



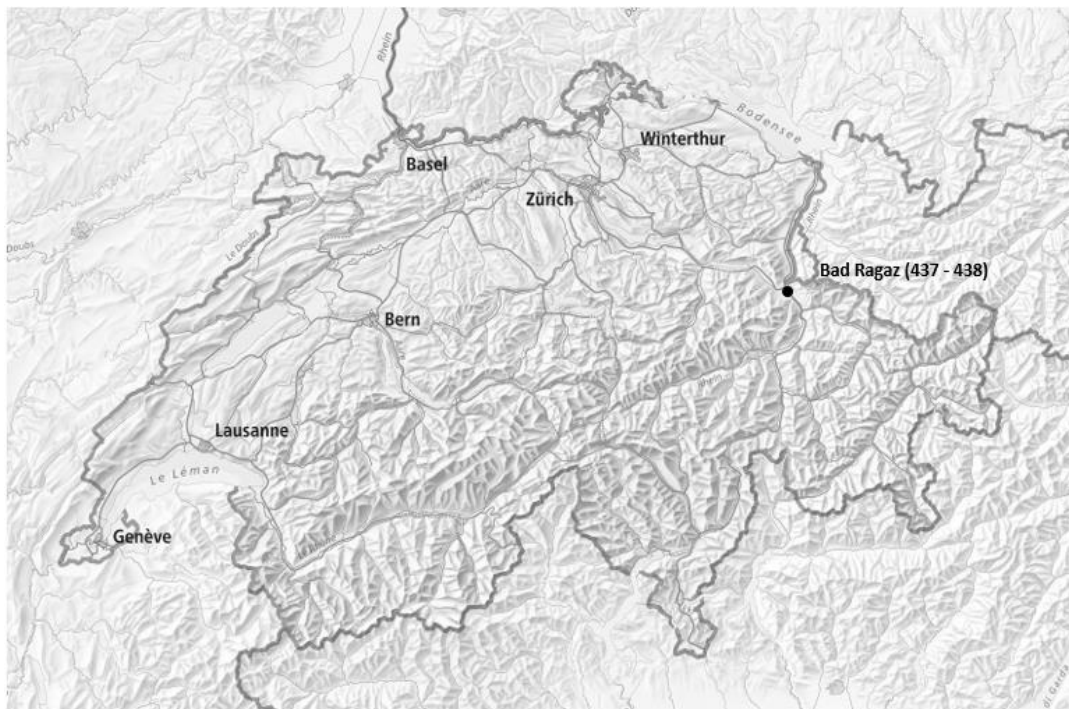
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Bad Ragaz - 2016

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_2016_437_438

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
Bad Ragaz	SG	A13	437 / 438	F4	VI	2	2x2
Lage							
437 : Richtung Zürich 1 2  438 : Richtung Chur 2 1 							
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			20.05.2016 – 24.05.2016 (437)				
Potentieller Datenverlust			14.01.2016 – 09 : 48 bis 09 : 56 (437)				
			04.03.2016 – 08 : 38 bis 09 : 00 (437)				
			19.05.2016 – 07 : 13 bis 00 : 00 (437)				
			25.05.2016 – 00 : 00 bis 07 : 00 (437)				
			25.05.2016 – 11 : 33 bis 11 : 55 (437)				
			10.05.2016 – 09 : 00 bis 09 : 30 (438)				
Besondere Ereignis							
Entscheide							
Verknüpfung							
Name der Datei :			2016_437_concat.log ; 2016_438_concat.log ;				
Anzahl Speicherungen :			7'999'066 (437) ; 8'155'518 (438)				
Anzahl effektiver Tage :			360.0 (437) ; 366.0 (438)				

2 Integrität der Daten

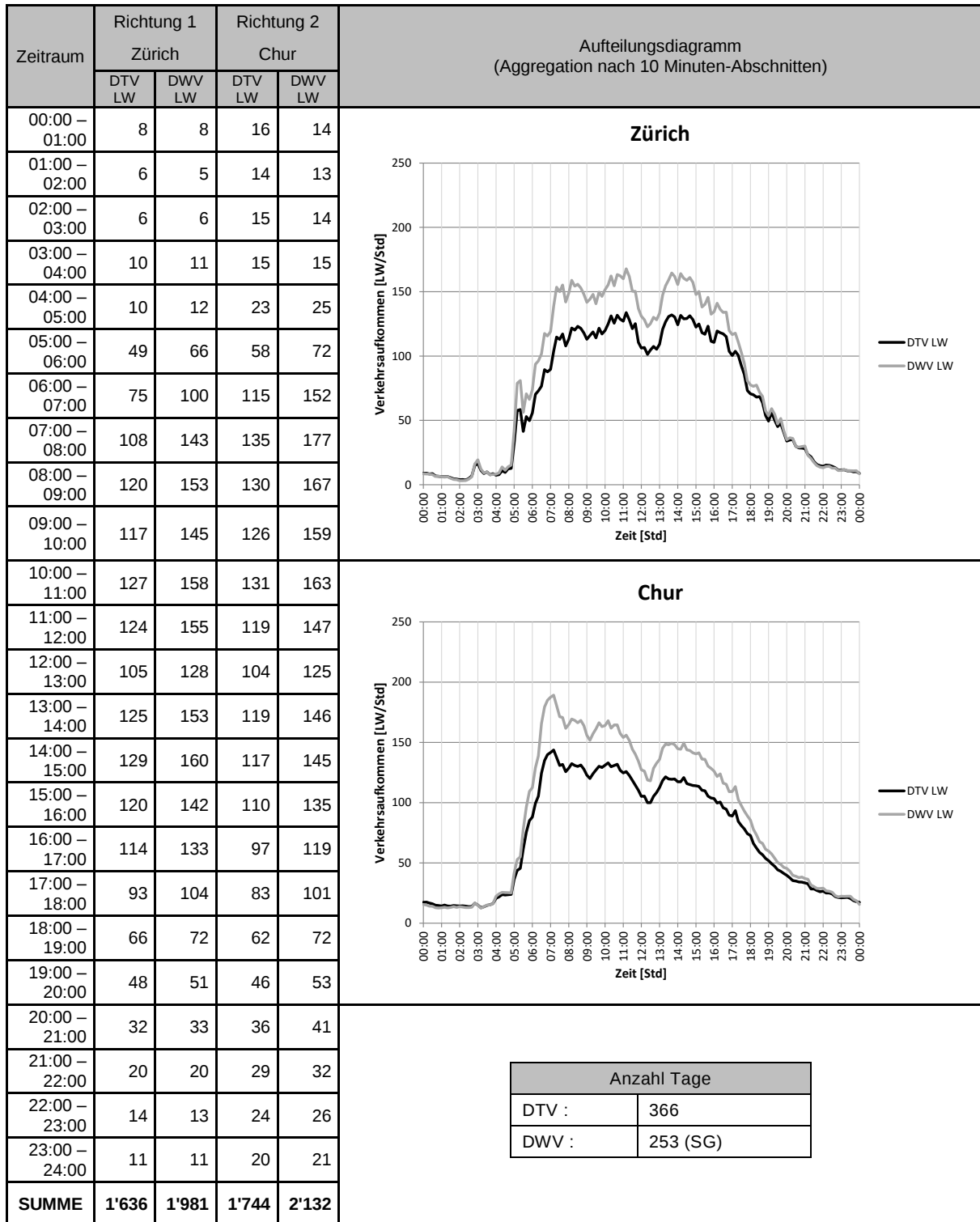
Referenzdokument : [5] [6] [7] [8] [9] [10] [11]

Datenfilter (Vorgehensweise Schritt nach Schritt)	
1)	Fahrzeuge unter 3.5 Tonnen (14'904'137 Einträge).
2)	607'271 Einträge Richtung D1. 643'176 Einträge Richtung D2.
3)	Gesamtlänge nichtig (0 Einträge).
4)	Gesamtlänge über 26.00m (708 Einträge).
5)	Gewicht nichtig auf einer der Achsen (0 Einträge).
6)	Abstand unter 60cm (11'843 Einträge).
7)	Gesamtgewicht über 65 Tonnen (1'432 Einträge, ohne mobile Kräne).
8)	Gewicht auf einer Achse über 18 Tonnen (320 Einträge, ohne mobile Kräne).
9)	Gesamtlänge unter 4.00m (7'077 Einträge).
<i>Entscheide</i>	
1)	Ausschluss (2016_437_438_u3500.log).
2)	-
3)	-
4)	Ausschluss.
5)	-
6)	Ausschluss.
7)	Ausschluss.
8)	Ausschluss.
9)	Ausschluss.
<i>Datei</i>	
Name der Datei der Statistikbearbeitung :	2016_437_438.log
Anzahl Einträge :	1'229'067
Name der Ausschlussdatei :	2016_437_438_exclus.log
Anzahl Einträge :	21'380

Auf einer Gesamtmenge von 16'154'584 Einträgen, wurden 14'904'137 aufgrund ihrer Zugehörigkeit den leichten Fahrzeugen (< 3.5 Tonnen) getrennt und 21'380 Einträge (1.71%) 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)

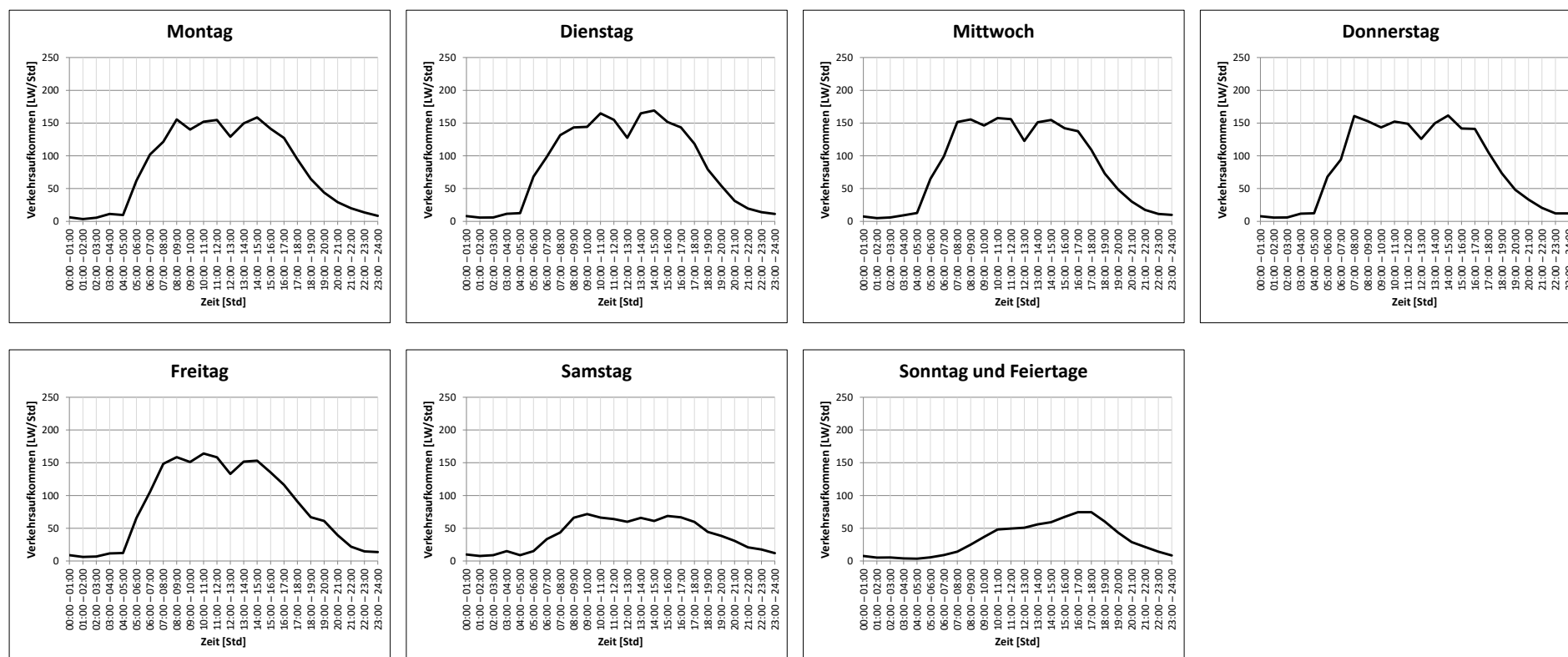
Zeitraum	Richtung 1		Richtung 2		Aufteilungsdiagramm (Aggregation nach 10 Minuten-Abschnitten)				
	Zürich		Chur						
	DTV HV	DWV HV	DTV HV	DWV HV					
00:00 – 01:00	3	3	4	5	Zürich				
01:00 – 02:00	2	2	5	6					
02:00 – 03:00	4	4	8	9					
03:00 – 04:00	8	8	8	10					
04:00 – 05:00	7	8	13	16					
05:00 – 06:00	36	49	41	54					
06:00 – 07:00	53	71	78	106					
07:00 – 08:00	74	100	84	114					
08:00 – 09:00	86	113	82	109					
09:00 – 10:00	81	105	80	109					
10:00 – 11:00	85	114	82	111	Chur				
11:00 – 12:00	79	107	69	94					
12:00 – 13:00	62	82	57	78					
13:00 – 14:00	75	100	69	95					
14:00 – 15:00	76	103	67	92					
15:00 – 16:00	67	88	61	84					
16:00 – 17:00	62	81	51	69					
17:00 – 18:00	46	57	43	57					
18:00 – 19:00	32	39	28	37					
19:00 – 20:00	23	27	19	25					
20:00 – 21:00	14	17	12	16	Anzahl Tage <table><tr><td>DTV :</td><td>366</td></tr><tr><td>DWV :</td><td>253 (SG)</td></tr></table>	DTV :	366	DWV :	253 (SG)
DTV :	366								
DWV :	253 (SG)								
21:00 – 22:00	7	8	9	11					
22:00 – 23:00	3	4	5	6					
23:00 – 24:00	4	4	5	6					
SUMME	988	1'296	980	1'317					

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

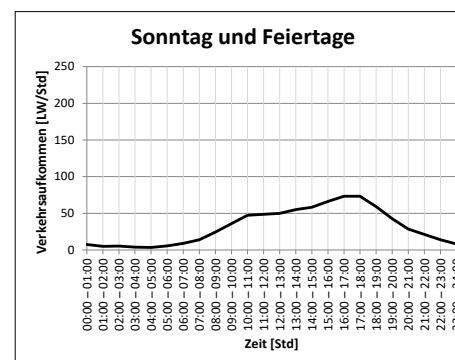
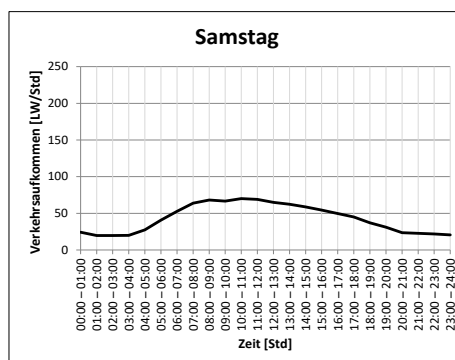
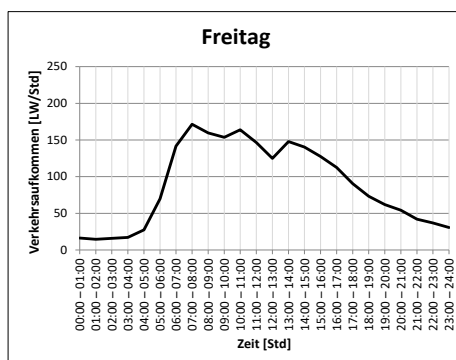
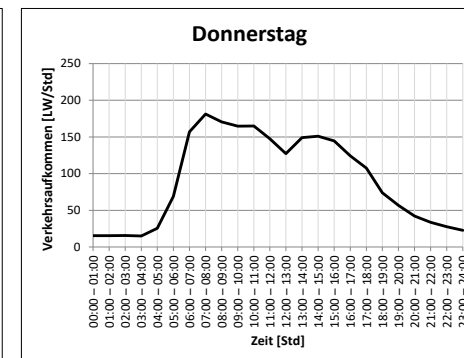
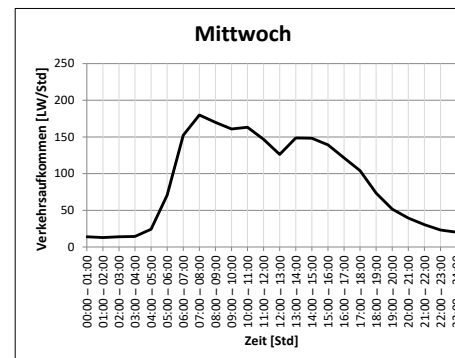
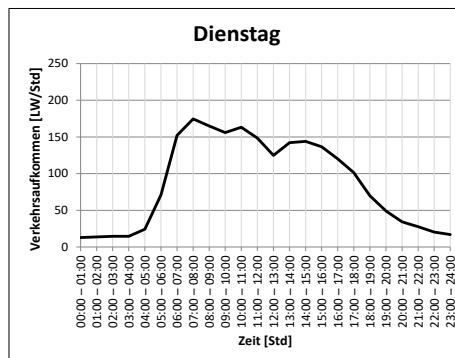
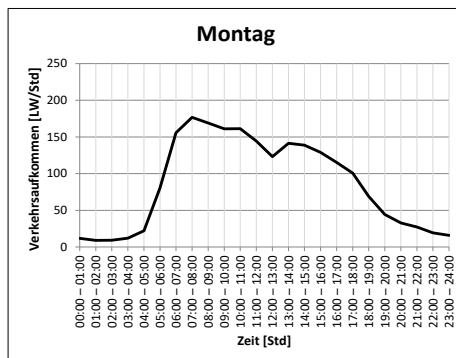
3.3 Tägliche Stundenverteilung

Tage	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag und Feiertage
Anzahl (SG)	58	52	52	50	51	53	60

Richtung 1 : Zürich (Aggregation nach Stunde)



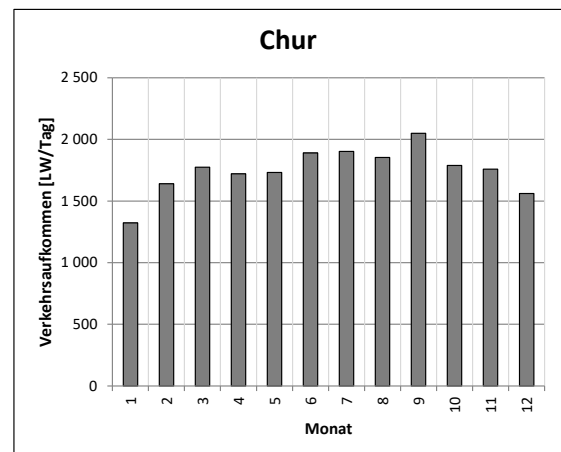
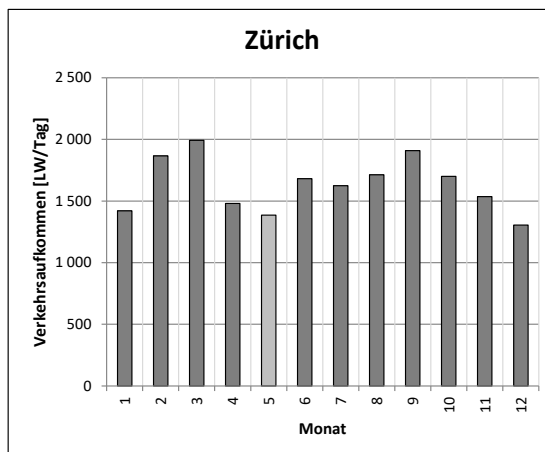
Richtung 2 : Chur (Aggregation nach Stunde)



3.4 Fahrzeugerkennung

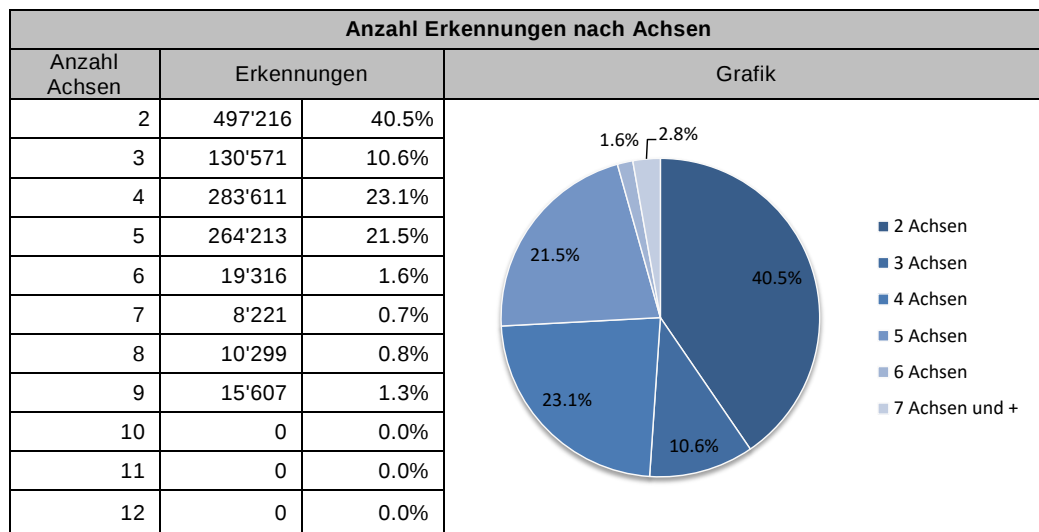
3.4.1 Nach Monat

Anzahl Erkennungen nach Monat		
Monat	Richtung 1 : Zürich	Richtung 2 : Chur
Januar	44'011	41'011
Februar	54'094	45'904
März	61'752	54'985
April	44'403	51'636
Mai	36'038	53'676
Juni	50'438	56'688
Juli	50'355	58'986
August	53'089	57'469
September	57'248	61'485
Oktober	52'692	55'465
November	46'062	52'743
Dezember	40'439	48'397



Bemerkung: Die Berechnung der monatlichen Aufteilungen zieht die Integrität der Daten in Betracht (Fehlende Tage und Datenverluste). Mai (437): Erkennung nicht geschätzt, tägliche Werte geschätzt.

3.4.2 Nach Anzahl Achsen

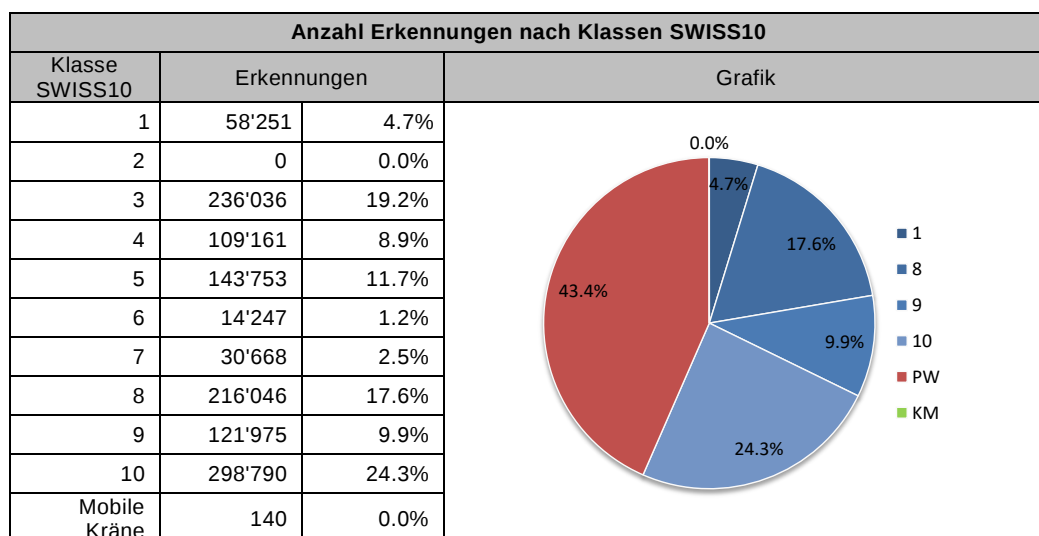


(13 Fehler, 1 Achse-Fahrzeug)

3.4.3 Nach Klasse SWISS10

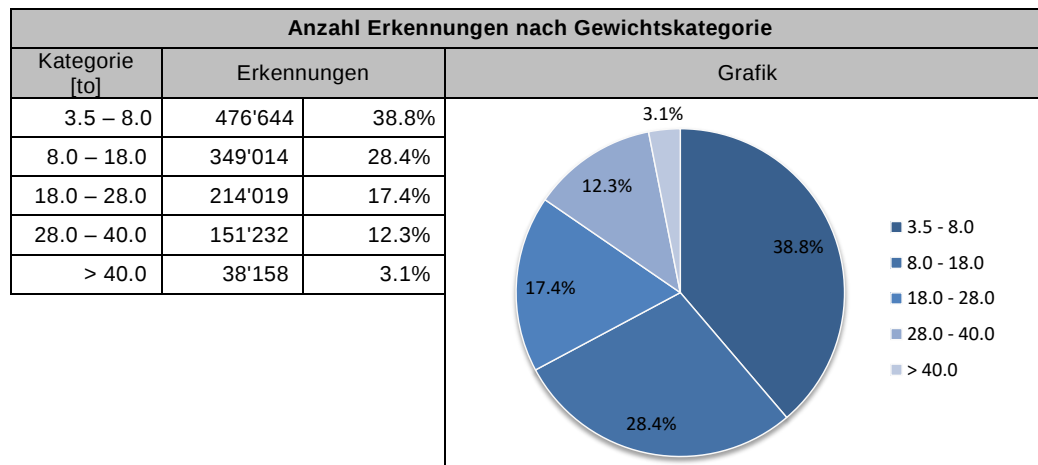
Fahrzeugklassen Swiss 10 [4]

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 533'865 Einträge (Klasse 2 bis 7, 43.4%) 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	Unschlüssig			323'460	26.3%
S/S/Tr	0 - - - - 0 + - - - - 000		10	139'927	11.4%
S/S	0 - - - - 0		8	134'582	11.0%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - - 00		10	84'982	6.9%
S/S/Ta	Unschlüssig			74'487	6.1%
S/S/S/S	0 - - - - 0 + 0 - - - - 0		9	50'564	4.1%
S/S/S	Unschlüssig			40'172	3.3%
S/S	0 - - - - 0		1	38'272	3.1%
S/Ta/S/S	0 - - - - 00 + 0 - - - - 0		9	35'996	2.9%
Ta/Ta	Unschlüssig			33'806	2.8%
S/Ta	0 - - - - 00		8	33'680	2.7%
S/S/Tr	Unschlüssig			25'132	2.0%
S/S/S	0 - - - - 0 + - - 0 - -		10	22'347	1.8%
S/S/S/S	0 - - - - 0 + - - - - 0 - 0		10	14'654	1.2%
S/Ta	0 - - - - 00		1	14'360	1.2%
S/Ta	Unschlüssig			13'853	1.1%
S/S/Ta	0 - - - - 0 + - - - 00 - -		9	13'373	1.1%
Andere Umrisse nach SN 640 320					
S/Ta/Ta	0 - - - - 00 + - - - 00 - -		9	7'675	0.6%
Ta/Tr	00 - - 000		Nicht eingeordnet (8)	2'579	0.2%
S/S/S/Ta	0 - - - - 0 + 0 - - - - 00		9	1'375	0.1%
Ta/Ta	00 - - - 00		8	308	0.0%

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

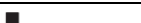
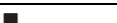
4 Vorlage nach Norm SN 640 320

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

4.1 Aufteilung zwischen den Fahrspuren

Aufteilung zwischen den Fahrspuren					
Konfiguration	Richtung 1 : Zürich		Richtung 2 : Chur		Auf Basis von :
	1	2	1	2	
2x2 Spuren	44.9%	3.5%	48.4%	3.2%	Anzahl Erkennungen
	48.6%	1.4%	48.6%	1.5%	Gesamtgewicht
	49.9%	0.4%	48.7%	1.0%	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 : Zürich	Richtung 2 : Chur	Norm 2011	Richtung 1 : Zürich	Richtung 2 : Chur	Norm 2011
	0.80	0.74	0.7	0.75	0.71	0.6
	1.15	1.23	1.4	1.54	1.74	2.1
	1.26	1.81	1.5	2.12	3.15	2.7
	2.56	2.56	1.9	6.00	6.11	3.0
	0.99	1.29	0.5	0.88	1.19	0.5
	1.65	1.82	1.7	1.61	1.82	1.8
	1.02	1.16	1.8	1.03	1.20	2.2
	2.61	2.31	2.0	3.36	2.90	2.2
	1.50	1.80	2.0	1.44	1.77	1.9
	1.75	2.70	1.7	1.85	3.06	1.6
	2.48	2.76	1.3	2.70	3.08	1.0
	2.39	1.68	2.5	2.96	2.04	2.6
	1.30	1.49	1.2	1.84	2.20	0.9
	2.48	2.21	0.7	2.64	2.33	0.6
	0.94	0.99	1.4	1.25	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 : Zürich	Richtung 2 : Chur	Norm 2011	Richtung 1 : Zürich	Richtung 2 : Chur	Norm 2011
1 : Bus, Car	2.01	1.85	2.3	2.21	2.06	2.3
8 : Lastkraftwagen	0.88	0.85	0.9	0.93	0.95	1.0
9 : Lastenzug	1.81	1.86	1.9	2.03	2.08	2.0
10 : Sattelzug	2.00	1.84	1.7	2.47	2.20	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 : Chur	Norm 2011	Richtung 1 : Zürich	Richtung 2 : Chur	Norm 2011
Umriss (2-6 Achsen)	1.09	1.01	1.6	1.34	1.22	1.7
	93.9%	98.9%		93.9%	98.9%	
Kategorie	1.65	1.58		1.94	1.82	
	49.6%	52.5%		49.6%	52.5%	
Klasse	1.62	1.57		1.87	1.80	
	47.1%	50.2%		47.1%	50.2%	

4.5 Aktuelle äquivalente Verkehrslastklasse nach SN 640 324

Flexibler und halbstarrer Oberbau

Richtung 1 : Zürich

$$TF_0 = \frac{590'618 \text{ LW}}{360.0 \text{ Tage}} \cdot 1.09 \cdot \frac{49.9\%}{50.4\%} = 1'778 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T5 : Sehr schwer}$$

Richtung 2 : Chur

$$TF_0 = \frac{638'449 \text{ LW}}{366.0 \text{ Tage}} \cdot 1.01 \cdot \frac{48.7\%}{49.6\%} = 1'728 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T5 : Sehr schwer}$$

Starrer und kombinierter Oberbau

Richtung 1 : Zürich

$$TF_0 = \frac{590'618 \text{ LW}}{360.0 \text{ Tage}} \cdot 1.34 \cdot \frac{49.9\%}{50.4\%} = 2'174 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T5 : Sehr schwer}$$

Richtung 2 : Chur

$$TF_0 = \frac{638'449 \text{ LW}}{366.0 \text{ Tage}} \cdot 1.22 \cdot \frac{48.7\%}{49.6\%} = 2'093 \text{ ESAL/Tag} \rightarrow \text{Klasse T5 : Sehr schwer}$$

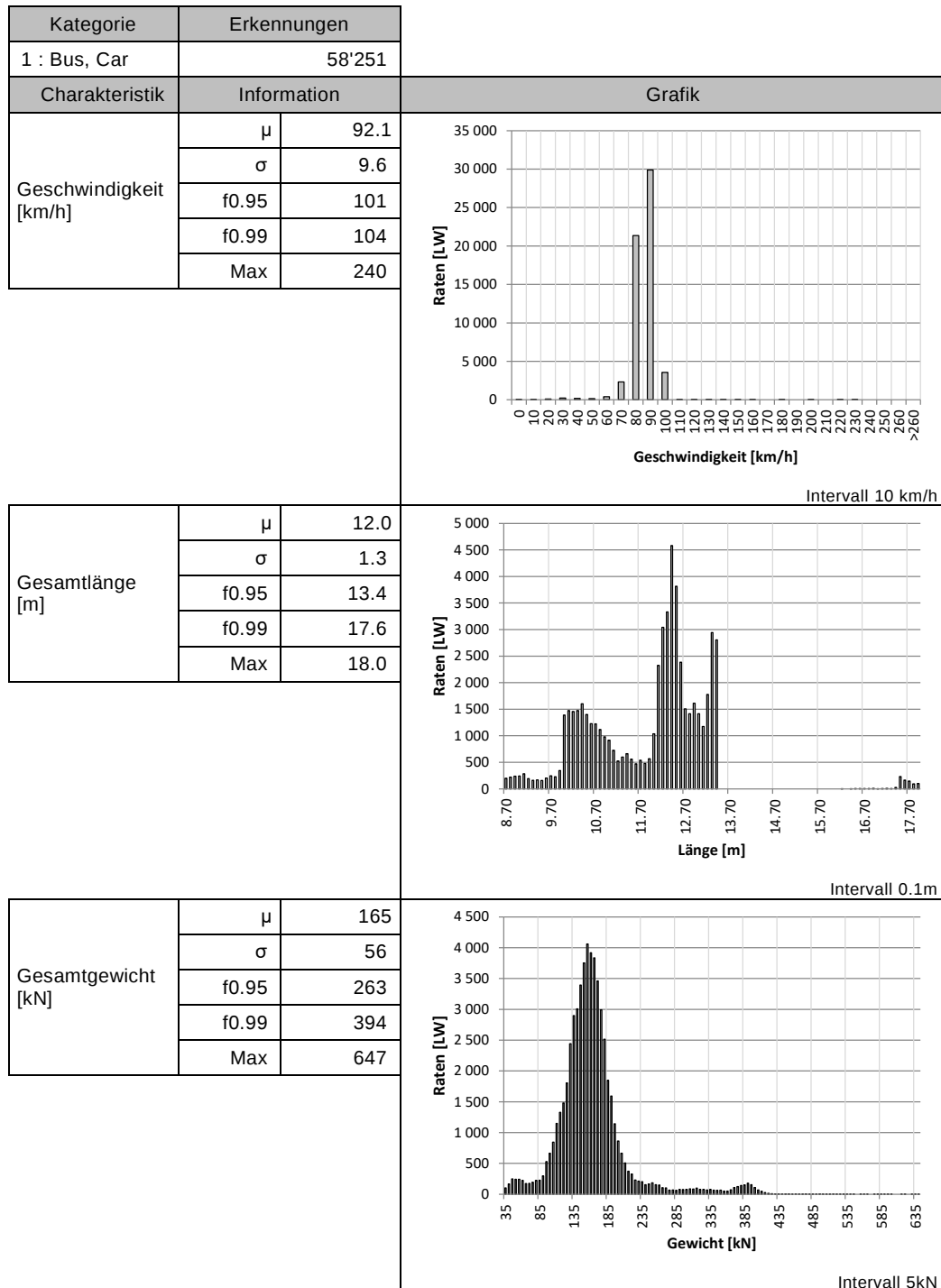
4.6 Tendenz für die Schätzung der jährlichen Zuwachsrates

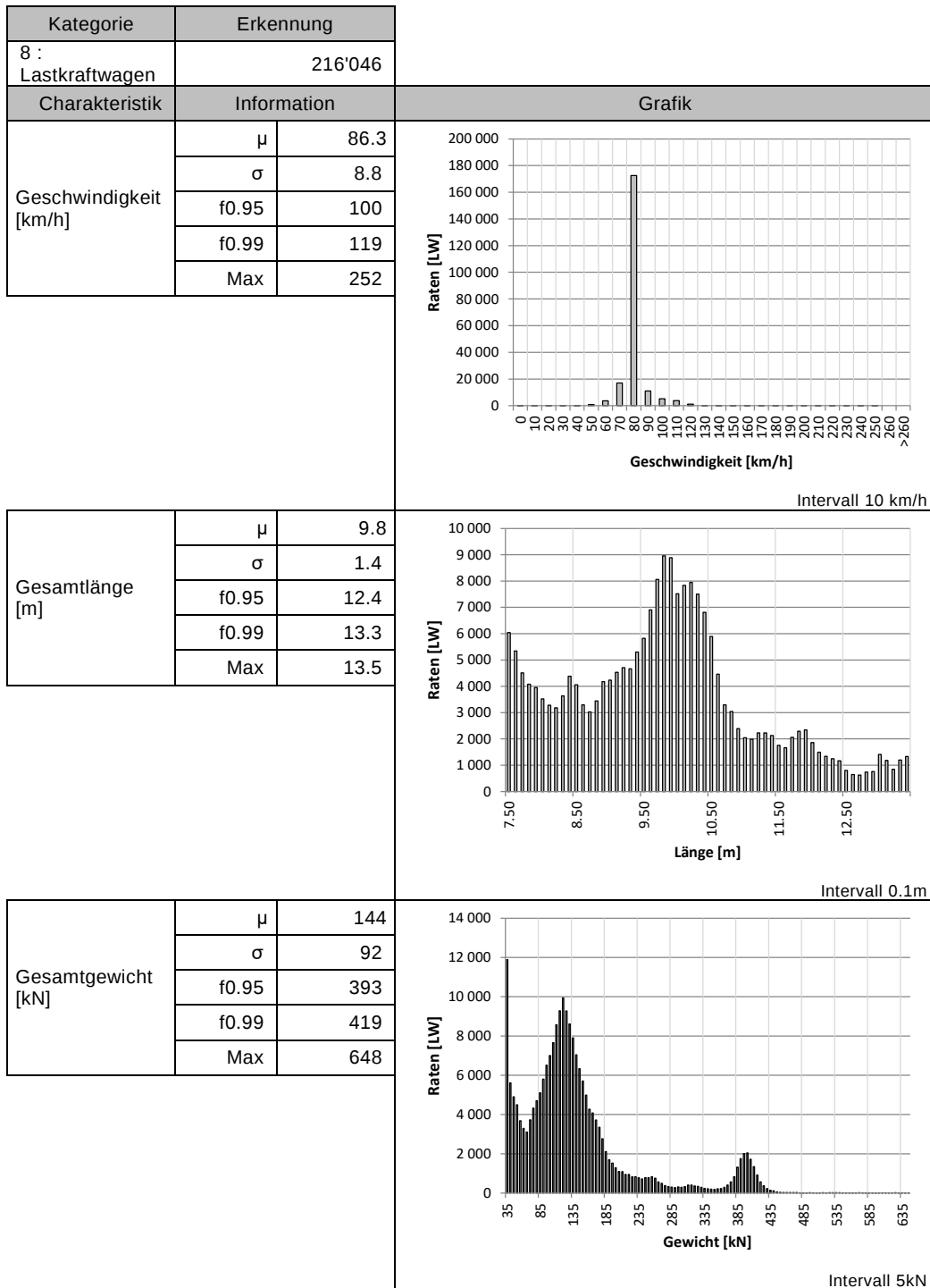
Tendenz für die Schätzung der jährlichen Zuwachsrates		
Richtung 1 : Zürich	Richtung 2 : Chur	Auf Basis von :
0.4%	0.1%	Anzahl Erkennungen
-0.1%	-0.1%	Gesamtgewicht
-1.5%	-1.8%	Gesamte äquivalente Verkehrslast W

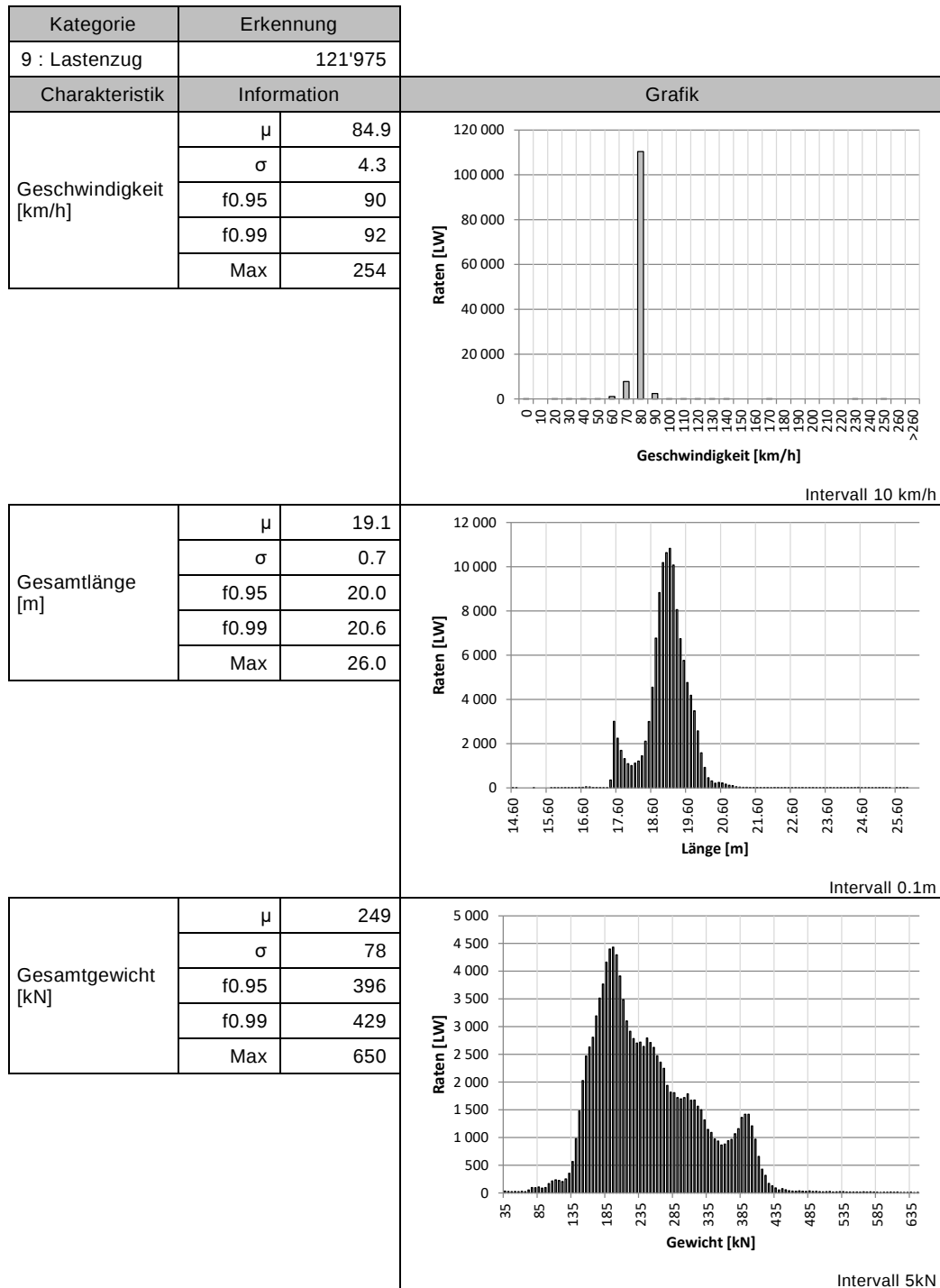
Dieser Abschnitt wird auf Basis der Jahresberichte von 2014, 2015 und 2016 bestimmt.

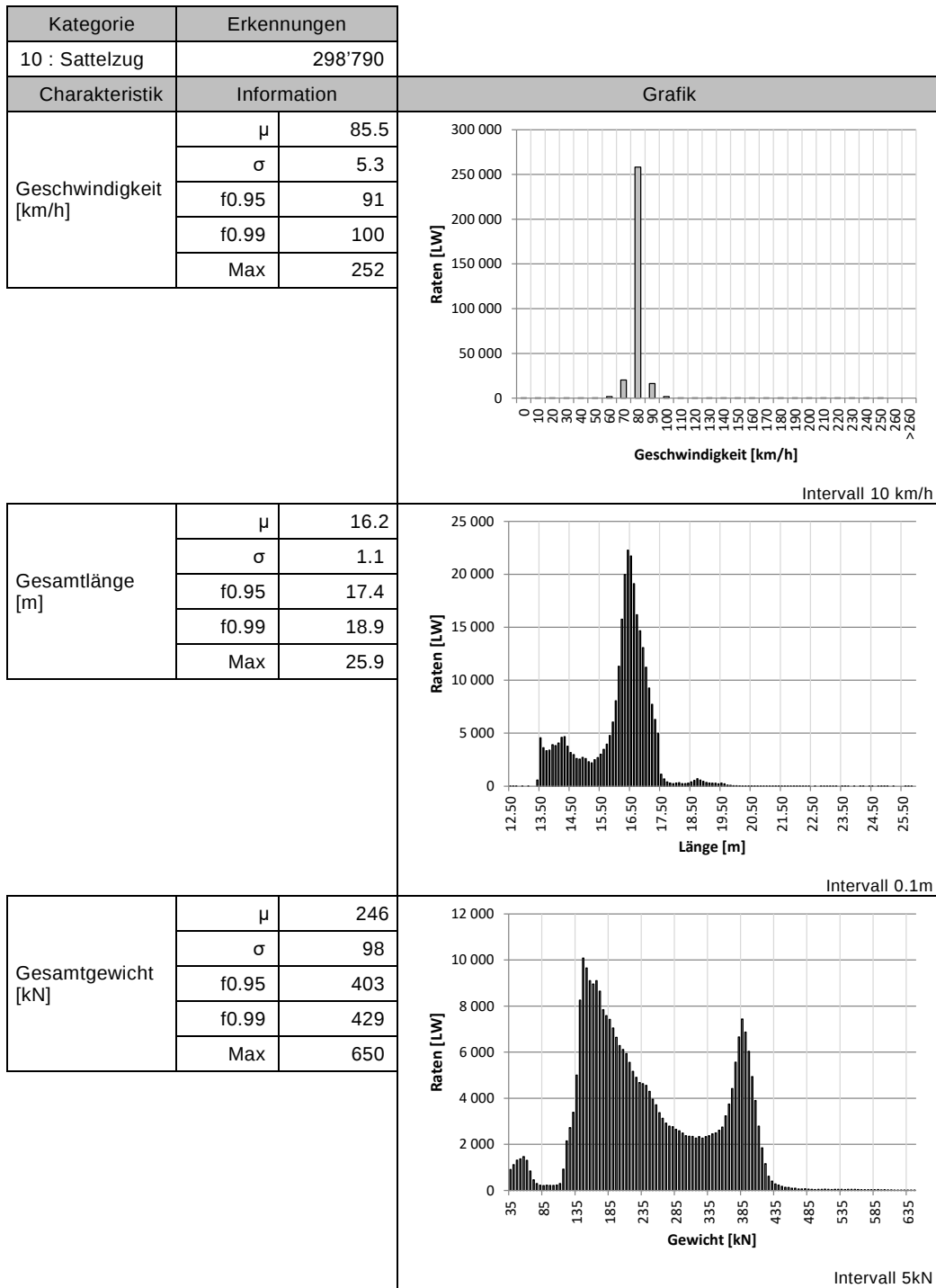
5 Charakteristik der Lastwagen

5.1 Charakteristik der Lastwagen-Kategorien



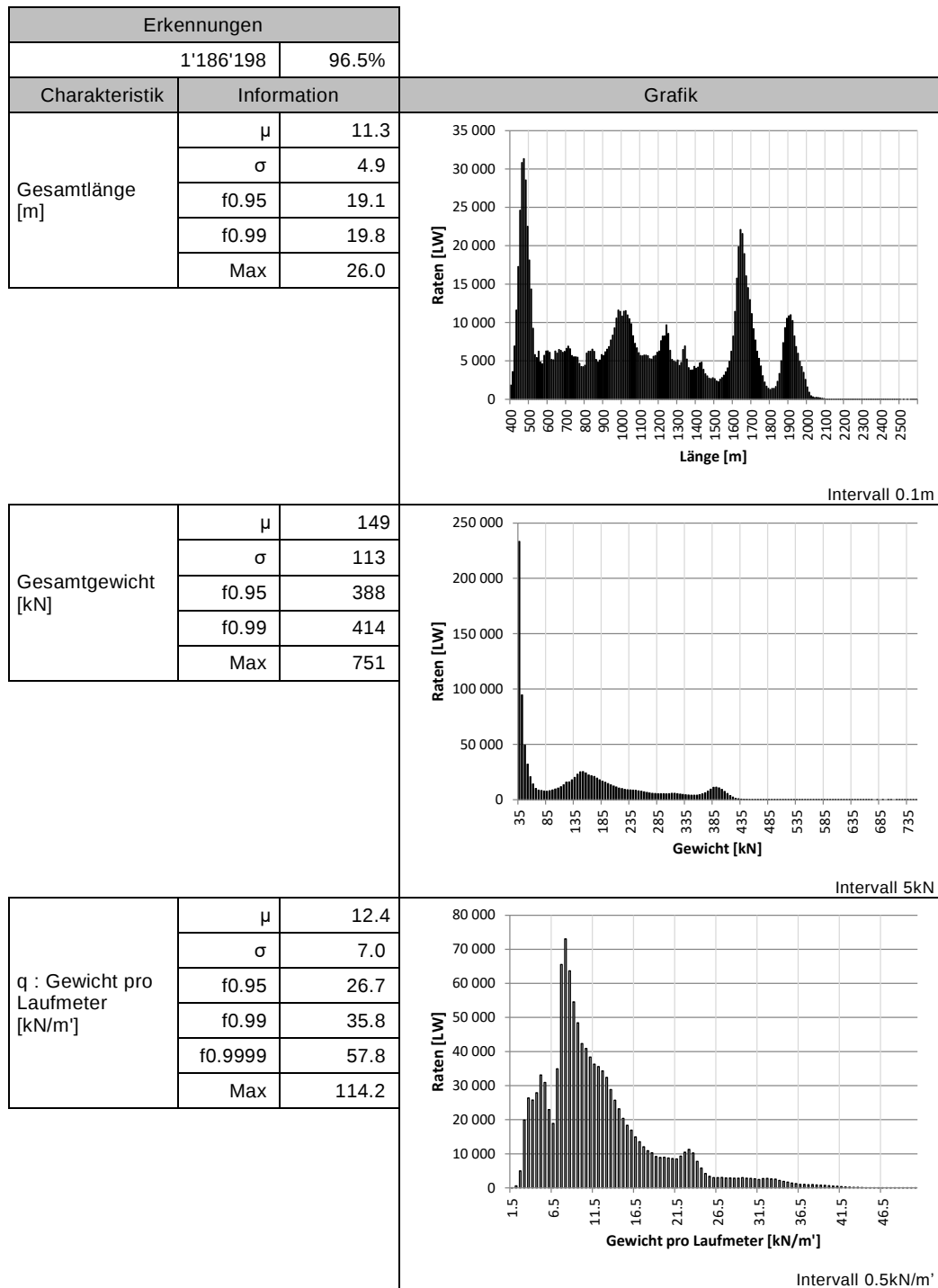


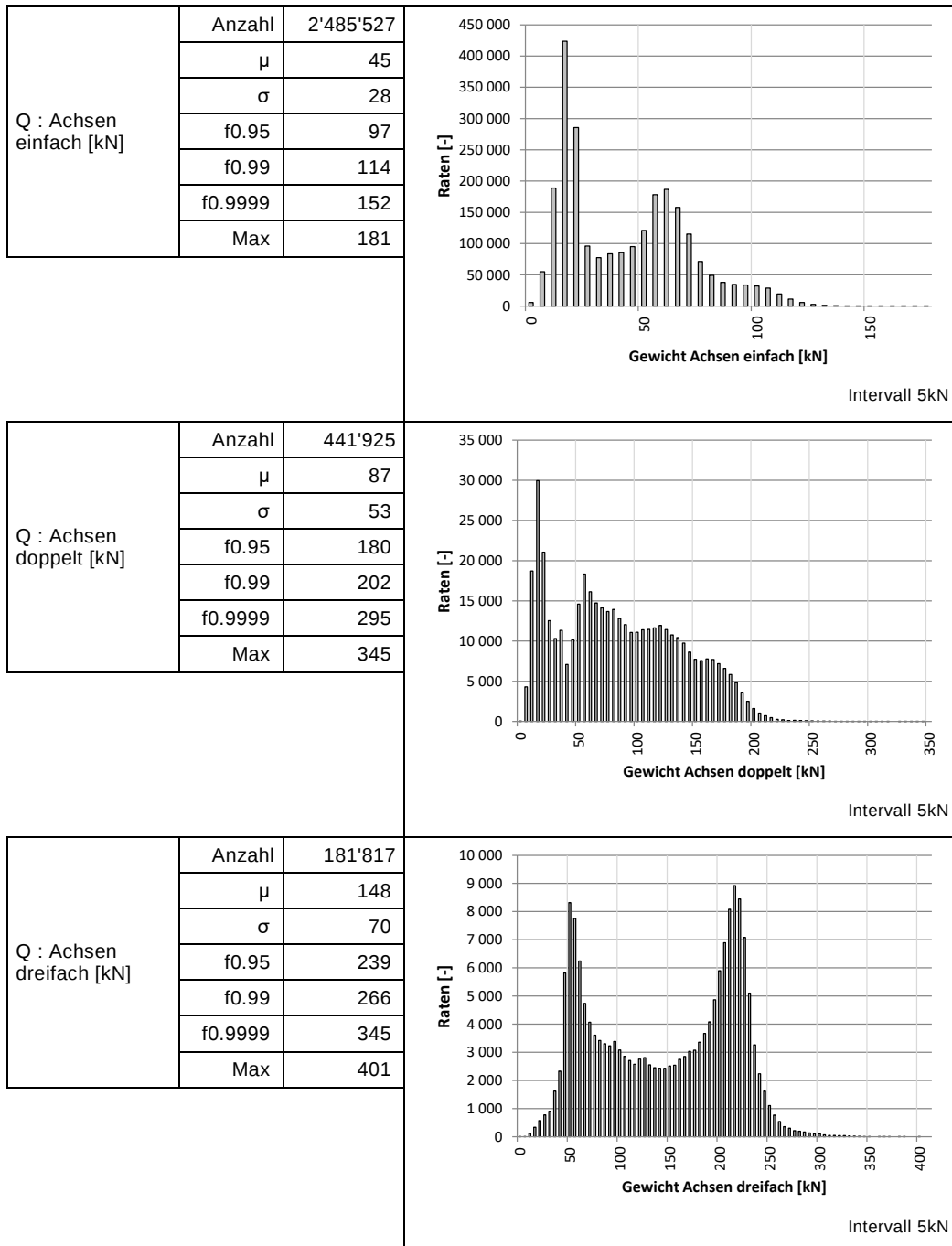




5.2 Globale Charakteristik der Proben

Auf Basis der Erkennungen der Umrissse 2 bis 6 Achsen.



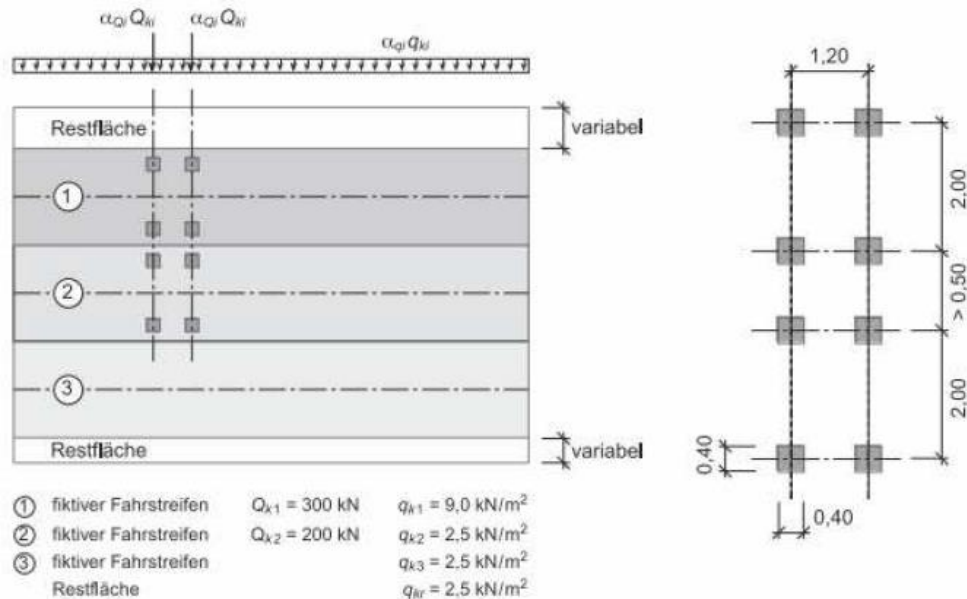


6 Vorlage nach Norm SIA 261

Referenzdokument : [3]

Die in Betracht gezogenen Daten sind jene der erkannten Umrisse von 2 bis 6 Achsen, sprich 96.5% 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	45	45	97	114	152
Doppelt	87	44	180 (90)	202 (101)	295 (147)
Dreifach	148	49	239 (80)	266 (89)	345 (115)

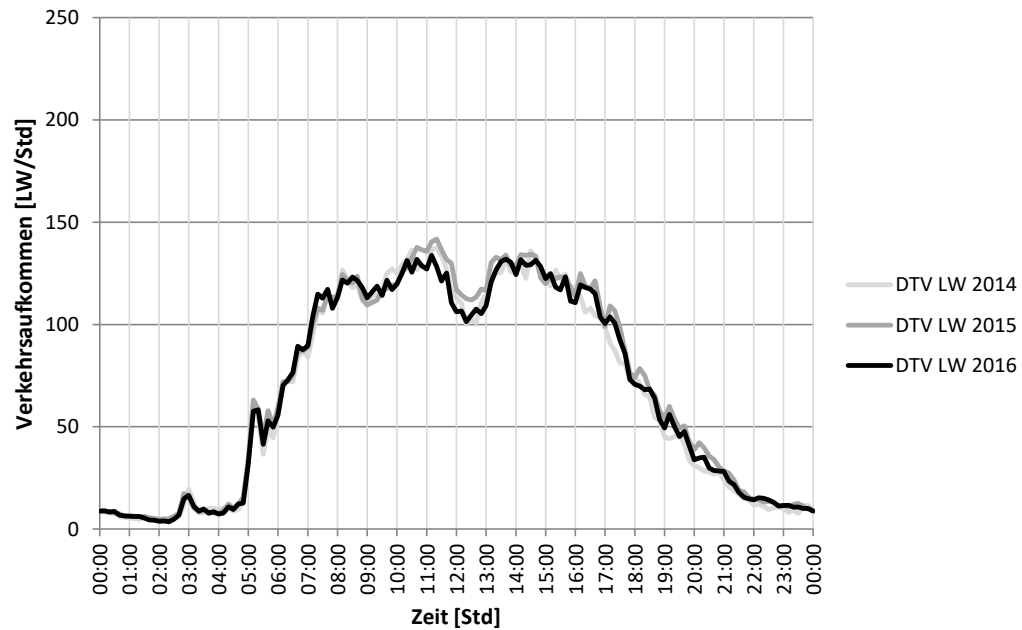
6.1.2 Verteilte Last q

Verteilte Last q				
Typ	Durchschnittslast	f0.95	f0.99	f0.9999
Gewicht pro Laufmeter [kN/m']	12.4	26.7	35.8	57.8
Gewicht pro Fläche (Breite 3 m) [kN/m²]	4.1	8.9	11.9	19.3

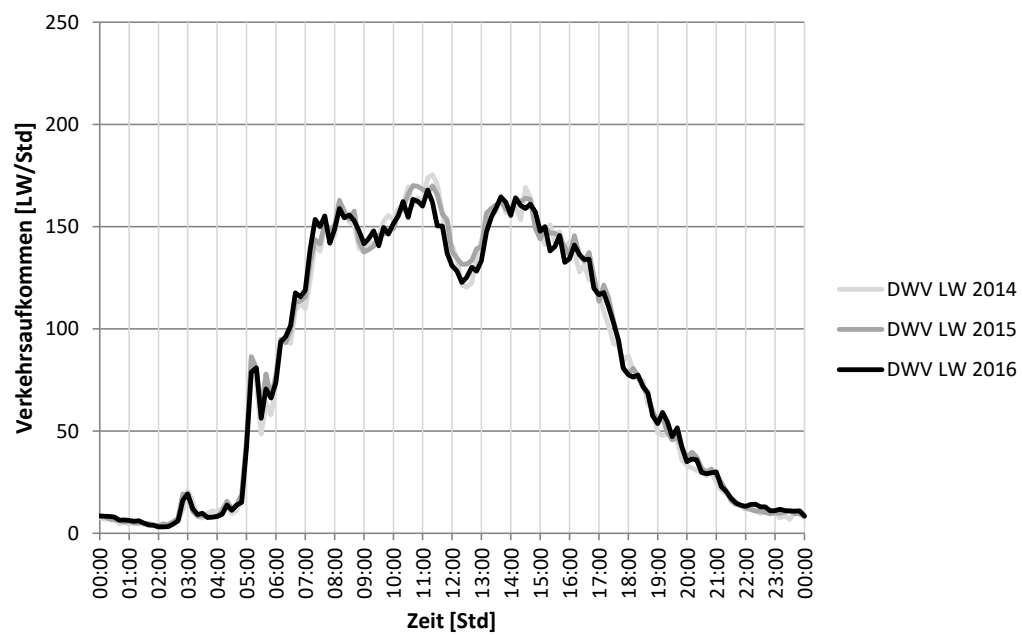
7 Tendenz

7.1 Entwicklung der jährlichen Stundenaufteilung

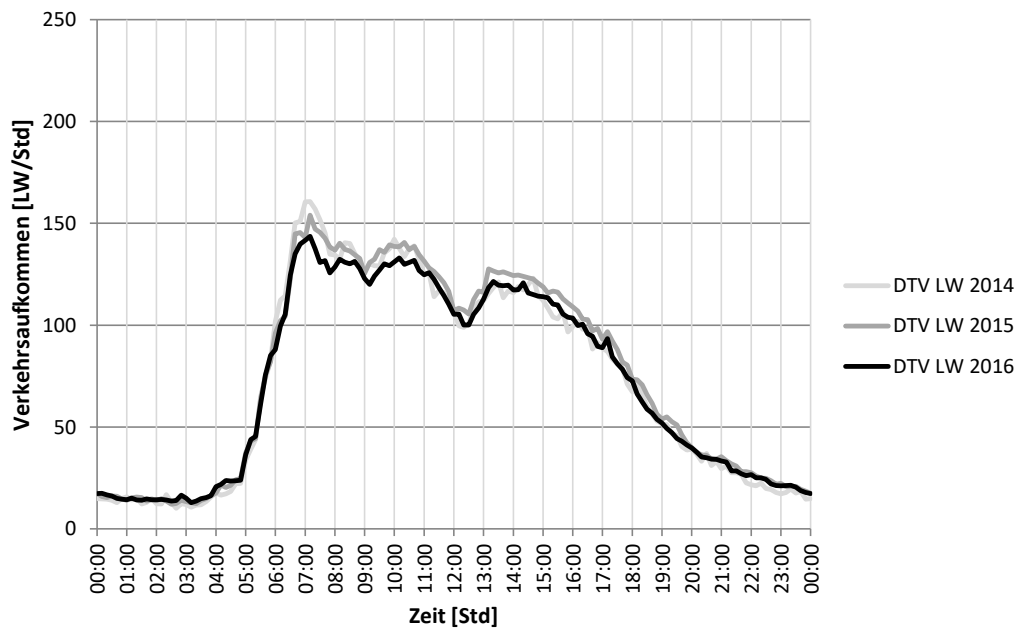
Zürich



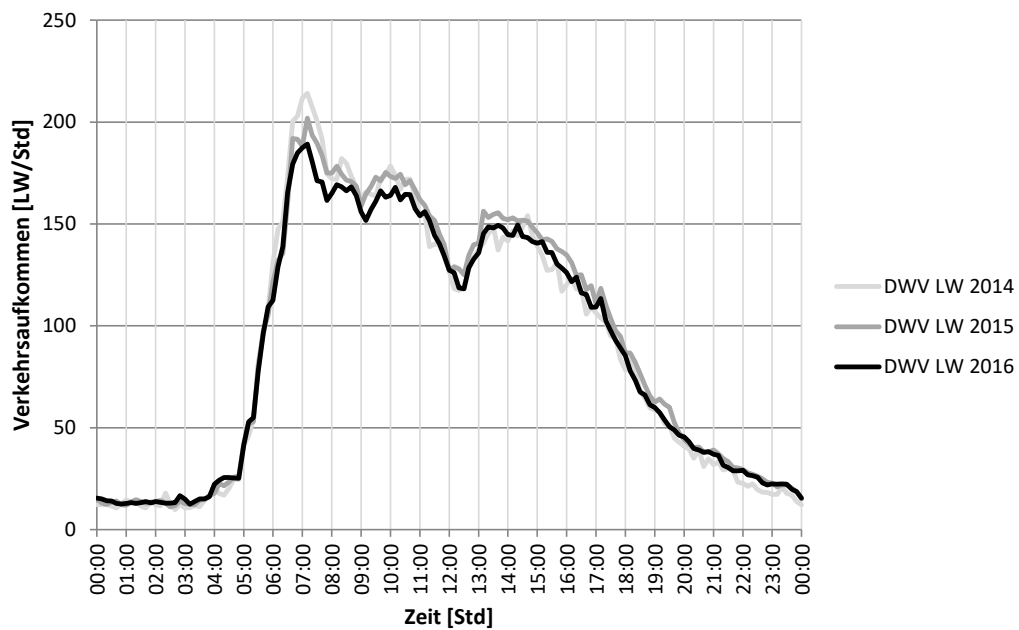
Zürich



Chur

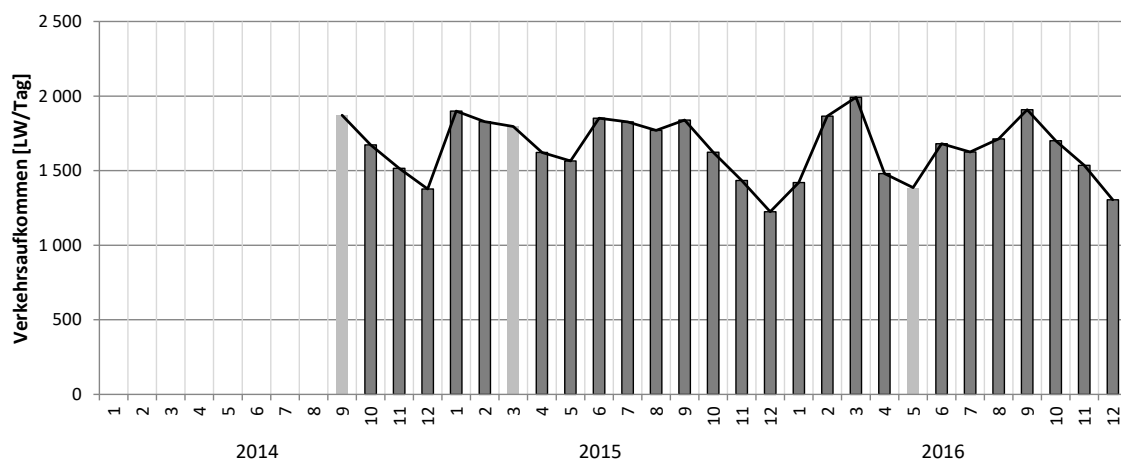


Chur

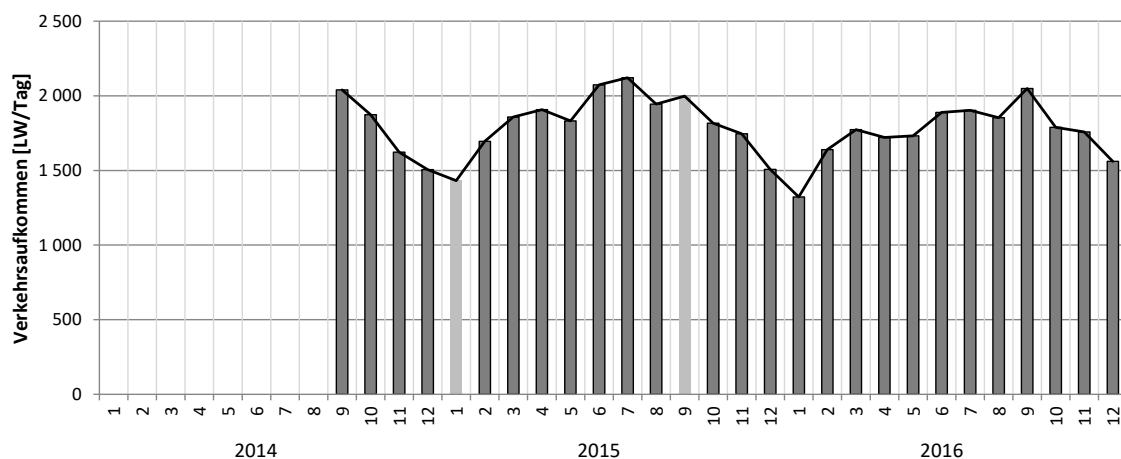


7.2 Entwicklung der Erkennungen nach Monat

Zürich



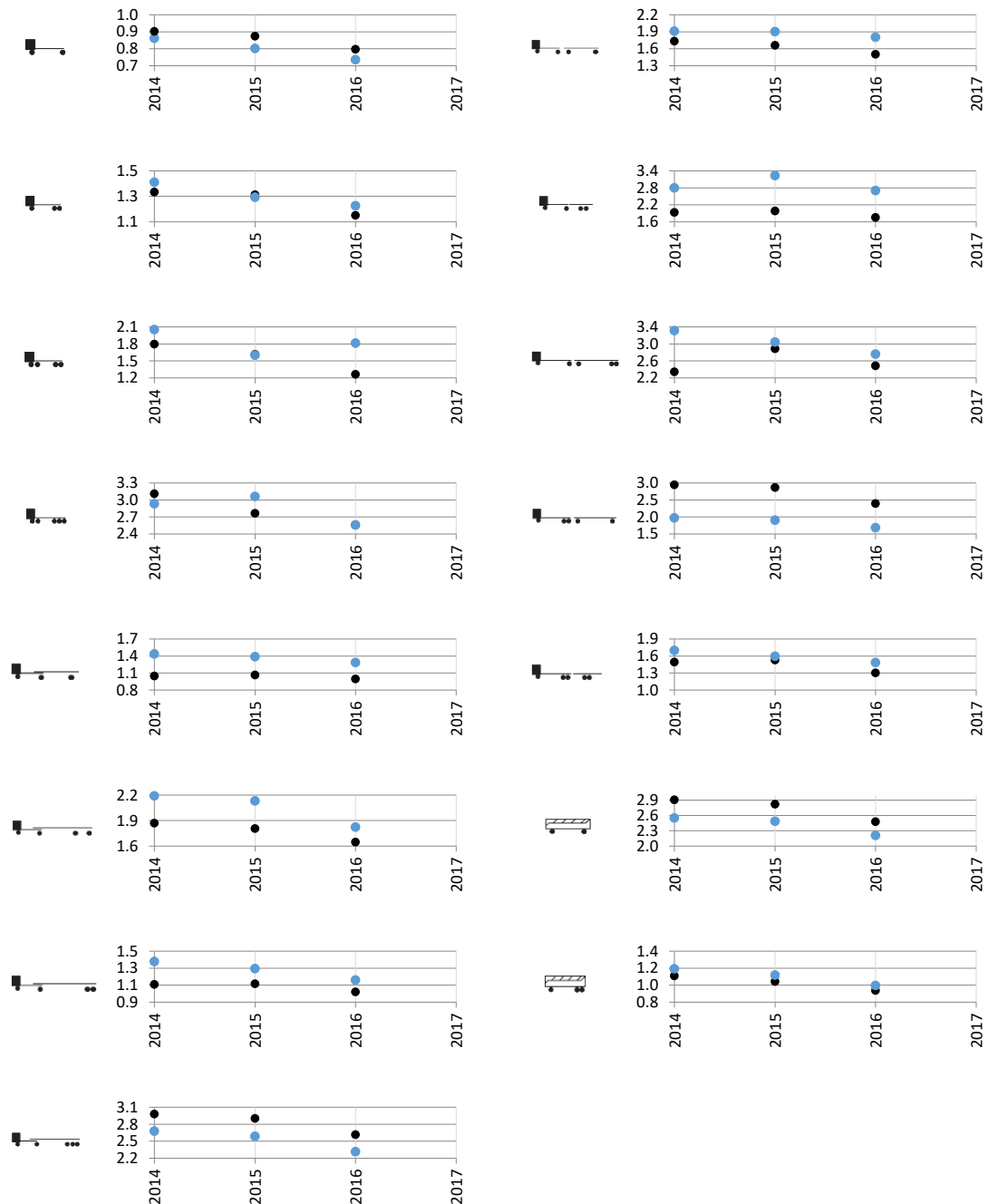
Chur



7.3 Entwicklung der Vorlage der Norm SN 640 320

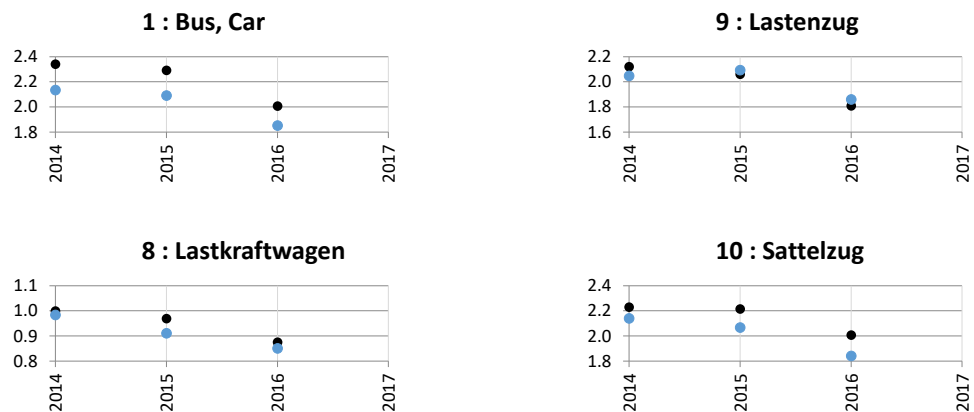
In diesem Kapitel werden einzig die flexiblen und halbstarren Fahrbahnen in Betracht gezogen.

7.3.1 Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugklasse



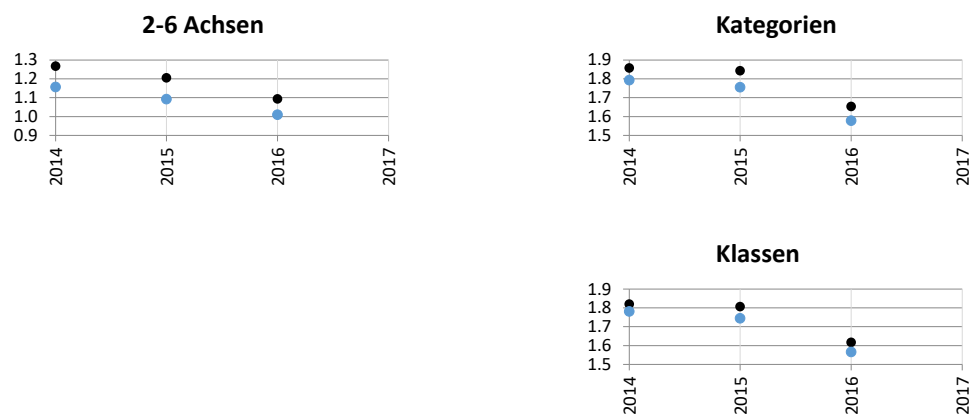
Schwarz : Richtung Zürich ; Blau : Richtung Chur.

7.3.2 Entwicklung der Äquivalenzfaktoren nach Fahrzeugkategorie



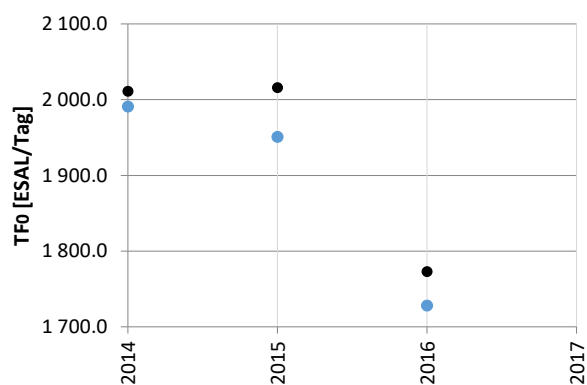
Schwarz : Richtung Zürich ; Blau : Richtung Chur.

7.3.3 Entwicklung des mittleren Äquivalenzfaktors



Schwarz : Richtung Zürich ; Blau : Richtung Chur.

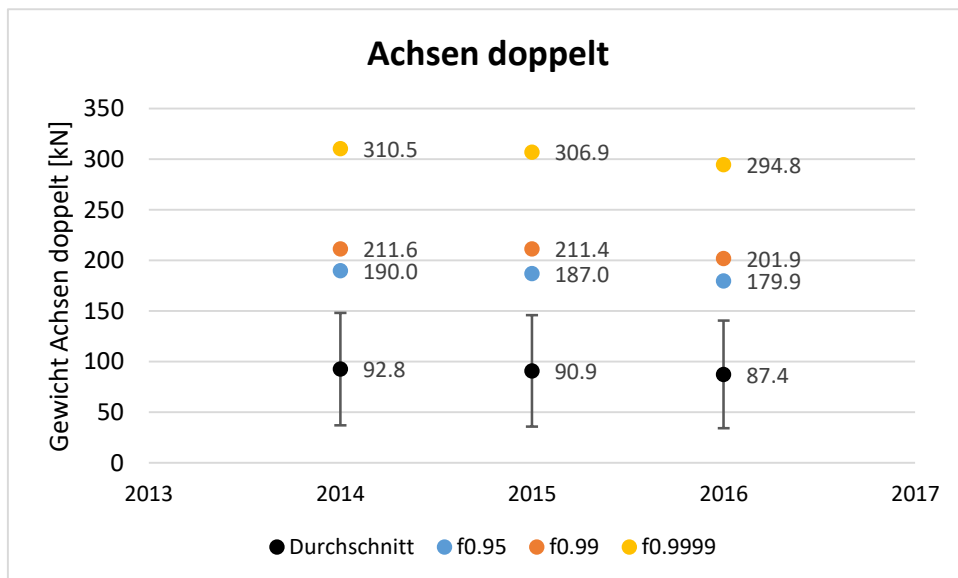
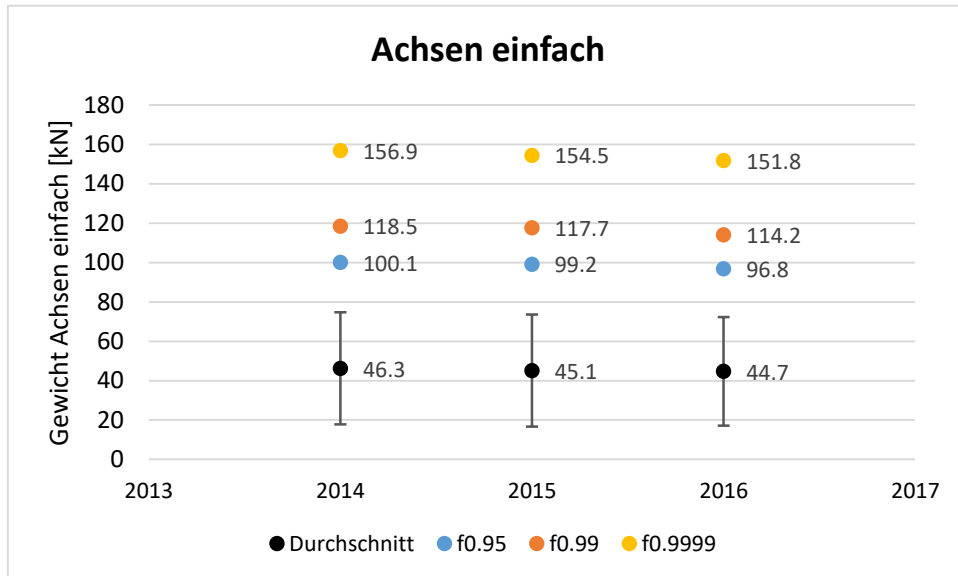
7.3.4 Entwicklung der täglichen äquivalenten Verkehrslast

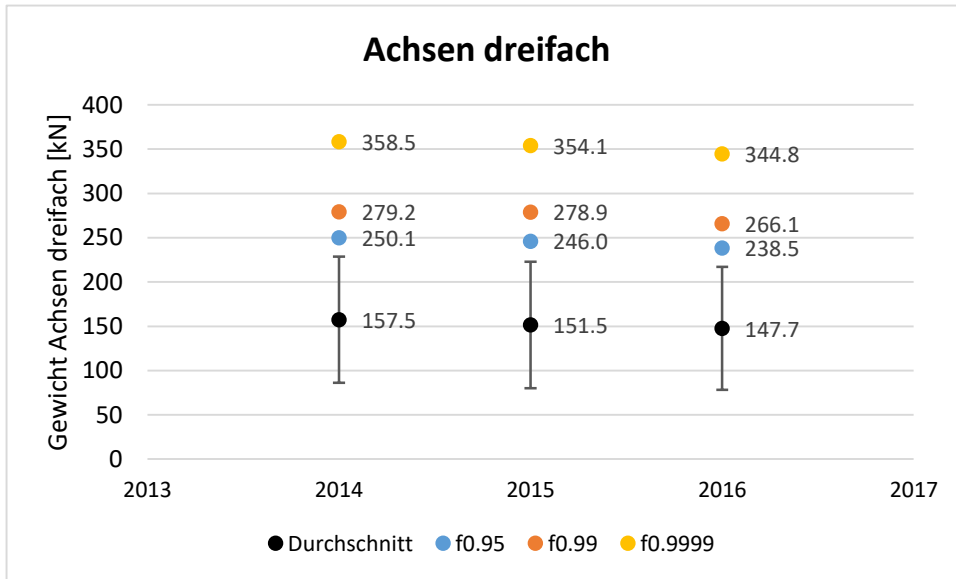


Schwarz : Richtung Zürich ; Blau : Richtung Chur.

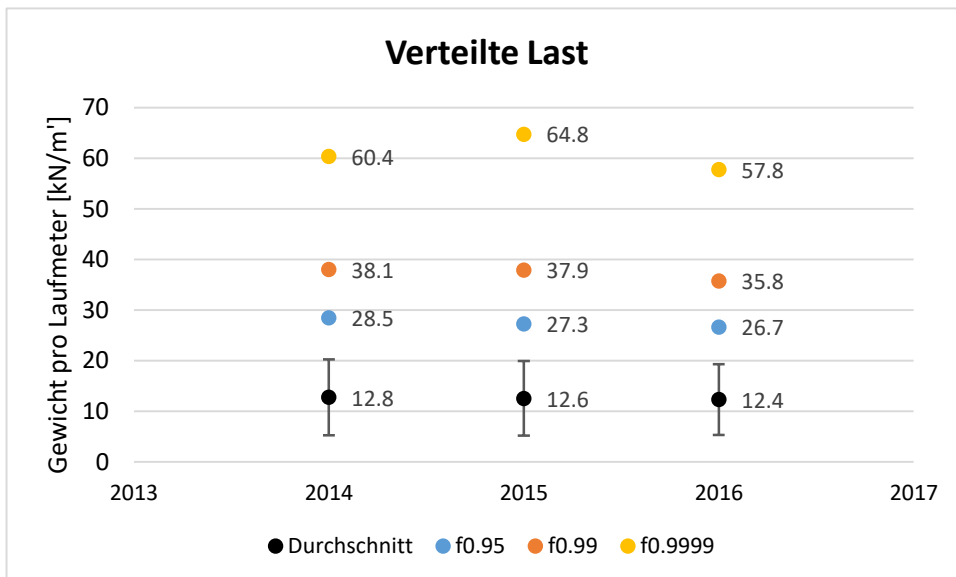
7.4 Entwicklung der Vorlage der Norm SIA 261

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 :	Richtung Zürich : 09.09.2015 Richtung Chur : 08.09.2015	
Angewendeter Korrekturfaktor :	Richtung Zürich : -0.39%/-5.97% Richtung Chur : -7.06%/-0.64%	
Anwendung des Korrekturfaktors :	Richtung Zürich : Nein/Ja Richtung Chur : Ja/Nein	
Vertrauensebene der Kalibrierung :	Richtung Zürich : Sehr gut/Gut Richtung Chur : Sehr gut /Sehr gut	
Daten die als Referenz verwendet werden können :	Richtung Zürich : Ende 2015 Richtung Chur : Ende 2015	
Feststellung auf Basis der Bearbeitung der WIM-Daten		
Datenverlust :	~ 5 / 0 Tage	
Ausgeschlossen :	1.71%	
Globaler Zusammenhang der Daten :	In Ordnung	
Zusammenhang der Tendenzen der Station :	In Ordnung	
Einordnung SWISS10, VT ≥ 3.5 to :	43.4%	
Inkohärente Umriss :	45.9%	
	davon 43.5% potentiell wegen der Einteilung SWISS10 2.4% Andere Inkohärenzen	
Vorschläge		
Das Vertrauen in die Daten der Station ist gut. 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.