

## **Mobilitätsmanagement für verkehrsintensive Freizeitanlagen Pilotstudie und Umsetzung in der Agglomeration St.Gallen**

Mobilitätsmanagement für Unternehmen ist bereits seit einigen Jahren etabliert und erprobt. Es macht sich zu Nutzen, dass über den Arbeitgeber als Multiplikator das Mobilitätsverhalten von vielen Arbeitnehmenden beeinflusst werden kann. Ein ähnlicher Multiplikatoreffekt kann über das Mobilitätsmanagement für verkehrsintensive Freizeitanlagen erreicht werden. Auf Basis der Forschungsarbeit SVI 2004/079 „Verkehrsbindung von Freizeitanlagen“ hat die Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee in einem Pilotprojekt mit dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE die 16 frequenzstärksten Freizeitanlagen der Region unter die Lupe genommen und Massnahmenpläne entwickelt. Die Ansätze reichen von der verbesserten Anbindung im Fuss-, im Velo- und im öffentlichen Verkehr bis hin zu Massnahmen des Mobilitätsmanagements: u.a. optimierte Informationen zur An- und Rückreise auf den Websites der Einrichtungen oder Echtzeit-Fahrplan-Anzeigen vor Ort. Die Umsetzungsphase ist nun angelaufen. Je nach Massnahme sind dabei die Betreiber der Freizeitanlagen oder die öffentliche Hand gefordert. (Sprache: de)

### Weitere Informationen:

ARE – Freizeitverkehr [www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=de](http://www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=de)  
Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee [www.regio-stgallen.ch](http://www.regio-stgallen.ch)  
Mobilservice NEWS Dossier zur SVI-Studie “Verkehrsbindung von Freizeitanlagen” (Mai 2013):  
[www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/news-datenbank.html?&fa\\_view\\_generalfolder\\_module\\_2077](http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/news-datenbank.html?&fa_view_generalfolder_module_2077)

## **Gestion de la mobilité pour installations de loisirs à fort trafic Étude pilote et mise en œuvre dans l'agglomération de Saint-Gall**

La gestion de la mobilité en entreprise a déjà fait sa place et ses preuves depuis plusieurs années. Elle permet d'influencer le comportement de mobilité de nombreux employé-e-s via leurs employeurs. Un même effet multiplicateur peut être atteint à l'aide de la gestion de la mobilité à l'échelle d'installations de loisirs à fort trafic. Sur la base du mandat de recherche SVI 2004/079 «Raccordement des installations de loisirs au réseau de transports» et dans le cadre d'un projet pilote avec l'Office fédéral du développement territorial ARE, la région Appenzell AR - Saint-Gall - Bodensee a passé sous la loupe les 16 installations de loisirs les plus fréquentées de la région et a développé des mesures. Les approches menées vont d'une amélioration du raccordement aux réseaux de transports (piétons, vélos et transports publics) à des mesures de gestion de la mobilité (par ex. informations optimisées en ligne sur l'accès au site ou affichage d'horaires en temps réel sur place). La phase de mise en œuvre est maintenant démarrée. Selon la mesure, la responsabilité revient aux exploitants des installations de loisirs ou aux pouvoirs publics. (Langue: de)

### Pour plus d'informations:

ARE – Trafic de loisirs [www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=fr](http://www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=fr)  
Région Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee (de) [www.regio-stgallen.ch](http://www.regio-stgallen.ch)  
Dossier ACTUALITE Mobilservice sur l'étude SVI “Raccordement des installations de loisirs au réseau de transports” (mai 2013):  
[www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilitte/tous-dossiers-mobilites.html?&fa\\_view\\_generalfolder\\_module\\_2077](http://www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilitte/tous-dossiers-mobilites.html?&fa_view_generalfolder_module_2077)

03.06.2014



## Office fédéral du développement territorial ARE

---

### Trafic de loisirs

**Un système de transports donnant satisfaction dans l'optique du trafic de loisirs revêt une grande importance économique et sociale pour notre pays, que ce soit aux alentours des zones habitées, dans les zones de services ou dans les régions touristiques. La diversité et la complexité du trafic de loisirs témoignent clairement de la nécessité d'avoir une vision globale et d'en tirer une stratégie en matière de trafic de loisirs.**

Le trafic de loisirs couvre 37 % de tous les déplacements, 40 % de toutes les distances et 47 % de la durée de déplacement totale. Les visites à des proches, les sorties au restaurant et les activités en plein air non sportives (par ex. promenades) sont à l'origine de la plupart des déplacements pour les loisirs puisqu'elles représentent chacune environ un cinquième du total. La pratique d'un sport occasionne environ un huitième du trafic de loisirs. Les loisirs sont le motif de déplacement le plus important. Il est donc très important d'intervenir au niveau de la politique des transports, afin de développer des concepts durables pour le trafic de loisirs. Il faut intervenir en priorité dans le domaine des visites à des proches, dans une moindre mesure dans le domaine des sorties au restaurant et, en troisième position, dans le domaine du sport actif. Il faut aussi prendre en considération, mais avec un degré de priorité encore plus faible, la fréquentation de manifestations culturelles et d'infrastructures de loisirs.

Il est possible d'agir au niveau fédéral pour rendre le trafic de loisirs plus durable. Il en découle que la concentration sur quelques mesures en ordre dispersé n'apportera pas les résultats escomptés et qu'il faudra au contraire imaginer un train de mesures variées et coordonnées entre elles.

### Stratégie de la Confédération pour le trafic de loisirs

- Toujours utiliser les moyens de transport qui offrent les meilleurs avantages comparatifs, y compris dans le trafic de loisirs. Dans la perspective d'une politique des transports durable, il faut viser un transfert du TIM vers les TP et la MD.
- Ralentir la croissance de la part TIM dans le trafic de loisirs sans remettre en question la croissance économique en général.
- Réduire la longueur des déplacements (buts attractifs à proximité des zones habitées, mobilité combinée.)
- Proposer des offres attractives, concurrentielles et viables pour le trafic de loisirs.
- Miser sur des effets incitatifs et sur des offres attractives plutôt que sur des obligations et des interdictions.
- Favoriser un rôle actif de la Confédération au sein d'un réseau d'intervenants-clés issus des cantons, des communes, des associations, des groupes d'intérêts et de l'économie privée.



[Stratégie pour le trafic de loisirs](#)

Rapport du Conseil fédéral

Dernière modification: 21.08.2009 | Dimension: 1336 kb | Typ: PDF



[Feuille d'information Stratégie de la Confédération pour le trafic de loisirs](#)

Dernière modification: 22.05.2012 | Dimension: 619 kb | Typ: PDF



[Strategie Freizeitverkehr des Bundes: Analyse der Aktivitäten Besuche von Verwandten und Bekannten, Gastronomiebesuche und aktiver Sport](#)

en allemand

Dernière modification: 24.04.2012 | Dimension: 914 kb | Typ: PDF

[646 fois le tour de la Terre: gros potentiel d'un changement du mode de transport](#)

## Raccordement des installations de loisirs au réseau de transports



### [Raccordement des installations de loisirs au réseau de transports: Rapport final](#)

Forschungsauftrag SVI 2004/079 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI). En allemand, résumé en français.

Valable dès le 01.03.2012 | Dimension: 9363 kb | Typ: PDF



### [Verkehrsbindung von Freizeitanlagen: Leitfaden](#)

Forschungsauftrag SVI 2004/079 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI). En allemand.

Valable dès le 15.02.2013 | Dimension: 377 kb | Typ: PDF



### [Verkehrsbindung von Freizeitanlagen - Lösungsorientierte Analyse und Definition Handlungsbedarf am Beispiel der Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee](#)

en allemand

Valable dès le 01.03.2014 | Dimension: 19777 kb | Typ: PDF

## Informations complémentaires

[Centre de services pour une mobilité innovatrice DETEC](#)

[Comportement en matière de transports](#)

[Installations générant un trafic important](#)

Personne de contact: [Peter Schild](#)

---

Office fédéral du développement territorial ARE

[Contact](#) | [Informations juridiques](#)

---

<http://www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=fr>

Bundesamt für Raumentwicklung  
Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee

## **Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen Raccordement des installations de loisirs au réseau de transports**

Lösungsorientierte Analyse und Definition Handlungsbedarf  
am Beispiel der Region Appenzell AR - St.Gallen – Bodensee  
Analyse axée sur les solutions et définition des mesures à prendre,  
exemple de la région Appenzell AR - St-Gall - Lac de Constance

# Region

**Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee**

Blumenbergplatz 1  
9000 St.Gallen  
Tel. 071 227 40 70

[www.regio-stgallen.ch](http://www.regio-stgallen.ch)  
[info@regio-stgallen.ch](mailto:info@regio-stgallen.ch)

**Bearbeitung Teil Mobilitätsmanagement:**  
Rolf Geiger  
Theres Kuster

Arbeitsgruppe für  
Siedlungsplanung und  
Architektur AG



Spinnereistrasse 29  
8640 Rapperswil-Jona  
Tel. 055 220 10 60  
Fax 055 220 10 61

Bankstrasse 8  
8610 Uster  
Tel. 044 942 10 11  
Fax 055 220 10 61

[www.asaag.ch](http://www.asaag.ch)  
[info@asaag.ch](mailto:info@asaag.ch)

**Bearbeitung Teil Verkehrserschliessung:**  
Jan Wenzel  
Joris Allemann

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Zusammenfassung/Résumé</b>	<b>6</b>
<b>1.1 Zusammenfassung</b>	<b>6</b>
<b>1.2 Résumé</b>	<b>9</b>
<b>2. Einleitung</b>	<b>12</b>
<b>2.1 Ausgangslage</b>	<b>12</b>
<b>2.2 Auftrag</b>	<b>12</b>
<b>2.3 Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee</b>	<b>13</b>
<b>2.4 Ziele der Studie / Unterschied zur Grundlagenstudie SVI 2004/079</b>	<b>13</b>
<b>2.5 Arbeitsaufteilung</b>	<b>14</b>
<b>2.6 Grundlagen</b>	<b>15</b>
<b>2.7 Struktur der Studie</b>	<b>16</b>
<b>2.8 Vorgehen / Informationsquellen für Charakterisierung und Handlungsbedarf</b>	<b>18</b>
<b>3. Selektion der verkehrsintensiven Freizeitanlagen</b>	<b>20</b>
<b>3.1 Vorgehen Selektion</b>	<b>20</b>
<b>3.2 Quantitatives Kriterium für eine verkehrsintensive Freizeitanlage</b>	<b>20</b>
<b>3.3 Qualitative Kriterien</b>	<b>21</b>
<b>3.4 Ergebnis der Selektion</b>	<b>23</b>
<b>4. Charakterisierung der verkehrsintensiven Freizeitanlagen</b>	<b>24</b>
<b>4.1 Beschreibung der Freizeitanlage</b>	<b>24</b>
<b>4.2 Verkehrsrelevante Ausprägungen der Anlage</b>	<b>24</b>
<b>4.3 Standort / Umfeld der Anlage</b>	<b>27</b>
<b>4.4 Übersicht Verkehrserschliessung</b>	<b>27</b>
<b>4.5 Netzanbindung öffentlicher Verkehr</b>	<b>28</b>
<b>4.6 Netzanbindung Langsamverkehr</b>	<b>30</b>
<b>4.7 Netzanbindung motorisierter Individualverkehr</b>	<b>30</b>
<b>4.8 Anlageprofil öffentlicher Verkehr</b>	<b>30</b>
<b>4.9 Anlageprofil motorisierter Individualverkehr</b>	<b>31</b>
<b>4.10 Schwachstellenanalysen rollender Langsamverkehr und Fussverkehr</b>	<b>31</b>
<b>4.11 Mobilitätsmanagement</b>	<b>32</b>
<b>5. Anforderungsprofil verkehrsintensive Freizeitanlagen</b>	<b>33</b>
<b>5.1 Anforderungsprofil öffentlicher Verkehr</b>	<b>34</b>
5.1.1 Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung	34
5.1.2 Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr	35
5.1.3 Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr	35
5.1.4 Busführung im Strassenverkehr	36
5.1.5 Bewältigung Besucherspitzentage	36
5.1.6 Ausstattung öV-Haltestellen	37
<b>5.2 Anforderungsprofil Veloverkehr</b>	<b>38</b>

5.2.1	Velonetzplanung	38
5.2.2	Regionales Freizeitnetz Veloverkehr	38
5.2.3	Zugänge Freizeitanlagen Veloverkehr	39
5.2.4	Veloabstellanlagen	40
5.2.5	Bike-Sharing / E-Bike	40
<b>5.3</b>	<b>Anforderungsprofil Fussverkehr</b>	<b>41</b>
5.3.1	Zugänge Freizeitanlage Fussverkehr	41
5.3.2	Soziale Sicherheit im Fusswegnetz	41
5.3.3	Orientierung auf den Arealen der Freizeitanlagen	41
<b>5.4</b>	<b>Anforderungsprofil Parkierung und Strassenverkehrsmanagement</b>	<b>42</b>
5.4.1	Parksuchverkehr und Fremdparkierung	42
5.4.2	Temporäres Verkehrsmanagement an Spitzentagen	42
5.4.3	Verkehrssicherheit	43
<b>5.5</b>	<b>Anforderungsprofil Mobilitätsmanagement</b>	<b>44</b>
5.5.1	Institutionalisierung des Mobilitätsmanagements für den Freizeitverkehr	44
5.5.2	Mobilitätsdienstleistungen (Services) für die Freizeitmobilität	44
5.5.3	Parkplatzbewirtschaftung	45
5.5.4	Einführung von Fahrleistungsmodell / Fahrtenmodell / Mobilitätspläne	46
<b>6.</b>	<b>Handlungsbedarf</b>	<b>47</b>
<b>6.1</b>	<b>Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr</b>	<b>47</b>
6.1.1	Netzgestaltung öffentlicher Verkehr / örtliche Erschliessung	47
6.1.2	Zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr	48
6.1.3	Abend- und Wochenendangebot öffentlicher Verkehr	48
6.1.4	Busführung im Strassenverkehr	48
6.1.5	Bewältigung von Spitzentagen	48
6.1.6	Ausstattung Bushaltestellen	48
<b>6.2</b>	<b>Handlungsbedarf Veloverkehr</b>	<b>50</b>
6.2.1	Velonetzplanung	50
6.2.2	Regionales Freizeitnetz Veloverkehr	50
6.2.3	Zugänge Freizeitanlage Velonetz	51
6.2.4	Veloabstellanlagen	52
6.2.5	Bike-Sharing / E-Bike	52
<b>6.3</b>	<b>Handlungsbedarf Fussverkehr</b>	<b>53</b>
6.3.1	Zugänge Freizeitanlage Fusswegnetz	53
6.3.2	Soziale Sicherheit im Fusswegnetz	53
6.3.3	Orientierung auf den Arealen der Freizeitanlagen	53
<b>6.4</b>	<b>Handlungsbedarf Parkierung und Strassenverkehrsmanagement</b>	<b>54</b>
6.4.1	Parksuchverkehr und Fremdparkierung	54
6.4.2	Temporäres Verkehrsmanagement an Spitzentagen	54
6.4.3	Verkehrssicherheit	55
<b>6.5</b>	<b>Übergeordneter Handlungsbedarf Mobilitätsmanagement</b>	<b>56</b>
6.5.1	Mobilitätsmanager	56
6.5.2	Mobilitätspläne	56
6.5.3	Mobilitätszentralen	57
6.5.4	Mobilitätsbeauftragte in den Freizeitanlagen	57
6.5.5	Mobilitätsbüro	57
<b>6.6</b>	<b>Handlungsbedarf Mobilitätsmanagement</b>	<b>58</b>
6.6.1	Mobilitätsbezogene Information vor der Anreise	58
6.6.2	Mobilitätsbezogene Information unterwegs	59
6.6.3	Mobilitätsbüro in den Freizeitanlagen	59
6.6.4	Mobilitätsbezogene Information in den Freizeitanlagen	59
6.6.5	Kombi Tickets	60
6.6.6	Angebotsbezogene Massnahmen in den Freizeitanlagen	60

6.6.7	Kennenlernangebote	61
6.6.8	Nutzen von Kundenurteilen	62
6.6.9	Parkplatzbewirtschaftung	62
6.6.10	Fahrleistungsmodell / Fahrtenmodell / Mobilitätspläne	62
<b>7.</b>	<b>Allgemeiner Handlungsbedarf</b>	<b>63</b>
7.1	Allgemeiner Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr	63
7.2	Allgemeiner Handlungsbedarf Veloverkehr	65
<b>8.</b>	<b>Reflexion der Studie / Potenzial Handlungsbedarf</b>	<b>67</b>
8.1	Nutzen der Studie	67
8.2	Potenzialabschätzung Handlungsbedarf 'Verkehrerschliessung'	68
8.3	Potenzialabschätzung Handlungsbedarf 'Mobilitätsmanagement'	69
8.4	Vergleich Potenzial Handlungsbedarf Verkehrsplanung und Raumplanung	70
<b>9.</b>	<b>Weiteres Vorgehen</b>	<b>72</b>
<b>10.</b>	<b>Quellenregister</b>	<b>73</b>

## Anhang

<b>Beilage 1:</b>	<b>Listen Übersicht Handlungsbedarf</b>	<b>Seiten 75 - 78</b>
<b>Beilage 2:</b>	<b>Datenblätter</b>	<b>Seiten 80 - 183</b>
1	Olma-Messen St.Gallen	80
2	Theater und Tonhalle St.Gallen	88
3	Stiftsbezirk St.Gallen	96
4	Abenteuerland Walter	104
5	Schaukäserei Stein	112
6	Athletikzentrum St.Gallen	120
7	Sportanlage Gründenmoos St.Gallen	128
8	Sportzentrum Herisau	136
9	Seepromenade Rorschach	144
10	Seepromenade Arbon	152
11	Bergbahn Säntis	160
12	Säntispark Abtwil	168
13	AFG/Shopping Arena	176
	<b>Keine Teilnahme am Projekt:</b>	
	Cinedome Abtwil	
	Bergbahn Ebenalp	
	Bergbahn Kronberg	
	Bergbahn Hoher Kasten	

## 1.2 Résumé

### Contexte

Dans le cadre du mandat de recherche SVI 2004/079 → [Grundlagenstudie] sollicité par l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SIV), une enquête a été menée sur le raccordement des installations de loisirs générant un trafic important. Ce faisant, l'analyse a porté sur des caractéristiques des installations de loisirs relatives aux transports et des recommandations diverses ont été formulées afin d'optimiser le raccordement au réseau et de résoudre les problèmes de charges de trafic.

Dans le cadre de sa stratégie Trafic de loisirs, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) vise à appliquer directement les analyses de cas et les recommandations figurant dans le rapport de recherche, illustrées par l'exemple de la région Appenzell AR - St-Gall - Lac de Constance, ou à en vérifier le caractère approprié sur le terrain. L'ARE s'attend à ce que le projet démontre, en ce qui concerne les installations existantes de la région, le potentiel d'action ou les mesures à prendre dans le domaine de la desserte par les transports et de la gestion de la mobilité. Les mesures à prendre, à définir plus amplement, doivent avant tout orienter chez les visiteurs le choix du moyen de transport vers les transports publics et la mobilité douce afin de garantir une desserte à la fois attrayante et confortable des installations de loisirs.

Au cours des étapes préparatoires du projet, il a été décidé que l'entreprise asa AG se chargerait de la partie aménagement des voies de transport (transports publics, déplacements à vélo et à pied) et que le secrétariat de la région Appenzell AR - St-Gall - Lac de Constance serait responsable de la gestion de la mobilité.

### Sélection des installations de loisirs générant un trafic important

Les installations de loisirs générant un trafic important ont tout d'abord dû être localisées au moyen d'une sélection couvrant l'ensemble de la région. Selon l'étude de base, une installation de loisirs est considérée comme générant un trafic important lorsqu'elle génère au moins 4000 déplacements de personnes ou au moins 2000 voyages en voiture les jours de pointe. Ce critère quantitatif a dû être affiné en raison de l'aspect régional de la sélection → [cf. chapitre 3. *Selektion der verkehrsintensiven Freizeitanlagen*]. Au total, 46 installations potentielles ont été examinées par rapport au trafic qu'elles génèrent, et 16 d'entre elles ont été sélectionnées pour faire l'objet de la présente étude en tant qu'installations générant un trafic important.

### Définition des installations de loisirs générant un trafic important

Lors de la phase de définition, les installations de loisirs ont été analysées à l'aide d'indicateurs prédéfinis issus de l'étude de base (*Grundlagenstudie*). En raison de l'aspect régional de la présente étude, ces indicateurs ont été précisés et complétés

par de nouveaux. Il s'agit notamment des indicateurs suivants : type de fonction, aire d'influence, fréquence des visiteurs, pointes de fréquentations, alentours de l'installation et informations sur la desserte (transports publics, mobilité douce, trafic individuel motorisé) et sur la gestion de la mobilité → [cf. chapitre 4. *Charakterisierung der verkehrintensiven Freizeitanlagen*].

Les résultats de l'analyse ont été étayés par des fiches techniques de structure identique, qui ont fait l'objet d'explications et d'un résumé dans le rapport.

### **Profil requis des installations de loisirs générant un trafic important**

Dans ce chapitre sont définis les objectifs et normes en matière de desserte et de gestion de la mobilité pour les installations de loisirs générant un trafic important. Ils se fondent sur les conclusions de l'étude de base et sur les résultats de l'analyse effectuée lors de la phase de définition → [cf. chapitre 5. *Anforderungsprofil verkehrssensitive Freizeitanlagen*].

### **Mesures à prendre**

À l'aide des résultats de la phase de définition et des objectifs et standards composant le profil requis, les mesures nécessaires spécifiques à chaque installation ont été inscrites dans les fiches techniques et réunies dans le chapitre à ce sujet → [cf. chapitre 6. *Handlungsbedarf*]. Dans les listes *Übersicht Handlungsbedarf* de l'annexe, les mesures nécessaires sont une nouvelle fois énumérées.

Concernant la desserte, des nouvelles thématiques qui n'avaient jamais été traitées dans un contexte similaire dans la région ont pu être abordées dans les domaines de l'offre de transports publics le soir et le week-end, du raccordement régional au réseau de pistes cyclables et du raccordement local au réseau de pistes cyclables et piéton, du trafic généré par la recherche de places de stationnement et de la gestion de la mobilité. Dans d'autres domaines, des lacunes et problématiques déjà connues ont été confirmées et leur importance pour le trafic de loisirs a été soulignée.

Grâce à la définition des mesures à prendre en matière de gestion de la mobilité, la région dispose maintenant d'une base pour commencer de manière ciblée son mandat issu du projet d'agglomération en vue d'une gestion active de la mobilité de loisirs.

### **Conclusions de l'étude et suite des travaux**

La Confédération (ARE) dispose désormais d'une marche à suivre extrêmement complète rendant possible une observation couvrant l'ensemble du territoire régional. Ce processus de travail solidement documenté peut maintenant être adapté à d'autres régions. En outre, grâce à une formulation claire de la nécessité d'agir, la région dispose d'une bonne vue d'ensemble des mesures à prendre pour améliorer

la desserte et la gestion de la mobilité des différentes installations de loisirs. Par la suite, elle précisera qui sera en charge de chaque mesure à prendre et engagera au besoin les étapes nécessaires pour la mise en œuvre de ces mesures. Les autorités et institutions compétentes (par ex. les offices responsables des transports publics des cantons de SG, TG et AR) reçoivent avec liste des mesures à prendre une vue d'ensemble des mesures importantes pour les installations de loisirs dans leur domaine de compétence. Grâce au volet « gestion de la mobilité », les exploitants de l'installation disposent quant à eux d'une vue d'ensemble détaillée des mesures possibles et nécessaires pour influencer le comportement de leurs visiteurs en matière de déplacements. Cet aperçu sert de base pour poursuivre les discussions entre les exploitants et la région, laquelle souhaite mettre en place une gestion active de la mobilité de loisirs dans le cadre de son mandat issu du projet d'agglomération.