

## Novas sessões de esclarecimento projectadas

Sabemos que muitas pessoas desejam continuar a colocar questões e a transmitir-nos opiniões e reacções sobre o projecto, razão pela qual vamos reservar algum tempo durante o mês de Junho para que o público tenha a oportunidade de exprimir as suas opiniões e ideias sobre a concepção dos projectos que estamos a elaborar.

**Fica convidado(o) a reunir-se com os engenheiros, urbanistas, especialistas dos transportes colectivos e projectistas na próxima série de sessões de esclarecimento.**

**As sessões estão previstas para:**

**Segunda-feira, 21 de Junho** – Timothy Eaton Memorial Church – 16h30 – 21h00 – «porta aberta»

**Quarta-feira, 23 de Junho** – Joseph J. Piccinnini Centre - 17h30 - 21h00 (exposição do plano às 19h00) – Sessão de esclarecimento

Em Julho, a equipa do projecto reservará igualmente mais duas semanas para reuniões com vários grupos interessados em examinar pormenores do projecto recomendado.

## Projecto da St. Clair – linhas gerais

Os carris do eléctrico da St. Clair Avenue têm de ser substituídos, pois estão em muito mau estado. A reconstrução é uma necessidade e torna-se numa oportunidade para começar a transformação da St. Clair Avenue, integrando-a na «visão» estabelecida no Plano Oficial da cidade. A St. Clair é uma das grandes avenidas destacada no Plano Oficial para ser partilhada pelo peões, compradores, transportes colectivos, automóveis, artistas e visitantes. Calcula-se que a municipalidade e a TTC vão investir 25 milhões de dólares na substituição dos carris dos eléctricos, além de 7 a 10 milhões de dólares com novos acessos, passeios, paragens, mobiliário e decoração urbana e arte pública, ou com melhoramentos dos mesmos, e 7,5 milhões de dólares em estacionamento (estacionamento fora da rua).

## O que vai acontecer depois das sessões de esclarecimento?

Na semana de 13 de Setembro, os resultados da consulta pública e um plano recomendado serão apresentados às comissões do Planeamento e Transportes e das Obras Municipais e à Comissão de Transportes Colectivos de Toronto (TTC), durante uma reunião conjunta. Nessa altura serão igualmente ouvidas exposições feitas pelo público, durante as quais os cidadãos usarão da palavra perante os membros das comissões. Está previsto o envio de um relatório final ao Conselho Municipal, para deliberação na assembleia que se realiza na última semana de Setembro.

## Transformar e regenerar a St. Clair

A necessidade de proceder a obras de construção ao longo da St. Clair proporciona uma boa ocasião para renovar os espaços públicos envolventes e melhorar o acesso a áreas de estacionamento, comércio e imediações. Temos por objectivo iniciar o processo de regeneração da St. Clair que a transformará numa avenida animada e atraente. Os urbanistas estão a trabalhar em conjunto com os projectistas de vias e transportes e com grupos comunitários, para estudar modos de introduzir arte pública na concepção do projecto e obter uma avenida com uma bonita arquitectura paisagista que seja atraente tanto para os residentes como para os visitantes. Estão a ser elaborados temas para a arte pública que reflectam o património, os valores e o carácter único da St. Clair Avenue. Estamos igualmente a estudar os planos do grupo Business Improvement Areas (áreas de melhoramento comercial) e de outros grupos, para determinar quais os elementos que poderão ser incorporados na concepção do projecto.



## O projecto: mitos e realidade

Ao longo dos últimos oito meses, a equipa do projecto recebeu muitas perguntas e ouviu as preocupações dos moradores e comerciantes sobre o estudo e as eventuais modificações à linha de eléctricos da St. Clair Avenue. Algumas das questões e declarações continham informações erradas ou inexactas. Fizemos uma lista dos mitos mais frequentes que chegaram até nós, na qual indicamos os factos verdadeiros relativos ao projecto bem como o que está a acontecer.

**Mito:** O estacionamento na rua será eliminado se for criada uma zona de circulação reservada, resultando numa perda total de 630 lugares de estacionamento na rua.

**Realidade:** O nosso objectivo não é reduzir os lugares de estacionamento na St. Clair Avenue. Estamos a trabalhar com planos destinados a minimizar o impacto no estacionamento ao longo da St. Clair. Estamos, com efeito, a trabalhar em colaboração com os responsáveis dos parques de estacionamento público de Toronto (Toronto Parking Authority) para aumentar o número de lugares de estacionamento. Este organismo continua a investigar oportunidades de investimento noutros parques de estacionamento na St. Clair.

**Mito:** Uma zona de circulação reservada aos eléctricos fará com que os comercios fechem e destruirá, portanto, o comércio de venda a retalho ao longo da St. Clair.

**Realidade:** As zonas de comércio de venda a retalho que são bem sucedidas não estão unicamente dependentes do acesso a estacionamento. Outros factores, tais como o delineamento das ruas, associações de comerciantes activos e o ambiente económico, contribuem para tal. Investigámos, através de estudos de casos e de avaliações económicas abrangendo a América do Norte, os efeitos económicos que têm sobre o comércio linhas similares de transportes colectivos, quer se trate de novas linhas ou de melhoramentos às existentes. Verificámos invariavelmente que os investimentos em linhas deste tipo se reflectem positivamente no comércio de venda a retalho e no valor das propriedades, trazendo vantagens económicas para ambos. Em Toronto, a Spadina Avenue é um exemplo recente de construção de carris de eléctricos a propósito da qual foi feita uma sondagem. Dos 62 comerciantes de venda a retalho inquiridos, 53 indicaram que, embora o negócio tenha sofrido perturbações durante a construção, o resultado final mostrou que o delineamento da avenida não afectou o negócio ou até trouxe melhoramentos. Na realidade, depois de analisarmos, verificámos que o número de novos comercios que se estão a estabelecer na área da Spadina aumentou bastante. Actualmente, com o seu eléctrico, a Spadina é um dos destinos mais conhecidos e de maior actividade de Toronto, tanto para o turista como para os moradores locais.

**Mito:** Vai ser construído um muro ou uma barreira no meio da St. Clair que afectará a coesão da comunidade e a harmonia da rua.

**Realidade:** Visto o trabalho de análise e concepção do projecto ainda estar em andamento, a equipa do projecto está a trabalhar em estreita colaboração com os urbanistas para se assegurar de que se encontrará a solução adequada que fomente a animação, a vitalidade e a segurança na rua e mantenha a coesão da área.

**Mito:** Se fosse criada uma zona de circulação reservada aos eléctricos, a capacidade da estrada ficaria reduzida provocando engarrafamentos e a infiltração das ruas residenciais pelo tráfego.

**Realidade:** O nosso objectivo em relação à circulação do trânsito na área é conseguir controlar o tráfego existente. Estamos a estudar maneiras de melhorar a situação em alguns dos cruzamentos e engarrafamentos mais pro-

blemáticos, de modo a que a circulação em certos locais se faça com mais facilidade do que acontece actualmente. Se uma análise dos planos indicar que haverá um aumento de tráfego nas ruas residenciais, nessa altura recomendaremos que sejam tomadas medidas para reduzir ao mínimo o aumento de tráfego.

**Mito:** Se fosse criada na St. Clair uma zona de circulação reservada aos eléctricos, iria afectar o acesso da polícia, dos bombeiros e das ambulâncias.

**Realidade:** A equipa do projecto está a colaborar com os serviços de emergência de Toronto para se assegurar de que, seja qual for o plano recomendado para a St. Clair, o acesso rápido e ininterrupto à comunidade será tido em consideração.

**Mito:** Se fosse criada uma zona de circulação reservada aos eléctricos, os passageiros ficariam a ganhar 30 segundos minutos, e a maioria ganharia apenas um ou dois min tos.

**Realidade:** Os utentes que viajam de eléctrico hoje em dia, muitas vezes não sabem quanto tempo terão de esperar pelo eléctrico que se atrasa devido a acidentes rodoviários. Por vezes há esperas de vinte minutos e depois aparecem três ou quatro eléctricos ao mesmo tempo. Noutros casos os eléctricos têm de ser desviados (short-turned), o que é ainda mais incómodo para os passageiros. Uma zona de circulação reservada aos eléctricos tornaria estes tipos de problemas menos frequentes, o que se traduziria por um serviço mais fiável e de melhor qualidade.

**Mito:** A TTC declarou que retiraria dois eléctricos desta carreira se fosse criada na St. Clair uma zona de circulação reservada aos eléctricos, o que significa que na realidade o serviço irá piorar.

**Realidade:** Se se optar para a St. Clair por uma zona de circulação reservada aos eléctricos, o tempo necessário para um percurso completo será menor. Seria igualmente possível fornecer o actual nível de serviço retirando dois eléctricos da linha. No entanto, a TTC não retirará eléctricos da linha se o tempo que os eléctricos levarem a fazer o percurso diminuir com o estabelecimento de uma zona de circulação reservada aos eléctricos. O resultado seria um serviço mais rápido, mais eficiente e com maior frequência.

**Mito:** A maior parte das pessoas na St. Clair opõe-se à alternativa de uma zona de circulação reservada aos eléctricos.

**Realidade:** As páginas dos comentários e outras comunicações (tais como cartas e mensagens de correio electrónico) registadas pela equipa do projecto indicam uma forte preferência pela alternativa da zona de circulação reservada aos eléctricos. Persistem algumas preocupações legítimas quanto às opções relativas a uma zona deste tipo, que estão reflectidas na abordagem e análise pormenorizada actualmente em curso.

**Mito:** A TTC e a municipalidade de Toronto entregaram um relatório ao Conselho Municipal em Novembro de 2002, em que previam que uma zona de circulação reservada aos eléctricos reduziria consideravelmente a capacidade de escoamento do trânsito ao longo da St. Clair e provocaria importantes engarrafamentos.

**Realidade:** O relatório em causa foi escrito unicamente para fins de debate sobre possíveis melhoramentos nos serviços de eléctricos na St. Clair. Não continha nenhuma análise pormenorizada nem sugeria qualquer alternativa. Na realidade, o relatório recomendava que se fizesse um estudo aprofundado de todas as opções no contexto de uma avaliação ambiental – aquilo que estamos precisamente a fazer.

## Queremos a sua opinião!

Para mais informações ou para comunicar com a equipa do estudo:

Correio electrónico: stclairwestea@toronto.ca

Correio normal, telefone e fax:

Christine Iamonaco-Dagg

Public Consultation and Community Outreach

City of Toronto, Works and Emergency Services

55 John Street, 19th Floor, Toronto, ON M5V 3C6

Telefone: 416-392-4312

Fax: 416-392-2974

TTY: 416-397-0831 (para pessoas com deficiência auditiva)

Visite o site Internet do projecto da St. Clair em

www.toronto.ca/planningstudies

Next Public Meetings: June 21st and 23rd, 2004

# Neighbourhood Update



No. 3  
Newsletter Numero 3  
Boletim Informativo nº 3

June/Giugno 2004

## You Are Invited to Our Next Public Meetings

The next public meetings on the St. Clair Avenue West Transit Improvements Class Environmental Assessment (EA) will provide an update on the progress of the study, including proposed designs and streetscaping alternatives. The public meetings will also provide important information on the preferred alternative for streetcar improvements on St. Clair Avenue West.

You can choose to attend the style of meeting you prefer: Informal Open House, or Open House with formal presentation.

### OPEN HOUSE

Drop in to the Open House anytime between 4:30 and 9:00 p.m. New project information will be displayed. Speak one-on-one with the project staff, learn more about the project and get answers to your questions. Take a few minutes to fill out a comment form and tell us what you think about the project.

**Monday, June 21, 2004**

Timothy Eaton Memorial Church

Auditorium (entrance off Dunvegan Road)

230 St. Clair Avenue West

4:30 p.m. – 9:00 p.m.

### OPEN HOUSE AND PRESENTATION

The Open House portion of the event runs from 5:30 p.m. to 7:00 p.m. Speak one-on-one with the project staff, learn more about the project and get answers to your questions. Fill out a comment form and tell us what you think. At 7:00 p.m. there will be a formal presentation. A facilitated discussion period will follow.

**Wednesday, June 23, 2004**

Timothy Piccinnini Community Recreation Centre —

Auditorium

1369 St. Clair Avenue W. (west of Lansdowne Ave.)

Open House Displays: 5:30 p.m. – 7:00 p.m.

Presentation followed by discussion: 7:00 p.m.

If you are unable to attend either of these meetings, but would like to provide us with your comments, or if you would like to be put on our study mailing list, please contact us:

Christine Iamonaco-Dagg

Public Consultation & Community Outreach

City of Toronto

55 John St., 19th Floor

Toronto ON M5V 3C6

Phone: 416-392-4312

Email: stclairwestea@toronto.ca

TTY: 416-397-0831

## St. Clair Avenue West Transit Improvements Class Environmental Assessment

Miglioramento del sistema dei trasporti pubblici a St. Clair Ave. West  
Melhoramentos aos transportes colectivos na St. Clair Ave. West



This newsletter provides an update on the progress of the consultations and the status of the project.

Questo bollettino informativo fornisce un aggiornamento circa i progressi conseguiti nel corso delle consultazioni pubbliche e sullo stato del progetto.

O presente boletim tem o propósito de actualizar as informações sobre o andamento do projecto e os resultados das reuniões.

## Public and Stakeholder Meetings and Workshops Key to Gathering Public Input

The study began in the summer of 2003 and the study team has heard a great deal about the transportation needs and concerns of the community. More than 28 meetings have taken place where project staff have been available to respond to questions, provide information and note responses.

This study is part of a larger process that involves decisions to be made ultimately by City Council. This project is a vital component to building a city that the Toronto Official Plan envisions — Avenues that are 'main streets' and a focal point for the community with attractive and bustling sidewalks; a city that has a high quality, affordable transit system that lets people move around

quickly and conveniently.

So far the team has received more than 400 emails, 250 comment sheets from public meetings and workshops and over 100 telephone calls. More than 1300 people have attended the 6 major public open house meetings.

The public participation in the design of the streetcar route has been great. The feedback from the many meetings held so far has been very valuable and influenced the project's direction. These ideas are now helping us shape project design options.

## St. Clair Project — the Big Picture

The streetcar tracks on St. Clair Avenue must be replaced - they are in very poor condition. This reconstruction is necessary and provides the opportunity to begin the transformation of St. Clair Avenue as part of the vision established in the City's Official Plan. St. Clair is one of City's great Avenues highlighted in the Official Plan to be shared by pedestrians, shoppers, transit, autos, artists and visitors. A range of improvements have been considered. The City and TTC are investing an estimated \$25 million to replace the streetcar track, an additional \$7 -10 million for new or improved boulevards, sidewalks, transit stops, urban design and public art and \$7.5 million on off-street parking.

## We want to hear from you!

Here's how to get more information or contact the study team:

Email: stclairwestea@toronto.ca

Regular mail or Fax to:

Christine Iamonaco-Dagg

Public Consultation and Community Outreach

City of Toronto, Works and Emergency Services

55 John Street, 19th Floor, Toronto, ON, M5V 3C6

Phone: 416-392-4312, Fax: 416-392-2974

TTY: 416-397-0831

Visit the St. Clair Project Web site at

www.toronto.ca/planningstudies

## Additional Public Meetings Planned

We know that many people want to continue to ask questions and give us feedback about the project, so we are setting aside more time in June for the public to express their opinions and ideas on design concepts that we are preparing.

You are invited to meet with the engineers, urban designers, transit specialists, and planners at the next series of public meetings.

The meetings are scheduled for:

**Monday, June 21, 2004**

Timothy Eaton Memorial Church — 4:30 – 9 p.m.

230 St. Clair Avenue West

**Wednesday, June 23, 2004**

Joseph J. Piccinnini Centre — 5:30 – 9 p.m.

1369 St. Clair Avenue West

In July, the project team will also set aside two additional weeks to allow for meetings with various groups interested in exploring details of the recommended design.

## What Happens After the Public Meetings?

The results of public consultation and a recommended design will be presented to a joint meeting of the Planning & Transportation and Works Committees and to the Toronto Transit Commission (TTC) during the week of September 13. At that time public deputations will also be heard, where citizens can speak before Committee/Commission members. A final report is planned to go to City Council for consideration at its meeting during the last week of September.



# Project Myths and Facts

Over the last eight months, the project team has received many questions and heard the concerns of residents and business owners about the study and any changes to the streetcar line on St. Clair Avenue. Some of the questions and statements have included some information that is misleading or incorrect. We have put together a list of the most common myths that we have heard and provided the actual facts about the project and what is taking place.

**Myth:** On street parking will be removed if a right-of-way is built. A total of 630 parking spots will be lost on the street.

**Fact:** Our goal is not to reduce parking spaces along St. Clair Avenue. We're working on designs to minimize the impacts on parking along St. Clair. In fact, we're working with the Toronto Parking Authority to add more spaces. The Parking Authority will continue to look for opportunities to invest in other parking facilities on St. Clair.

**Myth:** A streetcar right-of-way will result in businesses closing and destroy the retail sector along St. Clair.

**Fact:** Successful retail strips are not solely dependent on access to parking. Other factors such as street design, strong merchants' associations and the economic climate all contribute. We have researched economic effects of similar new or improved transit lines on businesses through case studies and economic assessments across North America and have consistently found that investments in rail transit have positive economic benefits to land values and retail activity. In Toronto, Spadina Avenue is one example of recent streetcar track construction where 53 out of 62 retail businesses surveyed indicate that, although business was disrupted during construction, the end result is that the new design of the avenue did not affect their business, or it improved. In fact, upon analysis, we found that there has since been a significant increase in new businesses moving into the Spadina area. Today, with its streetcar, Spadina is one of Toronto's best known and busiest destinations for tourists and locals alike.

**Myth:** A wall or barrier will be built down the centre of St. Clair which will reduce community cohesiveness and the connectivity of the street.

**Fact:** With analysis and conceptual design work still under-way, the project team is working closely with urban designers to ensure that a unique solution is found to promote street activity, vitality and safety, and maintain connections along, and across the street.



**Myth:** If there were a streetcar right-of-way, it would reduce the capacity of the road and cause gridlock and traffic infiltration on residential streets.

**Fact:** Our goal for traffic movements in the neighbourhood is to be able to handle the traffic that's out there today. We are looking at ways to improve operations at some of the worst intersections and "bottlenecks", so traffic at some locations would move better than it does today. If the analysis of designs shows that there would be more traffic on residential streets, then measures would be recommended to minimize traffic increases.

**Myth:** If the streetcar right-of-way were to be built on St. Clair, it would impact access for police, fire and ambulances.

**Fact:** The project team is working with Toronto's Emergency Services to ensure that, whatever design is recommended for St. Clair, it will fully take into account their needs for quick, uninterrupted access to the community.

**Myth:** If there were a right-of-way for the streetcar, passengers would save only six minutes, and most would save only one or two minutes.

**Fact:** People who use the streetcar today often don't know how long they will have to wait for the streetcar, because the streetcars get delayed by traffic and accidents. Sometimes, people wait up to twenty minutes for a streetcar, and then three or four come at once. Some streetcars must also be "short-turned", and this is even more annoying to customers. A right-of-way for the streetcar would mean these types of problems would happen less often, so people would get much more reliable and higher-quality service.

**Myth:** The TTC said that if a streetcar right-of-way were built on St. Clair it would remove two streetcars from the line. That means service will actually get worse.

**Fact:** If a right-of-way is chosen for St. Clair, the result will be improved round trip times. It would also make it possible to provide the same level of service as is provided today with two fewer streetcars. However, the TTC will not remove streetcars if trip times improve by a right-of-way. Instead, the result would be faster, more efficient and frequent service.

**Myth:** Most of the people along St. Clair are opposed to the right-of-way alternative.

**Fact:** Comment sheets and other input (such as letters and emails) documented by the project team show a strong preference for the right-of-way option. There are some concerns about a dedicated right-of-way options that have



been reflected in the approach and detailed analysis that is now being done.

**Myth:** The TTC and the City of Toronto issued a report to Council in November 2002 which predicted that a streetcar right-of-way would significantly reduce road capacity along St. Clair and cause severe gridlock.

**Fact:** That report was written only for discussion purposes about possible improvements to streetcar service on St. Clair. It did not include any detailed analysis or suggest possible alternatives. In fact, the report recommended that a thorough study of all the options be made under an Environmental Assessment — which we are now doing.

## Transforming and Renewing St. Clair

The need for construction along St. Clair also provides a good opportunity to renew the surrounding public spaces and improve access to parking, neighbourhoods and businesses. Our goal is to begin the process of transforming and renewing St. Clair into a vital and attractive avenue. Urban designers are working with the road and transit planners and designers, and community groups to look at ways to introduce public art in the project design

and to promote a beautifully landscaped avenue that appeals to community residents and visitors alike. Public art themes are being developed to reflect the heritage, values and the unique character of St. Clair Avenue. We are also looking at the plans that Business Improvement Areas and other groups to identify those elements that can be incorporated into the design concepts.

## Incontri con il pubblico e con gli altri soggetti interessati e temi di discussione per i seminari e le consultazioni pubbliche.

Questo bollettino informativo fornisce un aggiornamento circa i progressi conseguiti nel corso delle consultazioni pubbliche e sullo stato del progetto.

Sin dall'inizio, nell'estate del 2003, il gruppo di lavoro preposto allo studio sull'impatto ambientale ha avuto modo di esaminare una serie di questioni riguardanti i bisogni e i problemi collegati al trasporto pubblico della cittadinanza. Si sono tenute più di 28 riunioni; nel corso di esse il gruppo di lavoro si è dimostrato disponibile nel rispondere alle domande poste, a fornire informazioni e recepire le risposte raccolte.

Il presente studio è parte di un più ampio procedimento che comprende decisioni da adottare, in ultima analisi, da parte del Consiglio comunale. Il progetto rappresenta una parte di vitale importanza nel processo di edificazione della città disegnata nel Piano Urbanistico di Toronto – con viali che rappresentino le "strade principali" e un centro di gravità per

la comunità dotato di marciapiedi attivi e vivacemente popolati; una città con un'alta qualità della vita, una rete dei trasporti pubblici economicamente raggiungibile che consente alla gente di spostarsi rapidamente e comodamente. Ad oggi il gruppo di lavoro ha ricevuto oltre 400 e-mail, 250 note e commenti nel corso di riunioni pubbliche e seminari, e più di 100 telefonate. Più di 1300 persone hanno partecipato ai 6 principali appuntamenti "Open House" aperti al pubblico. La partecipazione della cittadinanza nella progettazione dei percorsi tranviari è stata eccezionale. L'interscambio di informazioni verificatosi nel corso dei numerosi incontri si è rivelato utile e ha influenzato la direzione del progetto. Queste idee ci aiutano ora a dar forma alle scelte da assumere.



## Le nuove riunioni pubbliche programmate.

Sappiamo che molti desiderano continuare a porci domande e a scambiare idee circa il progetto; per tale motivo abbiamo programmato degli spazi nel mese di giugno per consentire al pubblico di esprimere la propria opinione e le proprie idee circa le soluzioni progettuali che stiamo preparando.

**Siete tutti invitati a incontrare gli ingegneri, gli urbanisti, gli esperti della rete di trasporti urbani e i responsabili del piano regolatore presso le riunioni pubbliche che si terranno tra breve.**

**Le riunioni sono programmate come segue:**  
**Lunedì 21 giugno** – Timothy Eaton Memorial Church – Open House dalle ore 4,30 alle ore 9,00 P.M.  
**Martedì 22 giugno** – Joseph J. Piccinini Centre - Incontro pubblico dalle ore 5,30 alle ore 9,00 p.m. (presentazione alle ore 7,00 p.m.)

Nel corso del mese di luglio, il gruppo di lavoro predisporrà due ulteriori riunioni durante due fine settimana per incontrare vari gruppi interessati nell'esame dei dettagli del progetto raccomandato.

## Il progetto St. Clair — una veduta d'insieme.

I binari della linea del tram su St. Clair Avenue – attualmente in pessime condizioni - devono essere sostituiti. Il lavoro di ricostruzione si rende necessario e dà l'opportunità di trasformare St. Clair Avenue per dare inizio al disegno contenuto nel Piano Urbanistico della Città. St. Clair è uno dei grandi viali evidenziati nel Piano Urbanistico ed è destinato ad essere condiviso da pedoni, consumatori, mezzi del trasporto pubblico, automobilisti, artisti e visitatori. La Città e la TTC stanno investendo circa 25 milioni di dollari per sostituire i binari della linea tranviaria, e un'ulteriore importo pari a 7-10 milioni di dollari per nuovi, o rinnovati viali, marciapiedi, fermate dei mezzi, decorazioni artistiche e opere pubbliche, e, infine, 7,5 milioni di dollari per le aree di parcheggio.

## Cosa avviene in seguito agli incontri pubblici?

L'esito della consultazione pubblica e le raccomandazioni per l'adozione di un progetto saranno presentati ad una riunione congiunta delle commissioni municipali Pianificazione e Trasporti, Lavori Pubblici e Toronto Transit Commission (TTC) nella settimana del 13 settembre. Entro tale data saranno già state ascoltate le relazioni presentate dai cittadini dinanzi ai membri delle varie commissioni e/o comitati. Un rapporto finale sarà inoltrato al Consiglio comunale per essere esaminato nel corso di una riunione da tenere nell'ultima settimana di settembre.

## Trasformazione e rinnovamento di St. Clair

La necessità di costruire lungo St. Clair fornisce anche l'ottima opportunità di procedere al rifacimento degli spazi pubblici circostanti e di migliorare le vie d'accesso a parcheggi, quartieri residenziali e attività commerciali. Il nostro obiettivo è dare inizio al rinnovamento di St. Clair e alla sua trasformazione in un viale vivace e attraente.

Urbanisti, progettisti e arredatori urbani e dei trasporti, e gruppi comunitari stanno lavorando insieme per individuare le soluzioni per introdurre delle opere di Arte Pubblica negli spazi coinvolti dal progetto e per promuovere un viale con arredamenti urbani che possano attrarre sia i cittadini residenti nell'area sia tutti coloro che la visiteranno. Alcuni temi di Arte Pubblica sono attualmente allo studio per riflettere il patrimonio storico, i valori e il carattere peculiare di St. Clair Avenue. Stiamo anche prendendo in esame i piani di sviluppo delle aree produttive denominate Business Improvement Areas e le proposte di altri gruppi per identificare ulteriori elementi che possono entrare a far parte delle bozze del progetto.

## Vogliamo sentire la vostra!

Ecco come potete ottenere maggiori informazioni o contattare i membri del gruppo di lavoro:  
E-mail: stclairwestea@toronto.ca  
Per posta o fax: a Christine Iannoccao-Dugg  
Public Consultation and Community Outreach  
City of Toronto, Works and Emergency Services  
55 John Street, 19th Floor, Toronto, ON M5V 3C6  
Telefono: 416-392-4312, Fax: 416-392-2974  
TTY- servizio non udenti: 416-397-0831  
Visitate il sito internet del Progetto St. Clair all'indirizzo [www.toronto.ca/planningstudies](http://www.toronto.ca/planningstudies)

## Luoghi comuni e realtà riguardanti il progetto.

Lungo gli ultimi otto mesi il gruppo di lavoro ha ricevuto diversi domande e ha ascoltato le preoccupazioni dei cittadini e dei commercianti della zona circa lo studio e i cambiamenti riguardanti la linea del tram su St. Clair Avenue. Alcuni degli interrogativi o delle dichiarazioni comprendevano informazioni fuorvianti o errate. Abbiamo raccolto una lista dei più diffusi luoghi comuni che ci è capitato di sentire e abbiamo fornito di seguito i dati reali circa il progetto spiegando cosa sta avvenendo.

**Luogo comune:** Se sarà costruita una corsia preferenziale per il tram, gli spazi per il parcheggio sui lati della strada saranno eliminati. Nel complesso saranno eliminati 630 posti auto.

**Realtà:** Il nostro obiettivo non è la riduzione degli spazi per il parcheggio lungo St. Clair Avenue. Stiamo lavorando sui vari progetti per minimizzarne l'impatto sui parcheggi del viale. In aggiunta a ciò stiamo lavorando insieme all'ente municipale di gestione dei parcheggi al fine di aumentare gli spazi. L'ente preposto – Toronto Parking Authority – sta valutando la possibilità di investire in altre strutture adibite a parcheggio ubicate a St. Clair.

**Luogo comune:** La costruzione di una corsia preferenziale per il tram si tradurrà nella chiusura delle attività commerciali e nella distruzione della categoria dei negozi al dettaglio lungo tutta St. Clair.

**Realtà:** La area per il commercio al dettaglio sviluppata con successo non dipendono unicamente dalle possibilità di parcheggio. Altri fattori, come il design stradale, una forte associazione di categoria e la fase economica, possono contribuire. Abbiamo studiato gli effetti economici di linee dei trasporti pubblici nuove o restaurate sulle attività commerciali in diversi casi e vari ambienti in nord america e abbiamo costantemente scoperto che gli investimenti nelle linee del trasporto pubblico su rotaia hanno effetti economici positivi nei confronti dei valori di mercato dei terreni e delle attività economiche. A Toronto, Spadina Avenue rappresenta un esempio di recente costruzione di un binario per tram, e in tale viale 53 titolari di servizi commerciali al dettaglio su un totale di 62 intervistati indicano che, nonostante i disagi subiti nel periodo dei lavori di costruzione, il risultato finale della ri-progettazione del viale non ha creato conseguenze per gli affari, e in alcuni casi gli effetti hanno migliorato gli affari stessi. In realtà, grazie alle analisi condotte, abbiamo riscontrato che dal momento del viale a Spadina si è verificato un significativo aumento di nuove attività commerciali. Oggi, con la sua linea tranviaria, Spadina è una delle più frequentate e riconoscibili destinazioni di Toronto sia per i turisti sia per i suoi residenti.

**Luogo comune:** Un muro o una barriera saranno costruiti al centro di St. Clair riducendo il grado di coesione della comunità e la possibilità di interconnessione all'interno del viale.

**Realtà:** Il gruppo di lavoro sta lavorando a stretto contatto con urbanisti e analisti sulle bozze di planimetrie ancora in fase di definizione, per raggiungere una soluzione originale che promuova le caratteristiche attive, vitali e di sicurezza del viale e mantenga l'interdipendenza lungo il viale e attraverso i vari punti delle due carreggiate.

**Luogo comune:** Qualora fosse costruita una corsia preferenziale per il tram, essa ridurrebbe la capacità di sopportare il traffico e causerebbe ingorghi stradali e deviazioni verso le strade residenziali adiacenti.

**Realtà:** Il nostro obiettivo riguardo al movimento del traffico del quartiere è di poter gestire il volume di traffico

al livello attualmente presente. Stiamo valutando diversi metodi per migliorare la situazione nei punti peggiori e nelle strettoie, in modo da consentire in tali punti un migliore flusso del traffico rispetto ad oggi. L'adozione di misure di riduzione del traffico stradale sarebbe raccomandata qualora l'analisi dei vari progetti dovesse evidenziare un incremento di traffico nelle strade residenziali.

**Luogo comune:** L'eventuale costruzione di una corsia preferenziale creerebbe conseguenze negative per l'accesso dei mezzi della polizia, dei vigili del fuoco e delle ambulanze.

**Realtà:** Il gruppo di lavoro sta collaborando con l'ente per i servizi di emergenza di Toronto per garantire che, quale che sia il progetto raccomandato per St. Clair, esso preveda la possibilità di accesso continuato dei mezzi di soccorso ed emergenza nel quartiere.

**Luogo comune:** Se fosse costruita una corsia preferenziale per i tram, i passeggeri del trasporto pubblico risparmierebbero solo sei minuti, e la maggior parte di essi risparmierebbe solo uno o due minuti.

**Realtà:** Le persone che oggi utilizzano il tram spesso non sanno quanto dovranno aspettare alla fermata per viale di ritardi a causa del traffico e degli incidenti. A volte l'attesa di un mezzo arriva fino a 20 minuti, e subito dopo si vedono giungere alla stessa fermata altri tre o quattro tram uno dietro l'altro. Alcuni tram devono anche essere posti "fuori servizio", e ciò rappresenta un inconveniente anche maggiore per tutta l'utenza. L'esistenza di una corsia preferenziale per il tram si tradurrebbe in una minore frequenza di questi problemi e consentirebbe alla gente di ottenere un servizio migliore e più affidabile.

**Luogo comune:** La TTC ha dichiarato che, qualora una corsia preferenziale fosse costruita a St. Clair, si procederebbe alla eliminazione di due tram dalla linea. E ciò si tradurrebbe in un peggioramento del servizio.

**Realtà:** Se si sceglierà una corsia preferenziale per St. Clair, la conseguenza sarà un miglioramento dei tempi complessivi di percorrenza. Ciò renderebbe possibile fornire lo stesso livello di servizio ma con due mezzi pubblici in meno. In ogni caso, la TTC non eliminerà dei tram se i tempi di percorrenza dovessero migliorare grazie ad una corsia preferenziale. Viceversa, il risultato finale sarebbe un servizio pubblico più veloce, efficiente e con maggiore frequenza.

**Luogo comune:** La maggior parte delle persone che vivono a St. Clair è contraria alla corsia preferenziale.

**Realtà:** I commenti avanzati e gli altri messaggi inviati (come lettere e e-mail) documentati dal gruppo di lavoro, mostrano un netto favore per l'opzione rappresentata dalla corsia preferenziale. Vi sono dei legittimi dubbi circa delle opzioni su tale corsia, e tali dubbi sono riflessi nell'approccio e nella particolareggiata analisi che è in corso.

**Luogo comune:** La TTC e la Città di Toronto hanno inviato una relazione al Consiglio comunale nel mese di novembre 2002 la quale prevede che la costruzione di una corsia preferenziale creerebbe una significativa riduzione della capacità di traffico lungo St. Clair e produrrebbe grossi ingorghi.

**Realtà:** La relazione era stata redatta solo per aiutare la discussione circa possibili miglioramenti al servizio tranviario su St. Clair. Non comprendeva alcuna analisi particolareggiata o suggerimento circa possibili alternative. In realtà la relazione raccomandava di effettuare un attento studio di tutte le opzioni in base ad uno Studio sull'Impatto Ambientale – cosa che stiamo realizzando.

## Sessões de esclarecimento, tanto com o público como com representantes das partes interessadas, e acções de formação (workshops) são fundamentais para obter sugestões da população

O presente boletim tem o propósito de actualizar as informações sobre o andamento do projecto e os resultados das reuniões.

O estudo começou no Verão de 2003 e, desde então, a equipa encarregada do mesmo tem recebido muitos comentários sobre as necessidades em termos de transporte e as preocupações da comunidade. Já se realizaram mais de 28 reuniões que contaram com a presença de pessoal afectado ao projecto para responder a perguntas, prestar informações e registar reacções.

O estudo faz parte de um processo mais complexo que implica decisões a ser tomadas, em última análise, pelo Conselho Municipal. O presente projecto é um componente indispensável na edificação da cidade que o Plano Oficial de Toronto antevê 3/4 avenidas que são eixos principais e um centro de atracção para a comunidade, com passeios

atraves e cheios de animação; uma cidade com transportes colectivos de alta qualidade e acessíveis, que permitam à população deslocar-se com facilidade e rapidez.

À data à data, a equipa já recebeu mais de 400 mensagens por correio electrónico, 250 páginas de comentários recolhidos durante as sessões de esclarecimento e as acções de formação e acima de 100 telefonemas. Mais de 1300 pessoas estiveram presentes nas 6 principais sessões de esclarecimento em regime de porta aberta.

A participação do público no delineamento do trajecto do eléctrico tem sido fantástica. As reacções registadas ao longo das numerosas reuniões realizadas até agora têm sido muito preciosas e influenciaram a orientação do projecto. Estas ideias estão agora a ajudar-nos a definir as opções de planta do projecto.