

SVI-Fachtagung Forschung 2014**Forschungspaket „VeSPA“ und Analysen zum Fuss- und Veloverkehr**

Die 8. SVI-Forschungstagung vom 18.09.2014 in Olten informierte über den Stand und die Ergebnisse der aktuellen SVI-Forschungsarbeiten. Im Zentrum stand das Forschungspaket „VeSPA – Verkehrssicherheitsgewinne durch Datapooling und strukturierte Datenanalysen“. In fünf Teilprojekten wurden die Einflüsse von Mensch und Gesellschaft, von Situation und Infrastruktur, von Fahrzeugen und des Wetters auf das Strassenunfallgeschehen sowie dessen medizinische Folgen analysiert. Die im Frühling 2014 publizierten Teilberichte und ein Synthesebericht dokumentieren die wichtigsten Erkenntnisse der Phase 1 und skizzieren das weitere Vorgehen für die zweite Phase ab 2015. Ziel ist es, diese heterogenen Einflüsse zum Unfallgeschehen zu verknüpfen sowie entsprechende Wirkungszusammenhänge und Handlungsmöglichkeiten zu erkennen. Auch die beiden Forschungsarbeiten zum Fuss- und Veloverkehr stiessen bei den ca. 90 Teilnehmenden auf grosses Interesse. Während für das Projekt „Langsamverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen“ nun die Ergebnisse der Pilotversuche in Basel und Zürich vorgestellt werden konnten, standen beim Projekt „Veloverkehr in den Agglomerationen“ die Einflussfaktoren, Förderungsmassnahmen und Potenziale der Velonutzung in den Schweizer Agglomerationen im Mittelpunkt. Fazit: Das Potenzial des Veloverkehrs ist bei weitem nicht ausgeschöpft. (Sprachen: de, fr, en)

Weitere Informationen:

Download aller Referate der SVI-Fachtagung Forschung 2014 www.svi.ch/index.php?id=57&L=0
ASTRA-Forschungspaket VeSPA www.astra.admin.ch/unfalldaten/04389/06655/index.html?lang=de
Ausschreibung SVI-Forschung bis 31.10.2014 www.svi.ch/index.php?id=46

Colloque SVI: recherche 2014**Paquet de recherches «VeSPA» et analyses sur la marche et le vélo**

Le 8^{ème} colloque SVI du 18.09.2014 à Olten faisait le point sur l'état actuel et les résultats des travaux de recherche SVI. Le paquet de recherches «VeSPA - Gains de sécurité routière par datapooling et analyses structurées de données» était au centre des discussions. Dans cinq projets partiels, les accidents de la route ont été analysés sous les angles homme/société, situation/infrastructure, véhicule, météorologie et conséquences médicales. Les rapports partiels publiés au printemps 2014 et un rapport de synthèse documentent les principaux résultats de la phase 1 et esquissent le déroulement à suivre pour la deuxième phase dès 2015. L'objectif est de mettre en relation ces facteurs hétérogènes sur l'accidentologie et d'identifier les interrelations et les possibilités d'intervention. Les deux travaux de recherche sur la mobilité piétonne et cycliste ont également retenu l'attention des quelques 90 participant-e-s. Alors que les résultats des projets-pilotes réalisés à Bâle et Zurich dans le cadre du projet «Installations de signalisation lumineuses favorables à la mobilité douce» étaient présentés, les facteurs d'influence, les mesures de promotion et les potentiels de l'utilisation du vélo dans les agglomérations suisses étaient au centre du projet «Déplacements cyclistes dans les agglomérations». Conclusion: le potentiel du vélo n'est de loin pas épuisé. (Langues: de, fr, en)

Pour plus d'informations:

Exposés du colloque 2014 à télécharger (de) www.svi.ch/index.php?id=57&L=1
Programme de recherche VeSPA www.astra.admin.ch/unfalldaten/04389/06655/index.html?lang=fr
Appel d'offres SVI jusqu'au 31.10.2014 www.svi.ch/index.php?id=46&L=1

30.09.2014

FACHTAGUNG FORSCHUNG 2014

EINLADUNG ZUR FACHTAGUNG
18. SEPTEMBER 2014, HOTEL ARTE IN OLTEN

Die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) führt die achte Fachtagung Forschung durch. Ziel ist es, die Resultate abgeschlossener und erste Erkenntnisse aus laufenden Forschungsarbeiten einem interessierten Publikum zu präsentieren. Es werden Ihnen insgesamt zwölf Arbeiten aus den verschiedensten Fachgebieten des Verkehrsingenieurwesens vorgestellt: Verkehrsplanung, Verkehrssicherheit und Langsamverkehr.

Sie können aus dem Angebot vier Themen wählen. Detailliertere Informationen über die Vorträge finden Sie unter www.svi.ch. Nach den Referaten haben Sie Gelegenheit, mit den Forschenden zu diskutieren. Auch die Kontaktpflege bei Mittagessen und Apéro soll nicht zu kurz kommen.

Wir freuen uns über Ihre Teilnahme.

Der Vorstand SVI



10.00 BLOCK

A

1 «Einflüsse von Mensch und Gesellschaft auf das Strassenunfallgeschehen»

Im Rahmen dieses Projekts wurden der Einfluss von soziodemografischen Faktoren, der Fahrkompetenz und Erfahrungen mit administrativen Massnahmen (Sanktionierungen) auf das beobachtete Unfallgeschehen untersucht.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Timo Ohnmacht – Hochschule Luzern

11.15 PAUSE

11.30 BLOCK

B

4 «Einflüsse von Situation und Infrastruktur auf das Strassenunfallgeschehen, Phase 1»

Im Ergebnis der Forschungsarbeit stehen Unfallmodelle für Knoten, Strecken und Siedlungsgebiete auf Grundlage von Unfällen, Netz-, Infrastruktur- und Verkehrsinformationen. Der Vortrag behandelt Erfahrungen im Umgang mit den Daten, erste Ergebnisse sowie Schlussfolgerungen für Forschung und Praxis.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Hagen Schüller – PTV TCG, Stuttgart

12.45 STEHLUNCH

14.00 BLOCK

C

7 «Einfluss der Fahrzeuge auf das Strassenunfallgeschehen»

In TP3 werden Zusammenhänge zwischen Fahrzeugeigenschaften und Unfallgeschehen untersucht, gruppiert nach: Rolle (Unfallverursacher/-opfer), Unfallursachen und Fahrzeugeigenschaften. Im Fokus steht der motorisierte Strassenverkehr. Häufigkeiten und Unfallschwere des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs wurden aber auch analysiert.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Roman Frick und Benedikt Notter – Infras, Bern

15.15 PAUSE

15.30 BLOCK

D

10 «Einflüsse des Wetters auf das Strassenunfallgeschehen»

Wir präsentieren eine datenbasierte Beschreibung von Zusammenhängen zwischen beobachtbaren Wetterphänomenen und dem Unfallgeschehen auf dem Schweizerischen Strassenetz. Daraus können in Kombination mit bestimmten Strassenparametern und Tageszeiten Rückschlüsse zu Kausalitäten abgeleitet werden.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Stephan Heuel – EBP

16.45 APERO

2 «Nutzen von Dosierungsanlagen des motorisierten Individualverkehrs»

Im Zentrum der Forschungsarbeit steht die Entwicklung eines Modellierungs-Tools für die Abbildung der Auswirkungen von Verkehrsdosierungen. An drei Fallbeispielen werden die Anwendung unterschiedlich komplexer Modelle und ein mögliches Vorgehen für die Bewertung der Auswirkungen demonstriert.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Paul Widmer – büro widmer, Marcel Rieser – Senozon

5 «Intermodale Strecken-Linien- und Netzleistungsfähigkeit»

Given the multimodality of most cities, it is critical to understand the interactions between multiple modes. The goal of this project is to propose a methodology to compute the aggregated capacity of multimodal urban networks that include private cars, buses, trams, bicycles, and pedestrians.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Monica Menendez – IVT, Zürich

8 «Einfluss der Verlässlichkeit der Verkehrssysteme auf das Verkehrsverhalten»

Die Forschungsarbeit schafft Grundlagen zum Einfluss der Verlässlichkeit auf das Verkehrsverhalten und die Zahlungsbereitschaft für unterschiedliche Fahrtweiten und -zwecke. Es wurde eine zweistufige webbasierte Erhebung durchgeführt. Die geschätzten Modelle ergeben plausible und robuste Ergebnisse.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Philipp Fröhlich – TransSol, Wollerau

11 «Langsamverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen»

Rotlichter werden durch Fussgänger und Velos häufig missachtet. Neben einer Umfrage wurden auch mehrere Pilotversuche in Basel und Zürich (u.a. Rechtsabbiegen bei Rot) durchgeführt. In Zusammenarbeit mit Vertretern verschiedener Städte wurde ein Katalog von Verbesserungen an LSA entwickelt.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Christian Egeler – RappTrans, Basel

3 «Veloverkehr in den Agglomerationen – Programme, Wirkungen und Potenziale»

Velofahren liegt weltweit im Trend, doch in der Schweiz sind die Nutzungszahlen weiterhin tief. Wie gross ist eigentlich das Potenzial der Velonutzung in den Agglomerationen unter den gegebenen Rahmenbedingungen? Welche Einflussfaktoren sind hier besonders relevant und wo liegen geeignete strategische Lösungsansätze?

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Uwe Schlosser – Büro für Mobilität AG / Daniel Matti – Interface GmbH

6 «Handbuch der Partizipation»

Mit dem Einbezug von Bevölkerung und Interessensgruppen in Planungsprozesse sind zwei Ziele verbunden: Erstens Betroffene zu Beteiligten machen, zweitens konkrete Vorhaben ohne Zeitverzögerungen realisieren. Aus vielen guten Beispielen lassen sich diverse Erkenntnisse für Musterprozesse und Erfolgsfaktoren ableiten.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Markus Malbach – Infras

9 «Nutzen der Verkehrsinformation für die Verkehrssicherheit»

Ziel war es, den spezifischen Nutzen von Verkehrsinformationen für die Verkehrssicherheit zu ermitteln. Grundlagen und Eingangsgrößen wurden aus Literatur, Unfalldatenanalyse und Befragungen ermittelt und ein Wirkungsmodell entworfen. Der Nutzen wurde nachgewiesen und in den Befragungen bestätigt.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Christine Bresler – ZIV, Darmstadt

12 «Medizinische Folgen des Strassenunfallgeschehens»

Die medizinischen Folgen eines Unfalls wurden auf Basis einer Verknüpfung der Spitalstatistik mit dem Strassenverkehrsunfallregister analysiert. Es wurde eine Systematik geschaffen, mit der die Verletzungsschwere standardisiert und besser eingegrenzt werden kann.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
PD Dr. Kai-Uwe Schmitt, AGU Zürich



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

Forschungspaket VeSPA: Synthesebericht Phase 1

**Paquet de recherche VeSPA:
Synthese phase 1**

**Research Package VeSPA:
Synthesis phase 1**

regioConcept
Balz R. Bodenmann
Nadja Holenstein
Alexandra Zeiler

**Forschungsprojekt SVI 2012/001 auf Antrag der Schweizerischen
Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)**

März 2014

1452

Der Inhalt dieses Berichtes verpflichtet nur den (die) vom Bundesamt für Strassen unterstützten Autor(en). Dies gilt nicht für das Formular 3 "Projektabschluss", welches die Meinung der Begleitkommission darstellt und deshalb nur diese verpflichtet.

Bezug: Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)

Le contenu de ce rapport n'engage que les auteurs ayant obtenu l'appui de l'Office fédéral des routes. Cela ne s'applique pas au formulaire 3 « Clôture du projet », qui représente l'avis de la commission de suivi et qui n'engage que cette dernière.

Diffusion : Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS)

La responsabilità per il contenuto di questo rapporto spetta unicamente agli autori sostenuti dall'Ufficio federale delle strade. Tale indicazione non si applica al modulo 3 "conclusione del progetto", che esprime l'opinione della commissione d'accompagnamento e di cui risponde solo quest'ultima.

Ordinazione: Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS)

The content of this report engages only the author(s) supported by the Federal Roads Office. This does not apply to Form 3 'Project Conclusion' which presents the view of the monitoring committee.

Distribution: Swiss Association of Road and Transportation Experts (VSS)

Impressum

Forschungsstelle und Projektteam

Projektleitung

Balz Bodenmann

Mitglieder

Nadja Holenstein

Alexandra Zeiler

Gesamtpaketleitung

regioConcept AG

Balz Bodenmann

Begleitkommission

Präsidentin

Anja Simma

Mitglieder

Roland Allenbach

Balz Bodenmann

Wernher Brucks

Christian Häberli

Jaques Huguenin

Christian Kamenik

Arnd König

Heinz Reber

Antragsteller

Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)

Bezugsquelle

Das Dokument kann kostenlos von <http://www.mobilityplatform.ch> heruntergeladen werden.

Inhaltsverzeichnis

	Impressum	4
	Zusammenfassung	6
	Résumé	7
	Summary	9
1	Einleitung	11
1.1	Ausgangslage.....	11
1.2	Teilprojekte.....	13
1.3	Ziele.....	14
1.4	Vorgehensweise.....	15
2	Organisation Forschungspaket	17
2.1	Begleitkommission	17
2.2	Forschungsteams.....	17
2.3	Ablauf	18
3	Datenbasis und-qualität	19
3.1	Datenaufbereitung.....	19
3.2	Datenquellen	20
3.3	Datenqualität ASTRA-Register im DWH V	21
3.4	Datenqualität der anderen Datensätze	23
3.5	Kategorisierung der Daten	25
4	Resultate der Analysen	29
4.1	TP1: Mensch und Gesellschaft	29
4.2	TP2: Situation und Infrastruktur	31
4.3	TP3: Fahrzeuge	35
4.4	TP4: Wetter	38
4.5	TP5: Medizinische Folgen.....	40
5	Erkenntnisse	43
5.1	Synopse	43
5.2	Erste Erkenntnisse zum Handlungsbedarf.....	45
6	Empfehlungen zum Vorgehen in Phase 2	47
6.1	Prämissen	48
6.2	Vorgehen in Phase 2.....	49
	Anhänge	51
	Glossar	55
	Literaturverzeichnis	57
	Projektabschluss	59
	SVI Publikationsliste	71

Résumé

Depuis janvier 2011, il est possible d'associer les données du registre des accidents de la route (VU) avec d'autres registres de l'Office fédéral des routes (OFROU). Cet ensemble de données nouvellement créé permet d'effectuer des analyses détaillées de différents facteurs d'accidents. Le paquet de recherches "Gains de sécurité routière par datapooling et analyses structurées de données" (VeSPA) comporte au total cinq projets partiels. Ceux-ci traitent en deux phases des questions Homme/société, situation/infrastructure, véhicule, météorologie et conséquences médicales.

Le présent rapport de synthèse documente les travaux des différents projets partiels pendant la première phase du paquet de recherches VeSPA et regroupe les résultats les plus importants. Sur la base de ces derniers, il sera proposé par ailleurs un mode opératoire ultérieur pour la deuxième phase.

La première phase a servi notamment à alimenter la base de données VU avec d'autres informations pertinentes, par exemple la situation des accidents. La consistance des données et la possibilité de les associer ont été vérifiées, et ainsi une base homogène au niveau des données, de leur catégorisation et de la nomenclature a pu être créée. Les informations suivantes ont été notamment préparées dans le cadre des projets partiels et associées aux données VU :

- Registre automatisé des mesures administratives (ADMAS)
- Registre automatisé des véhicules et des détenteurs de véhicule (MOFIS)
- Données concernant les routes cantonales et communales
- Modèles basés sur les données météorologiques
- Gravité des blessures des personnes impliquées

Les résultats des analyses multi-variées correspondantes démontrent d'ores et déjà des interdépendances (en partie étonnantes). Ainsi, pour les femmes dans leurs jeunes années, la probabilité d'être l'auteur d'un accident de véhicule de tourisme est réduite par rapport à des hommes du même âge, mais élevée dans la vieillesse. Les blessures graves sont plus fréquentes chez les jeunes conductrices. En ce qui concerne les infrastructures, il a été prouvé par exemple qu'au fur et à mesure de l'accroissement de l'intensité du trafic (DTV), on enregistre également une probabilité d'accident croissante, en revanche, les accidents ont tendance à être moins graves. Au niveau des véhicules, il a été relevé qu'un poids plus important des véhicules de tourisme réduit même légèrement la probabilité d'accident. Ce qui doit être dû cependant aux conducteurs et à leur comportement de conduite. En revanche, sous considération de la masse par rapport à la puissance, la gravité des accidents augmente de façon significative. Par mauvaises conditions météorologiques, il a été démontré que les usagers de la route adaptent généralement leur comportement. La gravité des accidents relevés est plus faible en cas de neige ou de pluie. La fréquence des accidents est légèrement plus élevée lors de chutes de neige ou de pluie pendant la nuit et lorsque des vitesses élevées sont autorisées.

Il reste à intégrer tous les aspects des accidents dans un modèle exhaustif (ce qui sera effectué dans la deuxième phase du paquet de recherche). L'objectif de cette phase sera d'associer les influences provoquant les accidents et de prendre en compte les effets d'interaction. Un exemple est l'association du conducteur (âge, sexe) et du véhicule (poids, puissance). Il est prévu par ailleurs de soumettre à une analyse plus poussée les résultats inattendus de la première phase et de les expliquer.

SVI APPEL A LA REALISATION D'UNE DEMANDE DE RECHERCHE 2014 / TALON D'INSCRIPTION COMMISSION D'ACCOMPAGNEMENT

Titre mandat de recherche	Inscription commission (marquer d'une croix svp.)
<p>SVI 2014/005 Estimations de potentiels dans la planification des transports</p> <p>Le but du présent travail de recherche est de fournir une vue d'ensemble des méthodes utilisables pour des estimations de potentiels, avec leurs domaines thématiques. Le résultat est un manuel pratique sur les domaines d'utilisation, les directives méthodologiques et les facteurs explicatifs, ce manuel étant subdivisé en chapitres, en fonction de types de projets et de critères d'analyse.</p>	[]
<p>SVI 2014/006 Recommandations pour la conception d'itinéraires cyclables rapides (véloroutes) dans les villes et les agglomérations</p> <p>Ce travail de recherche vise à déterminer la manière de concevoir des itinéraires cyclables rapides et les exigences à remplir dans ce cadre, notamment en matière d'intégration dans les espaces urbains. Cela comprend la définition d'éléments de conception (vitesses, visibilité, largeurs moyennes, rayons des courbes, conception de nœuds, etc.) ainsi que la réglementation des priorités, l'adaptation des feux de signalisation et l'intégration dans l'espace routier (marquage, signalisation, balisage, équipement, etc.). Les résultats donneront lieu à des recommandations générales pour la conception d'itinéraires cyclables rapides dans les villes et les agglomérations.</p>	[]
<p>SVI 2014/007 L'économie de partage et les transports en Suisse</p> <p>Le but de ce travail de recherche est de mettre en évidence les approches possibles d'une économie de partage (« Shared Economie ») et leurs effets sur les transports. On évaluera les effets potentiels, les opportunités et les risques, les possibilités et les limites des concepts d'une économie de partage, et des recommandations seront formulées à l'intention des acteurs (p.ex. développeurs, investisseurs, législateurs, autorités).</p>	[]

Notez l'adresse complète, s'il vous plaît!

NOM / PRENOM:

ADRESSE:

TEL:/..... FAX/.....

E-Mail-Adr.:

Date d'inscription jusqu'au **31 octobre 2014** à: Secrétariat SVI, case postale, 9001 St Gall, Fax. 071 222 26 09, info@svi.ch

INVITATION A LA REALISATION D'UNE DEMANDE DE RECHERCHE

N°/TITRE :	SVI 2014/005 Estimations de potentiels dans la planification des transports
OBJECTIFS :	Le but du présent travail de recherche est de fournir une vue d'ensemble des méthodes utilisables pour des estimations de potentiels, avec leurs domaines thématiques. Le résultat est un manuel pratique sur les domaines d'utilisation, les directives méthodologiques et les facteurs explicatifs, ce manuel étant subdivisé en chapitres, en fonction de types de projets et de critères d'analyse.
DÉBUT DU TRAVAIL :	Automne 2014
FIN DU TRAVAIL :	Automne 2016
CADRE BUDGÉTAIRE :	CHF 200'000.-
REMARQUES :	Pour tout complément d'information, voir en page 2.

1. **Les centres de recherche intéressés** sont priés d'adresser leur proposition en **7 exemplaires d'ici au 31 octobre 2014 au plus tard (par courrier A prioritaire, la date du timbre postal faisant foi)**, au secrétariat de la SVI, Vadianstrasse 37, 9000 St-Gall.

La proposition concise (**max. 15 pages A4, annexes comprises**) et précise (l'accent étant mis sur la solution proposée) devra comprendre les points suivants :

1. Description du problème (situation actuelle)
2. Etat de la recherche, besoin de recherche
3. Approche et méthodologie
4. Disponibilité des données nécessaires
5. Plan de recherche : planning avec jalons
6. Coûts et leur répartition selon les phases d'étude ; dans le cas d'une communauté de travail : répartition des responsabilités
7. Résultats attendus, utilité et bénéficiaires du travail de recherche,
8. Possibilité de mise en œuvre pratique
9. Evaluation des effets
10. Bibliographie nationale et internationale dans le domaine
11. Expérience du centre de recherche dans le domaine concerné, collaborateurs, CV de la direction du projet

Les remarques relatives au traitement et au suivi des travaux de recherche SVI (site Internet de la SVI) facilitent l'établissement des demandes.

2. **Les personnes intéressées à collaborer au sein de la commission d'accompagnement** sont invitées à s'annoncer au secrétariat SVI, Vadianstrasse 37, case postale, 9001 St-Gall, ou info@svi.ch, jusqu'au **31 octobre 2014 au plus tard**.
3. **Solidarité** : en cas de propositions de même valeur, le centre de recherche retenu sera celui qui, jusqu'à présent, n'aura pas encore été pris en considération ou aura eu le moins de mandats SVI.
4. **Réserve** : le financement de ce travail de recherche ainsi que la décision définitive relative à sa réalisation sont du ressort de l'Office fédéral des routes.

SVI 2014/005 Estimations de potentiels dans la planification des transports

Situation initiale

Les estimations de potentiels – en tant qu'estimations quantitatives ou délimitations de la future demande de transport dans les cas où aucun modèle de circulation statistique et étalonné sur la base de comportements observés n'est disponible – deviennent un instrument de plus en plus important dans tous les domaines de la planification. Les bases pour cela sont fréquemment fournies par des comptages et des observations.

Souvent, des instruments méthodologiques complémentaires, par exemple sous la forme de logiciels, etc., sont nécessaires ou utilisés pour de telles estimations. Des valeurs caractéristiques plausibles ainsi que les facteurs d'influence et leurs caractéristiques sont nécessaires pour une estimation réaliste, que ce soit avec ou sans support informatique. Ce sont souvent des valeurs d'expérience ou des moyennes non spécifiques.

Les objets d'étude sont diversifiés, par exemple :

- Facteurs d'influence pour favoriser la circulation piétonne / cycliste
- Un nouveau tracé d'une ligne TP
- Estimation de la demande pour une nouvelle liaison dans la circulation piétonne / cycliste
- Estimation de la circulation liée à un nouveau lotissement, pour lequel aucune modélisation informatique de la circulation n'est applicable en raison de sa petite taille
- Estimation du besoin de places de stationnement pour voitures de tourisme et deux-roues dans de petites installations publiques ou gares.

Les caractéristiques à prendre en compte peuvent être, par exemple, les variables de la modélisation des TIM, des TP et notamment des transports non motorisés ou simplement des hypothèses pour des estimations manuelles. Il peut s'agir, p.ex., de coûts généralisés ou de taux de production.

Les objectifs des estimations peuvent être, p.ex., la prévision de futures charges de trafic ou des modifications des comportements en matière de transports (p.ex. choix du moyen de transport ou de la destination) ou d'autres effets, les bases pour la fixation de priorités en matière d'investissements, la prévision d'attractivités de sites, etc.

Objectif du travail de recherche

Le présent travail doit présenter les possibilités des estimations de potentiels et mettre à disposition, sous la forme d'un manuel pratique, des domaines d'utilisation et notamment des valeurs caractéristiques en fonction de critères et de méthodes d'analyse.

Remarques relatives à la problématique

- Equipe de recherche interdisciplinaire
- Recherche bibliographique internationale
- Des projets réels de nouvelles constructions ou aménagements, ou d'autres études particulières doivent être accompagnés et être utilisés pour observer les impacts empiriques.
- Tests de différentes méthodes d'estimation de potentiels ; comparaison des résultats ; formulation des forces et des faiblesses
- Elaboration d'un manuel sur les objets de recherche, les méthodes, les valeurs caractéristiques et leurs expressions
- Remarques pour l'adaptation et le complètement des normes existantes.

Pour tout complément d'information :

Arnd König

Tél. +41 43 259 31 27, arnd.koenig@vd.zh.ch

INVITATION A LA REALISATION D'UNE DEMANDE DE RECHERCHE

N°/TITRE :	SVI 2014/006 Recommandations pour la conception d'itinéraires cyclables rapides (véloroutes) dans les villes et les agglomérations
OBJECTIFS :	Ce travail de recherche vise à déterminer la manière de concevoir des itinéraires cyclables rapides et les exigences à remplir dans ce cadre, notamment en matière d'intégration dans les espaces urbains. Cela comprend la définition d'éléments de conception (vitesses, visibilités, largeurs moyennes, rayons des courbes, conception de nœuds, etc.) ainsi que la réglementation des priorités, l'adaptation des feux de signalisation et l'intégration dans l'espace routier (marquage, signalisation, balisage, équipement, etc.). Les résultats donneront lieu à des recommandations générales pour la conception d'itinéraires cyclables rapides dans les villes et les agglomérations.
DÉBUT DU TRAVAIL :	Printemps 2015
FIN DU TRAVAIL :	Printemps 2016
CADRE BUDGÉTAIRE :	CHF 200'000.-
REMARQUES :	Pour tout complément d'information, voir en page 2.

1. **Les centres de recherche intéressés** sont priés d'adresser leur proposition en **7 exemplaires d'ici au 31 octobre 2014 au plus tard (par courrier A prioritaire, la date du timbre postal faisant foi)**, au secrétariat de la SVI, Vadianstrasse 37, 9000 St-Gall.

La proposition concise (**max. 15 pages A4, annexes comprises**) et précise (l'accent étant mis sur la solution proposée) devra comprendre les points suivants :

1. Description du problème (situation actuelle)
2. Etat de la recherche, besoin de recherche
3. Approche et méthodologie
4. Disponibilité des données nécessaires
5. Plan de recherche : planning avec jalons
6. Coûts et leur répartition selon les phases d'étude ; dans le cas d'une communauté de travail : répartition des responsabilités
7. Résultats attendus, utilité et bénéficiaires du travail de recherche,
8. Possibilité de mise en œuvre pratique
9. Evaluation des effets
10. Bibliographie nationale et internationale dans le domaine
11. Expérience du centre de recherche dans le domaine concerné, collaborateurs, CV de la direction du projet

Les remarques relatives au traitement et au suivi des travaux de recherche SVI (site Internet de la SVI) facilitent l'établissement des demandes.

2. **Les personnes intéressées à collaborer au sein de la commission d'accompagnement** sont invitées à s'annoncer au secrétariat SVI, Vadianstrasse 37, case postale, 9001 St-Gall, ou info@svi.ch, jusqu'au **31 octobre 2014 au plus tard**.
3. **Solidarité** : en cas de propositions de même valeur, le centre de recherche retenu sera celui qui, jusqu'à présent, n'aura pas encore été pris en considération ou aura eu le moins de mandats SVI.
4. **Réserve** : le financement de ce travail de recherche ainsi que la décision définitive relative à sa réalisation sont du ressort de l'Office fédéral des routes.

SVI 2014/006 Recommandations pour la conception d'itinéraires cyclables rapides (véloroutes) dans les villes et les agglomérations

Situation initiale

La circulation cycliste dans les villes et les agglomérations doit être encouragée. Les villes et les agglomérations se prêtent particulièrement bien à la circulation cycliste en raison de leur extension relativement restreinte. Une infrastructure attrayante, rapide et sûre est essentielle pour la promotion de la circulation cycliste. Des « véloroutes » sont réalisées dans d'autres pays européens (p.ex. Fahrradstrassen en Allemagne, fietsnelwege aux Pays-Bas le long d'autoroutes surchargées et de routes urbaines, cycle super-highways à Londres, cykelsuperstier à Kopenhague, pista ciclabile sur l'ancien tracé ferroviaire à Sanremo). En Suisse aussi, des projets sont en cours de réalisation ou de préparation (p.ex. à Bâle, Berne, Lucerne et Winterthur). Les premiers projets pilotes doivent être réalisés prochainement. A ce jour, il manque toutefois une boîte à outils pour une réalisation optimale de ces véloroutes des points de vue constructif, du droit et de la conception. Parallèlement aux premiers projets pilotes, il s'agit par conséquent de déterminer les exigences à remplir, notamment en matière d'intégration dans les espaces urbains.

Objectif du travail de recherche

Parallèlement aux premiers projets pilotes, il s'agit de déterminer la manière de concevoir des itinéraires cyclables rapides et les exigences à remplir dans ce cadre, notamment en matière d'intégration dans les espaces urbains. Cela comprend la définition d'éléments de conception (vitesses, visibilité, largeurs moyennes, rayons des courbes, conception de nœuds, etc.) ainsi que la réglementation des priorités, l'adaptation des feux de signalisation et l'intégration dans l'espace routier (marquage, signalisation, balisage, équipement, etc.). Les résultats donneront lieu à des recommandations pour la conception d'itinéraires cyclables rapides dans les villes et les agglomérations.

Remarques relatives à la problématique

- Bibliographie internationale, compilation des expériences et des recommandations en matière de conception émanant d'exemples étrangers
- Compilation des expériences de projets en cours, analyse des effets
- Equipe interdisciplinaire
- Réflexions sur le développement d'un réseaux
- Approche globale en matière de transports et d'agglomération
- Prise en compte des exigences liées aux différentes fonctions des déplacements
- Prise en compte des tronçons et des nœuds/carrefours
- Remarques relatives à l'adaptation de normes et de bases légales, réalisation d'un aide-mémoire
- Prise en compte de l'étude en cours VSS 2010/207 : Elaboration de bases pour la conception des tracés de voies sûres pour la circulation cycliste – pistes cyclables de tout type.

Pour tout complément d'information :

Urs Gloor

Tél. +41 31 321 70 63, urs.gloor@bern.ch

INVITATION A LA REALISATION D'UNE DEMANDE DE RECHERCHE

N°/TITRE :	SVI 2014/007 L'économie de partage et les transports en Suisse
OBJECTIFS :	Le but de ce travail de recherche est de mettre en évidence les approches possibles d'une économie de partage (« Shared Economie ») et leurs effets sur les transports. On évaluera les effets potentiels, les opportunités et les risques, les possibilités et les limites des concepts d'une économie de partage, et des recommandations seront formulées à l'intention des acteurs (p.ex. développeurs, investisseurs, législateurs, autorités).
DÉBUT DU TRAVAIL :	Printemps 2015
FIN DU TRAVAIL :	Printemps 2016
CADRE BUDGÉTAIRE :	CHF 200'000.-
REMARQUES :	Pour tout complément d'information, voir en page 2.

1. **Les centres de recherche intéressés** sont priés d'adresser leur proposition en **7 exemplaires d'ici au 31 octobre 2014 au plus tard (par courrier A prioritaire, la date du timbre postal faisant foi)**, au secrétariat de la SVI, Vadianstrasse 37, 9000 St-Gall.

La proposition concise (**max. 15 pages A4, annexes comprises**) et précise (l'accent étant mis sur la solution proposée) devra comprendre les points suivants :

1. Description du problème (situation actuelle)
2. Etat de la recherche, besoin de recherche
3. Approche et méthodologie
4. Disponibilité des données nécessaires
5. Plan de recherche : planning avec jalons
6. Coûts et leur répartition selon les phases d'étude ; dans le cas d'une communauté de travail : répartition des responsabilités
7. Résultats attendus, utilité et bénéficiaires du travail de recherche,
8. Possibilité de mise en œuvre pratique
9. Evaluation des effets
10. Bibliographie nationale et internationale dans le domaine
11. Expérience du centre de recherche dans le domaine concerné, collaborateurs, CV de la direction du projet

Les remarques relatives au traitement et au suivi des travaux de recherche SVI (site Internet de la SVI) facilitent l'établissement des demandes.

2. **Les personnes intéressées à collaborer au sein de la commission d'accompagnement** sont invitées à s'annoncer au secrétariat SVI, Vadianstrasse 37, case postale, 9001 St-Gall, ou info@svi.ch, jusqu'au **31 octobre 2014 au plus tard**.
3. **Solidarité** : en cas de propositions de même valeur, le centre de recherche retenu sera celui qui, jusqu'à présent, n'aura pas encore été pris en considération ou aura eu le moins de mandats SVI.
4. **Réserve** : le financement de ce travail de recherche ainsi que la décision définitive relative à sa réalisation sont du ressort de l'Office fédéral des routes.

SVI 2014/007 L'économie de partage et les transports en Suisse

Situation initiale

L'approche consistant à « partager au lieu de posséder » connaît une popularité croissante. Le principe du partage est simple : on n'est plus obligé d'acheter et de posséder quelque chose pour pouvoir l'utiliser, mais on peut la partager avec d'autres personnes. L'échange d'appartements de vacances et les bourses d'habits sont des exemples connus. Grâce aux possibilités des moyens de télécommunication modernes, l'approche de l'économie partagée gagne également le domaine des transports. Par exemple le covoiturage, le carpooling, les systèmes de commande de taxis, les services de livraison d'achats, les services de location de vélos, vélos en libre-service et le partage de places de stationnement. Une conséquence possible du développement d'approches correspondantes de l'économie de partage pourrait être l'utilisation plus efficace du parc de véhicules, de l'infrastructure routière et des places de stationnement.

En Suisse, il existe bien des études partielles sur le potentiel (p. ex. sur le auto-partage classique de type « CarSharing »), mais il manque un état des lieux exhaustif sur les approches possibles d'une économie partagée et une estimation des effets potentiels sur les transports.

Objectif du travail de recherche

Mettre en évidence les approches possibles d'une économie de partage et leurs effets sur les transports. On évaluera les effets potentiels, les opportunités et les risques, les possibilités et les limites des approches d'une économie de partage, et des recommandations seront formulées à l'intention des acteurs (p.ex. développeurs, investisseurs, législateurs, autorités).

Remarques relatives à la problématique

- Recherche bibliographique internationale
- Compilation des approches actuelles et des éventuelles approches futures d'une économie de partage en dehors et au sein du secteur des transports (p.ex. covoiturage, échange d'appartements de vacances, etc.)
- Elaboration d'hypothèses relatives aux effets sur les transports des approches d'une économie de partage en dehors et au sein du secteur des transports
- Analyses empiriques sur le développement et l'importance des approches d'une économie partagée en dehors et au sein du secteur des transports
- Approfondissement d'approches sélectionnées d'une économie partagée dans le secteur des transports (p.ex. partage de places de stationnement)
 - o Quels sont les potentiels ? Qui est disposé à partager ?
 - o Comment les pouvoirs publics doivent-ils réagir à cette évolution ?
 - o Quelles sont les exigences légales et les approches existantes ?
- Le projet de recherche doit se rapporter au transport de personnes et de marchandises
- Evaluation des opportunités et des risques, des possibilités et des limites des approches
- Formulation d'un besoin d'action et de possibilités d'action
- Recommandations à l'intention des acteurs (p.ex. développeurs, investisseurs, législateurs, autorités)

Pour tout complément d'information :

Frank Bruns,

Tél. +41 44 395 16 16, Frank.Bruns@ebp.ch