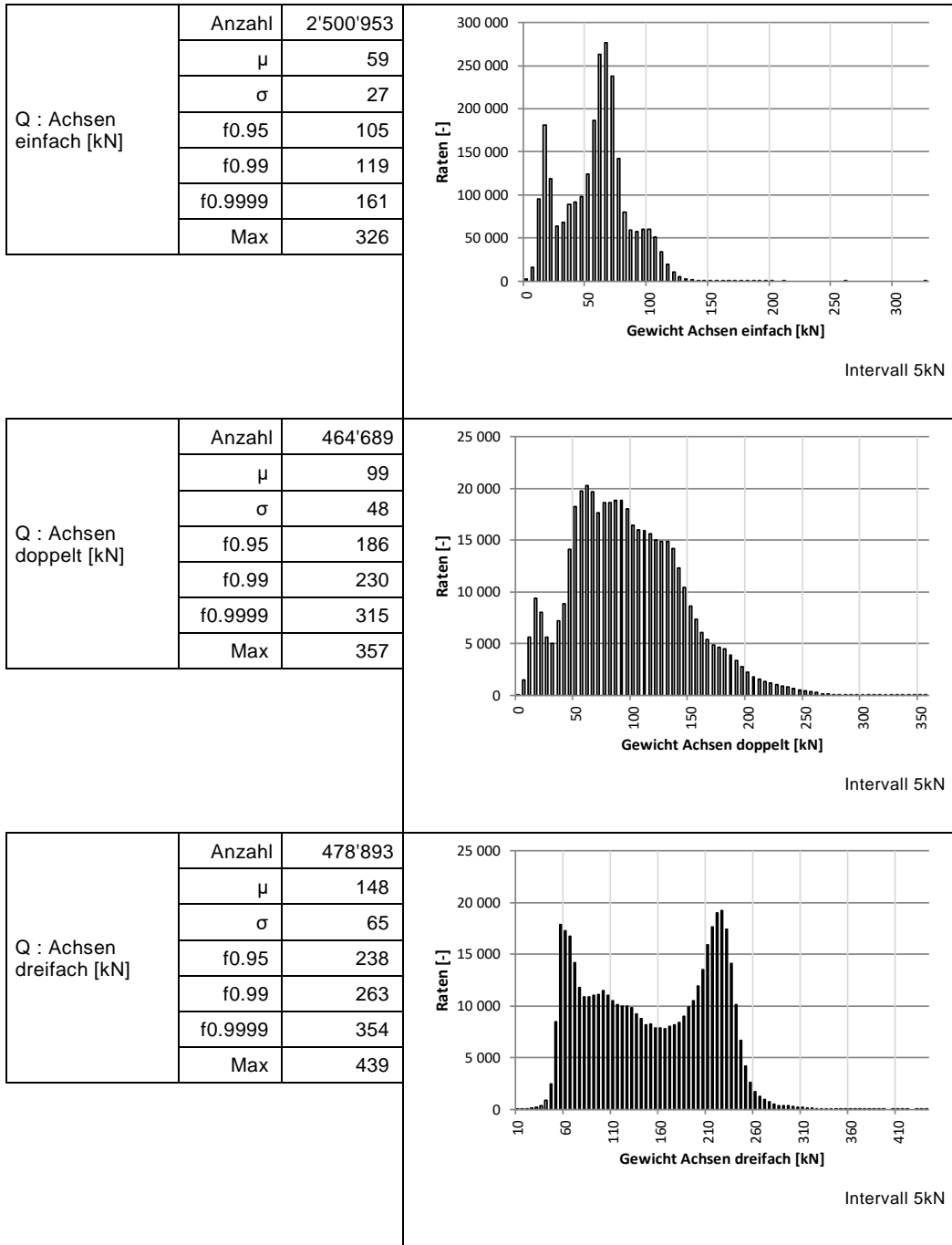




5.2 Globale Charakteristik der Proben

Auf Basis der Erkennungen der Umrissse 2 bis 6 Achsen.



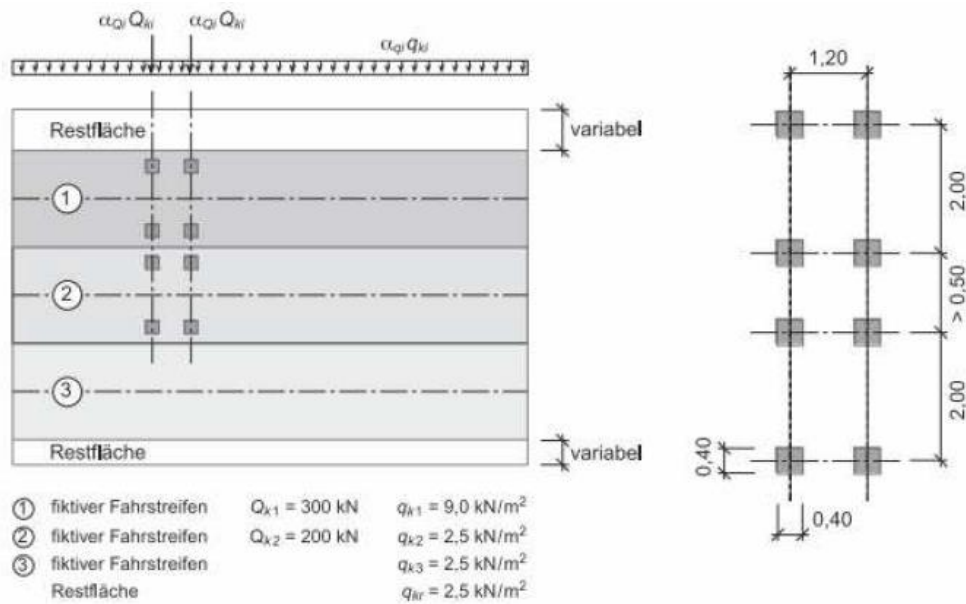


6 Vorlage nach Norm SIA 261

Referenzdokument : [3]

Die in Betracht gezogenen Daten sind jene der erkannten Umrissse von 2 bis 6 Achsen, sprich 99.4% 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 | 59 | 59 | 105 | 119 | 161 |
| Doppelt | 99 | 50 | 186 (93) | 230 (115) | 315 (157) |
| Dreifach | 148 | 49 | 238 (79) | 263 (88) | 354 (118) |

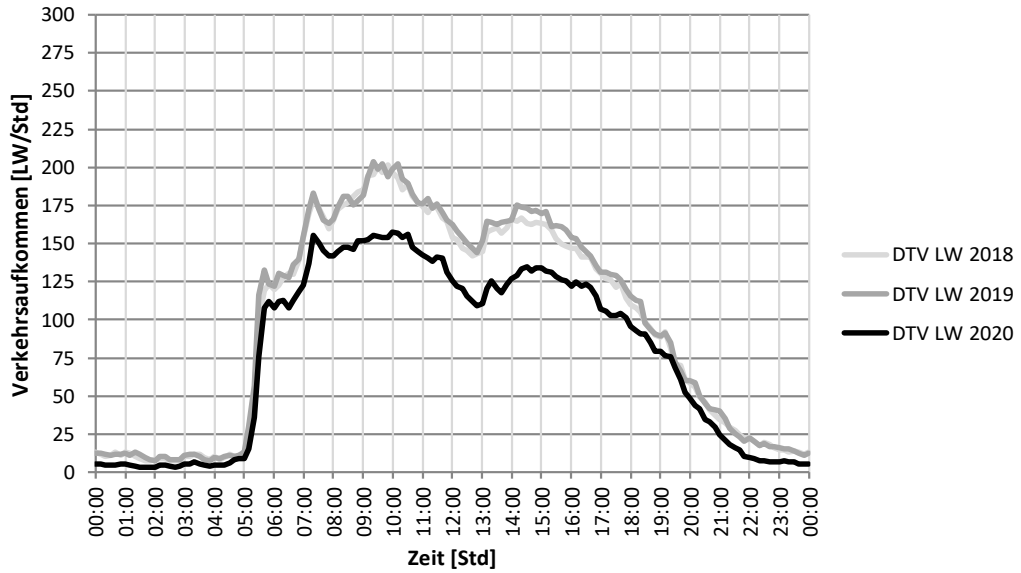
6.1.2 Verteilte Last q

| Verteilte Last q | | | | |
|--|-------------------|-------|-------|---------|
| Typ | Durchschnittslast | f0.95 | f0.99 | f0.9999 |
| Gewicht pro Laufmeter [kN/m'] | 15.1 | 27.5 | 39.6 | 53.0 |
| Gewicht pro Fläche (Breite 3 m) [kN/m ²] | 5.0 | 9.2 | 13.2 | 17.7 |

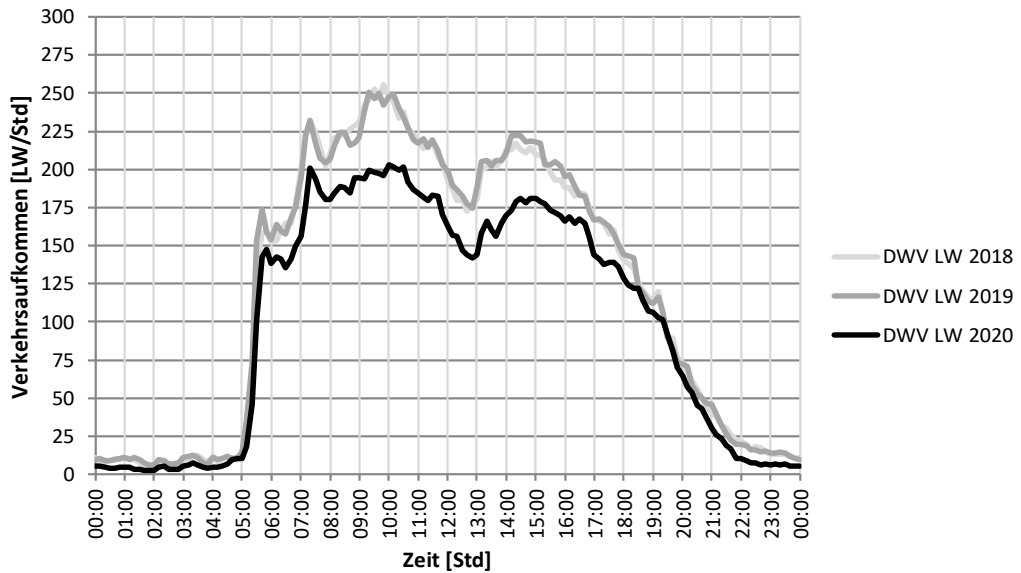
7 Tendenz

7.1 Entwicklung der jährlichen Stundenaufteilung

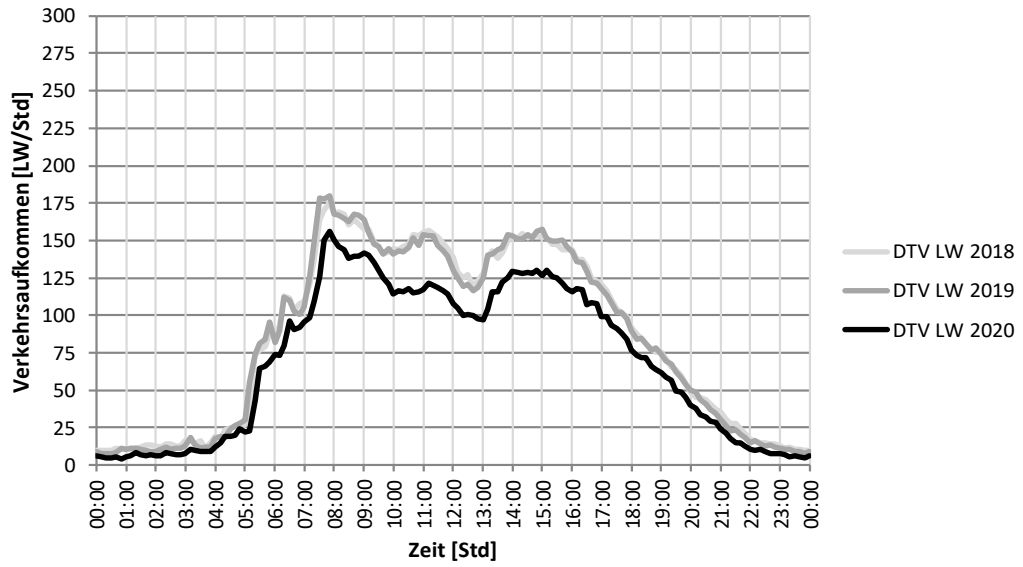
Gotthard



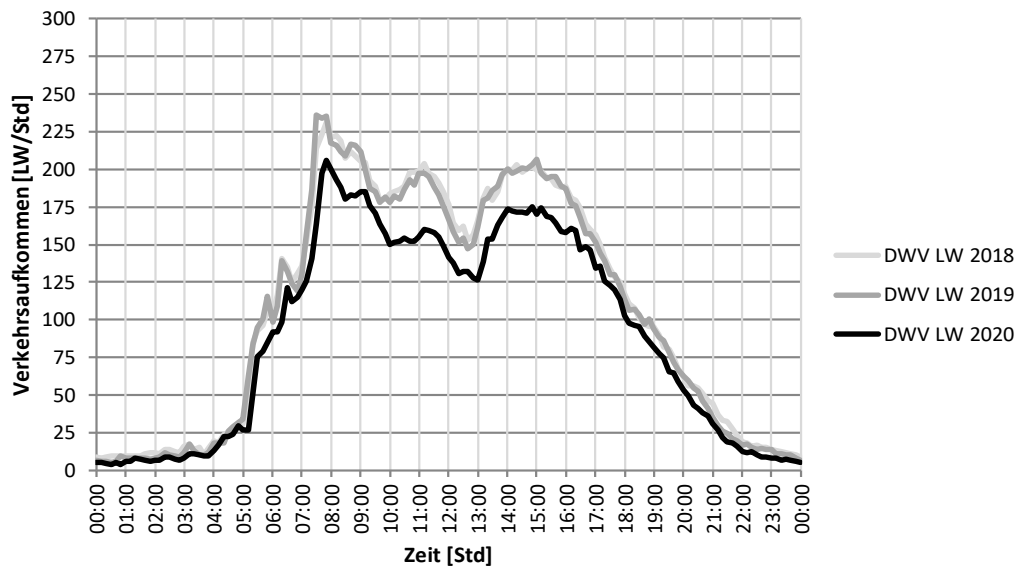
Gotthard



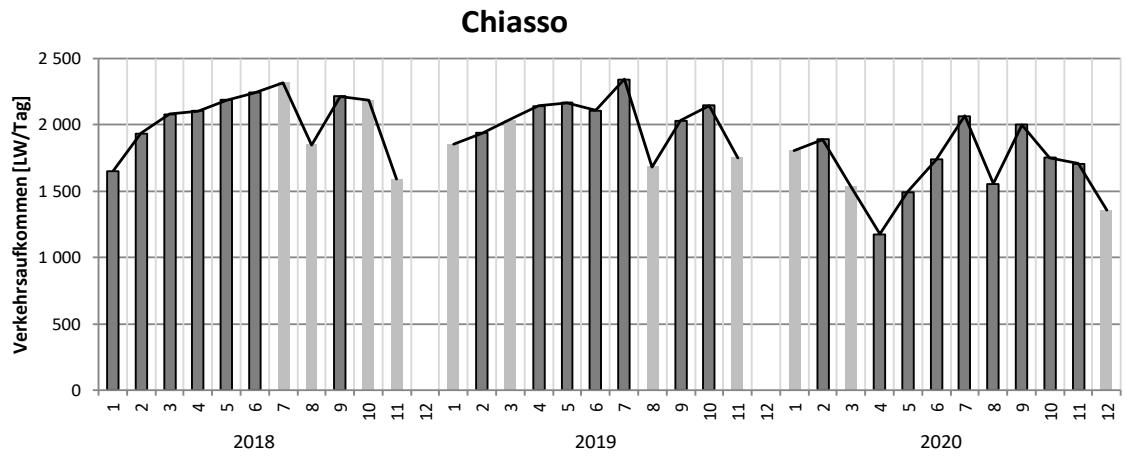
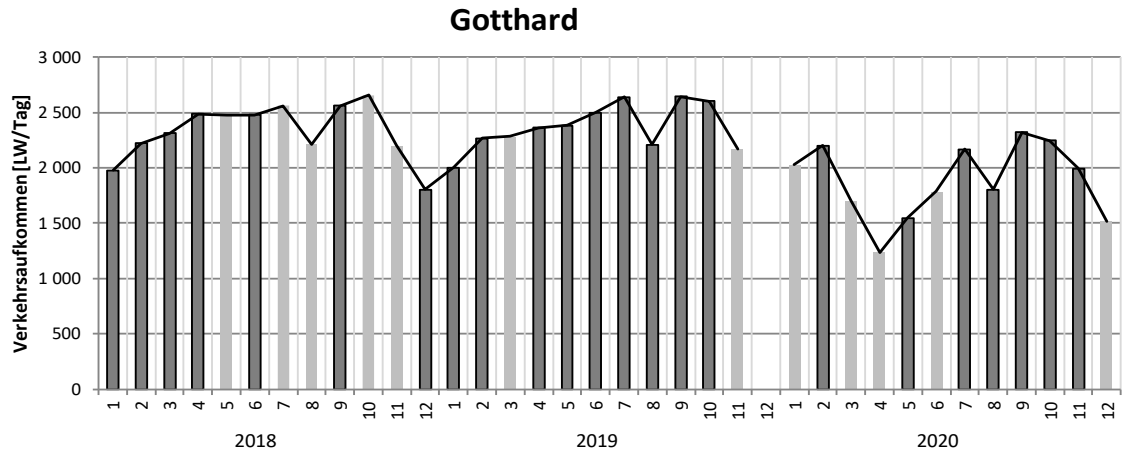
Chiasso



Chiasso



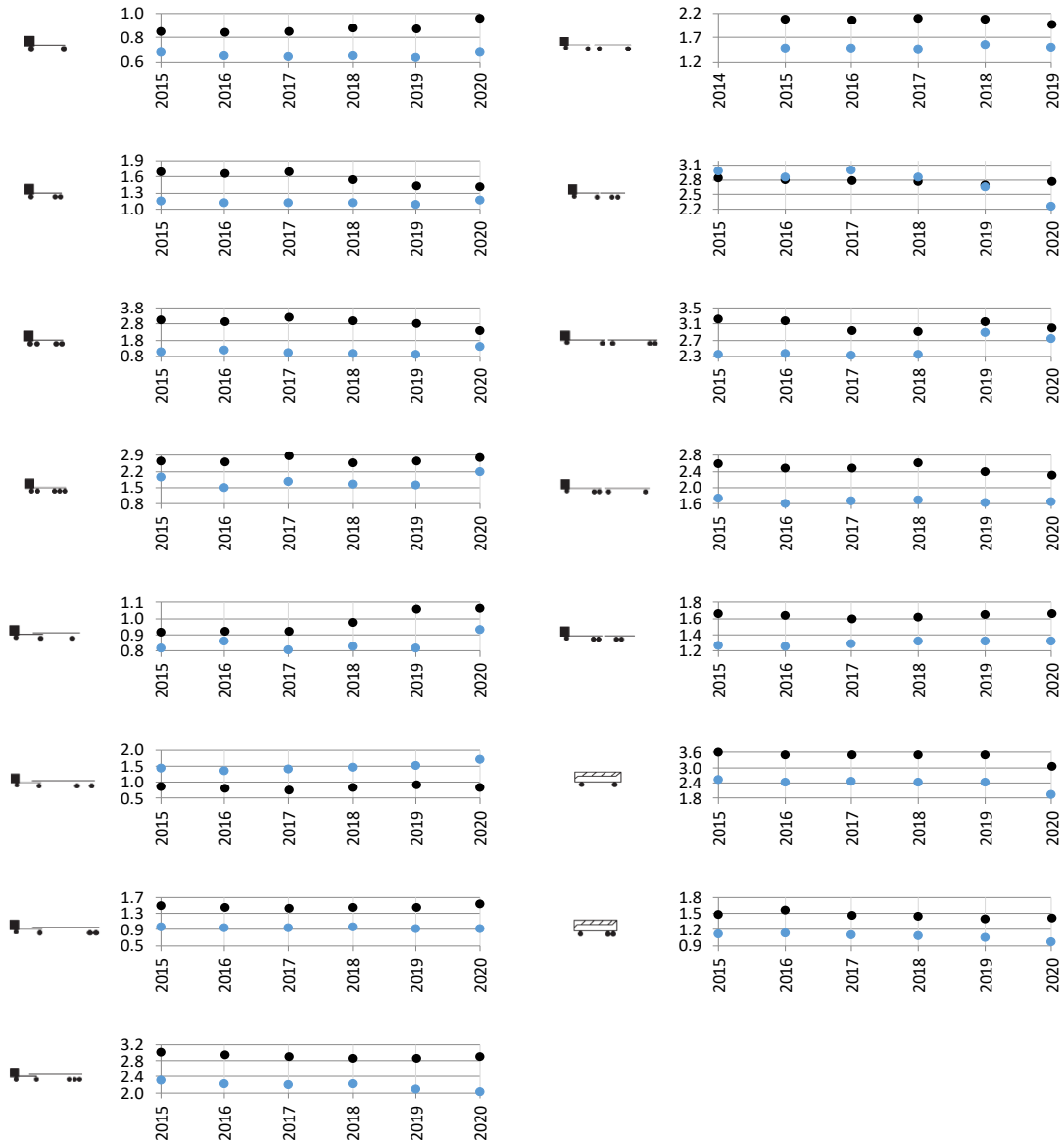
7.2 Entwicklung der Erkennungen nach Monat



7.3 Entwicklung der Vorlage der Norm SN 640 320

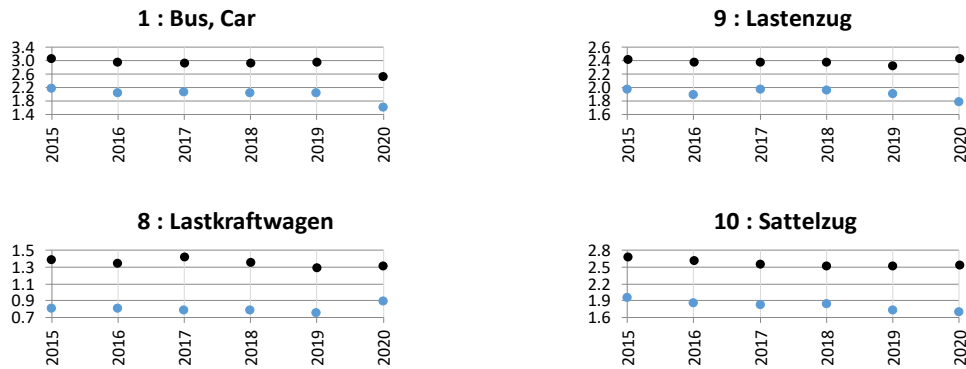
In diesem Kapitel werden einzig die flexiblen und halbstarren Fahrbahnen in Betracht gezogen.

7.3.1 Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugklasse



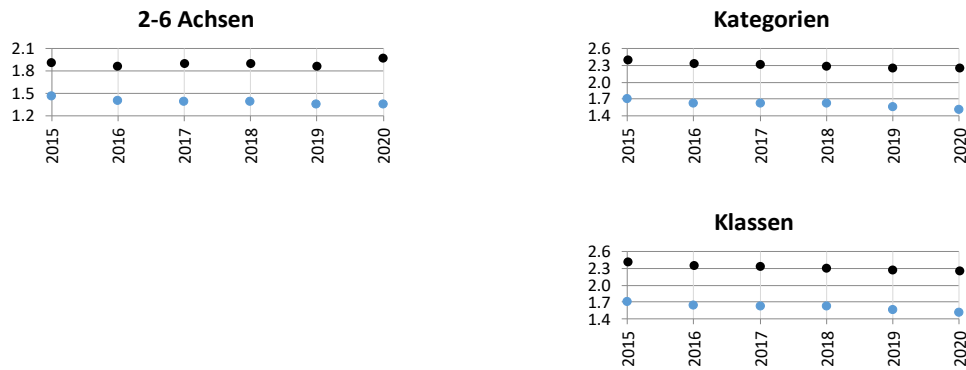
Schwarz : Richtung Gotthard ; Blau : Richtung Chiasso.

7.3.2 Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugkategorie



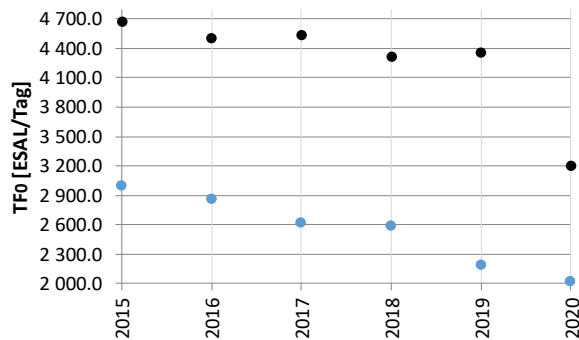
Schwarz : Richtung Gotthard ; Blau : Richtung Chiasso.

7.3.3 Entwicklung des mittleren Äquivalenzfaktors



Schwarz : Richtung Gotthard ; Blau : Richtung Chiasso.

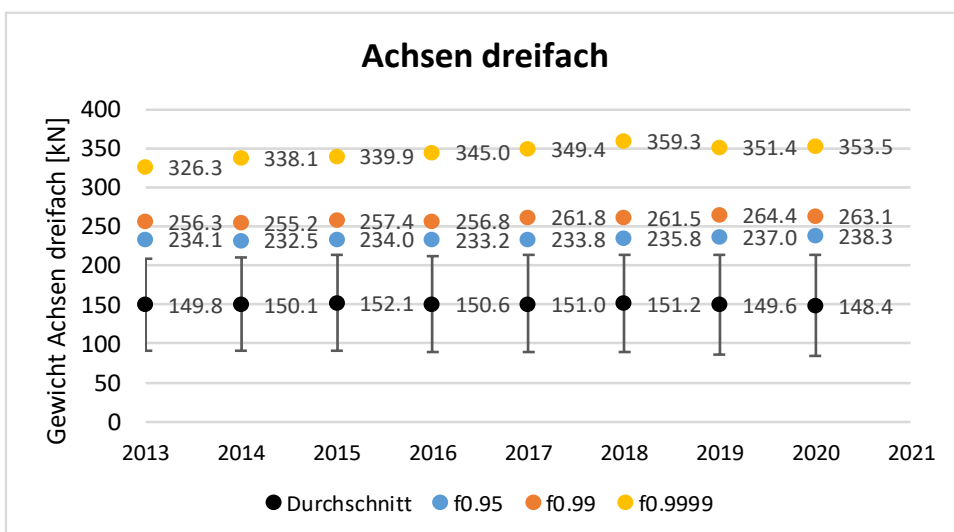
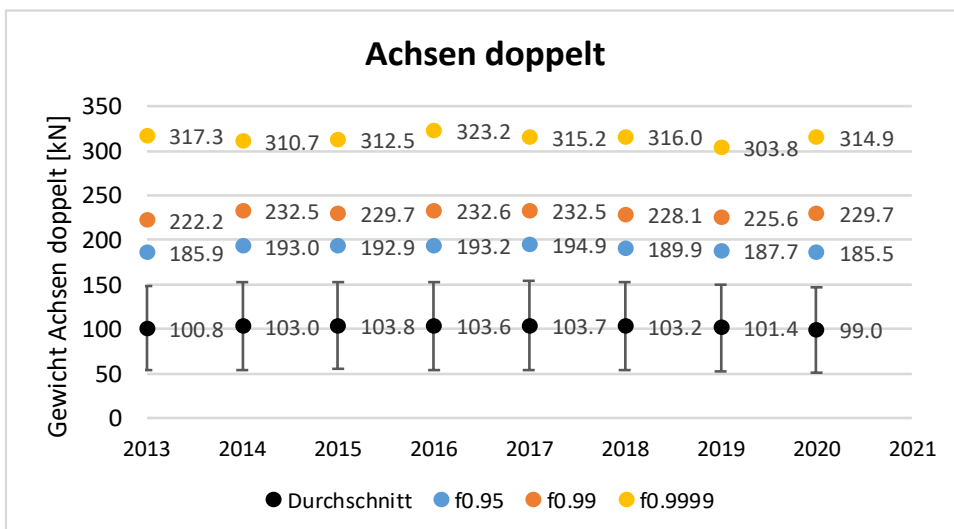
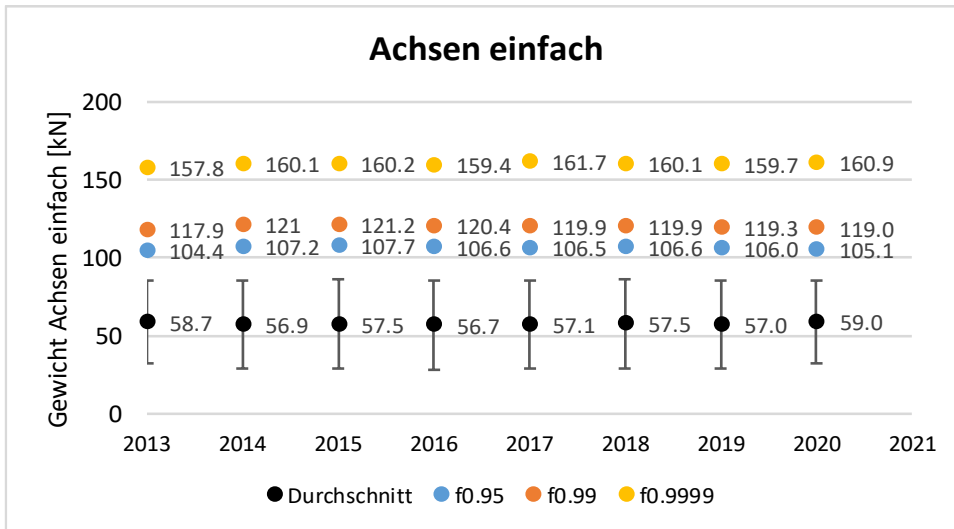
7.3.4 Entwicklung der täglichen äquivalenten Verkehrslast



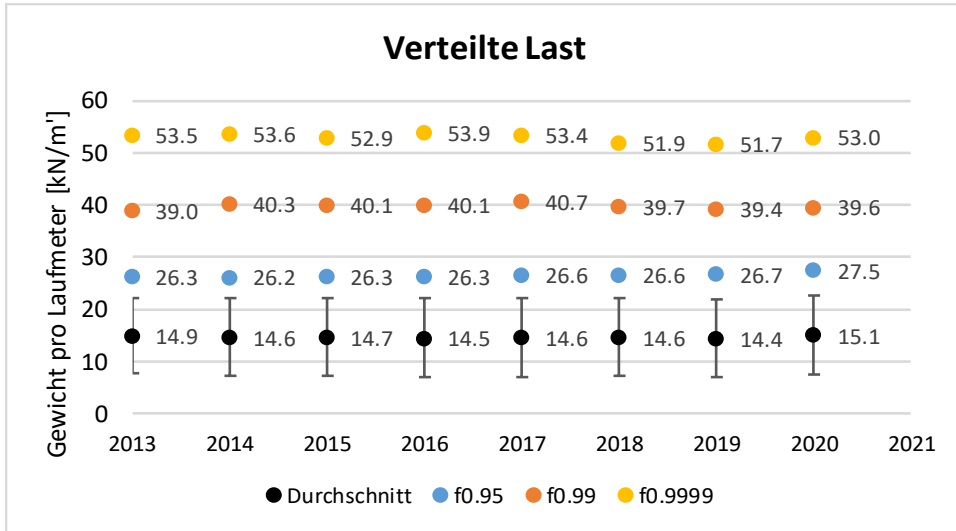
Schwarz : Richtung Gotthard ; Blau : Richtung Chiasso.

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 : | 21.09.2016 – Richtung Gotthard (Voie 4) 22.09.2015 – Richtung Chiasso | |
| Angewendeter Korrekturfaktor : | Richtung Gotthard : -3.25 % Richtung Chiasso : -0.40% / -2.22% | |
| Anwendung des Korrekturfaktors : | Richtung Gotthard : Nein Richtung Chiasso : Nein / Ja | |
| Vertrauensebene der Kalibrierung : | Richtung Gotthard : Schlecht Richtung Chiasso : Sehr gut | |
| Daten die als Referenz verwendet werden können : | Richtung Gotthard : - Richtung Chiasso : 2015 | |
| Feststellung auf Basis der Bearbeitung der WIM-Daten | | |
| Datenverlust : | ~ 8 Tage / 11 Tage | |
| Ausgeschlossen : | 2.58% | |
| Globaler Zusammenhang der Daten : | In Ordnung | |
| Zusammenhang der Tendenzen der Station : | In Ordnung | |
| Einordnung SWISS10, PW \geq 3.5 to : | 18.2% | |
| Inkohärente Umrisse : | 21.6% davon 20.7% potentiell wegen der Einteilung SWISS10 0.9% Andere Inkohärenzen | |
| Vorschläge | | |
| Das Vertrauen in die Daten der Station ist befriedigend. 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 (März 2019), « **Dimensionnement de la structure des chaussées – Trafic pondéral équivalent** », VSS 40 320.
- [2] Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS (März 2019), « **Dimensionnement de la structure des chaussées – Sol de fondation et chaussée** », VSS 40 324.
- [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 V1.06.

Dokumentation

- [5] M.-A. Fénart, Prof. A.-G. Dumont (LAVOC-EPFL), L. D'Angelo, Prof. A. Nussbamer (ICOM-EPFL) (2017) « **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, Rapport n° 685*.
 - [6] M.-A. Fénart, M. Ould-Henia, M. Delaby (2017) « **Actualisation des facteurs d'équivalence de la norme SN640320** », Office fédéral des routes OFROU, *Projet de recherche VSS 2015/411, Rapport n° 1606*.
 - [7] M.-A. Fénart (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., Fénart 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. Fénart, 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. Fénart, 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. Fénart, 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.
-