

PERCHÉ UNA CORSIA PREFERENZIALE ADESSO?

La TTC ha in progetto la sostituzione dei binari dei tram lungo St. Clair nel 2005. Ora è il momento di suggerire miglioramenti. Altrimenti dovremo aspettare altri 30 anni, ossia la prossima sostituzione dei binari, per poter apportare sostanziali modifiche all'assetto della strada. Il Comune di Toronto e la TTC stanno conducendo uno studio per cercare di capire quali sono le modifiche alla linea tramviaria che la comunità residente lungo St. Clair ritiene necessarie. Si chiede ai residenti, ai commercianti e ai pendolari che gravitano su St. Clair di esprimere la propria opinione a riguardo.

St. Clair è per la maggior parte una strada a sei corsie. Il progetto di corsia preferenziale prevede l'utilizzo di due di queste sei corsie per il transito dei tram, di altri automezzi pubblici (TTC) e di auto-soccorsi (ambulanze, vigili del fuoco, polizia).

Ci sono diverse opzioni per la realizzazione di una corsia preferenziale per i tram.

Chiamate i vostri rappresentanti in Comune:

- Cesar Palacio - 416-392-7011
- Joe Mihevc - 416-392-0208
- Michael Walker - 416-392-7906
- Frances Nunziata - 416-392-4091

- David Miller - 416-397-2489

Per ulteriori informazioni sullo studio di impatto ambientale e di fattibilità del progetto, visitate la pagina web del Comune di Toronto: www.toronto.ca/planningstudies

St. Clair Right-of-way Initiative for Public Transit (SCRIPT)

Il nostro gruppo dà voce ai residenti, ai commercianti e a tutte le persone che lavorano e gravitano su St. Clair Avenue che sono favorevoli all'istituzione di una corsia preferenziale per i tram.

Visitate la nostra pagina web:

www.script2004.ca

Per ulteriori informazioni inviate le vostre e-mail a **info@script2004.ca**

Informati...

SOS?

Un gruppo che va sotto il nome di SOS (Save Our St. Clair) ha affisso posters contro il progetto di corsia preferenziale per St. Clair Avenue West..

In questo volantino trovate i dati reali che contraddicono le affermazioni fatte da SOS.

Salvate la nostra St.Clair da questi falsi miti

SOS afferma che "...la corsia preferenziale creerebbe una barriera che dividerebbe la strada 24 ore su 24, 7 giorni su 7, come in Spadina Avenue."

Dato di fatto: La corsia preferenziale su Spadina Avenue facilita l'attraversamento della strada per i pedoni. La gente può attraversare la strada in tutta sicurezza, una sezione alla volta, muovendosi da isola pedonale a isola pedonale. L'isola pedonale creata dalla corsia preferenziale evita che i pedoni, durante l'attraversamento, si vengano a trovare in mezzo alla strada, senza protezione, in balia del traffico. Per i pedoni, un facile e sicuro attraversamento di una strada veloce a più corsie significa una barriera in meno.

SOS afferma che la corsia preferenziale "... indurrebbe un aumento del traffico in molte delle strade residenziali attorno a St.Clair."

Dato di fatto: Per ridurre la portata e la velocità del traffico in città si potrebbero--e si dovrebbero--apportare cambiamenti in ogni caso (segnaletica stradale, cunette rallenta traffico, controlli radar, etc).

SOS afferma che "...le ambulanze e i vigili del fuoco avrebbero molte più difficoltà nel raggiungere e nel muoversi nel quartiere"

Dato di fatto: Polizia, ambulanze, vigili del fuoco sarebbero in grado di raggiungere la loro destinazione molto più velocemente se potessero utilizzare la corsia preferenziale dei tram, come già avviene su Spadina Avenue e su Queen's Quay.

SOS afferma che "...la spaziosità di St.Clair Avenue... scomparirebbe"

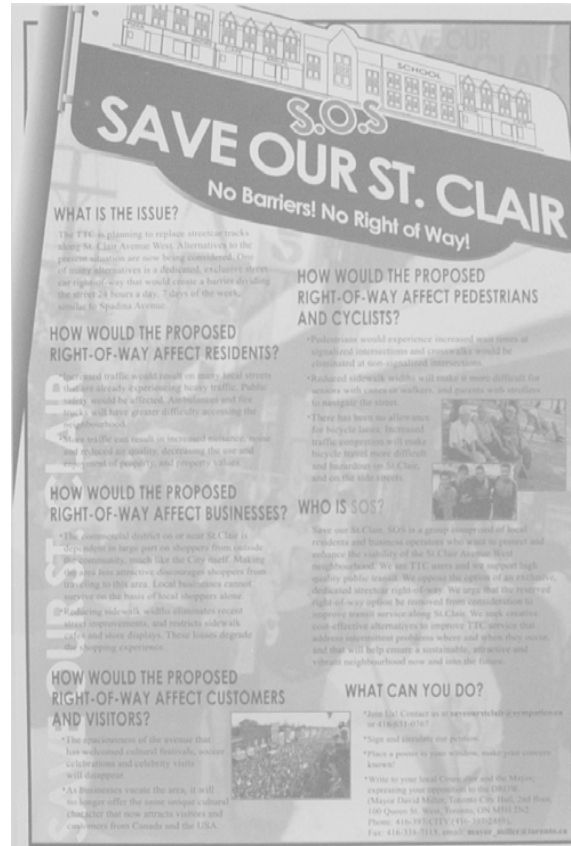
Dato di fatto: Lo spazio occupato da tre auto infilate una dietro l'altra coincide con lo spazio necessario per far accomodare sedute 46 persone in una carrozza del tram.

SOS afferma che "...un volume di traffico maggiore può provocare più disturbo, più rumore, e può peggiorare la qualità dell'aria."

Dato di fatto: Il miglior modo di ridurre il volume di traffico consiste nell'offrire agli automobilisti l'alternativa di un servizio pubblico efficiente. La corsia preferenziale per i tram aumenterebbe l'efficienza del trasporto pubblico (niente ritardi nelle ore di punta, per esempio). In questo modo sempre più automobilisti sceglierebbero di utilizzare i mezzi pubblici, e di farlo sempre più spesso. La corsia preferenziale, riducendo il volume di traffico, renderebbe St. Clair più sicura e più piacevole anche per i pedoni.

SOS afferma che "...Il distretto commerciale di St.Clair dipende in gran parte da clienti che vengono da fuori."

Dato di fatto: Gli utenti del tram 512 sono anch'essi clienti delle attività commerciali di St.Clair! Un recente studio condotto dal Comune di Toronto mostra che il 79% della clientela si reca nei negozi di St.Clair coi mezzi di trasporto pubblico, a piedi o in bicicletta; il 94% della clientela si sposta poi da negozio a negozio coi mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta. Perciò, un servizio di trasporto pubblico migliore aumenterebbe il numero di persone che vivono e che vengono a fare la spesa nel distretto di St.Clair, senza aumentare il volume di traffico! Un traffico lento e ordinato, insieme con un numero maggiore di utenti del tram e di pedoni che transitano nella zona significa più persone che guardano le vetrine.



SOS afferma che "...i pedoni sarebbe costretti a lunghe attese..."

Dato di fatto: Un tram può trasportare velocemente un maggior numero di persone da una parte all'altra di un incrocio. Se un maggior numero di automobilisti abbandonasse la macchina per il tram, il sistema dei semafori agli incroci--sensibile al volume di traffico--non produrrebbe più ingorghi.

SOS afferma che la corsia preferenziale "...eliminarrebbe gli attraversamenti pedonali..."

Dato di fatto: Gli attraversamenti pedonali sono pericolosi e dovrebbero essere sostituiti da attraversamenti dotati di semafori, perché solo i semafori impongono uno stop alle auto.

SOS afferma che "...l'aumento del volume di traffico renderà l'uso della bicicletta più difficile e pericoloso..."

Dato di fatto: L'uso della bicicletta in città è più sicuro se il traffico è lento e ordinato. La strada è larga abbastanza per poter includere, oltre alle corsie per le auto, una pista ciclabile, la corsia preferenziale per il tram e i parcheggi per le auto.