

PROMOTING WALKING IN VIENNA OR HOW TO PROMOTE WALKING EXEMPLIFIED ON VIENNA

Ref.nr. 00267

Doris Wunsch

FACTUM Chaloupka&Risser OHG, Vienna, Austria

doris.wunsch@factum.at

www.factum.at

IFP International Federation of Pedestrians

<http://www.pedestrians-int.org/>

ABSTRACT

Presque tout le monde marche, mais presque personne ne se considère comme un piéton. Les marches à pied sont considérées comme évidentes et peut-être à cause de ce fait les exigences raccordées aux promenades à pied et aux besoins des piétons sont souvent négligées. De plus, les piétons se sentent souvent en danger, qui est le mieux reflété par le fait que les parents souvent ne laissent pas leurs enfants aller à pied seuls à l'école. Comme contribution pour Cost Action n°358 *Les Besoins de Qualité des Piétons* (une coopération internationale commencée en automne 2006), une étude sur la qualité de vie, la sécurité et l'infrastructure pour les piétons a été lancée à Vienne (Autriche) en 2006. Cette étude "la sécurité et le contentement des piétons selon des conditions de mobilité différentes" correspond au but supérieur d'améliorer les marches à pied et de les rendre plus sûres. Fondé sur l'enquête de la corrélation entre la conception de l'espace public, la sécurité de la circulation et la qualité de vie, des conclusions pour la conception d'infrastructure et une organisation raisonnable de l'espace public tenant compte des usagers de la route vulnérables peuvent être tirées. Les résultats de cette étude aideront à exécuter des mesures pour l'amélioration de sécurité (subjective) de la circulation et, consécutivement, pour l'amélioration de qualité de vie (à Vienne).

1. NOUS MARCHONS TOUS

Les marches à pied ne sont pas seulement la plus ancienne et la plus naturelle façon de bouger, mais aussi le mode de transport le plus important: Chaque voyage, soit en voiture, à bicyclette ou par moyen de transports public, commence et finit par une marche à pied. Presque tout le monde marche, mais presque personne ne se considère comme un piéton. Les marches à pied sont considérées comme évidentes. Cela peut être la raison que les exigences raccordées aux promenades à pied et aux besoins des gens qui veulent marcher, ou sont forcées à le faire, sont souvent négligées. Par conséquent, les conditions pour les marches à pied sont souvent insatisfaisantes.

2. QUELQUES FAITS CONCERNANT LES PROMENADES

Il existe de multiples raisons pourquoi marcher devrait être propagé davantage et traité en priorité dans la politique des transports:

- Marcher n'affecte pas l'environnement,
- Marcher ne produit pas d'émissions,
- Ce n'est pas bruyant
- les matières premières sont préservées et

- la qualité du climat urbain est améliorée.

2.1. Marcher est sain

Les marches à pied ne sont saines pas seulement à cause de ces effets écologiques positifs, ce qui a une influence directe sur l'état de santé de chaque habitant, mais aussi grâce à l'activité physique. Celle-ci est le médicament le plus bon marché [1]. Selon l'organisation mondiale de la santé les maladies cardiovasculaires, les dépressions et l'obésité deviendront les menaces de santé et les causes de mort les plus fréquentes dans les civilisations occidentales jusqu'à l'année 2020 [2]. Le traitement de maladies coûte des milliards par an.

L'exercice peut contribuer de façon significative à la prévention de ces maladies. Les recommandations de santé internationales - une demi-heure d'exercice physique modéré par jour ou trois fois une demi-heure d'exercice plus intense par semaine - sont rarement considérées [3].

Marcher (incluant le chemin jusqu'à la station d'autobus) serait une solution raisonnable dans ce contexte. Pourtant, des études actuelles montrent que l'autrichien moyen ne bouge que 15 à 20 minutes par jour mais mange plus que ses ancêtres [4].

2.2. Des conditions de marche favorables améliorant notre qualité de vie

Un bon réseau de rues piétonnières est aussi une contribution importante à la qualité de vie dans la ville. Des rues piétonnières ne sont pas chères, surtout quand elles ont été planifiées avec prévoyance [5].

2.3. Marcher est socialement compatible

En outre marcher est socialement compatible. Les piétons ne compromettent pas les autres, ils sont au contraire en danger eux-mêmes. Les études d'anciens projets d'UE comme WALCYNG, ADONIS et MAÎTRE [6] et l'OECD Workgroups [7] ont qualifié les piétons ainsi que les cyclistes comme usagers de la route "vulnérables".

2.4. Marcher devrait être subventionné

Le cyclisme a été accentué dans les années dernières, mais les sujets concernant les piétons semblent toujours être de priorité mineure. Dans les statistiques d'accident les accidents de piétons ne sont pas considérés. Cependant les enquêtes en Europe [8] montrent que les usagers de la route souhaitent explicitement plus d'investissement d'argent et de savoir-faire dans les moyens de transport alternatifs - surtout dans les marches à pied et le cyclisme. Les capacités d'un avancement de marches à pied existent déjà:

- 15% de toutes les distances parcourues en voiture sont inférieures à 1 km, ce qui correspond à une durée de marche de 10 à 15 minutes [9-11].
- Plus que 50% de la population ne peuvent pas utiliser la voiture en tant que conducteurs: enfants, adolescents, personnes âgées, handicapées et malades ainsi que les personnes pauvres [12].
- 1/3 des ménages n'ont pas de voiture à disposition [13].

L'indifférence par rapport aux besoins des piétons, un développement pro-automobile, la planification urbaine, régionale et du trafic actuelle expliquent pourquoi les marches à pied

deviennent de moins en moins attractives et qu'en même temps le nombre de voyages en voiture, mêmes sur de courtes distances, augmente. Par exemple dans les villes petites et de taille moyenne en Autriche beaucoup de centres commerciaux ont été construits à la périphérie et ne peuvent conséquemment pas être atteints à pied. En outre ils ne sont souvent pas adéquatement raccordés au réseau de transports publics.

Tout cela rend nécessaire le développement et l'augmentation d'attractivité de moyens de transport alternatifs.

3. ACTIVITES PRECEDENTES ET RESULTATS :

En 1993 l'association autrichienne « VCÖ » du trafic (Verkehrsclub Österreich) a suggéré plusieurs mesures pour soutenir la marche. L'augmentation de la sécurité des piétons doit être la première priorité. Egalement il faut contrôler l'état des chemins pédestres selon les critères techniques, comme des trottoirs de deux mètres de large au minimum. Etablir un réseau routier continu mais aussi prendre en compte la sécurité individuelle des femmes et des jeunes filles (60 % des trajets quotidiens sont effectués par des femmes à pied) ce qui augmentera la qualité de vie des piétons.

Des améliorations pour les piétons ont été réalisées mais elles sont encore lacunaires. L'utilisation individuelle des voitures est en constante augmentation, pourtant les voies de circulations pour ces usagers sont fortement limitées et beaucoup des mesures proposées n'ont pas été mises en œuvre de manière satisfaisante.

Durant l'année 2004 FACTUM OHG a initié un atelier en coopération avec la municipalité autrichienne (MA18) en se concentrant sur le contexte tant scientifique que social des conditions de marche dans Vienne. Dans le cadre de cet atelier des projets concernant la marche en ville ont été présentés et discutés [15]. Dans le chapitre suivant certains des résultats de cette discussion seront présentés brièvement.

4. LES OBSTACLES A LA MARCHE

Il existe beaucoup d'obstacles pour les piétons:

- Des trottoirs étroits et hauts
- Des passages souterrains piétonniers qui peuvent affecter le sentiment de sécurité de manière négative.
- Des croisements où il est difficile de garder la vue d'ensemble, les piétons se sentent discriminés par rapport aux autres usagers de la route.
- Des temps d'attente trop longs aux feux pour traverser.
- Un manque d'attractivité et d'esthétique réduisant la joie de la marche.

La marche dépend de facteurs personnels, de critères individuels (ex. l'âge), point de vue individuels, conceptions et valeurs morales, qui auront une conséquence sur le nombre de trajets réalisés à pied. Egalement des facteurs externes physiques et sociaux ont une influence sur la marche: D'un côté les infrastructures qui sont notamment fonction des

structures de circulation disponibles et de l'autre côté les facteurs sociaux qui peuvent être le sexe, la nationalité, la socialisation ou le comportement des autres usagers de la route. La question principale est en fonction de ces facteurs mentionnés jusqu'à quel point la marche peut s'avérer une expérience satisfaisante ou frustrante? Le succès de la promotion de la marche signifie prendre en considération les besoins des usagers [16].

5. PROBLEMES ET BESOINS DES PIETONS

5.1. Sécurité:

Les piétons souffrent des problèmes de sécurité. La statistique actuelle montre qu'en Autriche en 2005 sont arrivés 4.277 accidents impliquant des piétons. 4.151 piétons ont été blessés et 97 piétons sont morts dans ces accidents (= la sécurité objective) [17].

Aujourd'hui la situation pour les citoyens qui veulent marcher dans de différentes régions d'une ville semble très peu attractive et même dangereuse, suite à des années de planification pro-automobile. Par ailleurs il manque en Autriche une planification urbaine et régionale conçue à raccorder les surfaces habitables, zones artisanales, lieux de travail et de loisir. Les résultats de ce manquement peuvent être expérimentés par chacun lors d'une marche. Des études montrent que les marches à pied deviendront plus sûres lorsque le pourcentage de piétons monte [18].

En demandant aux piétons s'ils se sentent sûrs dans la circulation les réponses ne semblent pas vraiment refléter les données objectives: la majorité des piétons se sentent tout à fait sûrs. Cependant, si on demande aux parents d'évaluer la sécurité de leurs enfants beaucoup d'entre eux ont peur et sont même réticent de laisser marcher leurs enfants seuls dans la circulation [19]. Cela s'explique par la peur de l'agression des autres usagers de la route et conducteurs indéclicats, rues sombres et "que quelque chose" pourrait arriver. Nous savons aussi que les personnes âgées sont plus sensibles à ces facteurs et demandent plus de surveillance dans les moyens de transport publiques et plus de contrôle policier (= sécurité subjective).

5.2. Mobilité spontanée et confort:

Les piétons se sentent souvent handicapés dans leur mobilité spontanée en raison de longs temps d'attente aux feux rouges, de longues voies autour des carrefours, de manque d'égards aux passages cloutés etc. Ces problèmes affectent leur sentiment de confort. Les piétons ne veulent pas être confrontés à des barrières sur leur trajet ni zigzaguer. L'infrastructure pour marcher a souvent des déficits massifs (par ex. les petits et/ou hauts trottoirs ou un revêtement mal de la chaussée).

5.3. Respect, facteur social et égalité:

Les piétons ont des problèmes avec le manque de respect montré envers eux. En Europe, mais surtout en Autriche [20] les piétons ont l'impression d'être des usagers de la route de "seconde classe" [21]. Ils désirent l'égalité: des conditions équitables pour tous les usagers de la route sans discrimination. Les piétons ont des problèmes avec le climat social: beaucoup de situations de conflit proviennent des difficultés dans l'interaction avec d'autres usagers de la route. Par ex. les cyclistes critiquent que les piétons infiltrent leur région. Les piétons doivent faire attention et s'arrêter s'ils ne veulent pas risquer d'être blessés. Etant les usagers de la route les plus vulnérables, ils sont forcés de se soumettre. En outre il existe des différences entre homes et femmes. "Les femmes utilisent les services publiques plus souvent et sont donc plus limitées dans leur participation économique, politique et sociale lorsque les services de transport sont insuffisants" [22].

5.4. La qualité résidentielle, l'esthétique et l'attractivité:

La qualité résidentielle des espaces publics est souvent insuffisante pour les piétons. La planification et la conception des rues et des endroits publics sont orientées selon les besoins de la circulation motorisée individuelle (se garantissant les sites, les signes de la circulation etc.). Des bancs pour se reposer sont souvent inexistantes. Finalement les piétons mais aussi les habitants veulent des endroits plus verts et plus charmants. Tous ces besoins doivent être pris en compte si l'on considère les conditions de la marche à pied.

Un projet important de l'Union Européenne dans le cinquième programme de cadre est appelé l'HOTEL – ("How to evaluate life quality") c'est-à-dire : "Comment évaluer la qualité de vie" [23]. Grâce à ce projet un instrument majeur a été développé qui permet d'évaluer la qualité de vie selon les influences et les conditions de mobilité présentes. À Kristianstad, une municipalité suédoise, l'instrument a été évalué dans une étude pilote fondée sur des données empiriques. On a demandé aux citoyens comment les mesures infrastructurelles prises pour les piétons (par ex. des distances plus courtes sur les passages cloutés, des intervalles plus longs etc.) ont influencé leur sentiment personnel de qualité de vie. Une étude comparable a été réalisée à Vienne en février de 2007. Les résultats des deux études permettent de tirer des conclusions en ce qui concerne la structure concrète et la conception d'infrastructure de la circulation, ainsi que l'organisation de la circulation et de l'espace public. Les premiers résultats de ce projet viennois seront présentés dans le prochain chapitre.

6. LA SÉCURITÉ ET LA SATISFACTION DES PIÉTONS SELON LES DIFFÉRENTES CONDITIONS DE MOBILITÉ

Le projet actuel a été réalisé avec la municipalité de Vienne et le département pour "l'organisation de la circulation et les sujets techniques de la circulation" (MA 46) dans le cadre du projet européen action COST 358 « Besoins de Qualité des Piétons » PQN ("Pedestrian Quality Needs").

COST est un projet européen intergouvernemental qui a pour but une coopération intergouvernementale entre les différentes activités de recherche financées à l'échelle nationale. Le COST crée un réseau de scientifiques et permet aux scientifiques de collaborer dans un large spectre d'activités dans la recherche et la technologie. L'Action COST 358 est appelée « les Besoins de Qualité des Piétons » (PQN). Ce projet a été établi pour identifier ce dont les gens ont besoin pour garantir une mobilité sûre et agréable dans l'espace public et montre en outre la validité supérieure d'une approche de système par rapport aux approches de secteurs. L'objectif principal de l'Action COST 358 est de fournir une contribution essentielle afin d'établir une connaissance de systèmes qui définissent les besoins qualitatifs du piéton, et comparer ces besoins par rapport aux interventions structurelles et fonctionnelles, et par rapport à la réalisation et la réglementation pour soutenir des conditions de la marche à pied à travers l'Union Européenne et dans les autres pays impliqués. Le projet est conçu à s'étendre sur 25 pays et est soutenu par le bureau de COST de la commission européenne.

Comme information additionnelle à l'action COST 358 « Besoins de Qualité des Piétons » une étude sur la qualité de vie, la sécurité et l'infrastructure pour les piétons a été lancée à Vienne (Autriche) en 2006. Cette étude nationale est fondée sur une étude pilote exécutée dans l'HOTEL, un projet de l'Union Européenne - "Comment évaluer la qualité de vie" et vise une analyse empirique de la qualité de vie par rapport aux conditions de mobilité.

Plus exactement, l'évaluation (subjective) de certaines améliorations de l'infrastructure routière pour les piétons a été effectuée.

Fondé sur l'enquête de la corrélation entre la conception de l'espace public, la sécurité de la circulation et la qualité de vie, des conclusions pour la conception d'infrastructure et une organisation raisonnable de l'espace public tenant compte des usagers de la route vulnérables peuvent être tirées. Un accent particulier a été mis sur des aspects de sécurité (ce qui se manifeste directement dans la sécurité des piétons : carrefours dangereux, obstacle dans le champ visuel etc.). En outre, des aspects de sexe ont été un point important de l'étude, puisque cela affecte l'utilisation de l'espace public, les modes typiques de trafic etc.

6.1. Buts

Les buts de cette étude viennoise sont:

- Une promotion active de la marche à pied, plus de sécurité pour les piétons
- La répétition et la comparaison partielle de l'étude pilote de Kristianstad, Suède (qui fait partie de l'enquête HOTEL).

La conception de différents endroits dans l'espace public comme les trottoirs, les traversées, l'accès aux transports publics etc., l'organisation de la circulation motorisée concernant les piétons (par ex. la vitesse des usagers de la route en fonction des différentes fonctions de l'espace de la circulation, l'attente aux feux rouges, la coordination des piétons avec les voitures tournant à droite) et l'espace qui est fourni aux piétons et à leur sécurité (par ex. la largeur des trottoirs, les barrières comme les poubelles ou les voitures) ont une influence importante sur la sécurité des piétons est la qualité de vie subjective. L'approche de l'étude est subjective et traite la perspective émotionnelle de la situation actuelle.

Les résultats de cette étude aideront à exécuter des mesures pour l'amélioration (subjective) de la sécurité du trafic et, par conséquent, pour l'amélioration de la qualité de vie. Ainsi, l'étude est un instrument pour rendre la marche à pied plus attractive et augmenter la sécurité des piétons.

6.2. Réalisation

- Evaluation de l'infrastructure et de l'organisation du trafic à l'aide des usagers de la route
- Expertise standardisée, 411 interviews (sélection représentative)
- 4 éléments d'infrastructure spéciaux qui ont été exécutés récemment
- Durée de l'expertise : Février 2007

L'expertise (la collection de données) a été conduite en tant que questionnaire représentatif. Les participants ont été demandés d'évaluer la qualité de certains éléments d'infrastructure ainsi que des aspects de l'organisation du trafic sur des échelles Likert.

6.3. Questionnaire

Le questionnaire est fondé sur le questionnaire de l'étude pilote *HOTEL* réalisée à Kristianstad en Suède.

Tableau 1: Questionnaire utilisé lors du projet HOTEL

1. Les questions suivantes concernent les changements que vous avez perçus dans les années dernières à Vienne.
 Prière de choisir la case qui convient

Le trafic est à l'heure actuelle				
1 beaucoup moins sûr	2 moins sûr	3 neutre	4 plus sûr	5 beaucoup plus sûr
Les enfants sont				
1 beaucoup moins sûr	2 moins sûr	3 neutre	4 plus sûr	5 beaucoup plus sûr
Je me sens				
1 beaucoup moins sûr	2 moins sûr	3 neutre	4 plus sûr	5 beaucoup plus sûr
Les personnes âgées ou handicapées sont				
1 beaucoup moins sûr	2 moins sûr	3 neutre	4 plus sûr	5 beaucoup plus sûr
Le flux de circulation pour les piétons est				
1 beaucoup pire	2 pire	3 neutre	4 mieux	5 beaucoup mieux
Le flux de circulation pour les cyclistes est				
1 beaucoup pire	2 pire	3 neutre	4 mieux	5 beaucoup mieux
Le flux de circulation pour les automobilistes est				
1 beaucoup pire	2 pire	3 neutre	4 mieux	5 beaucoup mieux
L'égalité entre les différents groupes de trafic est				
1 beaucoup pire	2 pire	3 neutre	4 mieux	5 beaucoup mieux
Le bien-être et le confort pour les piétons est				
1 beaucoup pire	2 pire	3 neutre	4 mieux	5 beaucoup mieux
Le bien-être et le confort pour les automobilistes est				
1 beaucoup pire	2 pire	3 neutre	4 mieux	5 beaucoup mieux
Le bien-être et le confort pour les cyclistes est				
1 beaucoup pire	2 pire	3 neutre	4 mieux	5 beaucoup mieux
L'utilisation conviviale pour les personnes âgées ou handicapées est				
1 beaucoup pire	2 pire	3 neutre	4 mieux	5 beaucoup mieux
L'environnement (air, bruit...) est				
1 beaucoup pire	2 pire	3 neutre	4 mieux	5 beaucoup mieux
L'interaction sociale avec les autres est				
1 beaucoup pire	2 pire	3 neutre	4 mieux	5 beaucoup mieux
La qualité de vie est				
1 beaucoup pire	2 pire	3 neutre	4 mieux	5 beaucoup mieux
Cet arrondissement est				
1 beaucoup plus laid	2 plus laid	3 neutre	4 plus joli	5 beaucoup plus joli
Rester dans cet arrondissement est				
1 beaucoup moins agréable	2 moins agréable	3 neutre	4 plus agréable	5 beaucoup plus agréable

2. Nommez le plus important élément de la circulation qui la rend plus sûre (votre opinion)

3. Nommez le plus important élément de la circulation qui la rend moins sûre (votre opinion)

4. Homme Femme

5. Age

< 15	15 – 34	35 – 64	65 – 74	75+
------	---------	---------	---------	-----

6. Dans quel arrondissement habitez-vous? (01 à 23)

7. Combien de fois utilisez-vous
 L'autobus, le tram, le métro

Chaque jour	Plusieurs fois par semaine	Une fois par semaine	Une fois par mois	Presque jamais, jamais
-------------	----------------------------	----------------------	-------------------	------------------------

Le train

Chaque jour	Plusieurs fois par semaine	Une fois par semaine	Une fois par mois	Presque jamais, jamais
-------------	----------------------------	----------------------	-------------------	------------------------

La voiture

Chaque jour	Plusieurs fois par semaine	Une fois par semaine	Une fois par mois	Presque jamais, jamais
-------------	----------------------------	----------------------	-------------------	------------------------

La bicyclette

Chaque jour	Plusieurs fois par semaine	Une fois par semaine	Une fois par mois	Presque jamais, jamais
-------------	----------------------------	----------------------	-------------------	------------------------

Est-ce que vous marchez du début à la fin lors d'une excursion (shopping, travail, loisir, etc.?)

Chaque jour	Plusieurs fois par semaine	Une fois par semaine	Une fois par mois	Presque jamais, jamais
-------------	----------------------------	----------------------	-------------------	------------------------

6.4. Infrastructure sélectionnée

Les éléments d'infrastructure suivants ont été évalués dans l'étude actuelle :

Tableau 2: Eléments d'infrastructure

Plus de passages pour piétons
Passages pour piétons entourés d'un cadre rouge
Ilot
Elargissements de trottoirs
Passages cloutés élevés
Elévation du carrefour entier
Feux

Les éléments d'infrastructure suivants étaient d'un intérêt particulier pour la municipalité de Vienne. Ils ont été exécutés récemment.

Table 3: Infrastructure sélectionnée

Eléments d'infrastructure	n	%
Elargissements de trottoirs	101	24,6%
Passages cloutés élevés	100	24,3%
Passages pour piétons entourés d'un cadre rouge	110	26,8%
Ilot	100	24,3%
total	411	100%

Les images 1 et 2 montrent des exemples d'éléments d'infrastructure.

Images 1 et 2: Passages pour piétons entourés d'un cadre rouge et îlot



7.5. Participants

411 personnes ont été interviewées. 91,7% de ces participants habitent à Vienne, les 8,3% restant ont indiqué de voyager souvent à Vienne (plusieurs fois par semaine). 48,9% étaient masculins, 51,1% féminins.

Table 4: Domicile des participants

	n	%
Pas à Vienne	34	8,3%
Vienne	377	91,7%
total	411	100%

Table 5: Sexe

	n	%
masculin	201	48,9%
féminin	210	51,1%
total	411	100%

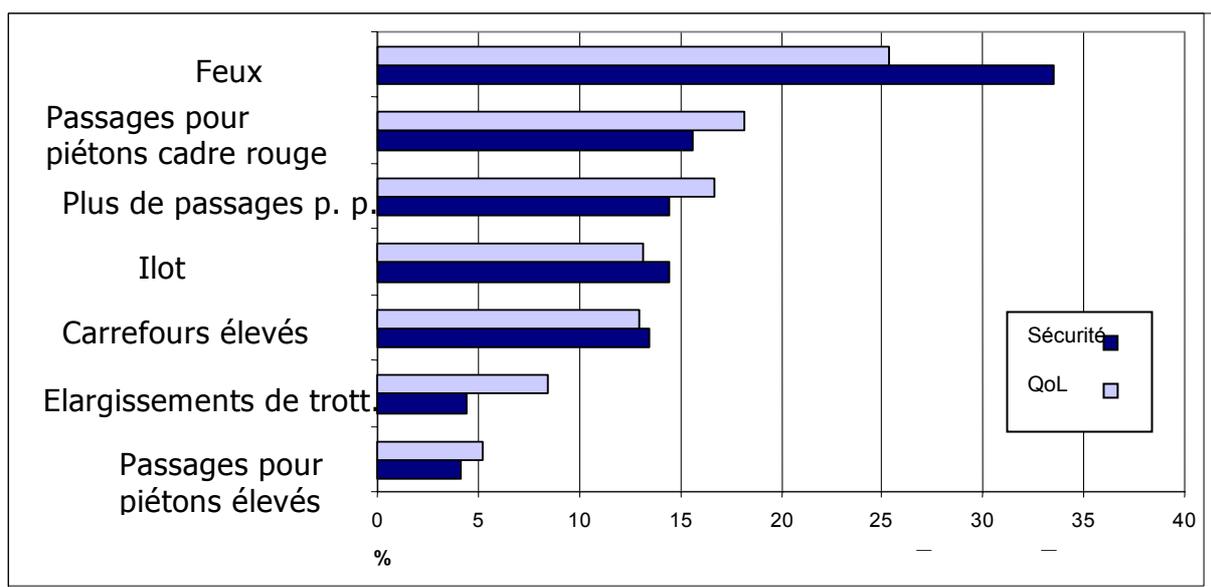
Table 6: Catégorie concernant le moyen de transport

	n	%
Piéton	116	28,5%
Cycliste	29	7,1%
Automobiliste	74	18,2%
Usager de transports publics	186	45,7%
Autre	2	0,5%
total	407	100%

6.5. Résultats

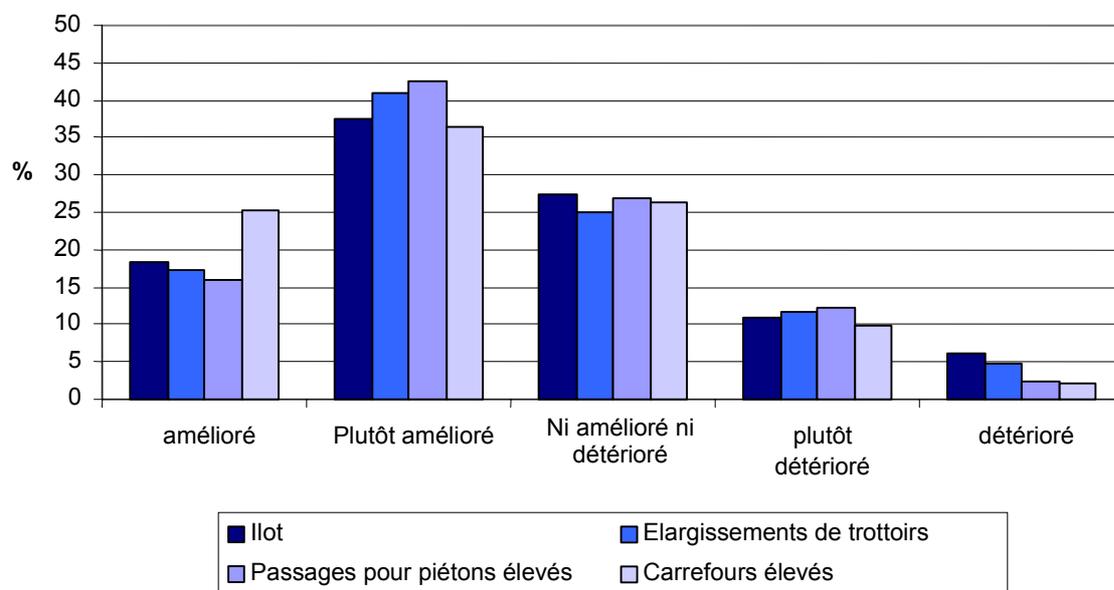
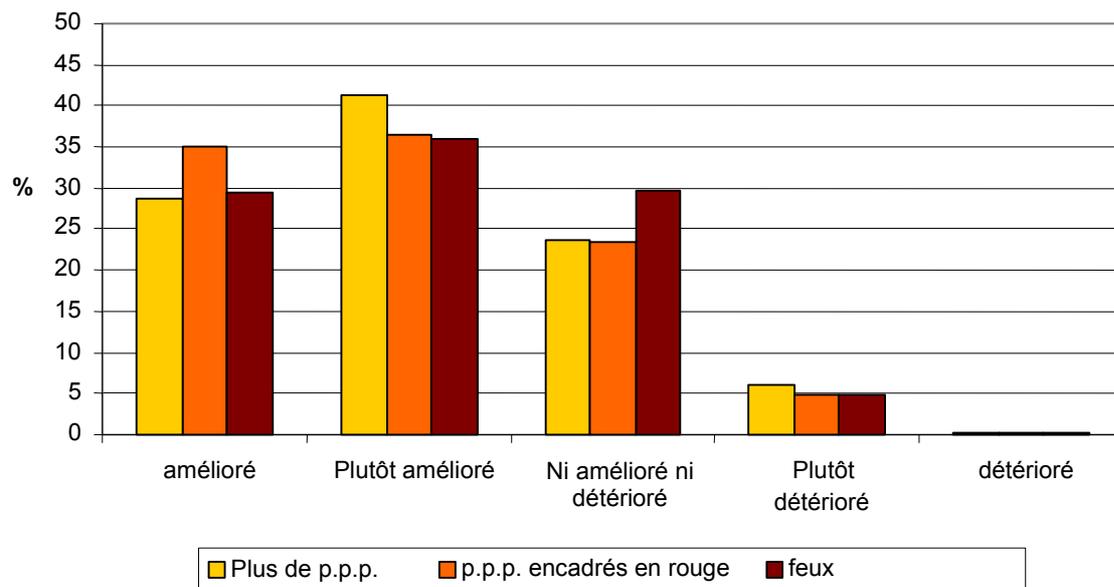
Les réponses des participants concernant sécurité et qualité de vie figurent ci-dessous.

Figure 1: Quelle infrastructure a le plus d'importance pour votre sécurité personnelle et qualité de vie (quality of life: QoL ; passages pour piétons: p.p.p.) ?



Quelques questions ont traité l'exécution de différentes mesures et leur influence sur la situation des piétons (meilleur ou pire).

Figure 2: Comment pensez-vous les éléments d'infrastructure suivants ont changé la situation pour les piétons ? (passages pour piétons : p.p.p.)



6.6. Conclusions

Aspects de sécurité et de qualité de vie:

- Les feux sont subjectivement considérés comme étant la meilleure mesure d'infrastructure-particulièrement concernant la sécurité de tous les usagers de la route.
- Il ya des différences entre les piétons et les automobilistes en ce qui concerne l'estimation de l'infrastructure. Les piétons évaluent les passages pour piétons encadrés en rouge et l'élévation des carrefours beaucoup mieux pour le confort et la sécurité des piétons que font les automobilistes et les cyclistes.

En ce qui concerne les quatre mesures d'infrastructure sélectionnées :

- L'élargissement de trottoirs est le plus apprécié parmi les 4 mesures

- Il n'existe pas de différences subjectives entre les 4 mesures en ce qui concerne :
 - La sécurité des enfants,
 - La sécurité des personnes âgées,
 - Le confort pour les piétons.
- Toutes les 4 mesures ont été estimées également efficaces concernant la sécurité.

Différences entre participants:

- Pas de différences entre les sexes
- Pas de différences significatives entre piétons et usagers de transports publics.

7. REFERENCES

1. Die Presse (2005). Gesundheit vom 21.11.2005, Wien
2. Fonds Gesundes Österreich (2004). Fonds Gesundes Österreich und Gesundheitsministerium starten eine Kampagne zu Seelischer Gesundheit, Presseaussendung vom 27.9. 2004 in: www.fgoe.org
3. Gesundheit (2000). Übergewicht: Die Leiden der dicken Kinder in: Gesundheit, Das Magazin für Lebensqualität Heft 10/2000 in: <http://www.gesundheit.co.at>
4. Die Presse (2005). Gesundheit vom 21.11.2005, Wien
5. Schicker, R., Wehsely, S. (2005). In: Stadt Wien (Hg.). Stadt Fair Teilen, Gender Mainstreaming in Mariahilf, Wien.
6. Hydén, Ch., Nilsson, A. & Risser, R. (1998). WALCYNG - How to enhance walking and cycling instead of shorter car trips and to make these modes safer, University of Lund, Sweden & FACTUM, Vienna; Project funded by the European Commission under the transport RTD Programme of the 4th Framework Programme.
7. OECD (1998). Safety of Vulnerable Road Users, Directorate for Science, Technology and Industry; Programme of Co-operation in the Field of Research on Road Transport and Intermodal Links.
8. Ewert, U. (1999). Autofahrer in der Schweiz und in Europa: Meinungen und Einstellungen im Längs- und Querschnittsvergleich. bfu-Report, Bern, im Rahmen des EU-Projekts SARTRE 2 (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe).
9. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (Hg.) (1993). Mobilität in Wien. Sonderreihe zum neuen Wiener Verkehrskonzept. Heft 5. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 45, August 1993.
10. Hydén, Ch., Nilsson, A. & Risser, R. (1998). WALCYNG - How to enhance walking and cycling instead of shorter car trips and to make these modes safer, University of Lund, Sweden & FACTUM, Vienna; Project funded by the European Commission under the transport RTD Programme of the 4th Framework Programme.
11. Risser, R. & Ausserer, K. (1997). Incentive Strategies, report of the Work Package No.8 in the frame of the EU-project WALCYNG, Vienna.
12. VCÖ Verkehrsclub Österreich (Hg.) (1993). Vorrang für Fußgänger. Wissenschaft & Verkehr Nr. 1/1993.
13. Statistik Austria, www.statistik.at/konsumerhebung/auto.shtml, Konsumerhebung 1999/2000
14. VCÖ Verkehrsclub Österreich (Hg.) (1993). Vorrang für Fußgänger. Wissenschaft & Verkehr Nr. 1/1993.
15. Fischer, D., Risser, R., Ausserer, K. (2004). Gehen in Wien. Aus: "Thesenpapier zur Förderung des Fußgängerverkehrs" in Zusammenarbeit mit MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien.
16. Meschik M., 2006, Wie viel Technologie braucht der Nutzer? – Praktische Erfahrungen aus dem Betrieb eines Anrufsammeltaxis in einer Landgemeinde, Proceedings/Tagungsband, Hrsg. Schrenk M., Wien
17. Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) Hsg. (2006). Unfallstatistik 2005, Reihe Verkehr in Österreich, Heft 38, Wien
18. Pasanen, E. (1997). Safety problems of pedestrians and cyclists Internal report of WALCYNG Work Package No. 4, Helsinki
19. Daschütz, P. (2006). Dissertation, Flächenbedarf, Freizeitmobilität und Aktionsraum von Kindern und Jugendlichen in der Stadt. Wien, Technische Universität.
20. Stångeby, I. (1997). Attitudes towards walking and cycling instead of using a car. Report from WALCYNG – WP6. Institute of Transport Economics, Oslo, Norway.

21. Risser R. (2004). Gut zu Fuß. Fußgänger sind Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse, Mandelbaum Verlag Wien.
22. Knoll B., Szalai E. (2005a). Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich, Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Heft 22, hrsg. Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten.
23. Bein, N., Petica, St., Plichtova, J., Petrjánošová, M., Risser, R., Sardi, G.M, Stáhl, A. (2004). Final Report, of the EU-Project HOTEL: How to analyse Life Quality, an accompanying measure within the EU fifth Framework Programme Keyaction „Improving the Socio Economic Knowledge Base“; HPSE-2002-60057, Bratislava & Vienna