



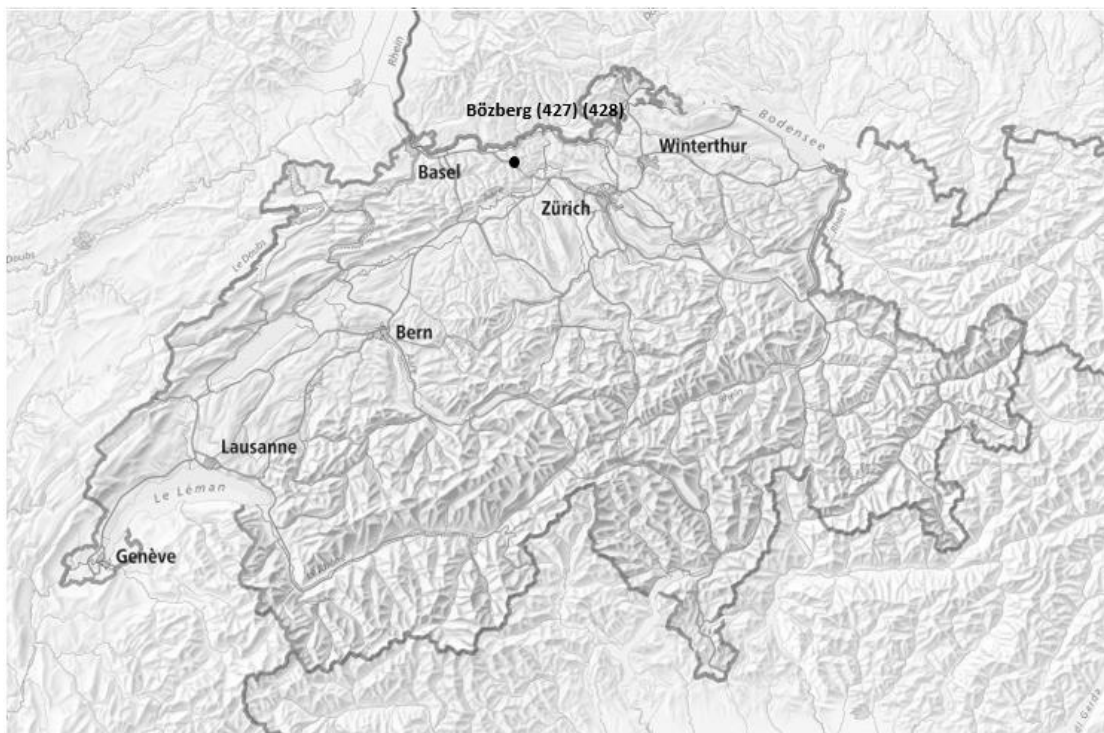
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Bözberg - 2013

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

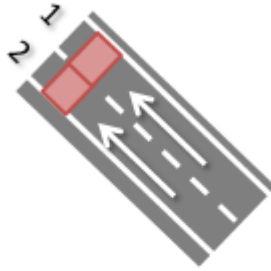
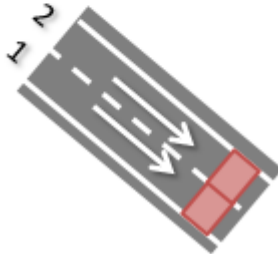
Dokument

Dokument WIM_2013_427_428
Version 1
Erschaffen am 30.11.2017 – MAF

Inhaltsverzeichnis

	Impressum	2
1	Datenblatt.....	4
2	Integrität der Daten	6
3	Statistikbearbeitung.....	7
3.1	Jährliche Stundenaufteilung	7
3.2	Jährliche Stundenaufteilung HV (> 10 Tonnen)	8
3.3	Tägliche Stundenverteilung.....	9
3.4	Fahrzeugerkennung	11
3.4.1	Nach Monat	11
3.4.2	Nach Anzahl Achsen	12
3.4.3	Nach Klasse SWISS10	12
3.4.4	Nach Gewichtskategorie	13
3.4.5	Dominierender Umriss	13
4	Vorlage nach Norm SN 640 320	14
4.1	Aufteilung zwischen den Fahrspuren	14
4.2	Äquivalenzfaktor nach Fahrzeugklassen	14
4.3	Äquivalenzfaktor nach Fahrzeugkategorien.....	14
4.4	Mittlerer Äquivalenzfaktor.....	15
4.5	Aktuelle äquivalente Verkehrslastklasse nach SN 640 324.....	15
4.6	Tendenz für die Schätzung der jährlichen Zuwachsrates	15
5	Charakteristik der Lastwagen	16
5.1	Charakteristik der Lastwagen-Kategorien.....	16
5.2	Globale Charakteristik der Proben	20
6	Vorlage nach Norm SIA 261	22
6.1	Vorlage der Last 1 nach SIA 261	22
6.1.1	Konzentrierte Last Q	22
6.1.2	Verteilte Last q	22
7	Tendenz.....	23
7.1	Entwicklung der jährlichen Stundenaufteilung	23
7.2	Entwicklung der Erkennungen nach Monat	25
7.3	Entwicklung der Vorlage der Norm SN 640 320	26
7.3.1	Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugklasse.....	26
7.3.2	Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugkategorie	27
7.3.3	Entwicklung des mittleren Äquivalenzfaktors	27
7.3.4	Entwicklung der täglichen äquivalenten Verkehrslast.....	27
7.4	Entwicklung der Vorlage der Norm SIA 261	28
7.4.1	Entwicklung der Quantile der konzentrierten Last Q.....	28
7.4.2	Entwicklung der Quantile der verteilten Last q.....	29
8	Vertrauensebene	30
	Bibliografie.....	31

1 Datenblatt

Station	Kanton	RN	N° ASTRA	Filiale	UT	Richtung	Spuren
Bözberg	AG	A3	428 / 429	F3	VIII	2	2 + 2
Lage							
428 : Richtung Basel  427 : Richtung Zürich 							
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	16.06.2013 (427) 22.09.2013 (427)
Potentieller Datenverlust	01.01.2013 – 17 : 07 bis 18 : 27 (427) 23.01.2013 – 12 : 36 bis 15 : 17 (427) 15.03.2013 – 09 : 37 bis 15 : 04 (427) 16.04.2013 – 14 : 41 bis 15 : 46 (427) 17.05.2013 – 06 : 44 bis 14 : 09 (427) 25.05.2013 – 15 : 20 bis 00 : 00 (427) 26.05.2013 – 00 : 00 bis 20 : 17 (427) 15.06.2013 – 22 : 01 bis 00 : 00 (427) 17.06.2013 – 00 : 00 bis 08 : 57 (427) 23.06.2013 – 10 : 26 bis 00 : 00 (427) 24.06.2013 – 00 : 00 bis 08 : 23 (427) 24.06.2013 – 11 : 26 bis 14 : 22 (427) 05.07.2013 – 14 : 57 bis 17 : 20 (427) 08.07.2013 – 08 : 04 bis 00 : 00 (427) 09.07.2013 – 00 : 00 bis 09 : 01 (427) 15.07.2013 – 09 : 38 bis 11 : 15 (427) 12.08.2013 – 17 : 11 bis 18 : 43 (427) 16.09.2013 – 06 : 35 bis 08 : 38 (427) 21.09.2013 – 08 : 25 bis 00 : 00 (427) 23.09.2013 – 00 : 00 bis 07 : 59 (427) 21.10.2013 – 07 : 08 bis 10 : 01 (427) 12.11.2013 – 09 : 01 bis 12 : 57 (427)

	28.11.2013 – 16 : 11 bis 19 : 40 (427) 07.02.2013 – 14 : 27 bis 16 : 06 (428) 21.03.2013 – 14 : 58 bis 16 : 21 (428) 30.04.2013 – 06 : 43 bis 08 : 26 (428) 25.05.2013 – 15 : 33 bis 00 : 00 (428) 26.05.2013 – 00 : 00 bis 20 : 17 (428) 27.06.2013 – 12 : 35 bis 00 : 00 (428) 28.06.2013 – 00 : 00 bis 08 : 33 (428) 01.08.2013 – 08 : 46 bis 09 : 43 (428) 12.11.2013 – 09 : 35 bis 12 : 36 (428) 15.11.2013 – 14 : 01 bis 17 : 37 (428)
<i>Besondere Ereignis</i>	
<i>Entscheide</i>	
<i>Verknüpfung</i>	
Name der Datei :	2013_427_concat.log ; 2013_428_concat.log ;
Anzahl Speicherungen :	6'910'157 (427) ; 7'030'083 (428)
Anzahl effektiver Tage :	356.8 (427) ; 362.4 (428)

2 Integrität der Daten

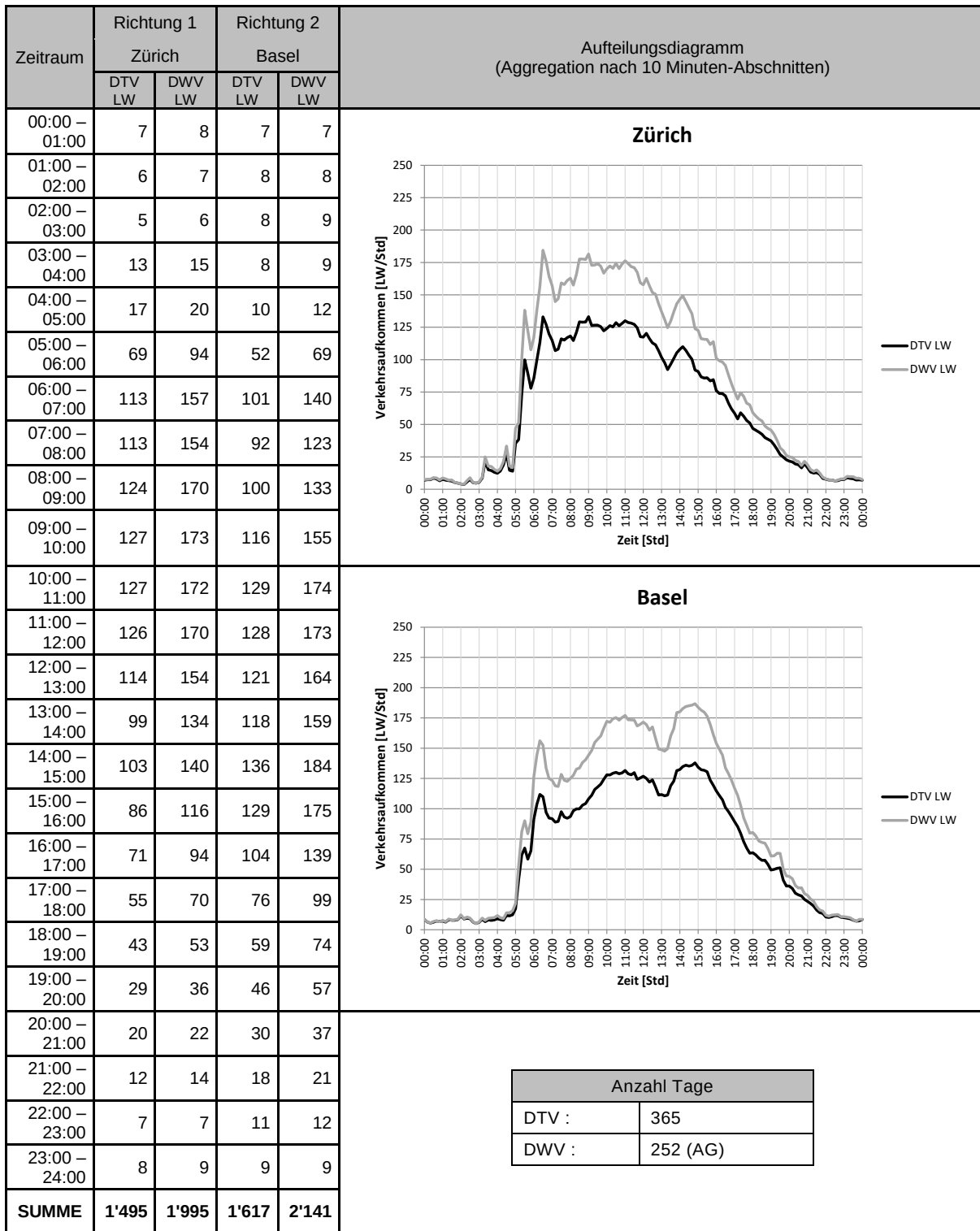
Referenzdokument : [5] [6] [7] [8] [9] [10] [11]

Datenfilter (Vorgehensweise Schritt nach Schritt)	
1)	Fahrzeuge unter 3.5 Tonnen (12'796'479 Einträge).
2)	543'866 Einträge Richtung D1 (427). 599'895 Einträge Richtung D2 (428).
3)	Gesamtlänge nichtig (0 Einträge).
4)	Gesamtlänge über 26.00m (894 Einträge).
5)	Gewicht nichtig auf einer der Achsen (0 Einträge).
6)	Abstand unter 60cm (7'496 Einträge).
7)	Gesamtgewicht über 65 Tonnen (4'584 Einträge, ohne mobile Kräne).
8)	Gewicht auf einer Achse über 18 Tonnen (1'162 Einträge, ohne mobile Kräne).
9)	Gesamtlänge unter 4.00m (11'731 Einträge).
<i>Entscheide</i>	
1)	Ausschluss (2013_427_428_u3500.log).
2)	-
3)	-
4)	Ausschluss.
5)	-
6)	Ausschluss.
7)	Ausschluss.
8)	Ausschluss.
9)	Ausschluss.
<i>Datei</i>	
Name der Datei der Statistikbearbeitung :	2013_427_428.log
Anzahl Einträge :	1'117'894
Name der Ausschlussdatei :	2013_427_428_exclus.log
Anzahl Einträge :	25'867

Auf einer Gesamtmenge von 13'940'240 Einträgen, wurden 12'796'479 aufgrund ihrer Zugehörigkeit den leichten Fahrzeugen (< 3.5 Tonnen) getrennt und 25'867 Einträge (2.26%) wurden aufgrund ihrer potentieller Unstimmigkeit mit den Daten ausgeschlossen.

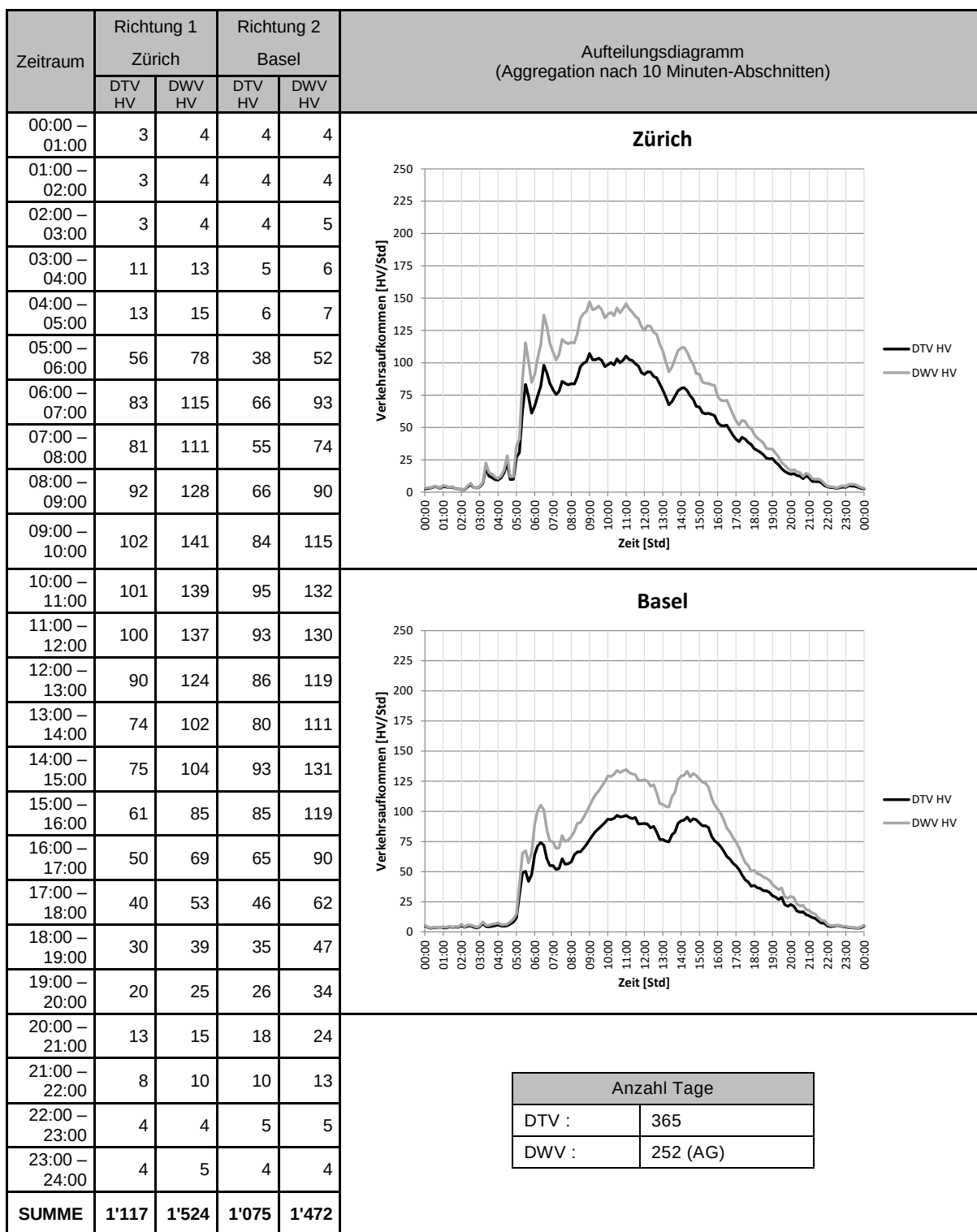
3 Statistikbearbeitung

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)

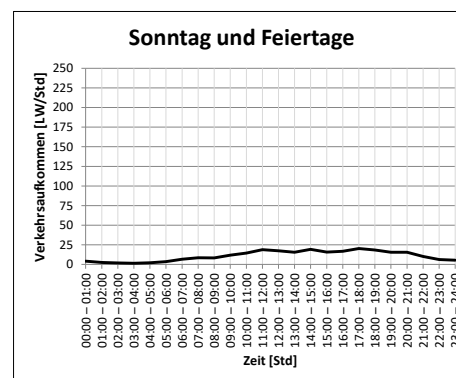
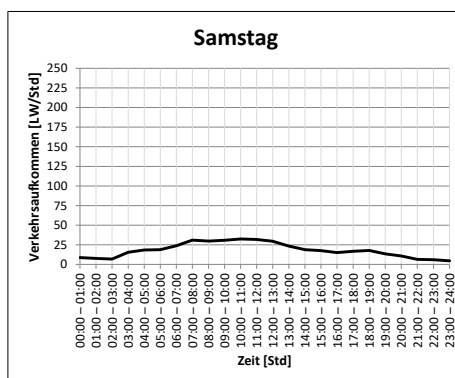
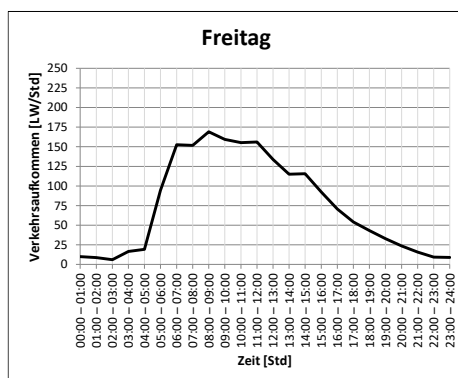
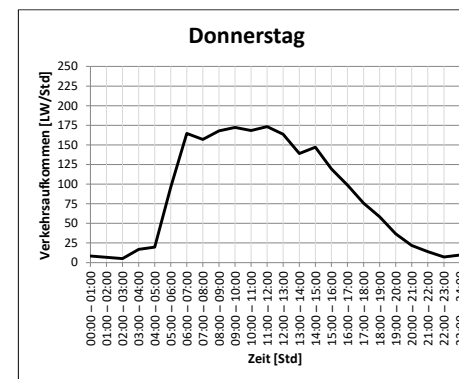
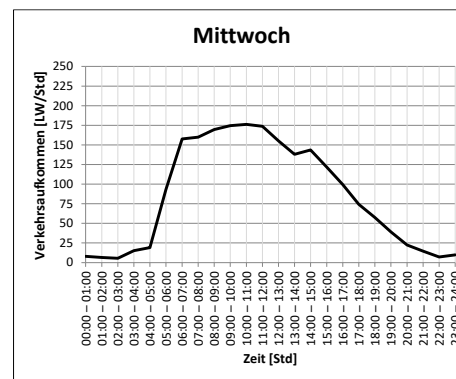
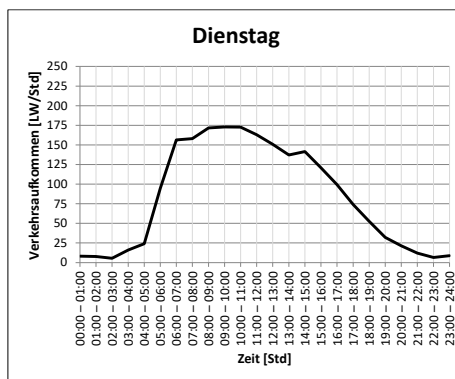
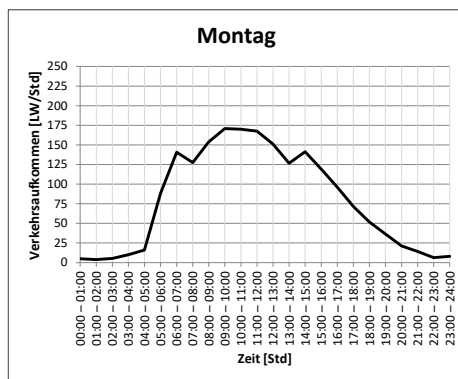


Bemerkung: Die Berechnung der Stundenaufteilungen zieht die Integrität der Daten in Betracht (fehlende Tage und Datenverluste).

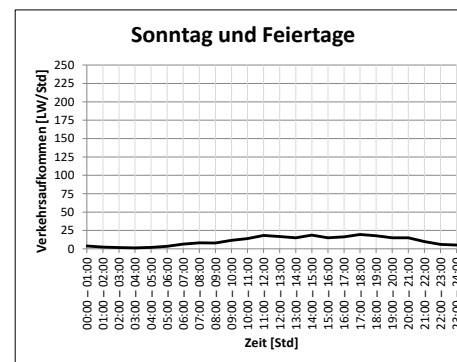
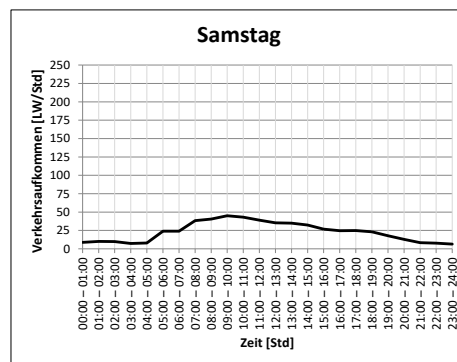
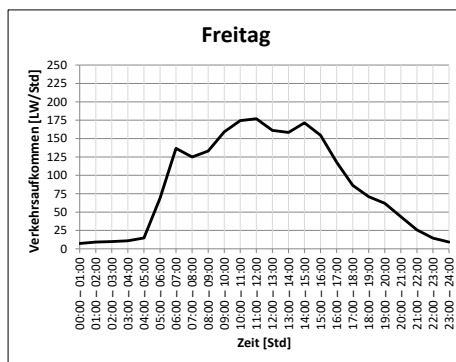
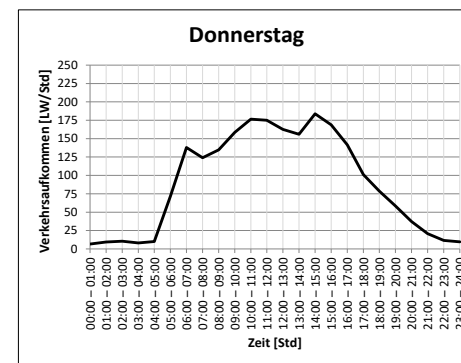
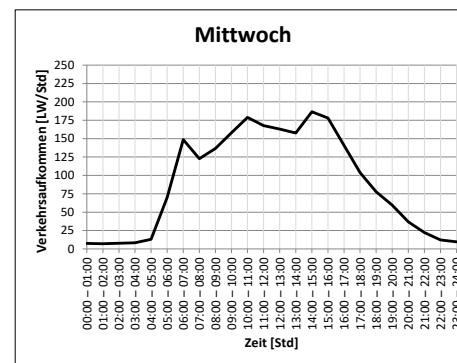
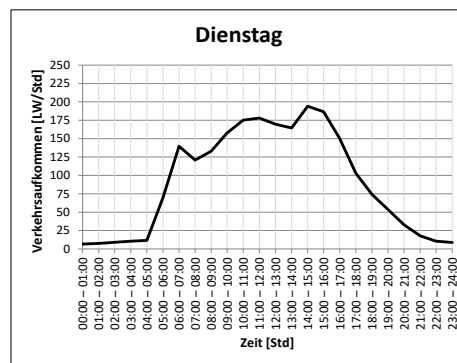
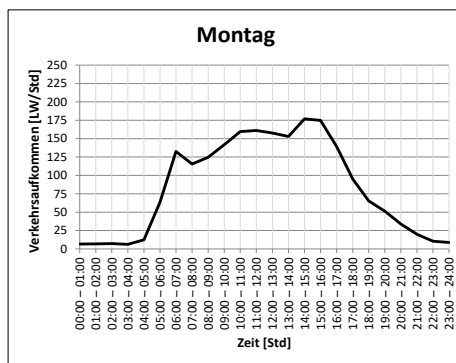
3.3 Tägliche Stundenverteilung

Tage	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag und Feiertage
Anzahl (AG)	50	52	50	49	51	52	61

Richtung 1 : Zürich (Aggregation nach Stunde)



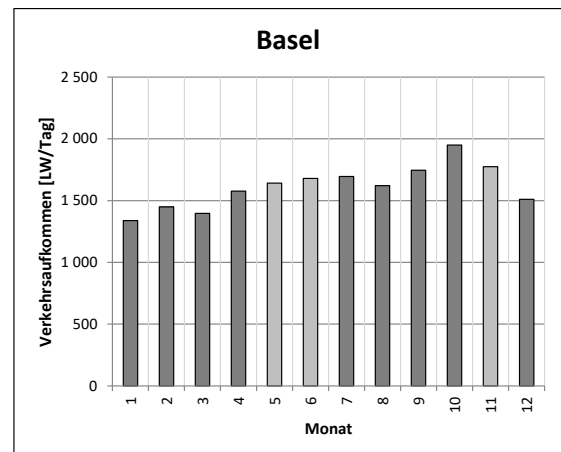
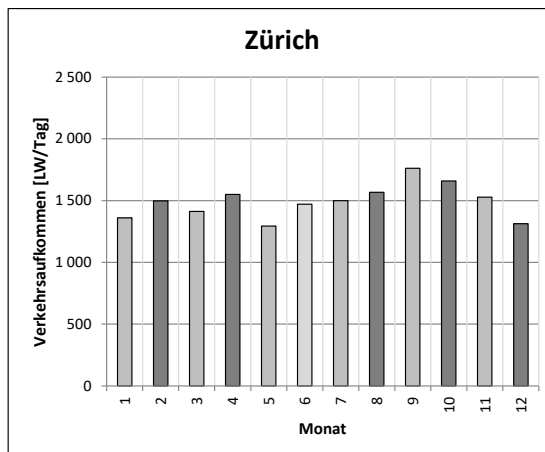
Richtung 2 : Basel (Aggregation nach Stunde)



3.4 Fahrzeugerkennung

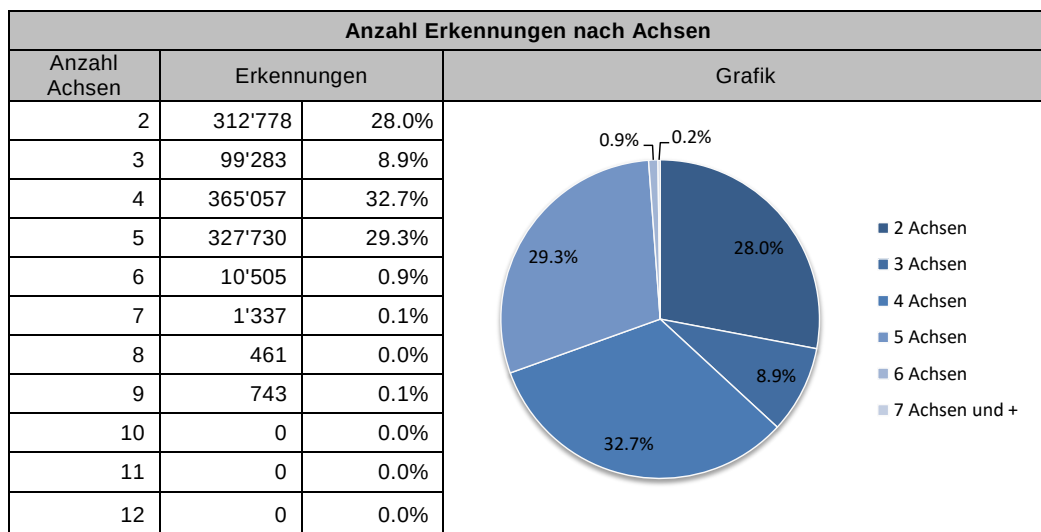
3.4.1 Nach Monat

Anzahl Erkennungen nach Monat		
Monat	Richtung 1 : Zürich	Richtung 2 : Basel
Januar	41'892	41'476
Februar	41'917	40'550
März	43'514	43'284
April	46'503	47'290
Mai	38'180	48'899
Juni	40'445	49'056
Juli	44'691	52'555
August	48'560	50'272
September	49'165	52'380
Oktober	51'408	60'424
November	45'373	52'519
Dezember	40'716	46'825



Bemerkung: Die Berechnung der monatlichen Aufteilungen zieht die Integrität der Daten in Betracht (Fehlende Tage und Datenverluste). Januar (427), März (427), Mai, Juni, Juli (427), September (427) und November: Erkennung nicht geschätzt, tägliche Werte geschätzt.

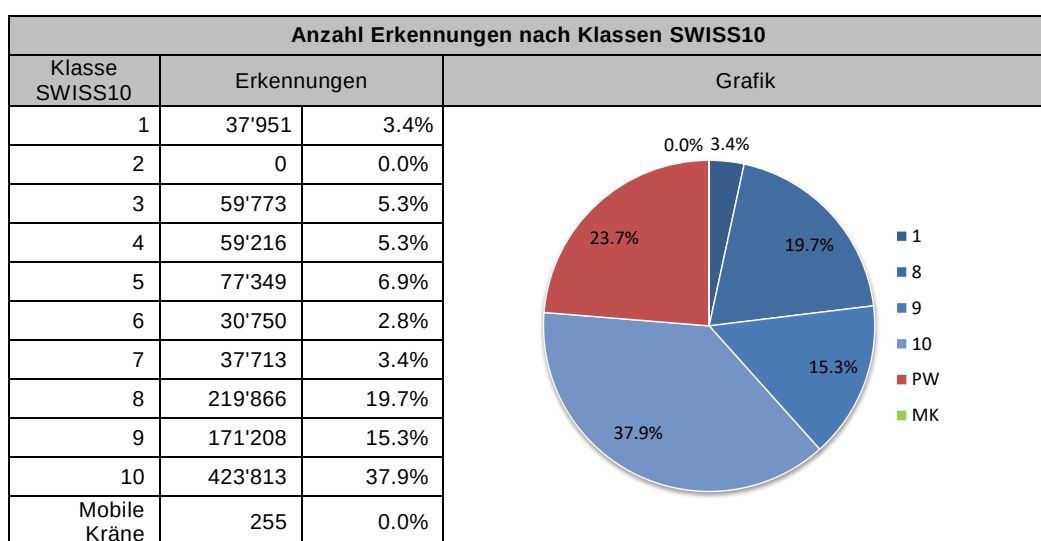
3.4.2 Nach Anzahl Achsen



3.4.3 Nach Klasse SWISS10

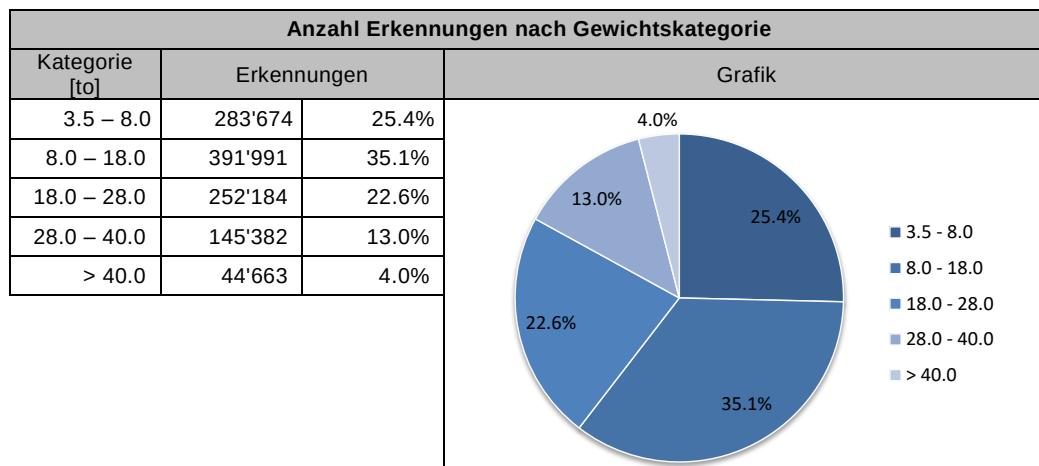
Fahrzeugklassen Swiss 10 [4]

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 264'801 Einträge (Klasse 2 bis 7, 23.7%) 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	223'750	20.0%
S/S	0 - - - - 0		8	151'009	13.5%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - - 00		10	150'148	13.4%
S/S	Unschlüssig			132'140	11.8%
S/S/Ta	Unschlüssig			79'903	7.1%
S/S/S/S	0 - - - - 0 + 0 - - - - 0		9	77'345	6.9%
S/S/S	Unschlüssig			36'219	3.2%
S/Ta/S/S	0 - - - - 00 + 0 - - - - 0		9	34'331	3.1%
S/S	0 - - - - 0		1	27'413	2.5%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - 00 - -		9	25'739	2.3%
S/S/Tr	Unschlüssig			24'435	2.2%
S/Ta	0 - - - - 00		8	22'971	2.1%
S/S/S	0 - - - - 0 + - - 0 - -		10	18'710	1.7%
Ta/Ta	Unschlüssig			15'634	1.4%
S/Ta/Ta	0 - - - - 00 + - - - 00 - -		9	13'077	1.2%
Andere Umrisse nach SN 640 320					
S/S/S/S	0 - - - - 0 + - - - - 0 - 0		10	8'617	0.8%
S/Ta	0 - - - - 00		1	6'432	0.6%
S/S/S/Ta	0 - - - - 0 + 0 - - - - 00		9	2'684	0.2%
Ta/Tr	00 - - 000		Nicht eingeordnet (8)	2'289	0.2%
Ta/Ta	00 - - - 00		8	526	0.0%

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

4 Vorlage nach Norm SN 640 320

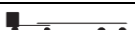
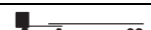
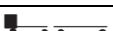
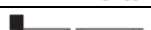
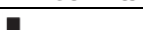
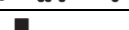
Referenzdokument : [1] [2] [6] [12]

4.1 Aufteilung zwischen den Fahrspuren

Aufteilung zwischen den Fahrspuren					
Konfiguration	Richtung 1 : Zürich		Richtung 2 : Basel		Auf Basis von :
	1	2	1	2	
2x2 Spuren	45.0%	3.0%	50.4%	1.6%	Anzahl Erkennungen
	53.5%	1.9%	43.6%	1.0%	Gesamtgewicht
	64.4%	1.9%	32.9%	0.8%	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 : Zürich	Richtung 2 : Basel	Norm 2011	Richtung 1 : Zürich	Richtung 2 : Basel	Norm 2011
	0.78	0.53	0.7	0.74	0.48	0.6
	1.40	0.92	1.4	2.03	1.21	2.1
	2.22	1.79	1.5	3.99	3.16	2.7
	2.87	2.23	1.9	6.85	5.05	3.0
	1.23	0.79	0.5	1.16	0.71	0.5
	2.74	0.89	1.7	2.82	0.83	1.8
	1.71	0.76	1.8	1.88	0.74	2.2
	2.95	1.26	2.0	3.78	1.45	2.2
	1.99	1.24	2.0	1.97	1.17	1.9
	2.01	1.32	1.7	2.19	1.37	1.6
	3.67	1.40	1.3	4.08	1.43	1.0
	2.50	1.50	2.5	3.23	1.78	2.6
	1.54	0.95	1.2	2.26	1.25	0.9
	2.23	1.92	0.7	2.36	2.00	0.6
	0.95	0.87	1.4	1.27	1.10	2.1

4.3 Äquivalenzfaktor nach Fahrzeugkategorien

Mittlerer Äquivalenzfaktor k nach Fahrzeugkategorien						
Kategorie SWISS10	Flexibler und halbstarrer Oberbau			Starrer und kombinierter Oberbau		
	Richtung 1 : Zürich	Richtung 2 : Basel	Norm 2011	Richtung 1 : Zürich	Richtung 2 : Basel	Norm 2011
1 : Bus, Car	1.94	1.66	2.3	2.12	1.76	2.3
8 : Lastkraftwagen	0.87	0.59	0.9	0.95	0.61	1.0
9 : Lastenzug	2.09	1.28	1.9	2.39	1.34	2.0
10 : Sattelzug	2.46	1.03	1.7	3.04	1.13	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 : Zürich	Richtung 2 : Basel	Norm 2011	Richtung 1 : Zürich	Richtung 2 : Basel	Norm 2011
Umriss (2-6 Achsen)	1.72	0.89	1.6	2.12	0.89	1.7
	99.5%	99.4%		99.5%	99.4%	
Kategorie	2.01	1.02		2.40	1.09	
	73.7%	69.1%		73.7%	69.1%	
Klasse	2.01	1.02		2.40	1.08	
	71.7%	67.1%		71.7%	67.1%	

4.5 Aktuelle äquivalente Verkehrslastklasse nach SN 640 324

Flexibler und halbstarrer Oberbau

Richtung 1 : Zürich

$$TF_0 = \frac{532'364 \text{ LW}}{356.8 \text{ Tage}} \cdot 1.72 \cdot \frac{64.4\%}{66.3\%} = 2'486 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T5 : Sehr schwer}$$

Richtung 2 : Basel

$$TF_0 = \frac{585'530 \text{ LW}}{362.4 \text{ Tage}} \cdot 0.80 \cdot \frac{32.9\%}{33.7\%} = 1'271 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T5 : Sehr schwer}$$

Starrer und kombinierter Oberbau

Richtung 1 : Zürich

$$TF_0 = \frac{532'364 \text{ LW}}{356.8 \text{ Tage}} \cdot 2.12 \cdot \frac{64.4\%}{66.3\%} = 3'067 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T6 : Extrem schwer}$$

Richtung 2 : Basel

$$TF_0 = \frac{585'530 \text{ LW}}{362.4 \text{ Tage}} \cdot 0.89 \cdot \frac{32.9\%}{33.7\%} = 1'404 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T5 : Sehr schwer}$$

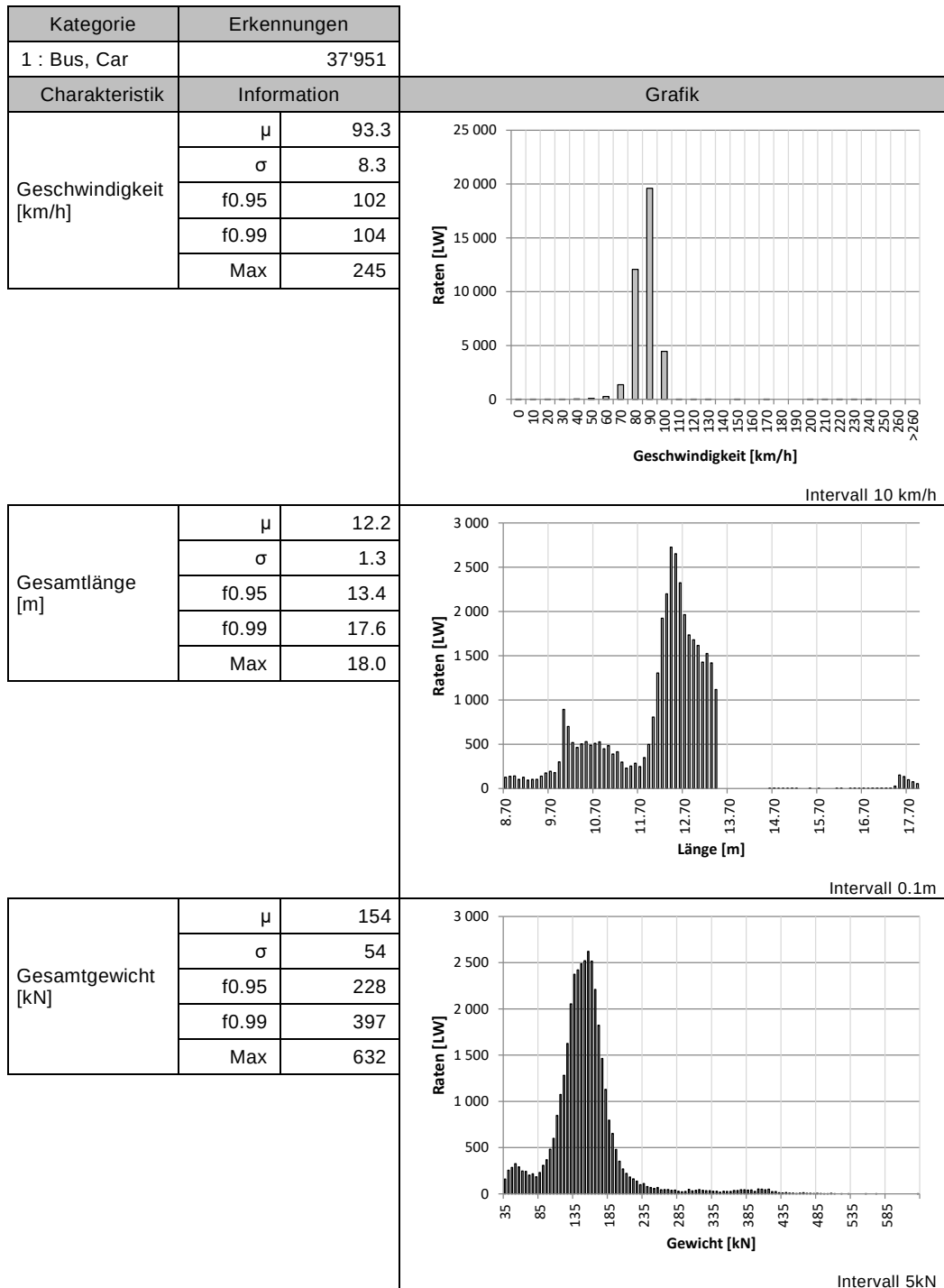
4.6 Tendenz für die Schätzung der jährlichen Zuwachsrate

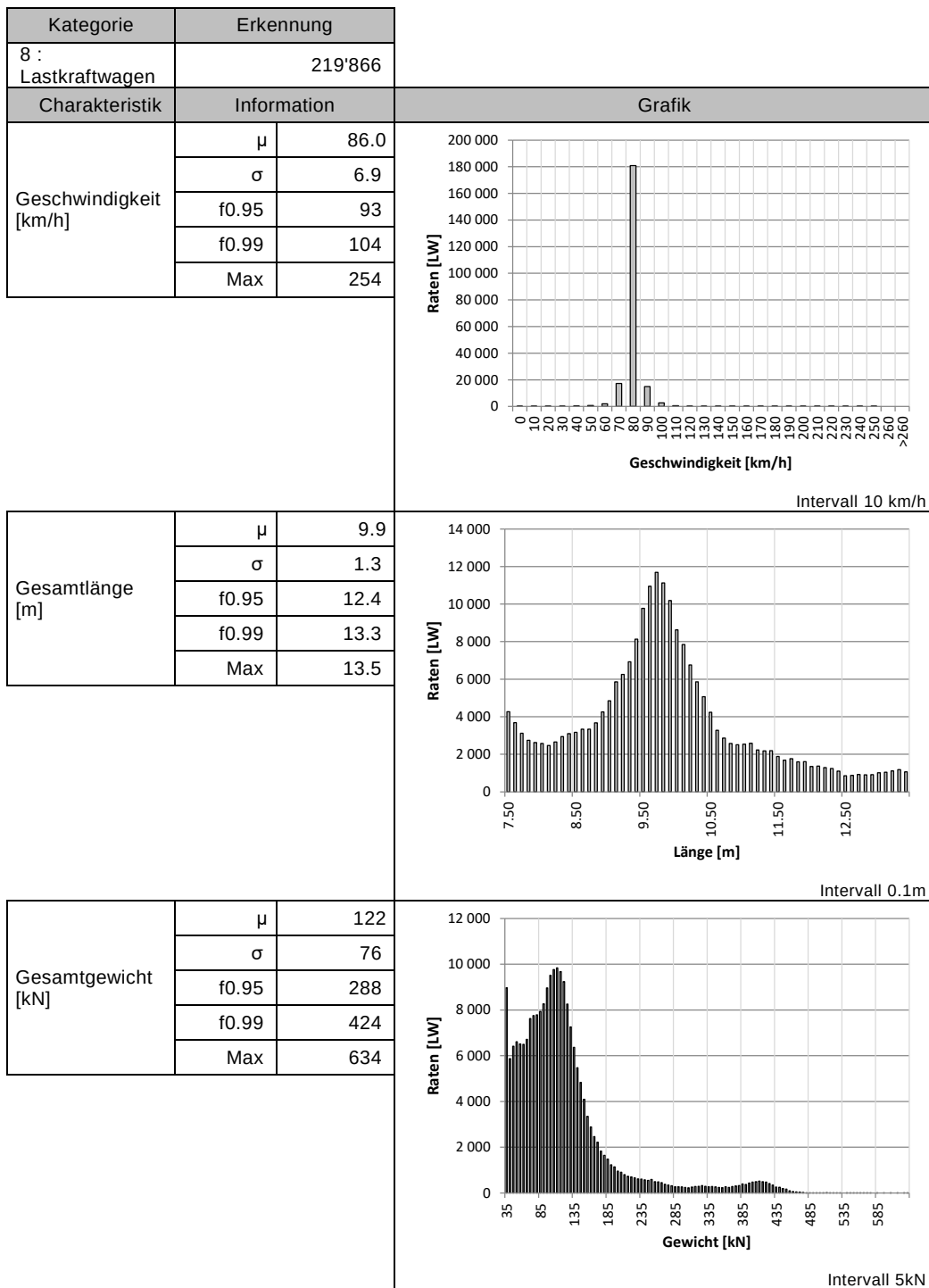
Tendenz für die Schätzung der jährlichen Zuwachsrate		
Richtung 1 : Zürich	Richtung 2 : Basel	Auf Basis von :
-	-	Anzahl Erkennungen
-	-	Gesamtgewicht
-	-	Gesamte äquivalente Verkehrslast W

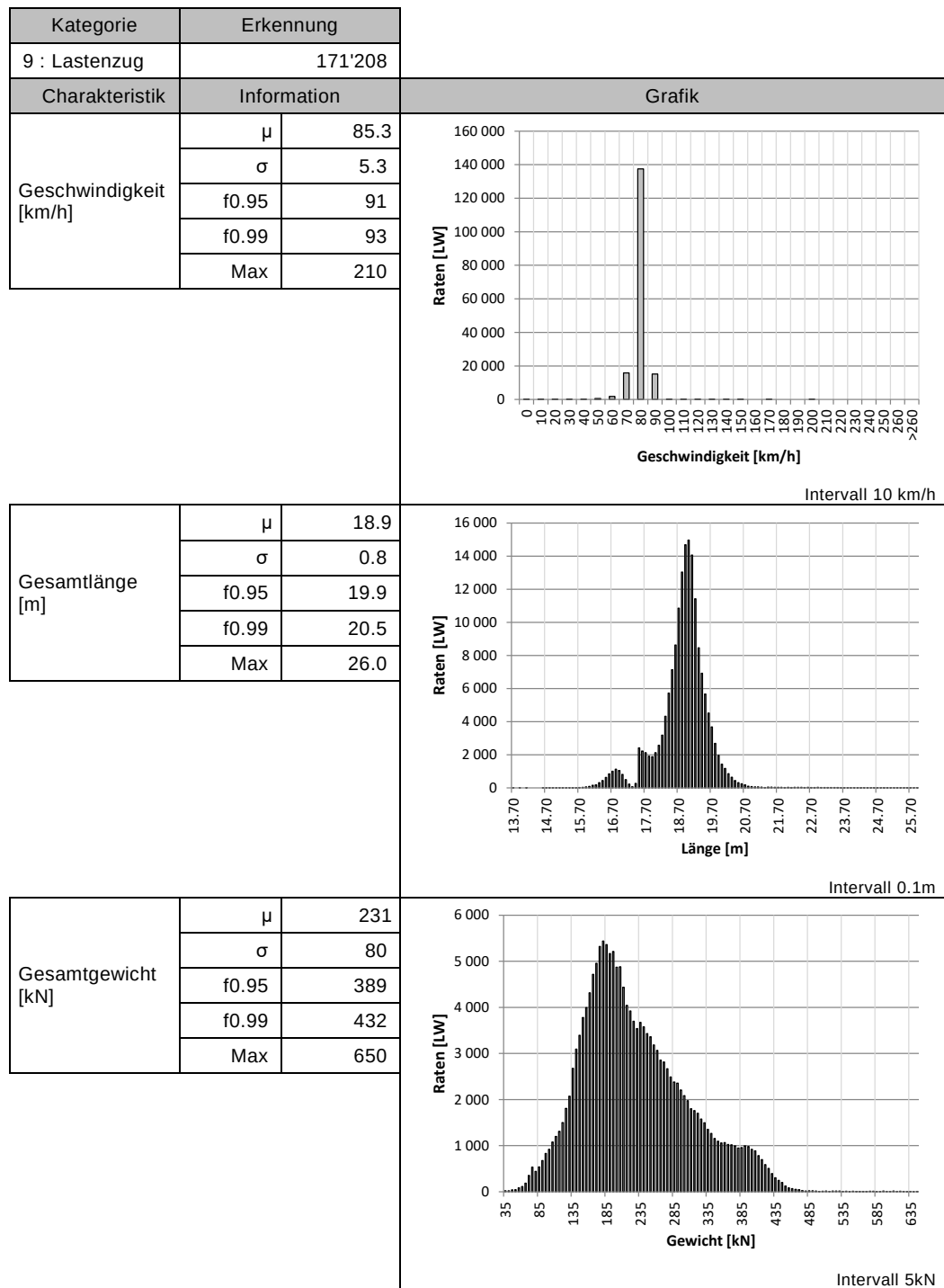
Dieser Abschnitt wird bestimmt, wenn die Tendenzen festgestellt werden (Mehrere Jahresberichte)

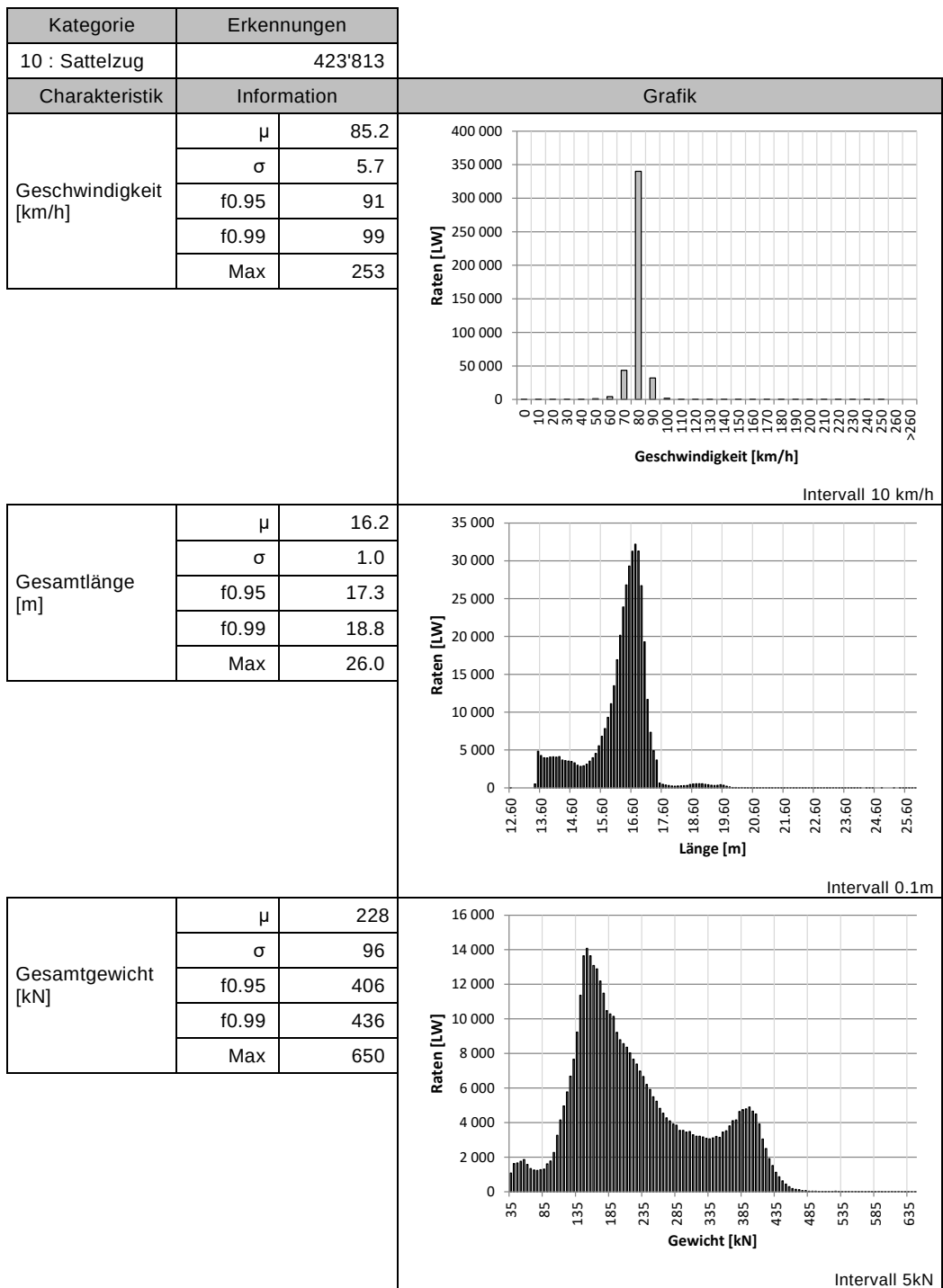
5 Charakteristik der Lastwagen

5.1 Charakteristik der Lastwagen-Kategorien



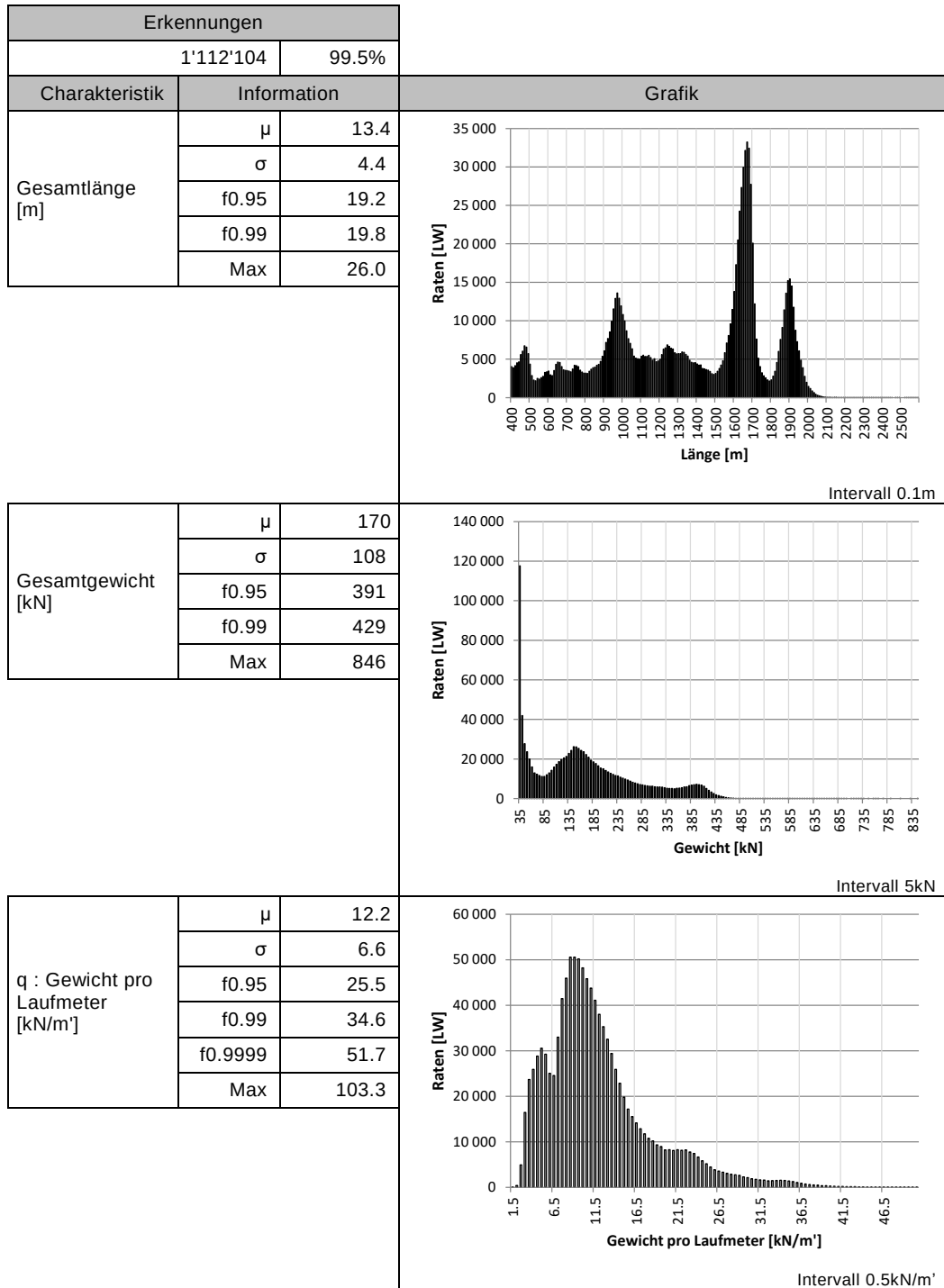


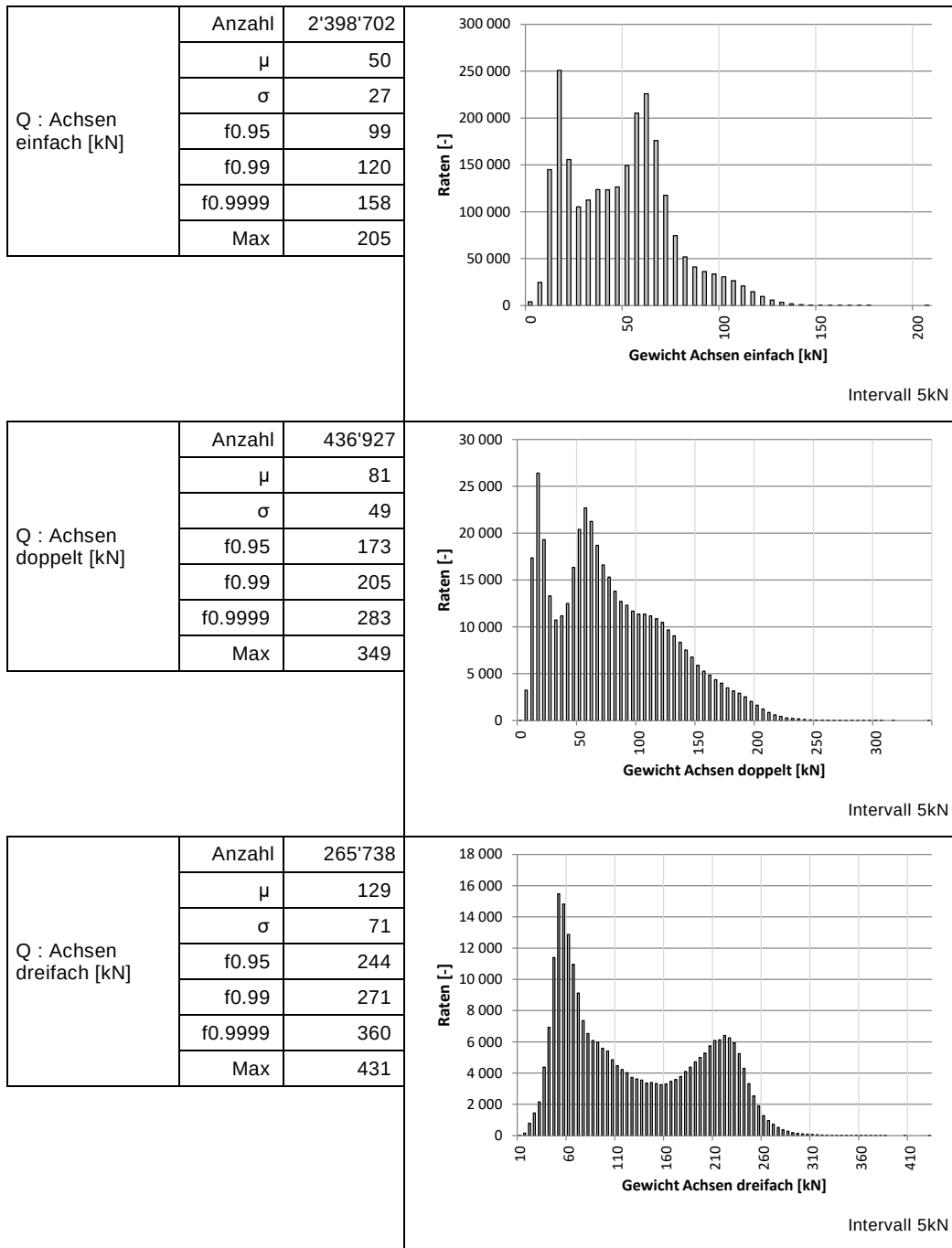




5.2 Globale Charakteristik der Proben

Auf Basis der Erkennungen der Umriss 2 bis 6 Achsen.



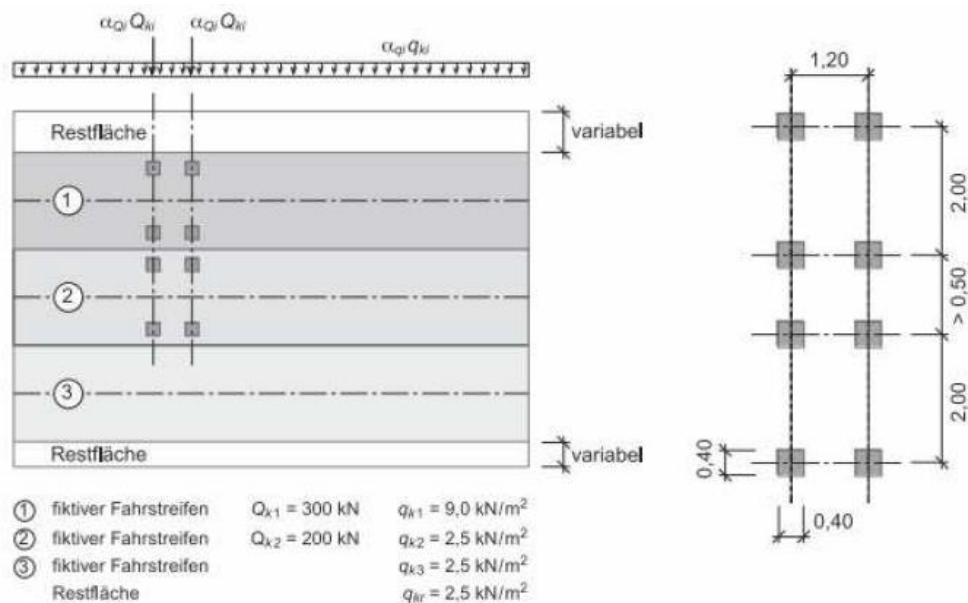


6 Vorlage nach Norm SIA 261

Referenzdokument : [3]

Die in Betracht gezogenen Daten sind jene der erkannten Umrisse von 2 bis 6 Achsen, sprich 99.5% 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	50	50	99	120	158
Doppelt	81	40	173 (86)	205 (103)	283 (141)
Dreifach	129	43	244 (81)	271 (90)	360 (120)

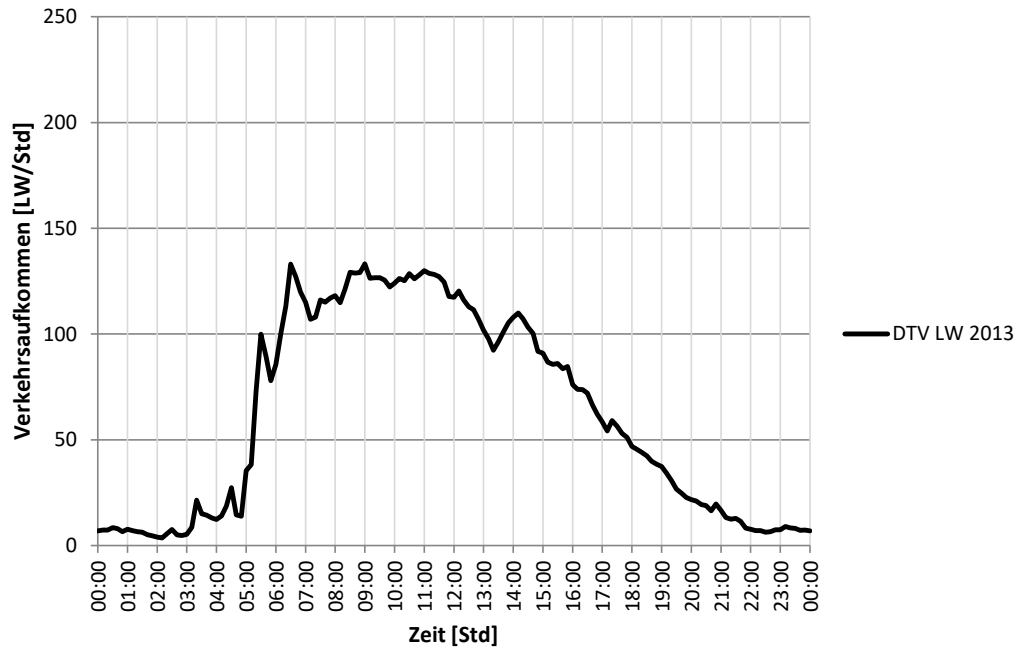
6.1.2 Verteilte Last q

Verteilte Last q				
Typ	Durchschnittslast	f0.95	f0.99	f0.9999
Gewicht pro Laufmeter [kN/m]	12.2	25.5	34.6	51.7
Gewicht pro Fläche (Breite 3 m) [kN/m²]	4.1	8.5	11.5	17.2

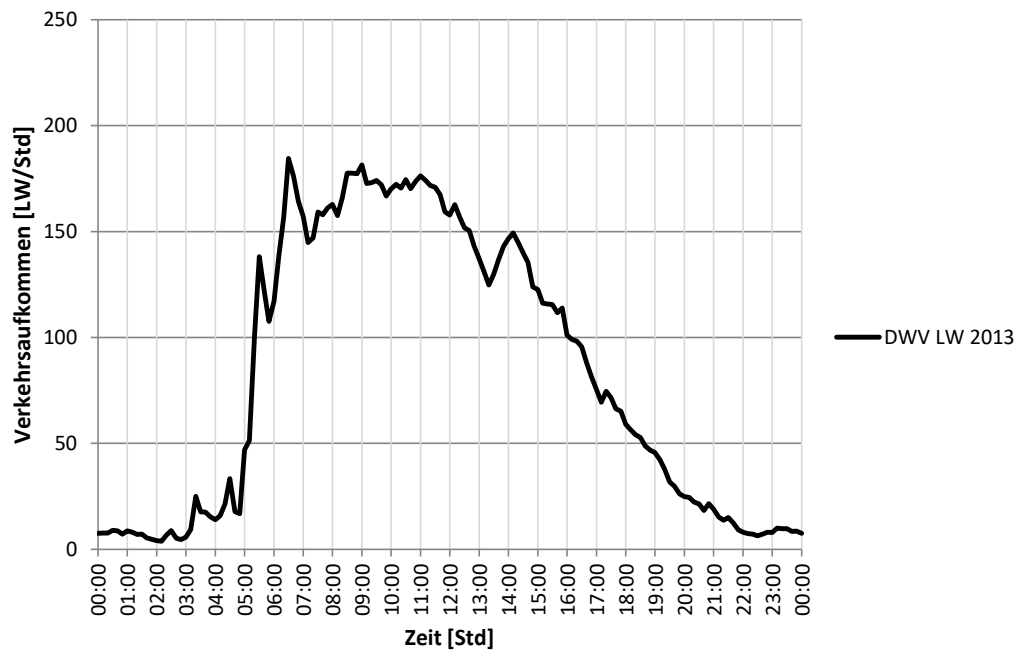
7 Tendenz

7.1 Entwicklung der jährlichen Stundenaufteilung

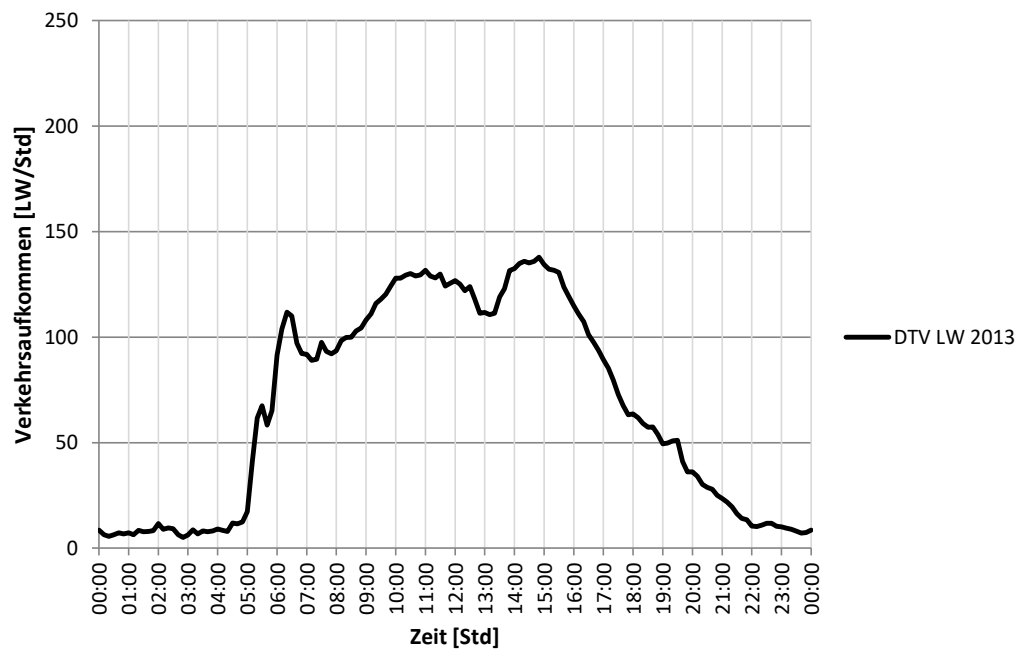
Zürich



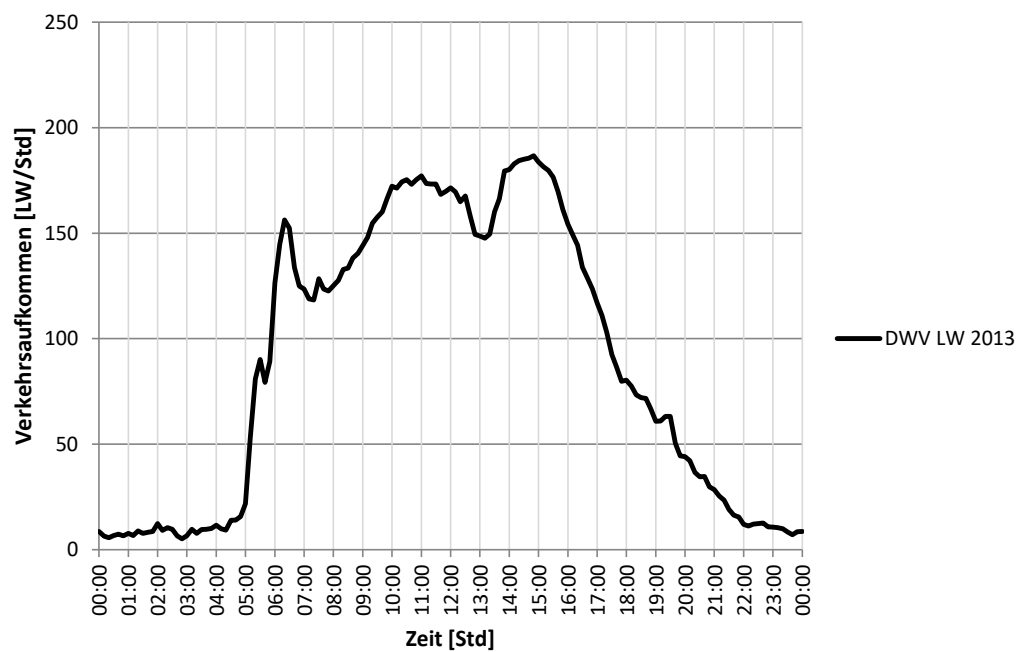
Zürich



Basel

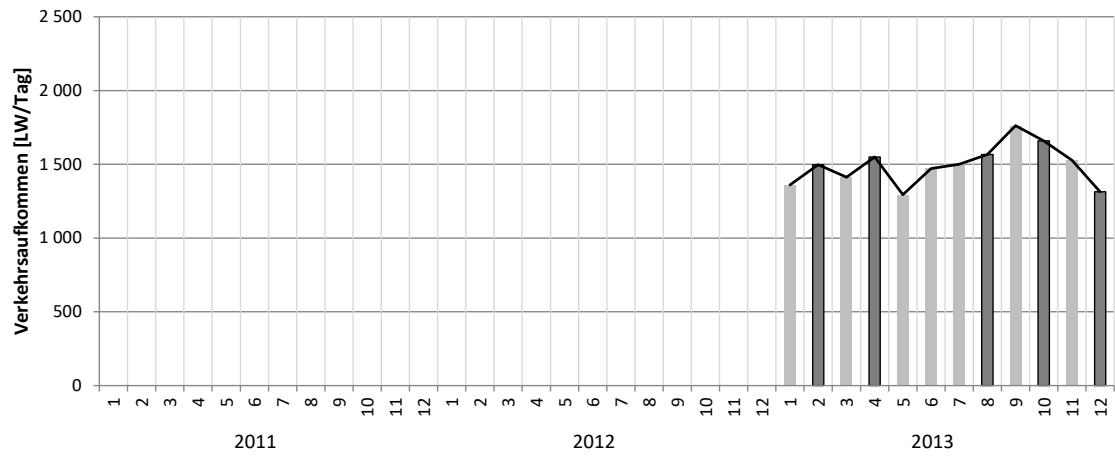


Basel

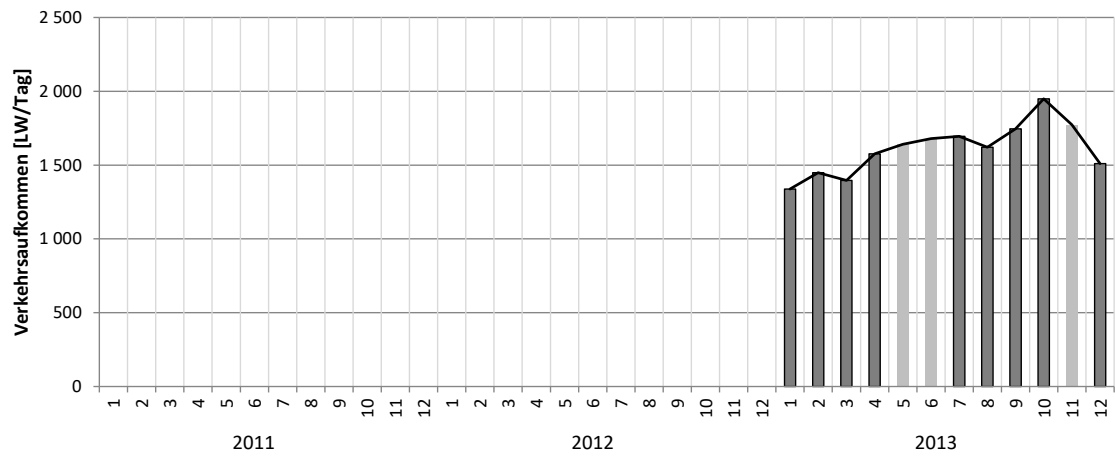


7.2 Entwicklung der Erkennungen nach Monat

Zürich



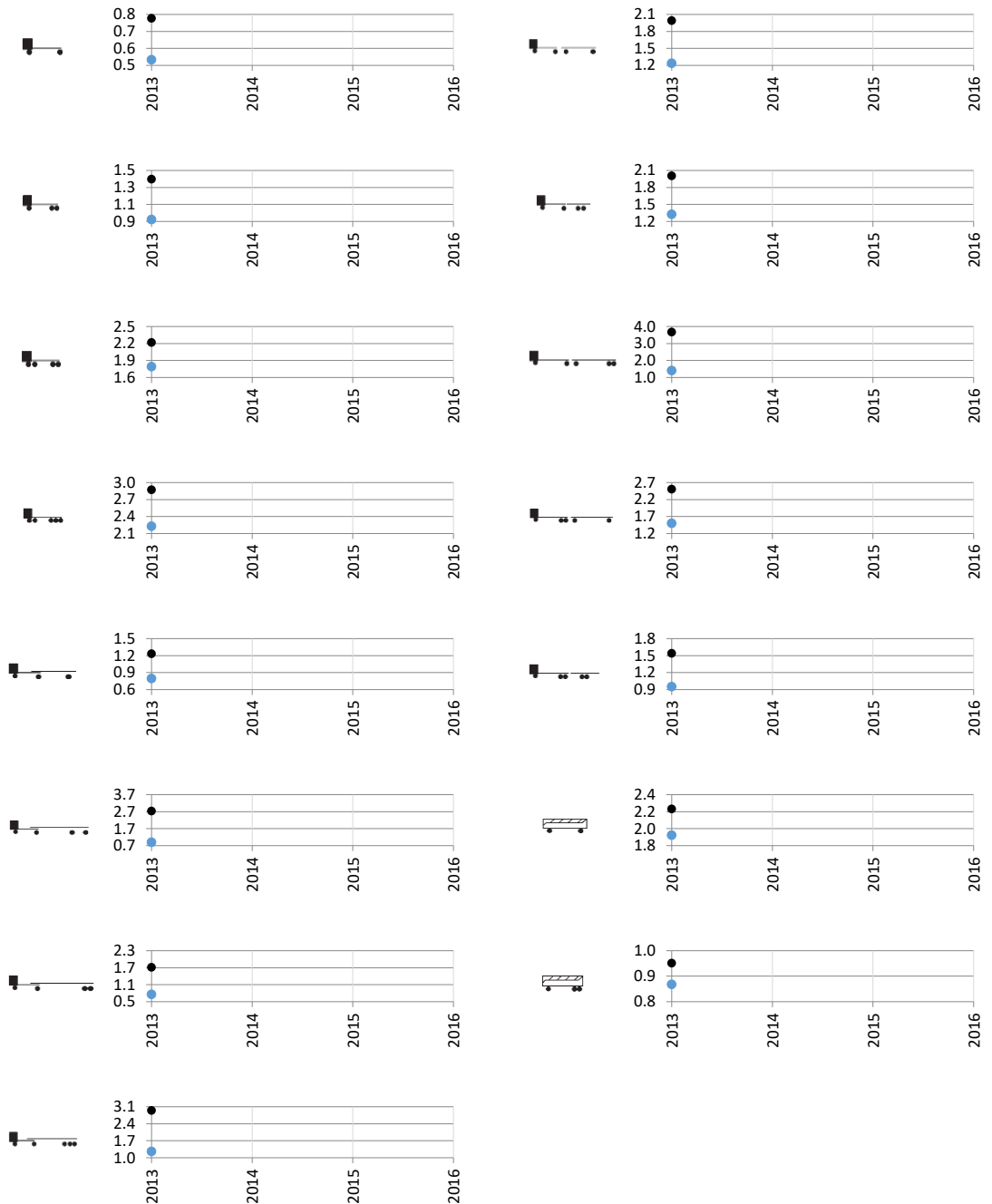
Basel



7.3 Entwicklung der Vorlage der Norm SN 640 320

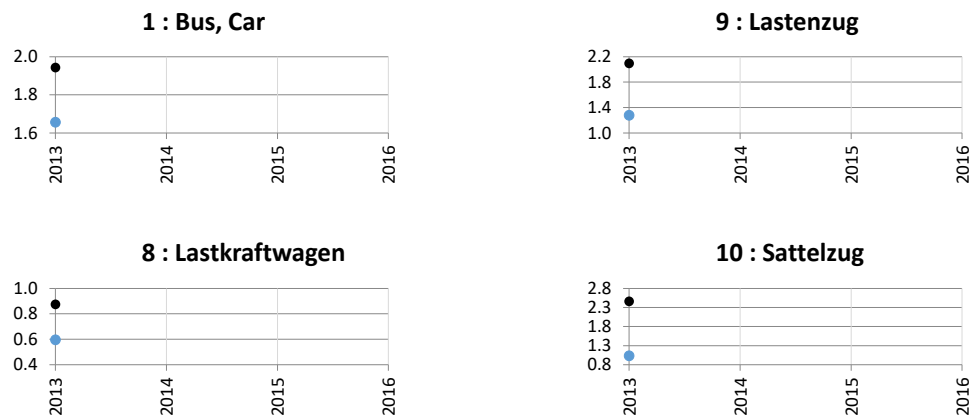
In diesem Kapitel werden einzig die flexiblen und halbstarren Fahrbahnen in Betracht gezogen.

7.3.1 Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugklasse



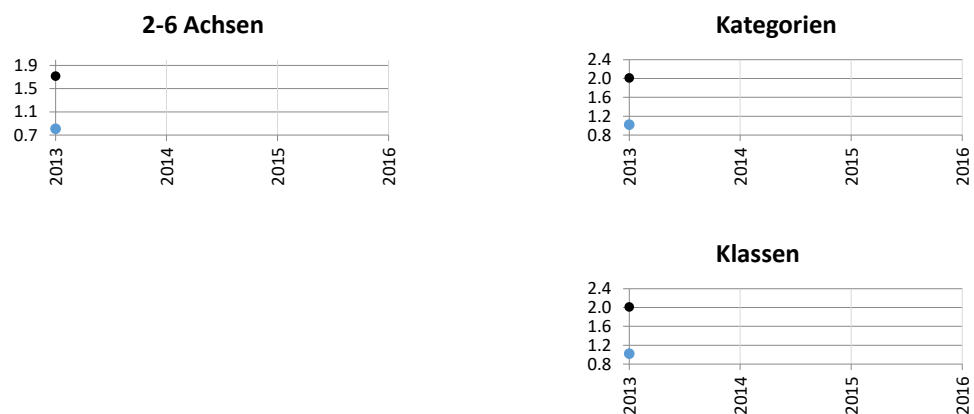
Schwarz : Richtung Zürich ; Blau : Richtung Basel.

7.3.2 Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugkategorie



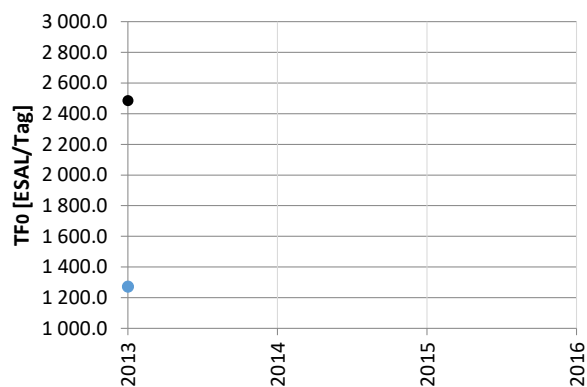
Schwarz : Richtung Zürich ; Blau : Richtung Basel.

7.3.3 Entwicklung des mittleren Äquivalenzfaktors



Schwarz : Richtung Zürich ; Blau : Richtung Basel.

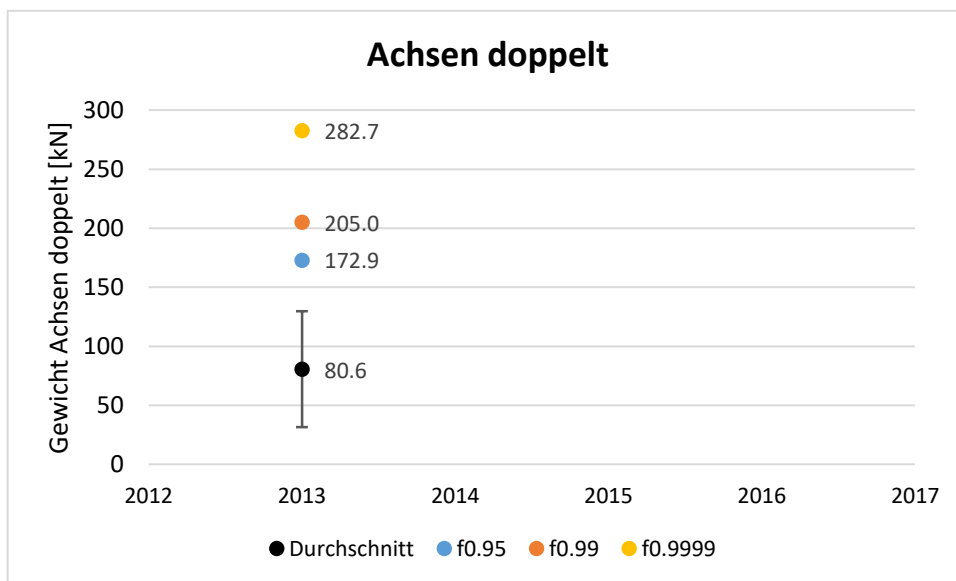
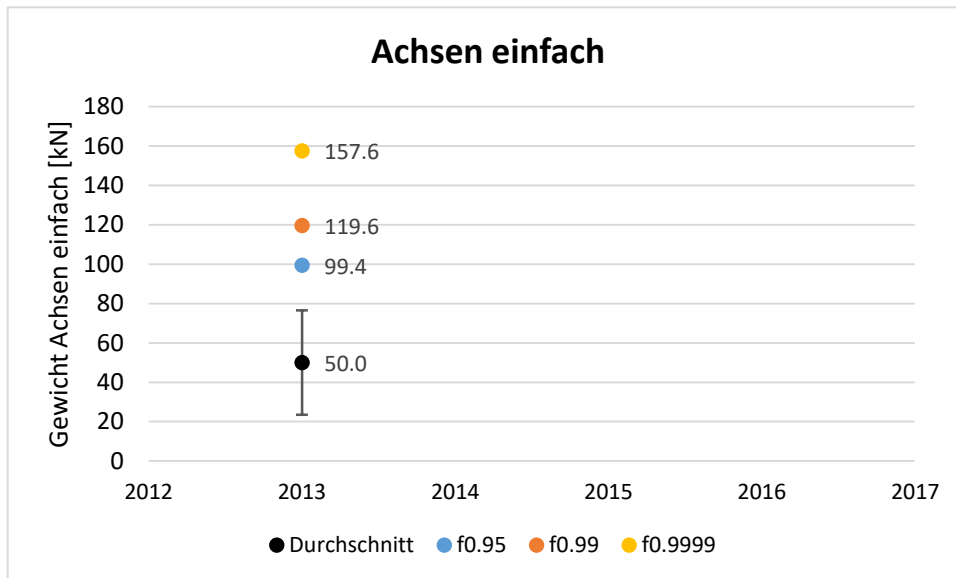
7.3.4 Entwicklung der täglichen äquivalenten Verkehrslast

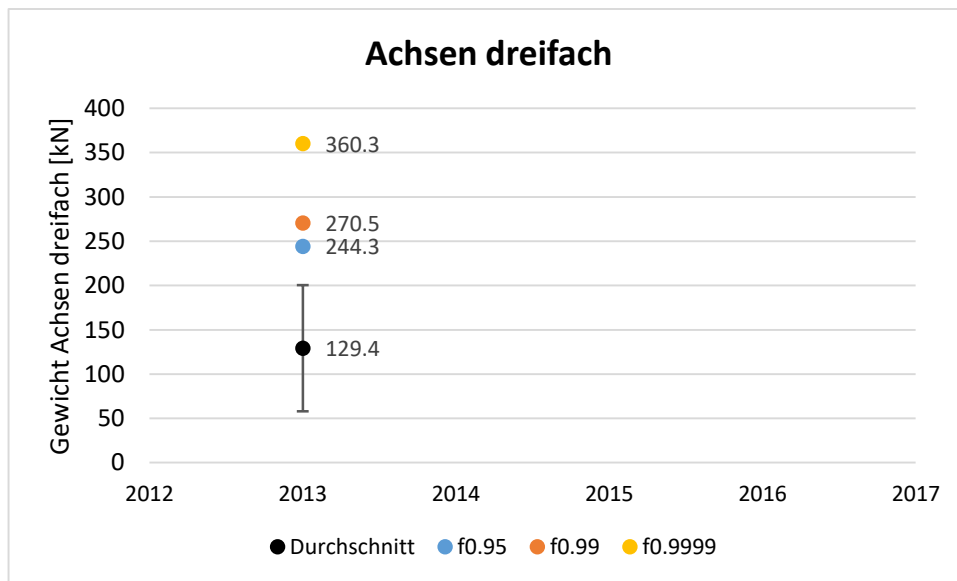


Schwarz : Richtung Zürich ; Blau : Richtung Basel.

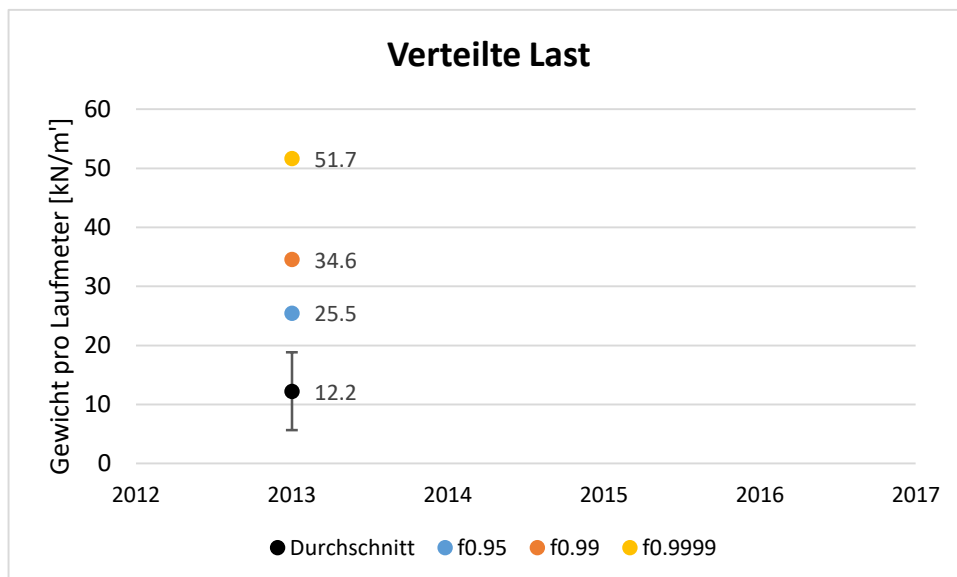
7.4 Entwicklung der Vorlage der Norm SIA 261

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 :	01.10.2013 – Richtung Zürich 02.10.2013 – Richtung Basel	
Angewendeter Korrekturfaktor :	Richtung Zürich : -2.54% / -2.97% Richtung Basel : 5.23% / 1.00%	
Anwendung des Korrekturfaktors :	Richtung Zürich : Ja/Ja Richtung Basel : Ja/Ja	
Vertrauensebene der Kalibrierung :	Richtung Zürich : Sehr gut / Sehr gut Richtung Basel : Sehr gut / Gut	
Daten die als Referenz verwendet werden können :	Richtung Zürich : Ende 2013 – 2014 Richtung Basel : Ende 2013 – 2014	
Feststellung auf Basis der Bearbeitung der WIM-Daten		
Datenverlust :	~ 9 Tage / 3 Tage	
Ausgeschlossen :	2.26%	
Globaler Zusammenhang der Daten :	In Ordnung	
Zusammenhang der Tendenzen der Station :	-	
Einordnung SWISS10, VT ≥ 3.5 to :	23.7%	
Inkohärente Umrisse :	28.3% davon 27.5% potentiell wegen der Einteilung SWISS10 0.8% Andere Inkohärenzen	
Vorschläge		
Das Vertrauen in die Daten der Station ist gut-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 (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. Fénart, 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. Fénart, 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. 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.