Existing Northbound Traffic Patterns within the Airport Pkwy-Bronson Corridor (AM peak hour)

Within the Corridor, the amount of exiting traffic (between Walkley and south of Carling) to area employment/ institutional nodes and intersecting Arterial, Collector and Driveway routes is roughly equivalent to the amount of entering traffic.

This suggests that the majority of traffic that originates further to the south from the Ottawa Airport and growth communities is not destined to Downtown, and reinforces the network connectivity role of the Corridor.

Approximate volume of northbound traffic on Bronson approaching Carling. Volume approximatif de la circulation vers le nord sur Bronson, à l'approche de Approximate volume or northbound traffic entering the Corridor between Brookfield and just south of Carling (i.e., not from the Airport and growl communities). communities). Volume approximatif de la circulation vers le nord qui s'introduit dans le corridor depuis Brookfield jusqu'au sud de Carling (c'est-à-dire que CONFEDERATION cette circulation ne provient pas de l'aéroport ni des communautés en pleine 200 pproximate volume of orthbound traffic exiting the Corridor between Walkley and circulation vers le nord qui sort du corridor entre Walkley et la promenade Queen Elizabeth. Approximate volume of northbound traffic originating south of Walkley Road. Volume approximatif de la circulation provenant du sud du chemin Walkley. Approximate volume of northbound traffic originating south of Hunt Club (i.e., from the Airport and growth communities). Volume approximatif de la circulation vers le nord provenant du sud de Hunt Club (c.-à-d. de l'aéroport et des communautés en pleine

Configuration de la circulation vers le nord sur la promenade de l'Aéroport – corridor Bronson (heure de pointe du matin)

Dans le corridor, le volume actuel de circulation (depuis Walkley jusqu'au sud de Carling) vers les secteurs d'emploi et les centres institutionnels, et aux intersections avec les artères, les routes secondaires et les promenades, est à peu près équivalent au volume de véhicules entrants.

Ces données suggèrent que pour la grande partie de la circulation qui provient de secteur plus au sud, depuis l'aéroport d'Ottawa et les communautés en pleine croissance, la destination finale n'est pas le centre-ville, ce qui renforce la fonction de liaison avec le réseau du corridor.