

Melhoramentos aos transportes colectivos na St. Clair Avenue West ao abrigo da Lei da Avaliação Ambiental da Ordem Municipal

Actualização nº 4, destinada à população local

O presente documento é a quarta actualização, destinada à população local, sobre o estudo dos transportes colectivos na St. Clair Avenue West, contendo informações importantes sobre o estudo e sobre a maneira como o público pode continuar a dar a sua participação.

Em Agosto de 2003 iniciou-se um estudo de avaliação ambiental, que está agora a chegar ao seu termo, a fim de analisar as opções disponíveis para o melhoramento dos transportes colectivos na St. Clair Avenue West, pois os carris do eléctrico e o leito ou base onde assentam estão em muito mau estado e têm de ser substituídos em 2005.

A avaliação ambiental ajuda a determinar como melhorar o serviço dos transportes colectivos ao longo da St. Clair Avenue e responder às necessidades do comércio local, da população, dos peões, automóveis, veículos de distribuição e ciclistas, antes do início das obras.

13 de Setembro de 2004 - A oportunidade de dar a sua contribuição

Pode apresentar os seus comentários na reunião conjunta entre as comissões do Planeamento e Transportes e das Obras Municipais e a Comissão de Transportes Colectivos de Toronto (TTC), a realizar-se na segunda-feira, dia 13 de Setembro de 2004.

Para tal deve registar-se até às 16h30 do dia 10 de Setembro de 2004, por telefone, fax ou correio electrónico:

Janette McCusker
Committee Secretary
Planning & Transportation Committee
Telefone: 416-392-5627
Fax: 416-392-2983

Correio electrónico: jmcuske@toronto.ca

Pode também apresentar uma exposição por escrito à comissão, até às 16h30 do dia 3 de Setembro de 2004. Direcção postal:

City Clerk's Office
City Hall, Main Floor, West Tower
100 Queen Street West
Toronto, Ontario M5H 2N2

Quais são as próximas etapas do estudo?

Os resultados do estudo de avaliação ambiental, incluindo a consulta pública e o plano recomendado, serão documentados num relatório a colocar à disposição do público antes da reunião conjunta de 13 de Setembro de 2004, a realizar entre as comissões do Planeamento e Transportes e das Obras Municipais e a Comissão de Transportes Colectivos de Toronto (TTC) que examinarão o relatório durante a reunião. O relatório poderá ser consultado no site Internet do estudo (www.toronto.ca/planningstudies) e em bibliotecas locais (ainda a determinar).

Durante a próxima reunião de 28-30 de Setembro do Conselho Camarário, tentamos apresentar para apreciação um relatório sobre o projecto elaborado pelo pessoal. No caso deste ser aprovado pelo Conselho e se se tiverem as aprovações em matéria ambiental, quer a Câmara quer a Comissão de Transportes Públicos de Toronto (TTC) prosseguirão o processo de consulta com o público através da fase detalhada do conceito.

Como comunicar com a equipa do projecto:

Correio electrónico: stclairwestea@toronto.ca

Site Internet do estudo:
www.toronto.ca/planningstudies

Correio normal ou fax:
Christine Iamonnaco-Dagg
Public Consultation and Community Outreach
City of Toronto, Works & Emergency Services
55 John Street, 19th Floor, Toronto, ON M5V 3C6

Fax: 416-392-2974
TTY: 416-397-0831 (para pessoas com deficiência auditiva)

O que tem acontecido desde a realização das reuniões públicas em Junho de 2004?

Têm prosseguido as reuniões entre a equipa responsável pelo projecto e os elementos comunitários, com a finalidade de melhorar o conceito escolhido para as faixas exclusivas destinadas a transportes públicos. Com mais de 15 reuniões realizadas desde o final de Junho entre grupos comunitários e partes interessadas, as questões comunitárias emergentes relativas ao conceito foram avaliadas pela equipa, tendo sido introduzidas algumas alterações. As mais significativas compreendem:

- Criar faixas exclusivas para eléctricos a fim de prevenir o movimento de veículos de emergência que circulam ao longo e transversalmente nas ruas, fomentando a actividade própria da rua e melhorando a segurança dos peões.
- Prosseguir a colaboração com a polícia, bombeiros e representantes dos serviços médicos de urgência, com a finalidade de analisar os actuais conceitos destinados às faixas para eléctricos e criar um novo conceito que ofereça acesso total aos veículos de emergência, a partir e ao longo das faixas para carros eléctricos. Um objectivo importante consiste em garantir que o conceito das faixas exclusivas para transportes públicos ofereça aos veículos de emergência acesso sem restrições aos bairros habitacionais em ambos os lados da Avenida St. Clair West.
- Reanalisar as disposições sobre o estacionamento na via pública, constantes da versão do mês de Junho e inseridas no Conceito Escolhido para o Modelo, acrescentando mais 61 espaços na via pública, a fim de totalizar em 571 o número de espaços para estacionamento dos 611 espaços existentes (93%).
- Foram observados quatro locais potenciais em áreas que apresentam escassez de estacionamento, estando actualmente a ser analisadas pelo órgão camarário responsável pelo estacionamento em Toronto, incluindo um potencial local que apresenta uma combinação de estacionamento para praça pública junto ao Boulevard Northcliffe/Avenida St. Clair.
- A Câmara e o órgão responsável pelo estacionamento observaram diversos locais onde o estacionamento permanente nas ruas laterais da via pública poderá ser concedido a fim de complementar o estacionamento na Avenida St. Clair. Tais locais poderão ser a Avenida Caledonia, a sul da Avenida St. Clair e no lado leste, e a Avenida Robina, a norte da Avenida St. Clair e no lado leste.

- Elaborar um novo conceito para o "anel" situado na Avenida Lansdowne, a fim de estreitar a paragem para eléctricos/autocarros e criar uma passagem convidativa para peões e uma entrada para o Parque Earlscourt.
- Minimizar a infiltração de tráfego nas ruas locais, mantendo a capacidade do tráfego na Avenida St. Clair ao nível actual, mediante a manutenção de duas faixas para tráfego geral em cada direcção e aumento das oportunidades para as viragens à esquerda.
- Efectuaram-se alterações no sentido de melhorar as operações e levar em conta as preocupações próprias da comunidade junto dos seguintes cruzamentos: Rua Keele, Avenida Lansdowne, Rua Spadina, Rua Russell Hill, Rua Bathurst, Rua Avenue.
- Conforme proposto no plano oficial, os semáforos junto à Rua Robina não serão retirados. Os sinais propostos para a Rua Hendrick não serão instalados, embora seja tomada uma medida para aquela área que consiste em alterar as faixas para eléctricos por parte dos veículos de bombeiros.
- A equipa responsável pelo projecto terminou uma avaliação detalhada das propostas para as paragens dos eléctricos e plataformas situadas ao longo do percurso inteiro. A referida avaliação resultou na deslocação da paragem situada no sentido oeste, junto à rua Yonge, para a outra ponta (lado oeste) do cruzamento, assim como a eliminação da paragem, no sentido leste, junto à Rua Yonge, devido à proximidade da estação do metro da St. Clair. Tal irá permitir a introdução de uma medida que criará uma faixa para viragem à esquerda no sentido leste, junto à Rua Yonge.
- Devido à fraca utilização ou à proximidade entre outras paragens, foram também eliminadas algumas paragens de eléctricos (no sentido leste e oeste junto à Avenida Wychwood, no sentido oeste junto ao Boulevard Northcliffe, no sentido leste junto à Ave. Glenholme).



Special lighting and ornamental railings add to streetscape

A opinião do público foi realmente significativa!

Concepção de projectos tendo em vista faixas reservadas aos transportes colectivos

Na última sessão de esclarecimento em regime de porta aberta e reunião realizada em Junho, a opção 6 (faixas reservadas aos transportes colectivos) foi considerada a opção preferida para a St. Clair Avenue. Na altura foram também apresentados vários projectos para este tipo de opção. As características do projecto escolhido apoiaram-se numa análise técnica bem como nos comentários recebidos do público e dos serviços de urgência (polícia, bombeiros e serviços de urgências médicas) e incluem:

- Duas faixas de circulação geral em cada sentido, durante as horas de ponta
- Autorização de estacionamento na rua, dos dois lados, nos dias úteis - fora das horas de ponta - e aos fins de semana
- Autorização de virar à esquerda e/ou de inversão de marcha (U-turns), atravessando os carris do eléctrico, em cruzamentos sinalizados
- Autorização de virar à esquerda em certos cruzamentos principais onde actualmente é proibido fazê-lo (incluindo: Keele Street, Lansdowne Ave, Spadina Road, Russell Hill Road, Bathurst Street, Avenue Road)
- Acesso aos peões e ciclistas nos cruzamentos para a travessia dos carris
- Plataformas das paragens de eléctricos mais largas e atraentes
- Novos abrigos nas paragens (que incorporem elementos de decoração urbana)
- Melhoramentos no aspecto paisagístico e nos elementos de arte pública

Embelezamento e revitalização da St. Clair Avenue

A reconstrução dos carris dos eléctricos oferece uma excelente oportunidade para melhorar o espaço envolvente das áreas públicas, pedestres e de comércio da St. Clair Avenue West, através da incorporação de elementos novos de decoração urbana tais como acessos, passeios, paragens e arte pública, ou do melhoramento dos mesmos.

Os urbanistas estão a trabalhar em conjunto com grupos comunitários para estudar modos de incorporar arte pública no projecto, como sejam temas artísticos que reflectam o património e os valores do carácter único da St. Clair Avenue.

Vários «locais únicos» ao longo da St. Clair Avenue foram assinalados, para serem submetidos a melhoramentos específicos que realçarão o carácter da avenida:

- Na área compreendida entre Tweedsmuir e Bathurst, por cima do local subterrâneo onde o eléctrico dá a volta (loop), poderia ser criada uma passagem para a área de comércio de venda a retalho da rua principal, a oeste da Bathurst.
- Cruzamento da Oakwood – assinalar a comemoração do 100º aniversário, em 2005, da Oakwood Collegiate.
- A volta do eléctrico (loop) na Lansdowne, junto ao J.J. Piccinini Centre, poderia ser redesenhada para se tornar no acesso predominante e também mais atraente ao Parque Earlscourt.

O grupo Business Improvement Areas (áreas de melhoramento comercial) e outros grupos congéneres da comunidade também estabeleceram planos de revitalização/embelezamento para algumas partes da St. Clair West, que serão tidos em consideração aquando das modificações a fazer à circulação dos transportes colectivos e ao sistema rodoviário.

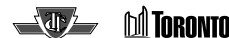
Special Meeting: September 13, 2004

Neighbourhood Update



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



No. 4
Newsletter Numero 4
Boletim Informativo nº 4

August 2004

This is the fourth neighbourhood update on the St. Clair Avenue West Transit Improvements Class Environmental Assessment study. It provides important information about the study and how you can continue to be involved.

An environmental assessment study to review the options for improving transit service on St. Clair was started in August 2003 and is nearing completion. The streetcar tracks and trackbed along St. Clair Avenue West are in very poor condition and must be replaced in 2005.

The environmental assessment helps to determine how to improve transit operations along St. Clair Avenue and address the needs of area businesses, neighbourhoods, pedestrians, automobiles, delivery vehicles and cyclists before construction begins.

What are the next steps in the study process?

The results of the Environmental Assessment process, including public consultation and the preferred design concept are being documented in a staff report. The report will be reviewed by a joint meeting of the City's Planning & Transportation and Works Committees, concurrent with the Toronto Transit Commission (TTC) on September 13, 2004. At that time, public deputations will also be heard where citizens can speak before Committee/Commission members.

A staff report on the project is planned to go to City Council for consideration at its meeting of September 28-30, 2004. If the project is approved by Council, and the environmental approvals are obtained, the City and TTC will continue to consult with the public through the detailed design phase.

Opportunity for Community Input:

You are welcome to provide your comments at a joint meeting of the City's Planning & Transportation and Works Committees, concurrent with a meeting of the Toronto Transit Commission on:

Monday, September 13, 2004
9:00 a.m.
Toronto City Hall
Council Chamber
(100 Queen Street West at Bay St.)

You must register by 4:30 p.m., September 10, 2004 by contacting:
Janette McCusker
Committee Secretary
Planning & Transportation Committee
Phone: 416-392-6627
Fax: 416-392-2983
Email: jmcuske@toronto.ca

You can also submit a written deputation to the committee. The deadline for written submission is September 3rd, 2004 by 4:30 p.m. Mailing address:
City Clerk's Office
City Hall, Main Floor, West Tower
100 Queen Street West
Toronto, Ontario M5H 2N2

We want to hear from you!

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

Email: stclairwestea@toronto.ca
Regular mail or Fax to:
Christine Iamonnaco-Dagg
Public Consultation and Community Outreach
City of Toronto, Works & 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



What has happened since the June 2004 public meetings?

The project team has continued to meet with members of the community to enhance the preferred design for exclusive transit lanes. Through more than 15 meetings with community and stakeholder groups since the end of June, community concerns about emerging design issues have been assessed by the team and a number of changes have been made to the design. Some of the more significant changes include:

- Designing the exclusive streetcar lanes to provide for movement of emergency vehicles along and across the street, while promoting street activity and improving pedestrian safety.
- Continuing to work with Police, Fire, and Emergency Medical Services (EMS) representatives to test existing streetcar lane designs and develop a new design that provides complete access for emergency vehicles to, from and along the streetcar lanes. An important goal is to ensure that the design of exclusive transit lanes provides emergency vehicles with unrestricted access to neighbourhoods on both sides of St. Clair Avenue West.
- Reassessing the on-street parking provisions in the June version of the Preferred Design Concept to add an additional 61 on-street spaces to bring the total on-street parking retained to 571 of the existing 611 spaces (93%).
- Four potential locations have been identified in the areas with parking shortfalls and are being assessed by the Toronto Parking Authority (TPA) at this time, including a potential combined parking/public square site at Northcliffe Boulevard/St. Clair.
- The City and TPA have identified a number of locations where permanent on-street parking on side streets could be provided to supplement parking on St. Clair. These may include locations such as Caledonia Road south of St. Clair on the east side and Robina Avenue north of St. Clair on the east side.
- Re-design of Lansdowne Loop to narrow the streetcar/bus stop and create an inviting pedestrian walkway and entrance to Earlscourt Park.
- Minimizing traffic infiltration on local streets by maintaining the traffic capacity of St. Clair Avenue at today's levels through the maintenance of two general traffic lanes in each direction and increased left turn opportunities.

Testing fire truck access on exclusive transit lanes in August



Fire truck entering westbound transit lanes, Queens Quay at Spadina Avenue

- Modifying intersection design to improve operations and address specific concerns of the community at the following intersections: Keele Street, Lansdowne Avenue, Spadina Road, Bathurst Street, Avenue Road, Oakwood Avenue and Old Weston Road.
- The traffic signals at Winona Drive will not be removed as proposed in the original plan. Signals proposed at Hendrick will not be installed but a provision will be made at this location for fire vehicles to access the streetcar lanes.

continued over

- The project team has completed a detailed evaluation of the proposed streetcar stops and platforms along the entire route. This evaluation has resulted in the relocation of the westbound (WB) stop at Yonge Street to the far side (west side) of the intersection, and the elimination of the east-bound (EB) stop at Yonge Street due to its proximity to the St. Clair subway station. This allows for the provision of an eastbound left turn lane at Yonge Street.
- Due to low usage or close proximity to other stops, some streetcar stops (EB and WB at Wychwood, WB at Northcliffe, EB at Glenholme) have also been eliminated.

Public input really made a difference!



Councillor Mihevc and members of the public discuss the concept plans with the project team at the June 12th Community Workshop

Design concepts for exclusive transit lanes

At the last public open house and meeting held in June, Alternative 6 (Exclusive Transit Lanes) was identified as the preferred alternative for St. Clair Avenue. Different design concepts for this alternative were also presented at that time. Features of the preferred design concept were based on both a technical analysis and the comments received from the public and emergency services (Police, Fire, and EMS).

These features include:

- Two general purpose traffic lanes in each direction during peak periods
- On-street parking on both sides of the street permitted during weekday non-peak periods and weekends
- Left and/or U-turns at signalized intersections
- Left turns would be allowed at some major intersections where they are currently prohibited (Including: Keele Street, Lansdowne Ave, Spadina Road, Russell Hill Road, Bathurst Street, Avenue Road)
- Wider and more attractive passenger streetcar platforms
- New passenger shelters (incorporating urban design features)
- Improved streetscape and public art elements



St. Clair Avenue at Avenue Road – existing conditions



St. Clair Avenue at Avenue Road – proposed concept

Valutazione dell'impatto ambientale a St. Clair Avenue West in relazione alle migliorie della rete dei trasporti pubblici.

Aggiornamento per i residenti del quartiere – Bollettino N.4

Questo è il quarto bollettino informativo relativo allo studio della rete dei trasporti pubblici di St. Clair Avenue West. Esso fornisce importanti notizie circa tale studio e informazioni su come voi tutti potete continuare ad essere parte di tale progetto.

Uno studio sull'impatto ambientale, finalizzato a una valutazione delle varie opzioni disponibili per migliorare la percorribilità su St. Clair, fu iniziato nell'agosto 2003 ed è ora quasi giunto a conclusione. I binari del tram, e la sede stradale su cui essi sono posti su St. Clair Avenue West, sono attualmente in condizioni molto deteriorate e devono essere sostituiti nel corso del 2005.

Lo studio sulla valutazione dell'impatto ambientale aiuta a determinare i modi in cui è possibile migliorare la circolazione lungo St. Clair Avenue e cerca di risolvere i problemi legati ai bisogni delle zone commerciali, dei quartieri residenziali, dei pedoni, di chi utilizza l'auto, di chi effettua consegne di merci e degli utenti delle piste ciclabili, prima di dare inizio ai lavori.

Qualora desideriate porre delle domande o lasciare dei commenti in italiano, contattate il 416-392-3760.

Quali sono i passi successivi allo studio?

I risultati della valutazione dell'impatto ambientale, compresa la consultazione pubblica e il progetto raccomandato, saranno raccolti e documentati in un rapporto che sarà disponibile al pubblico prima della riunione congiunta tra i Dipartimenti comunali Pianificazione e Trasporti, Lavori Pubblici, e Toronto Transit Commission (TTC), da tenersi il 13 settembre. Il rapporto sarà consultabile sul sito internet dedicato allo studio (www.toronto.ca/planningstudies) e nelle varie biblioteche circoscrizionali (sedi ancora da definire).

I Dipartimenti Pianificazione e Trasporti, Lavori Pubblici del Comune, e la Toronto Transit Commission (TTC) prenderanno in esame il rapporto il 13 settembre 2004.

Una relazione sullo stato di realizzazione del progetto sarà presentata dinanzi al Consiglio municipale per l'esame nel corso della seduta del 20-30 settembre 2004. Qualora il progetto fosse approvato dal Consiglio, e laddove ottenesse anche i nulla osta ambientali, la Città e la TTC proseguiranno a tenere consultazioni pubbliche lungo tutta le fasi della progettazione.

Beautification and Revitalization of St. Clair Avenue

The reconstruction of the streetcar tracks provides an excellent opportunity to help improve the pedestrian, shopping, and public space environment of St. Clair Avenue West by incorporating new or improved urban design elements such as boulevards, sidewalks, transit stops, and public art.

Urban designers are working with community groups to look at ways of integrating public art into the project, including art themes that reflect the heritage and values of the unique character of St. Clair Avenue.

A number of "unique sites" along St. Clair Avenue have been identified for special streetscape improvements, adding to the character of the street. Examples include:

- The Tweedsmuir to Bathurst area on top of the underground streetcar loop could be used to create a gateway to the main street retail area west of Bathurst.
- The Oakwood intersection – recognizing the commemoration of Oakwood Collegiate's 100th Anniversary in 2005.
- The Lansdowne loop alongside J.J. Piccinini Centre could be redesigned to create a more attractive and inviting access to Earlscourt Park.

Business Improvement Areas and other interest groups in the community have also established revitalization/beautification plans for some parts of the St. Clair West corridor. These plans will be considered in any changes made to the corridor's transit and roadway system.



Different transit shelter designs will be considered



Ornamental tree surround



Street furniture and landscaping make inviting shopping areas

13 settembre 2004 - Un'opportunità per la voce della comunità.

State invitati a presentare i vostri commenti alla riunione congiunta dei Dipartimenti comunali Pianificazione & Trasporti, Lavori Pubblici e Toronto Transit Commission (TTC) che avrà luogo il 13 settembre 2004. Per partecipare occorre iscriversi entro le ore 16,30 del 10 settembre 2004 presso:

Janette McCusker
Segretaria Commissione Pianificazione e Trasporti
Telefono: 416-392-6627
Fax: 416-392-2983
E-mail: jmccuske@toronto.ca



Potete anche presentare una relazione scritta indirizzata alla commissione. Il termine ultimo per la presentazione è alle ore 16,30 del 3 settembre 2004. Le relazioni devono essere spedite al seguente indirizzo:

City Clerk's Office
City Hall, Main Floor, West Tower
100 Queen Street West
Toronto, Ontario M5H 2N2

Cos'è successo dopo gli incontri pubblici del giugno 2004?

Il Gruppo di lavoro ha proseguito gli incontri con i membri della comunità per perfezionare il progetto scelto in merito alle corsie preferenziali. Nel corso di 15 riunioni tenutesi con membri della comunità e altri gruppi d'interesse sin dalla fine di giugno, sono stati affrontati i problemi dei residenti circa le questioni attinenti al progetto e si è provveduto ad effettuare alcune modifiche. I seguenti sono alcuni dei cambiamenti più significativi:

- La progettazione delle corsie destinate ai tram permette la circolazione dei mezzi d'emergenza e soccorso lungo e attraverso la strada, promuovendo, contestualmente, le attività vitali della strada stessa e migliorando le condizioni di sicurezza dei pedoni.
- Proseguimento della collaborazione con rappresentanti delle forze di Polizia, Vigili del Fuoco, e Servizi di Pronto Soccorso per verificare l'adeguatezza delle attuali corsie del tram e designare nuovi accessi per i veicoli d'emergenza e soccorso da, per e attraverso le corsie stesse. Un obiettivo importante è quello di garantire il libero accesso dei mezzi d'emergenza e soccorso ai quartieri residenziali situati su entrambi i lati di St. Clair Avenue West.
- Nuova valutazione delle disposizioni in tema di parcheggio contenute nella relazione di giugno sul progetto prescelto (denominato Preferred Design Concept) al fine di aggiungere 61 spazi per il parcheggio sulla sede stradale, in modo da portare il numero dei posti disponibili a 571 dai complessivi 611 attualmente esistenti (pari al 93%).
- Nelle zone con un numero insufficiente di parcheggi sono state identificate quattro possibili aree per un intervento; in esse l'Autorità di Toronto per i Parcheggi (TPA) sta studiando la possibilità di realizzare siti con aree adibite contemporaneamente a parcheggio e piazza pubblica, come, ad esempio, nella zona Northcliffe Boulevard/St. Clair.
- La Città e l'Autorità per i Parcheggi (TPA) hanno individuato una serie di siti in cui potrebbe essere concesso il parcheggio su strade secondarie in modo da fornire parcheggi supplementari all'area di St. Clair. Tali siti includono, ad esempio, Caledonia Road a sud di St. Clair sul lato est, e Robina Avenue a nord di St. Clair, sul lato est.
- Riprogettazione del tratto di Lansdowne per ridurre la superficie della fermata tram/bus e creare un passaggio pedonale più invitante e un accesso a Earlscourt Park.
- Riduzione al minimo delle immissioni di traffico sulle vie attigue dell'area mantenendo la capacità del volume di traffico.

Rivitalizzazione e abbellimento di St. Clair Avenue.

La ricostruzione dei binari del tram fornisce un'ottima occasione per migliorare quegli spazi di St. Clair Avenue West dedicati ai pedoni, allo shopping e agli altri ambienti pubblici, assorbendo elementi di arredo urbano nuovi o ricondizionati, come i viali, i marciapiedi, le fermate dei mezzi pubblici e gli elementi di arte pubblica.

Gli addetti al design urbano lavorano insieme ai gruppi comunitari per studiare il modo migliore di integrare gli elementi di arte pubblica nel progetto, compresi quei temi artistici espressione del patrimonio culturale e dei valori propri di St. Clair Avenue.

Sono stati individuati alcuni "luoghi speciali" lungo St. Clair Avenue: essi saranno migliorati e arricchiti, contribuendo a rafforzare i caratteri peculiari della strada:

- L'area da Tweedsmuir a Bathurst, all'inizio del circuito sot-

Progetti provvisori per le corsie preferenziali.

Nel corso dell'ultimo incontro aperto al pubblico tenutosi a giugno, la proposta denominata Alternative 6 (Corsie Preferenziali di Transito) è stata indicata quale soluzione preferita per St. Clair Avenue. Ulteriori progetti sono stati avanzati nel corso della stessa riunione. Le caratteristiche di questo progetto sono l'esistenza di una analisi tecnica condotta e i commenti pervenuti da parte dei cittadini e rappresentanti dei servizi di emergenza (Polizia, Vigili del Fuoco e Ambulanze). Tali caratteristiche comprendono:

- La realizzazione di due corsie per tutti, in ciascuna direzione di marcia, nei periodi di maggiore traffico.
- Parcheggio consentito su entrambe le carreggiate nei giorni feriali (in periodi normali) e nei fine settimana.
- Inversioni a "U" e svolte a sinistra con attraversamento dei binari consentite presso incroci dotati di apposita segnaletica.
- Alcune svolte a sinistra attualmente vietate (tra esse: Keele Street, Lansdowne Ave, Spadina Road, Russell Hill Road, Bathurst Street, Avenue Road) saranno consentite.
- Possibilità di attraversamento dei binari del tram da parte di pedoni e biciclette presso determinati incroci.
- Fermate dei tram più larghe ed attraenti.



St. Clair Avenue at Dufferin Street – existing conditions



St. Clair Avenue at Dufferin Street – proposed concept

- Nuovi ripari per i passeggeri in attesa del tram (riportanti disegni dell'arredo urbano circostante)
- Migliore arredo urbano e oggetti di arte pubblica.

fico di St. Clair Avenue al livello attuale grazie al mantenimento di due corsie generali in ciascuna direzione di marcia e con l'incremento delle possibilità di svolta a sinistra.

- Sono state effettuate delle modifiche agli incroci per migliorare le operazioni e rispondere a specifici problemi della comunità. Le modifiche interessano i seguenti incroci: Keele Street, Lansdowne Avenue, Spadina Road, Russell Hill Road, Bathurst Street, Avenue Road.
- La segnaletica stradale presso Winona Drive non sarà rimossa, come previsto nel progetto originale. I segnali stradali proposti per Hendrick non saranno installati, ma entreranno in vigore disposizioni per consentire l'accesso dei mezzi dei Vigili del Fuoco attraverso le corsie del tram.
- Il gruppo di lavoro ha completato una dettagliata valutazione delle proposte di costruzione delle fermate lungo tutto il percorso della linea. In base a tale valutazione si è provveduto a spostare la fermata a Yonge Street in direzione ovest presso l'estremità dell'incrocio (lato ovest), e all'eliminazione della fermata Yonge Street in direzione est data la sua vicinanza alla fermata St. Clair della linea metropolitana. Tali cambiamenti consentono l'introduzione di una corsia per la svolta a sinistra a Yonge Street in direzione est.
- A causa del basso utilizzo e della vicinanza ad altre fermate, sono state eliminate alcune fermate della linea del tram (Wychwood direzione est e direzione ovest, Northcliffe direzione ovest, Glenholme direzione est).

Il parere dei cittadini ha contribuito in maniera decisiva!



Ambulanza in entrata nelle corsie in direzione sud, incrocio tra Spadina Avenue e Front Street West



Another transit shelter design

Come contattare il gruppo di lavoro:
E-mail - stclairvestea@toronto.ca
Sito internet dello studio - www.toronto.ca/planningstudies

Posta o Fax indirizzati a: Christine Iamonaco-Dagg
Public Consultation and Community Outreach
City of Toronto, Works & Emergency Services
55 John Street, 19th Floor, Toronto, ON M5V 3C6

Fax: 416-392-2974
TTY (servizio per non udenti): 416-397-0831