

WELCOME
CentrepoinTE Drive and Hemmingwood Way
Area Traffic Management Study

BIENVENUE
Étude de la gestion de la circulation locale sur la
promenade CentrepoinTE et la voie Hemmingwood

Open House
Ben Franklin Place
101 CentrepoinTE Drive
The Chamber
Wednesday, Nov. 23, 2016 – 6:30PM to 8:30PM

Réunion portes ouvertes
Place-Ben-Franklin
101, promenade CentrepoinTE
Salle Chamber
Le mercredi 23 novembre 2016, de 18 h 30 à 20 h 30

Overview

The City of Ottawa welcomes you to the second of two Open Houses for the Centrepointe Drive and Hemmingwood Way Area Traffic Management (ATM) Study.

The study will examine alternative solutions to address traffic related concerns by local residents on Centrepointe Drive and Hemmingwood Way.

The purpose of this Open House is to:

- Present identified traffic issues.
- Present information on proposed Area Traffic Management measures.
- Present and seek input on the alternative concept plans aimed at addressing the identified traffic issues.

Your comments are welcomed and are very important to this study.

Aperçu

La Ville d'Ottawa vous souhaite la bienvenue à la deuxième de deux réunions portes ouvertes sur l'étude de la gestion de la circulation locale (GCL) sur la promenade Centrepointe et la voie Hemmingwood.

Cette étude portera sur les différentes solutions à envisager pour répondre aux préoccupations sur la circulation soulevées par les résidents à propos de la promenade Centrepointe et de la voie Hemmingwood.

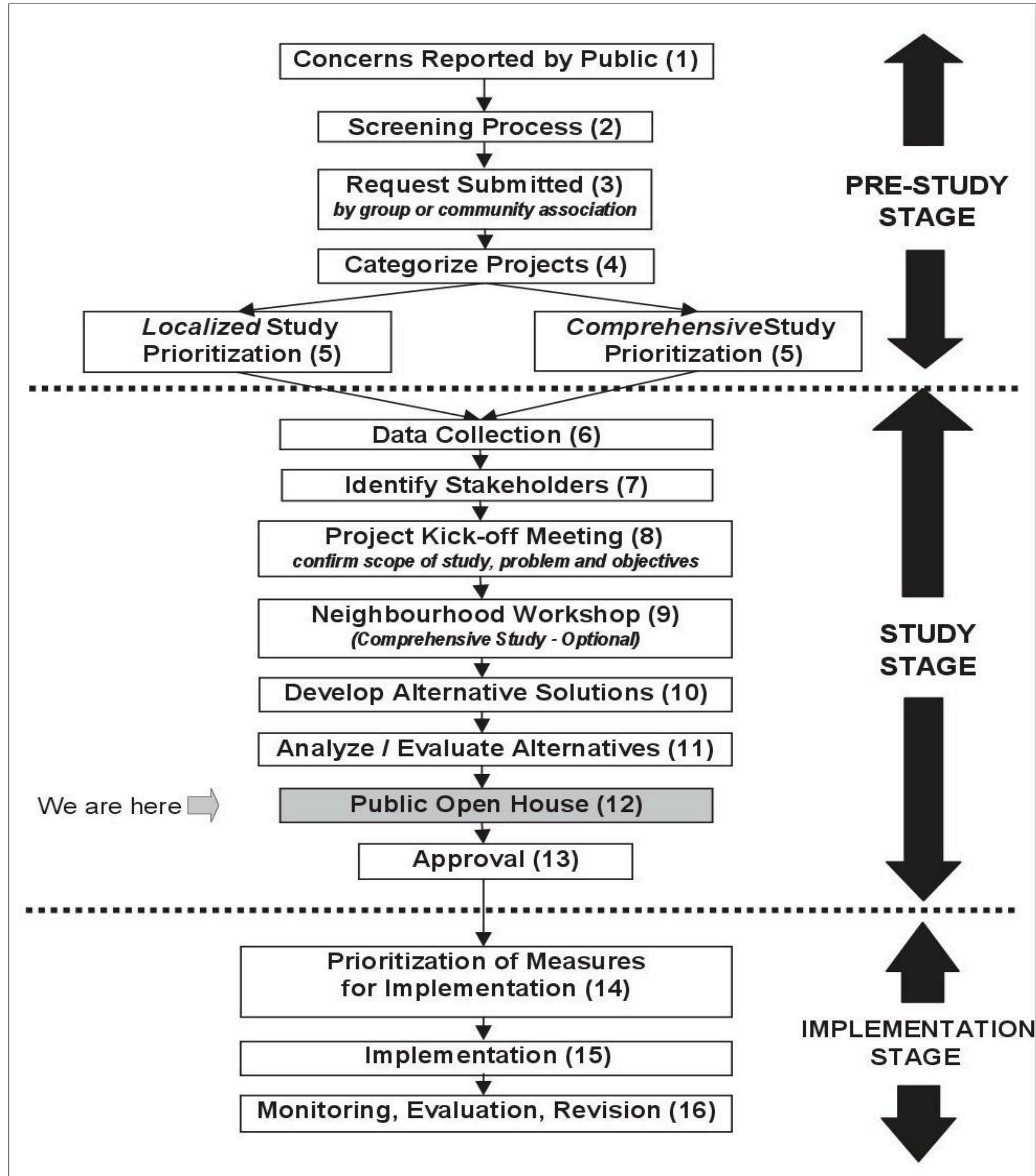
L'objectif de cette réunion portes ouvertes est :

- De présenter et d'identifier les problèmes de circulation;
- De présenter les données existantes sur les conditions de circulation;
- D'obtenir des suggestions et commentaires sur les problèmes de circulation des résidents du secteur.

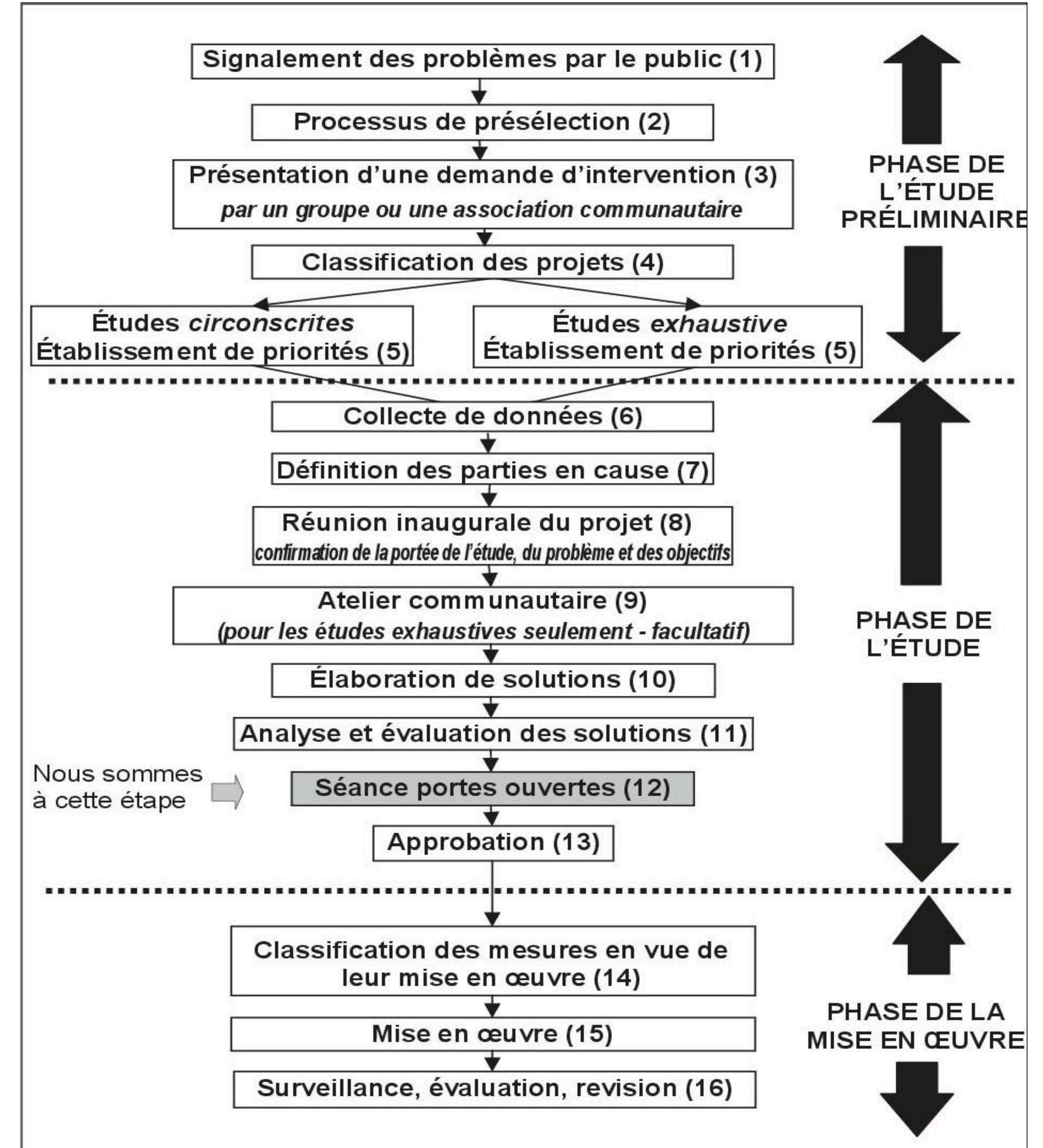
Vos commentaires nous intéressent vivement et revêtent une grande importance pour cette étude.



ATM Process



Processus de GCL



Traffic Issues Raised Thus Far

- Speeding vehicles and inappropriate driver behaviour
- Lack of crosswalks, medians, and stop signs
- Cut-through traffic
- Turn prohibitions/restrictions at Centrepointhe and Baseline
- Insufficient sightlines at intersections

Scope of the Study

The main focus of the study will be speed and inappropriate driver behaviour, and pedestrian safety.

This study will not attempt to address traffic volume concerns. Potential solutions for traffic volume concerns may have negative impacts on other streets and require broader public consultation than we cannot offer within the limits of this study.

Initial Problem Statement

Excessive vehicular speed and inappropriate driver behaviour and lack of pedestrian facilities on Centrepointhe Drive and Hemmingwood Way negatively affect safety and the quality of life of all street users.

Problèmes de circulation soulevés jusqu'à présent

- Vitesse et conduite inappropriée.
- manque de passages pour piétons, de terre-pleins et de panneaux d'arrêt
- circulation de transit
- virages interdits et restrictions sur la promenade Centrepointhe et le chemin Baseline
- manque de visibilité aux intersections

Portée de l'étude

L'étude portera plutôt sur la vitesse et la conduite inappropriée.

La présente étude ne tentera pas de résoudre les problèmes liés au débit de circulation. Cela pourrait avoir des effets négatifs sur les autres rues et nécessiter une consultation publique plus large, ce que le cadre de cette étude ne nous permet pas.

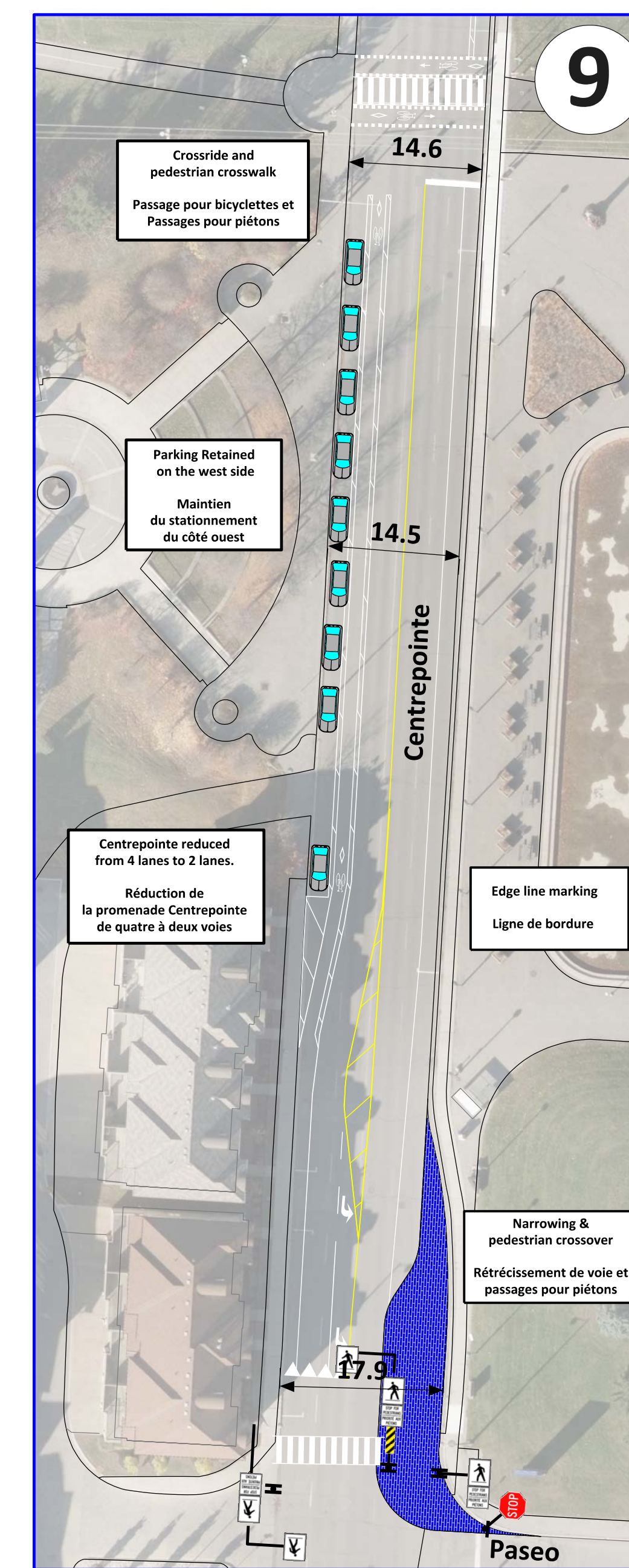
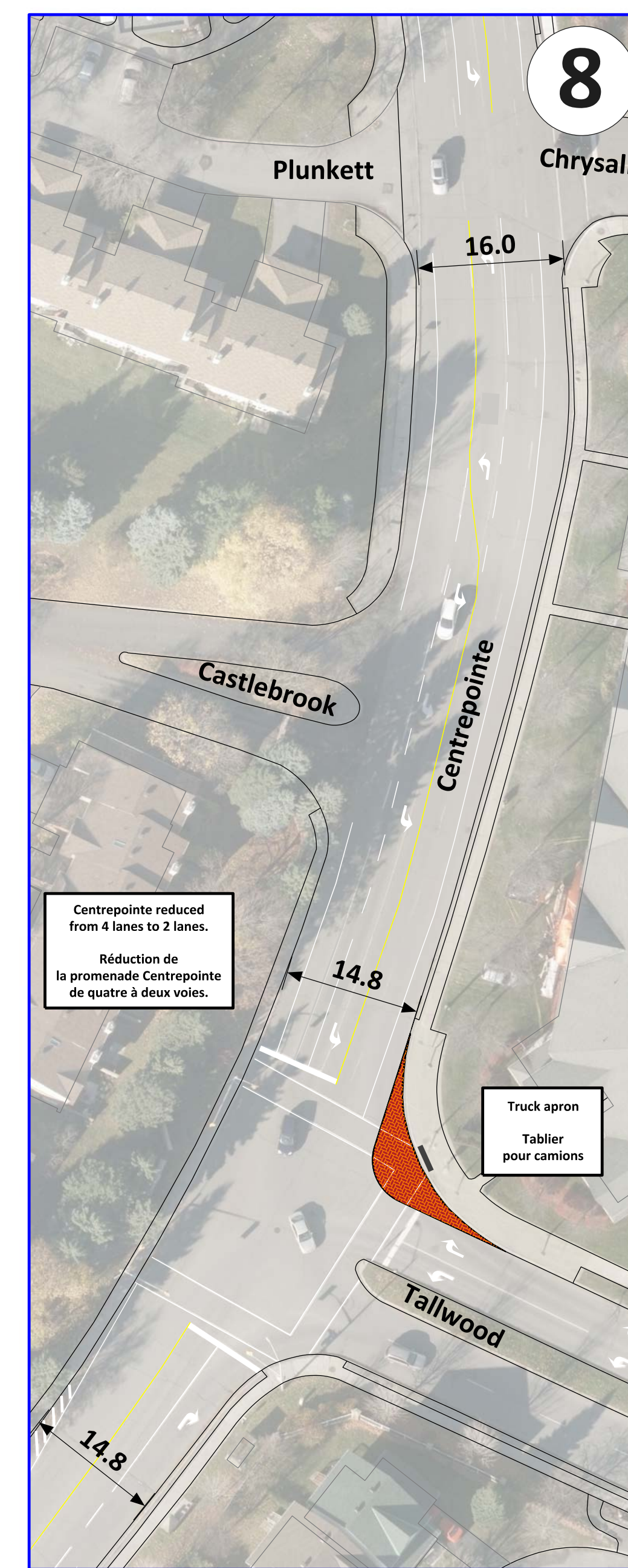
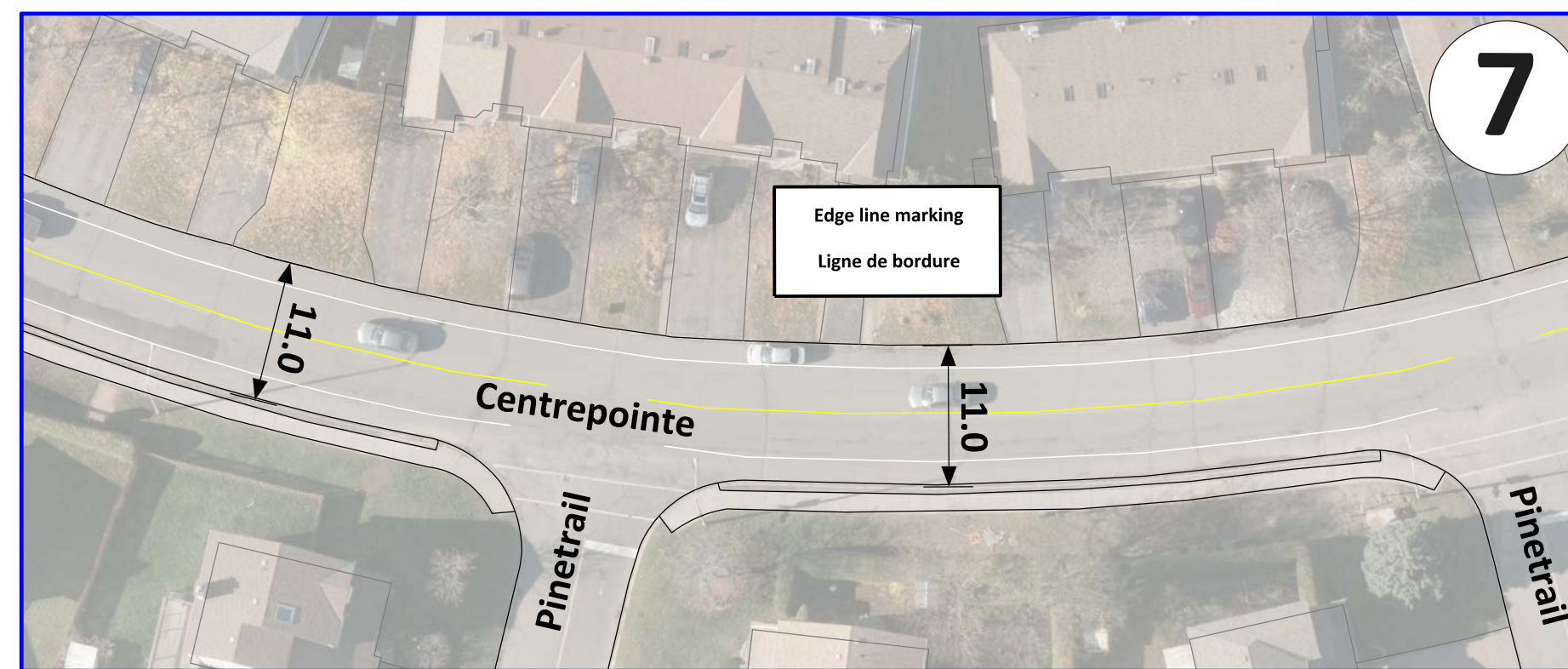
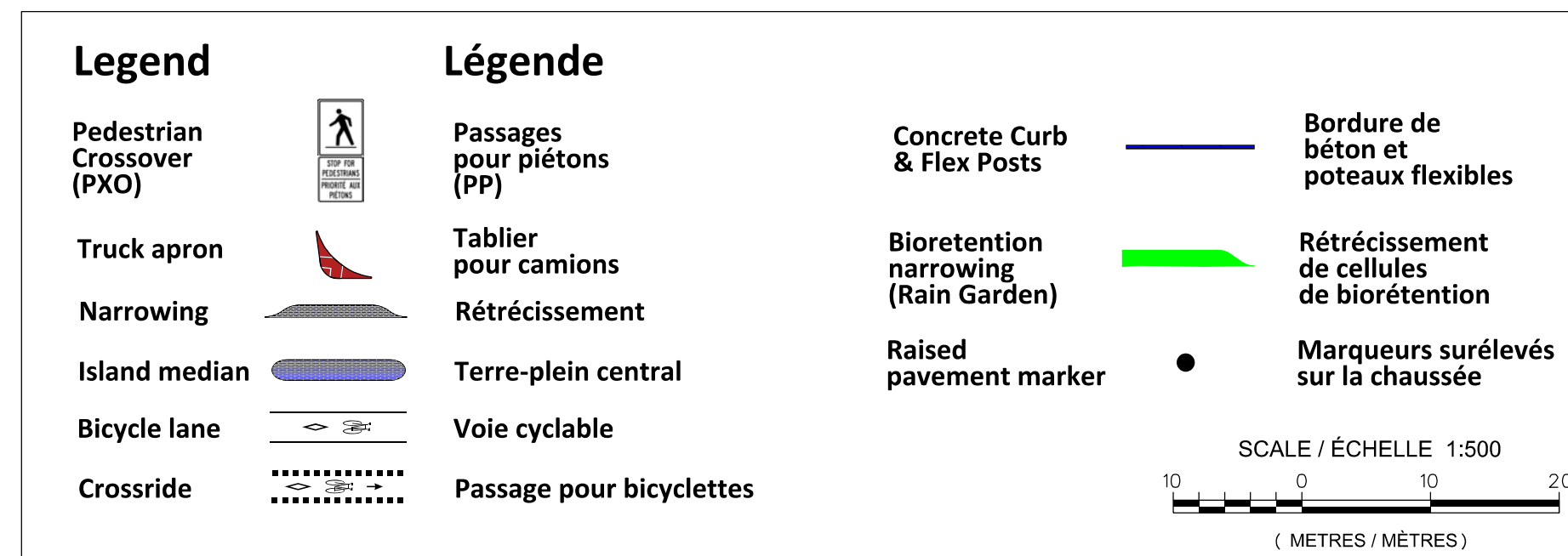
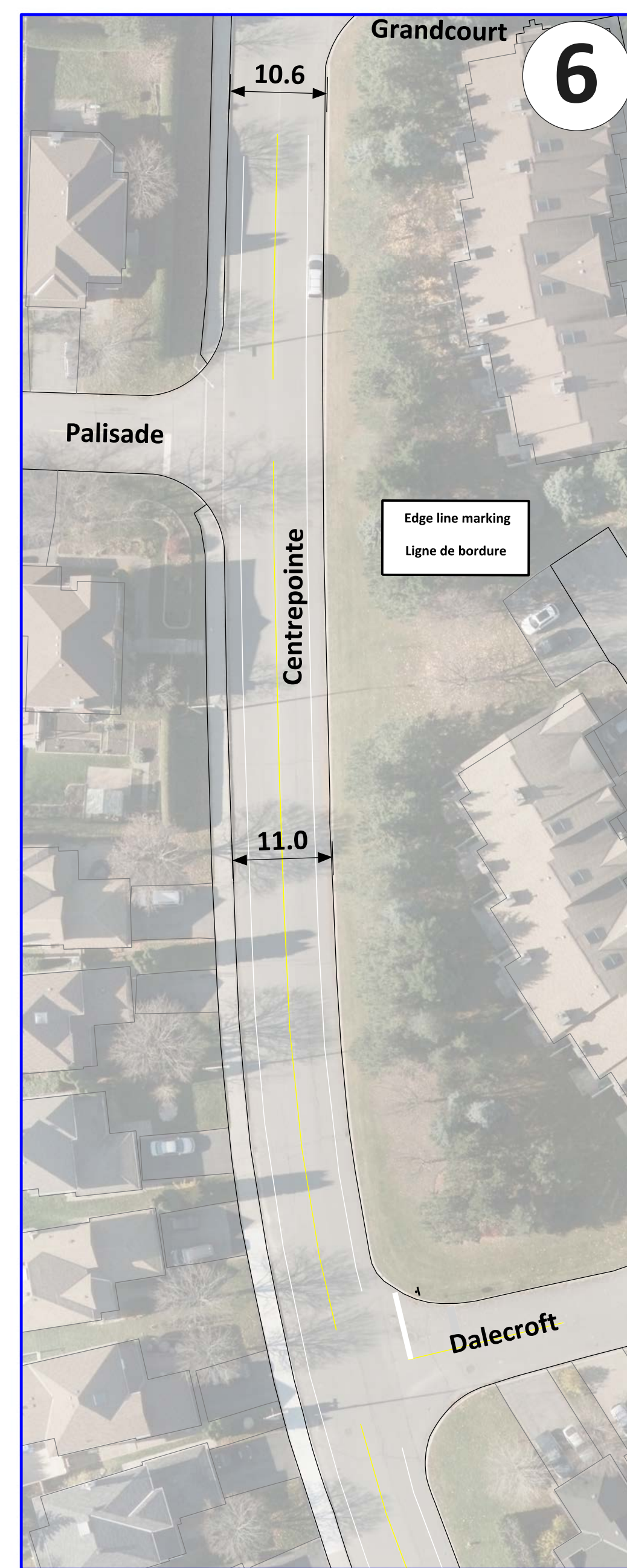
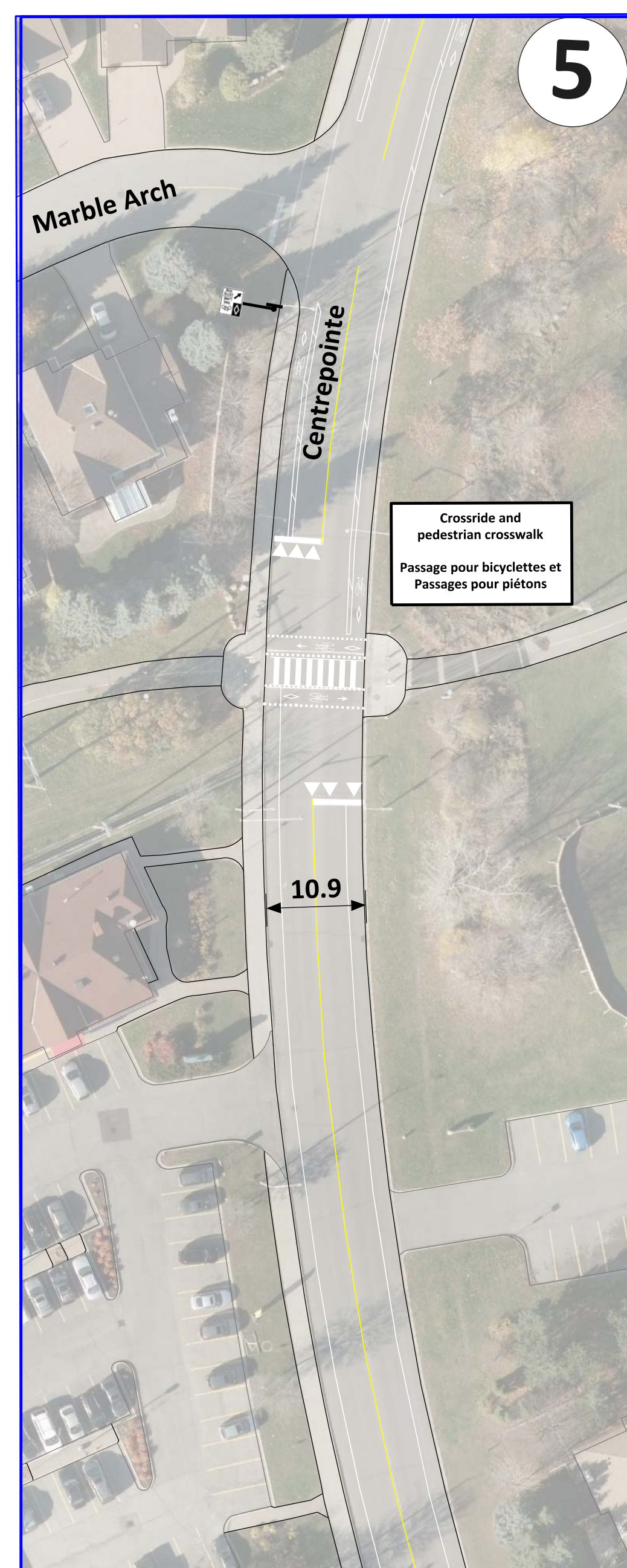
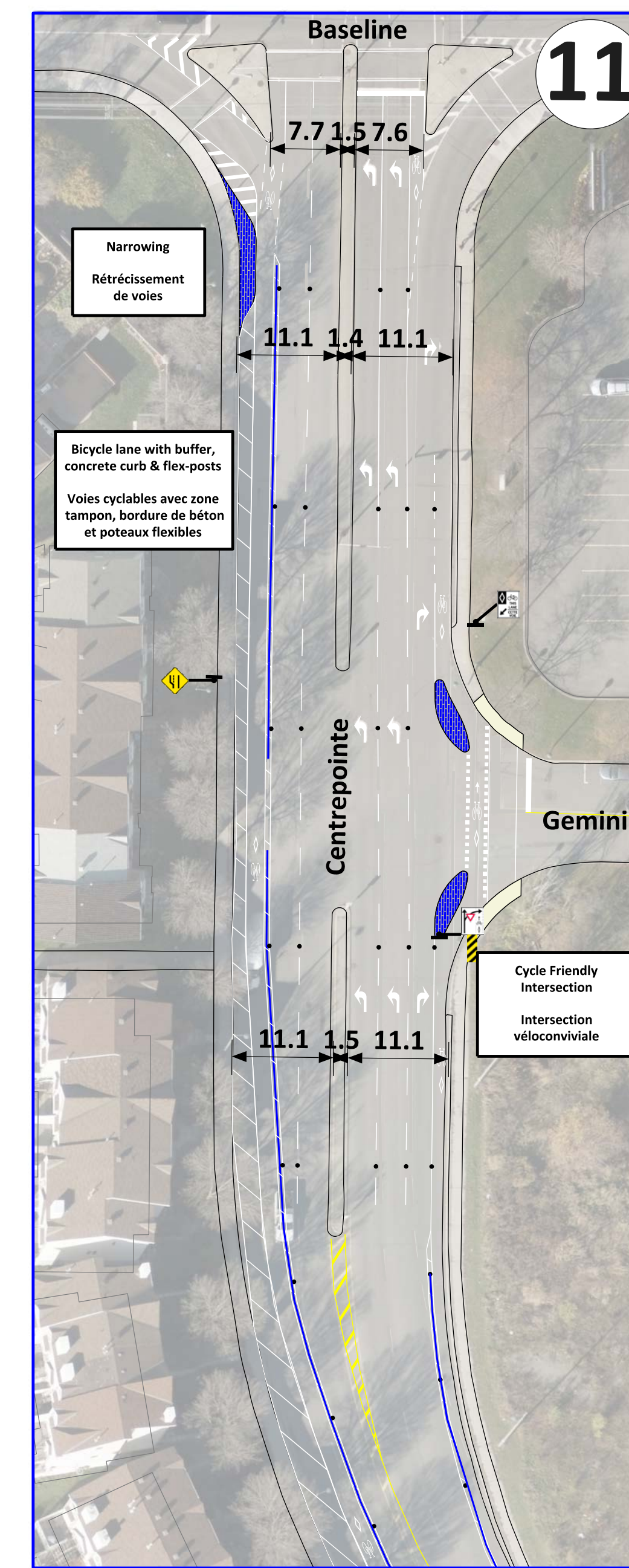
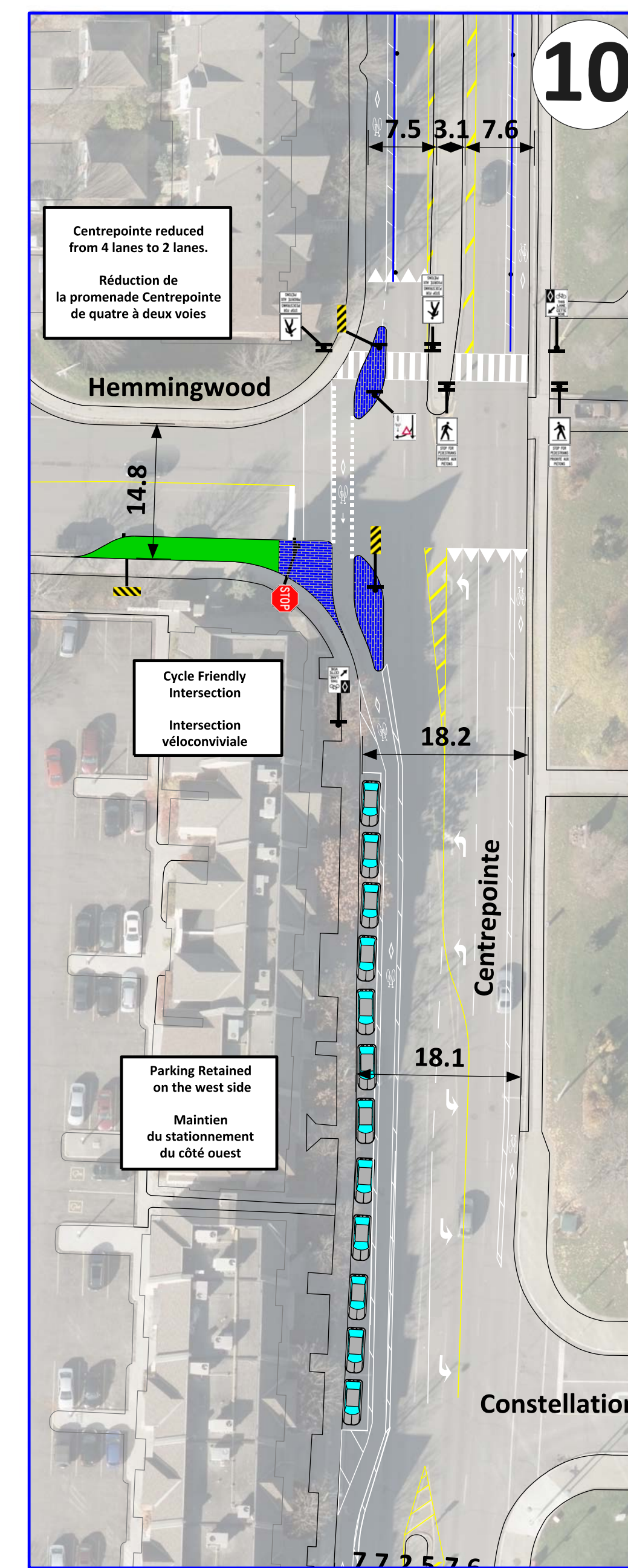
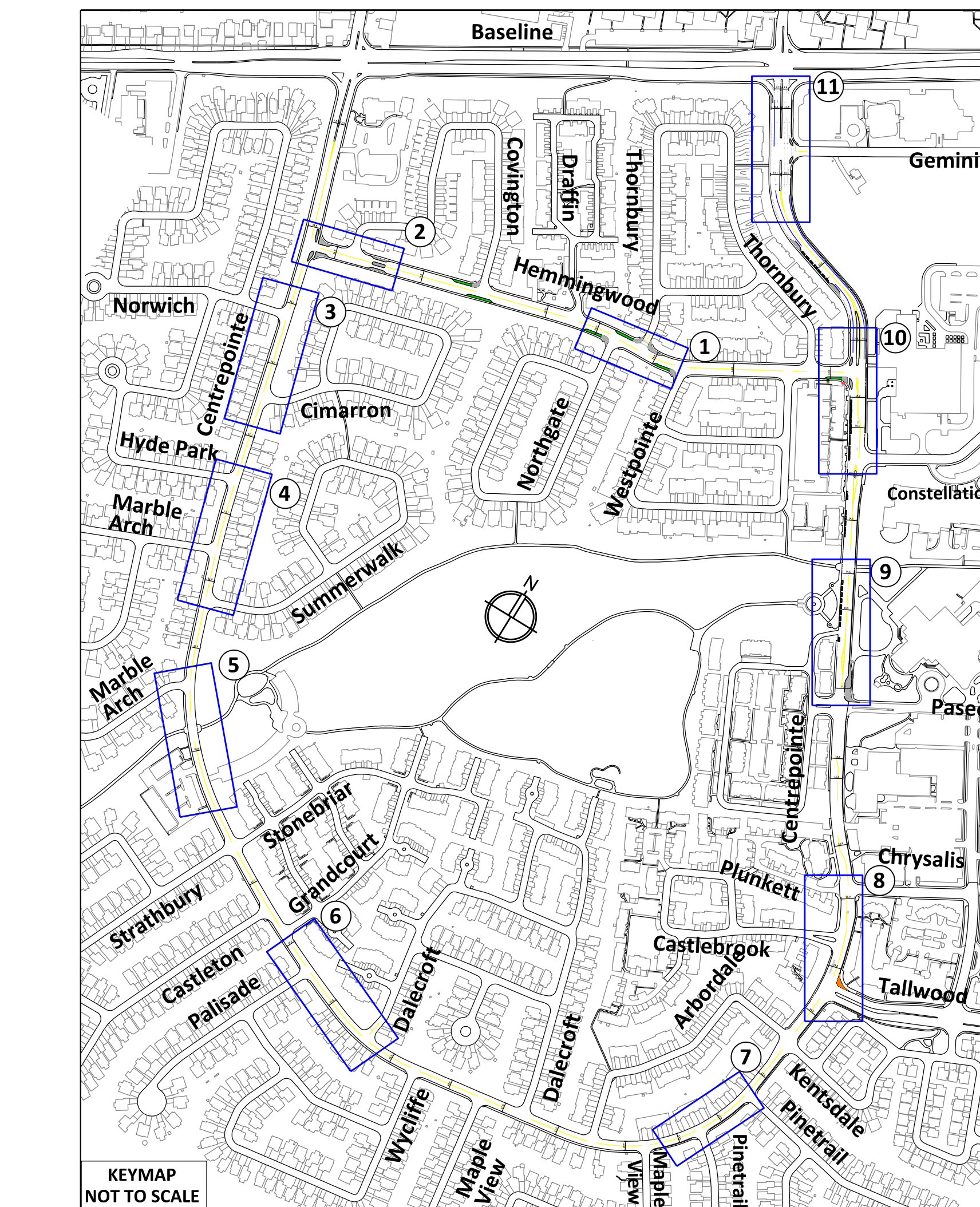
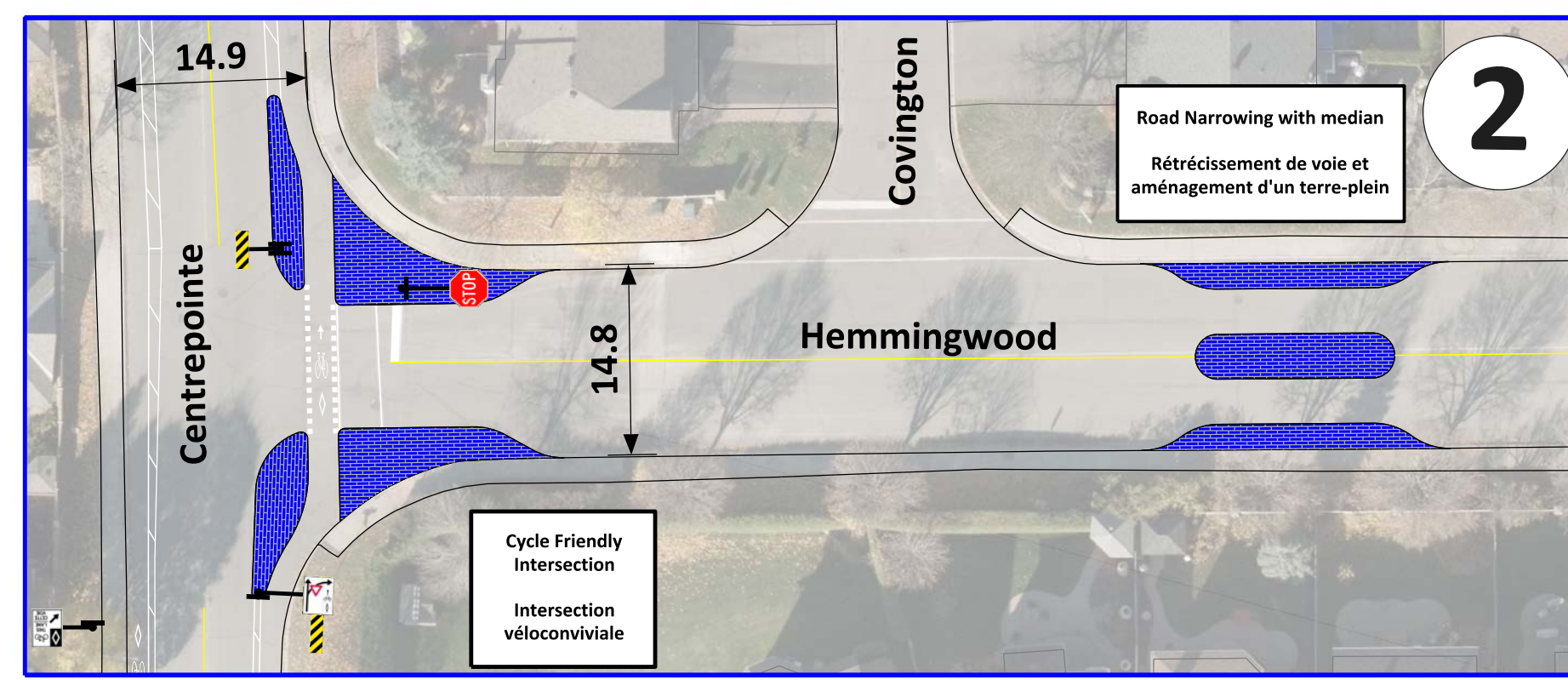
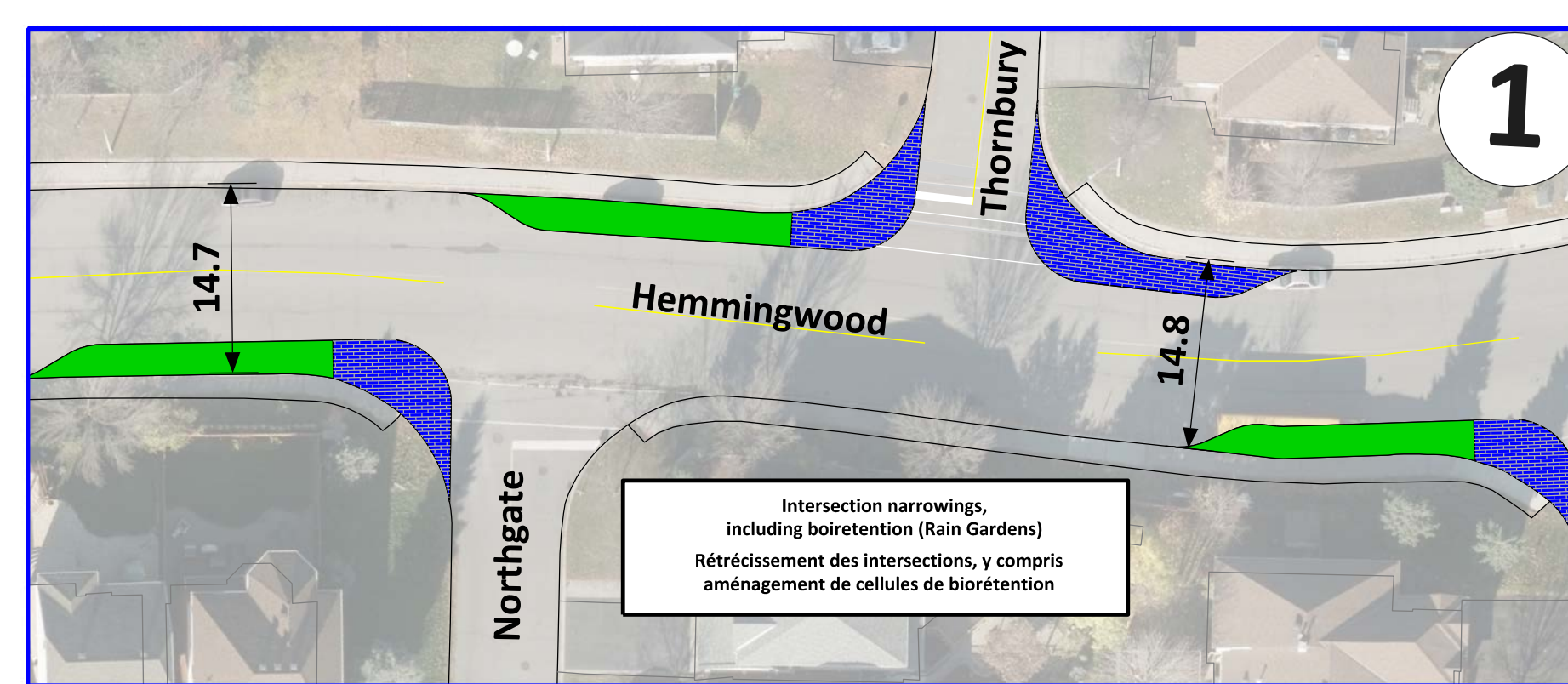
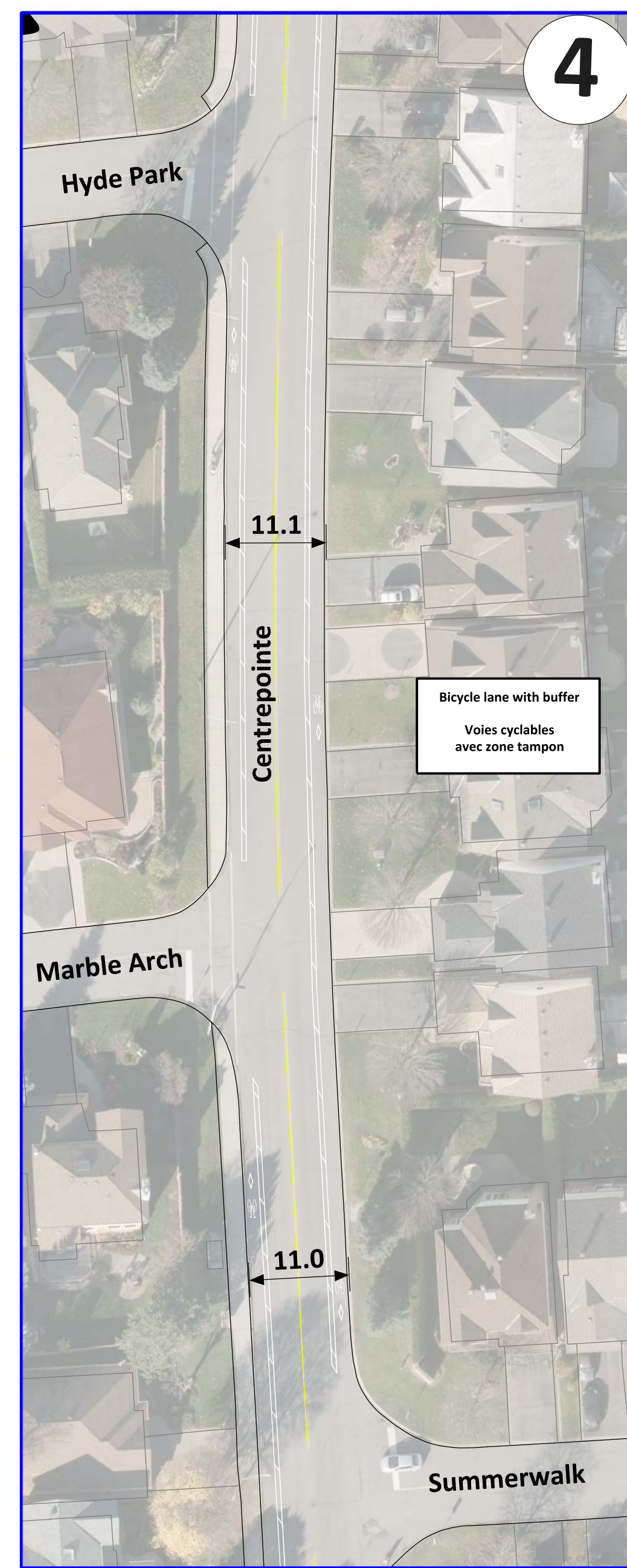
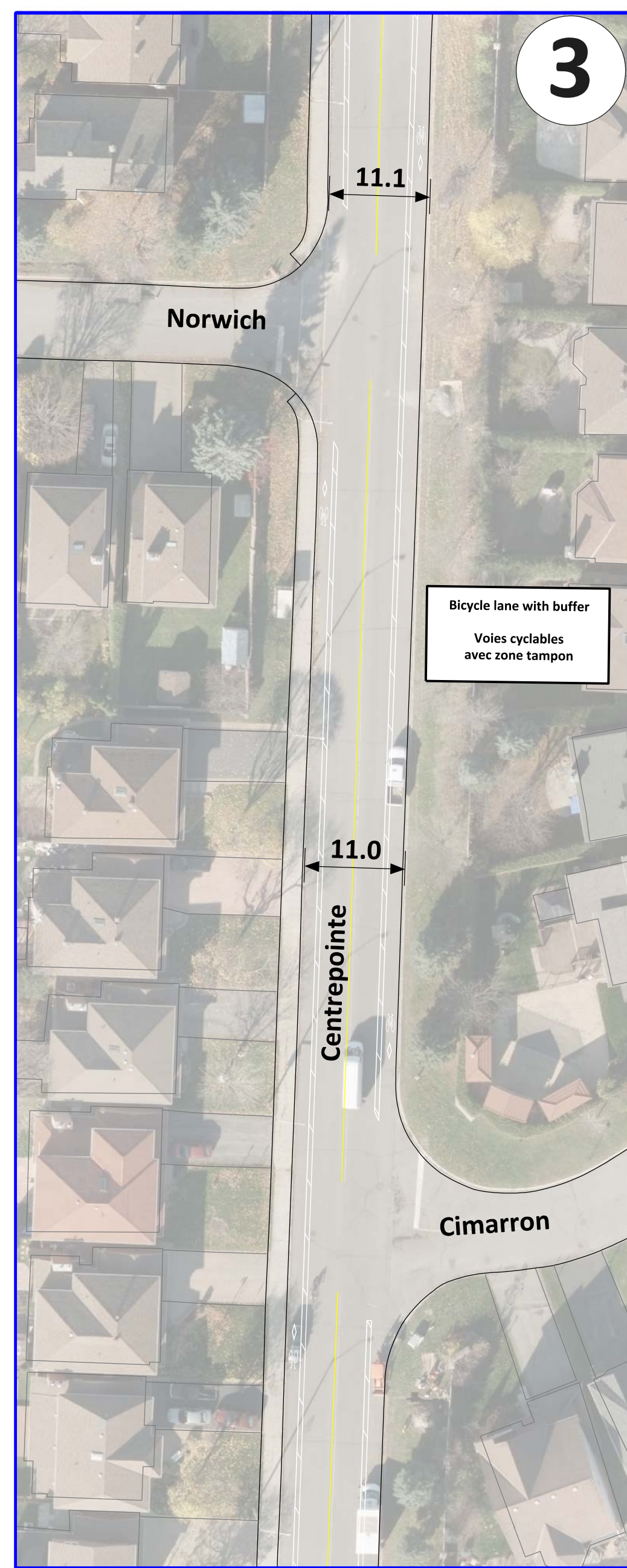
Énoncé initial du problème

La vitesse excessive, la conduite inappropriée et le manque d'installations piétonnières sur la promenade Centrepointhe et la voie Hemmingwood nuisent à la sécurité et à la qualité de vie des autres usagers de la route.



CENTREPOINTE DRIVE & HEMMINGWOOD WAY AREA TRAFFIC MANAGEMENT STUDY

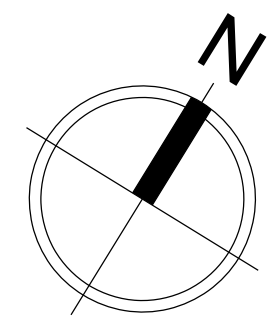
LA PROMENADE CENTREPOINTE ET LA VOIX HEMMINGWOOD ÉTUDE DE GESTION DE LA CIRCULATION LOCALE



NOTE: The above potential recommended measures are conceptual only and the number and location of the measures are subject to change upon technical review.
ATTENTION: Les mesures possibles recommandées ci-dessus sont strictement conceptuelles et le nombre et l'emplacement des mesures peuvent changer suivant l'étude technique

CENTREPOINTE DRIVE & HEMMINGWOOD WAY AREA TRAFFIC MANAGEMENT STUDY

ÉTUDE DE GESTION DE LA CIRCULATION LOCALE SUR LA PROMENADE CENTREPOINTE ET LA VOIX HEMMINGWOOD

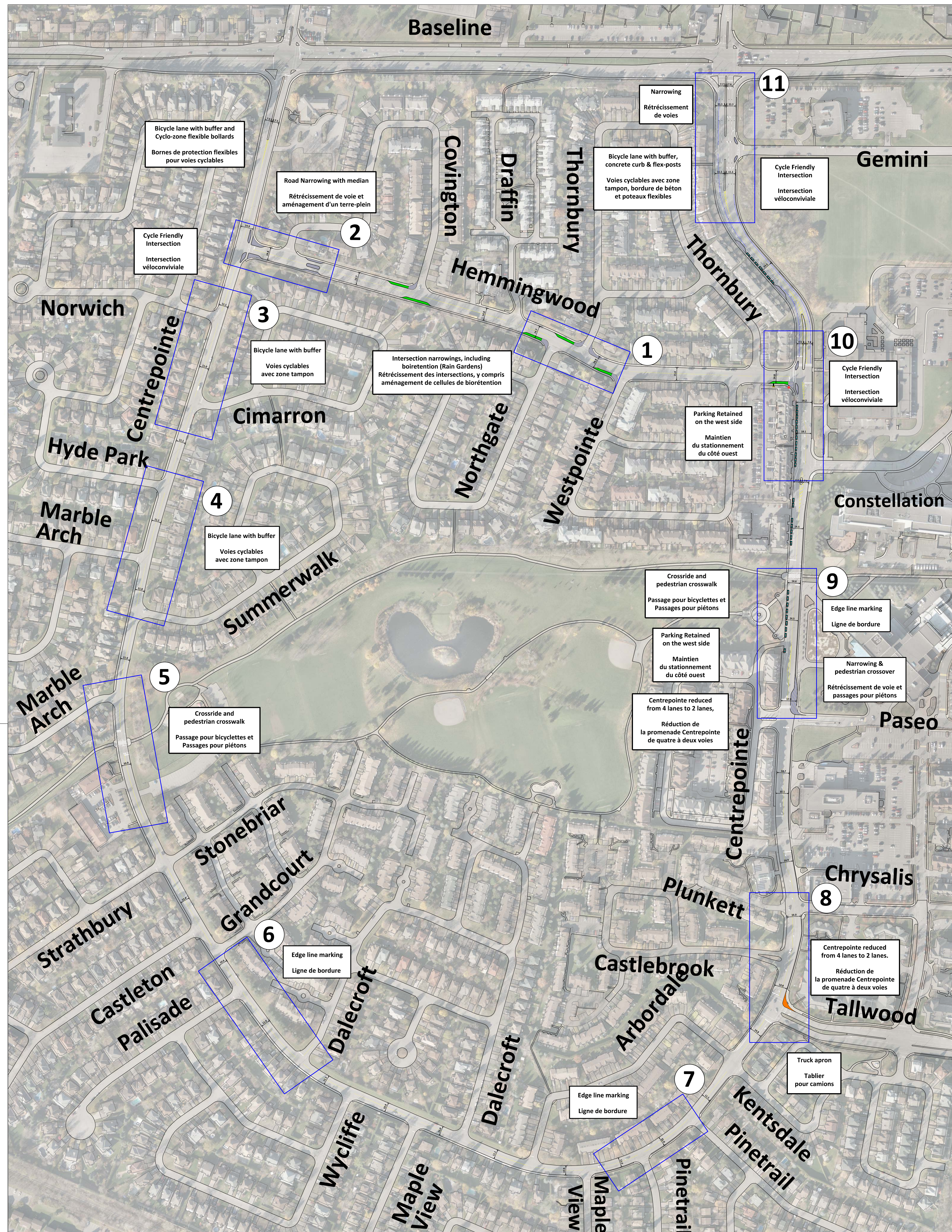
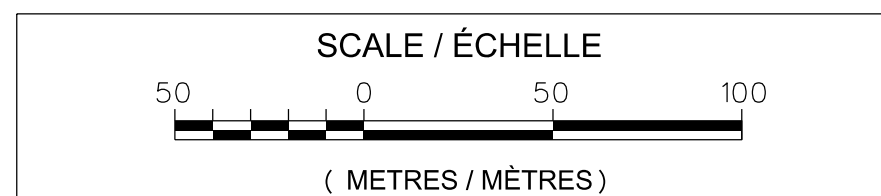


NOTE:
The potential recommended measures are conceptual only and the number and location of the measures are subject to change upon technical review.

ATTENTION:
Les mesures possibles recommandées sont strictement conceptuelles et le nombre et l'emplacement des mesures peuvent changer suivant l'étude technique.

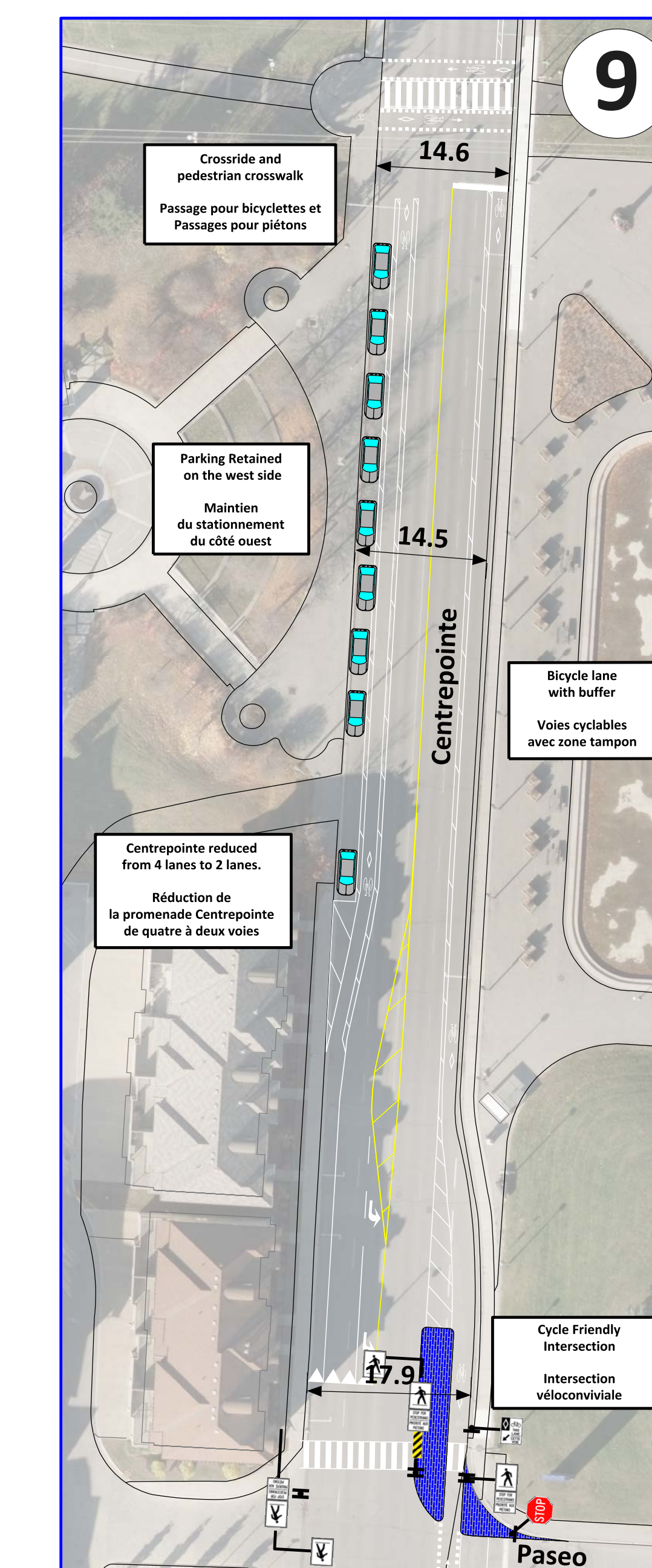
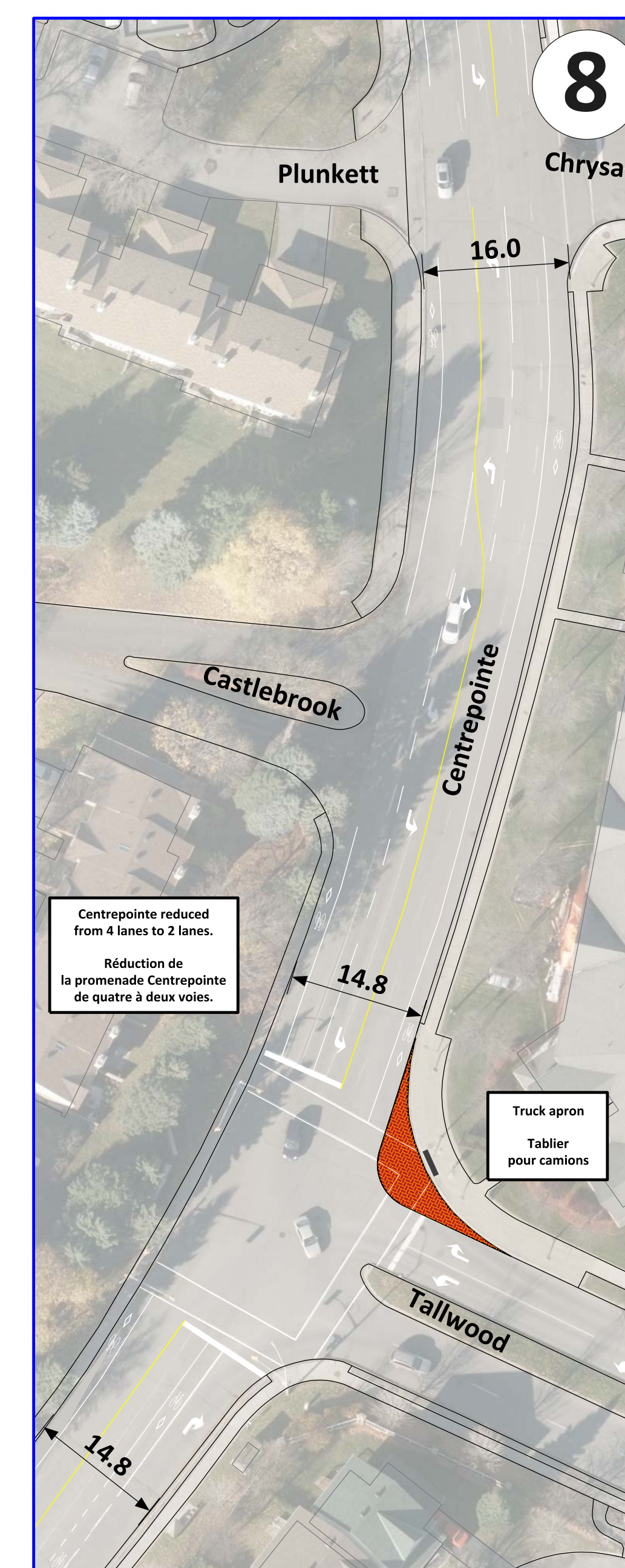
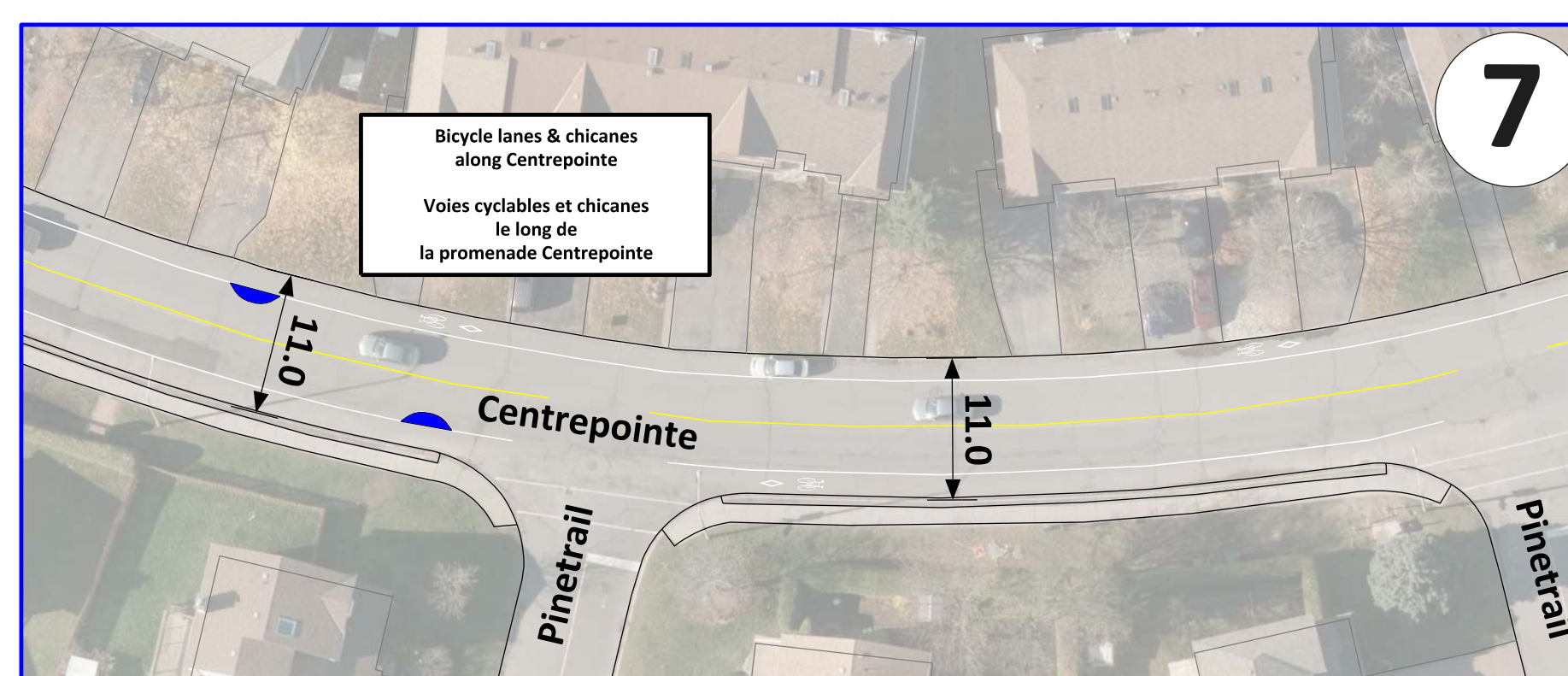
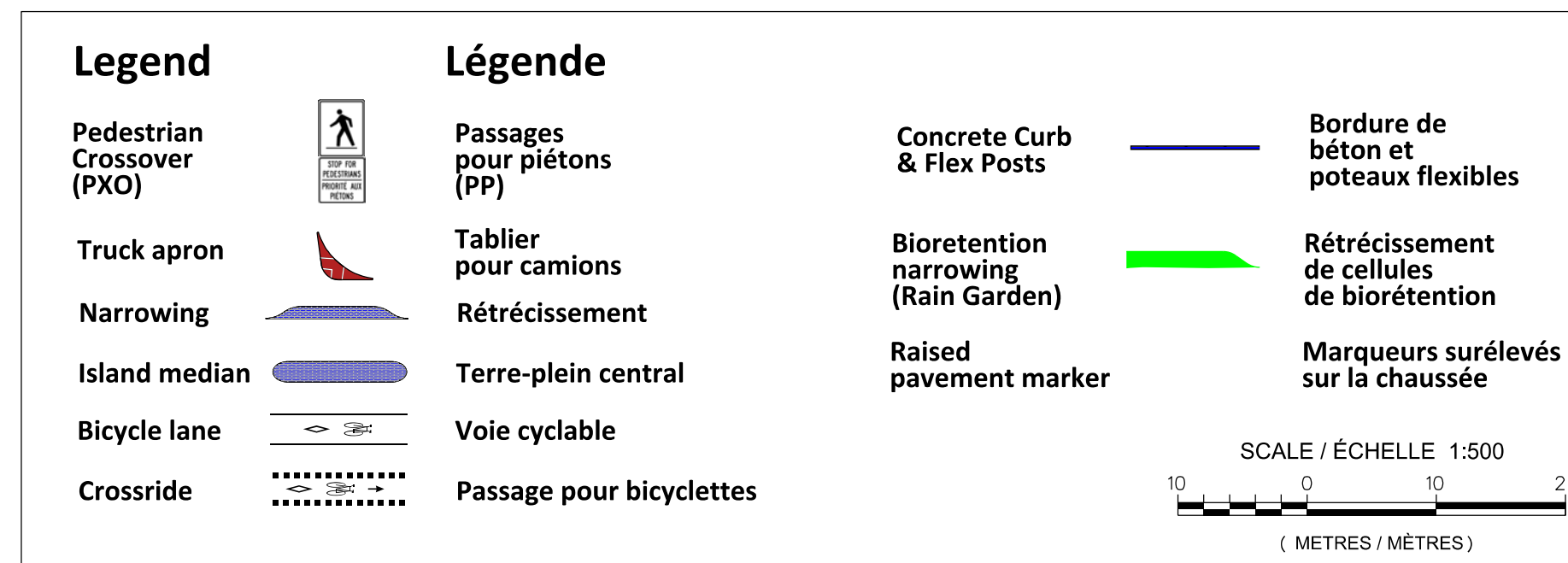
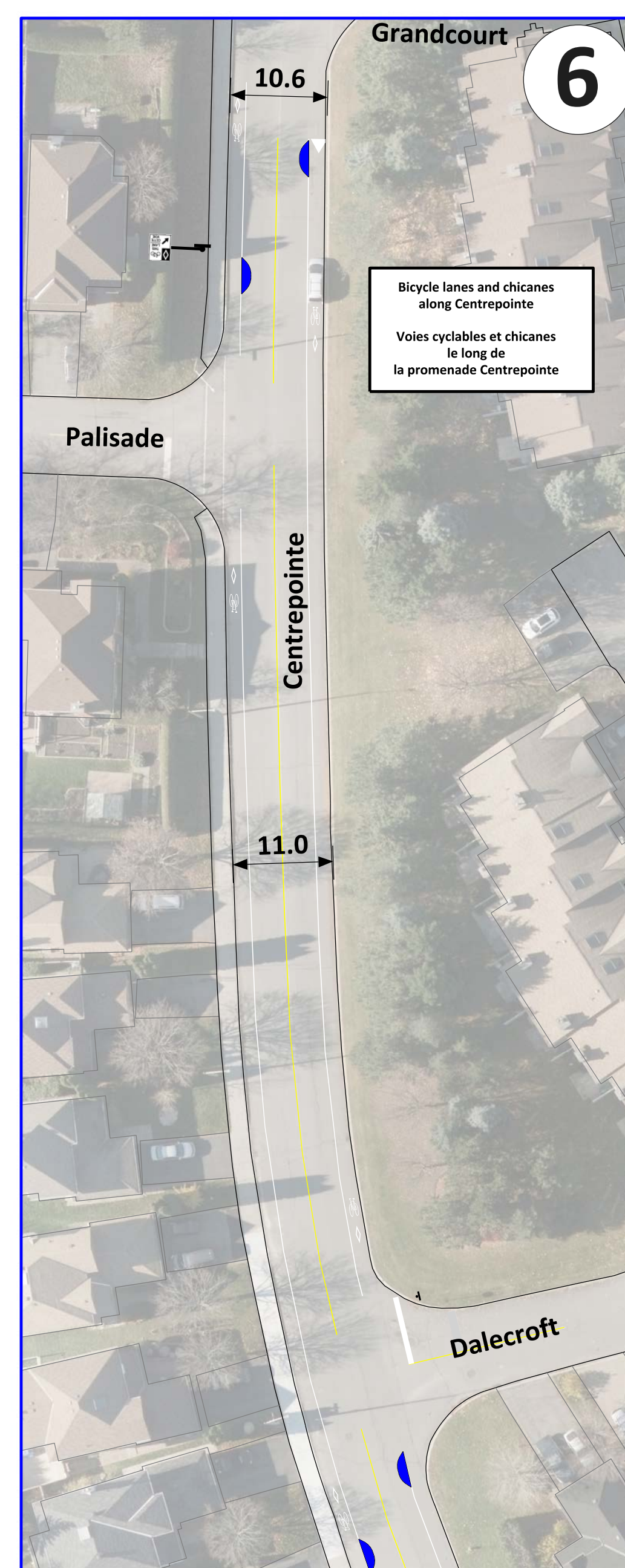
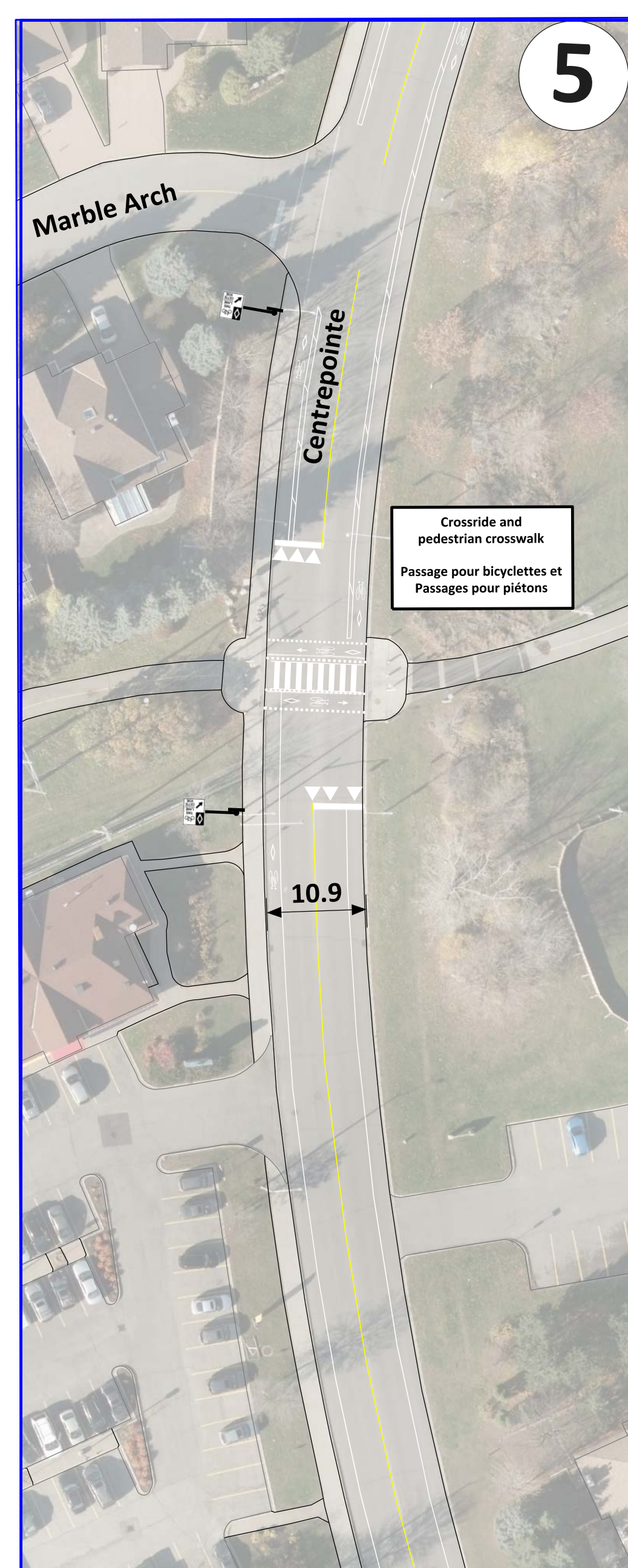
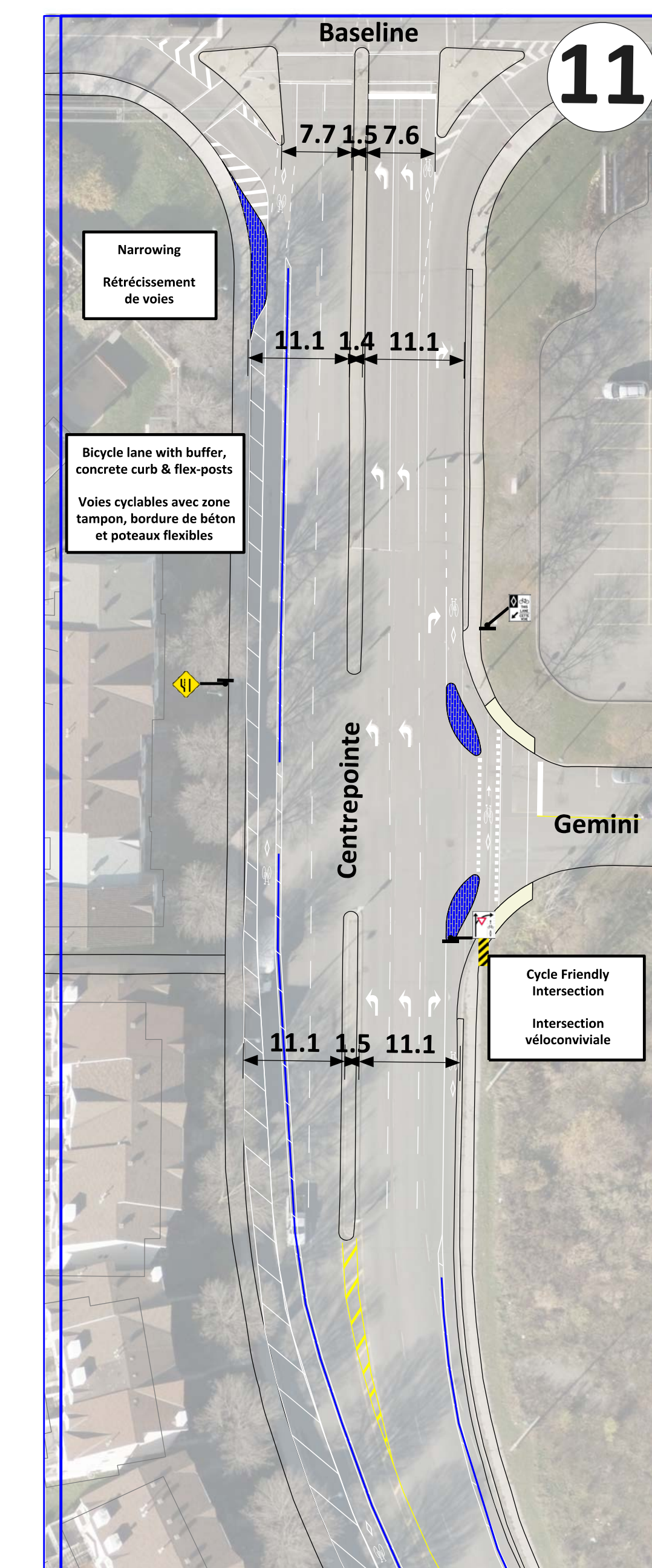
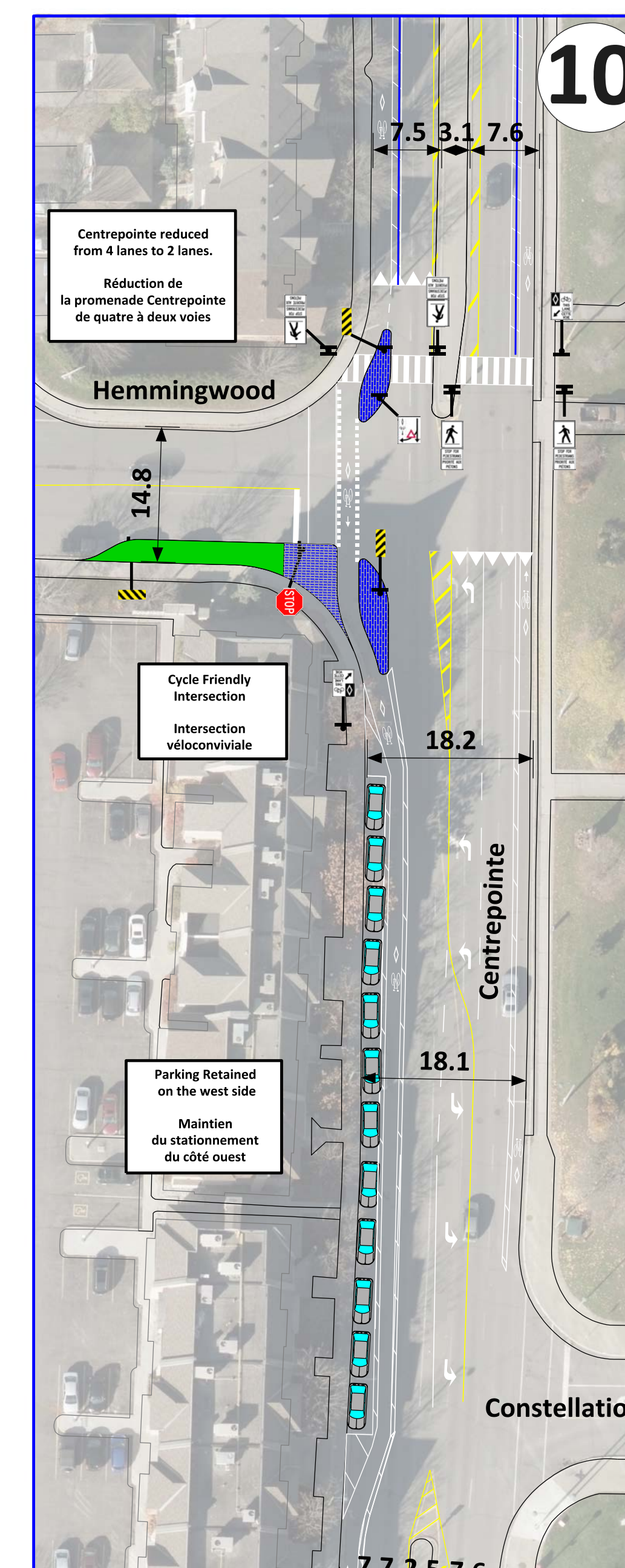
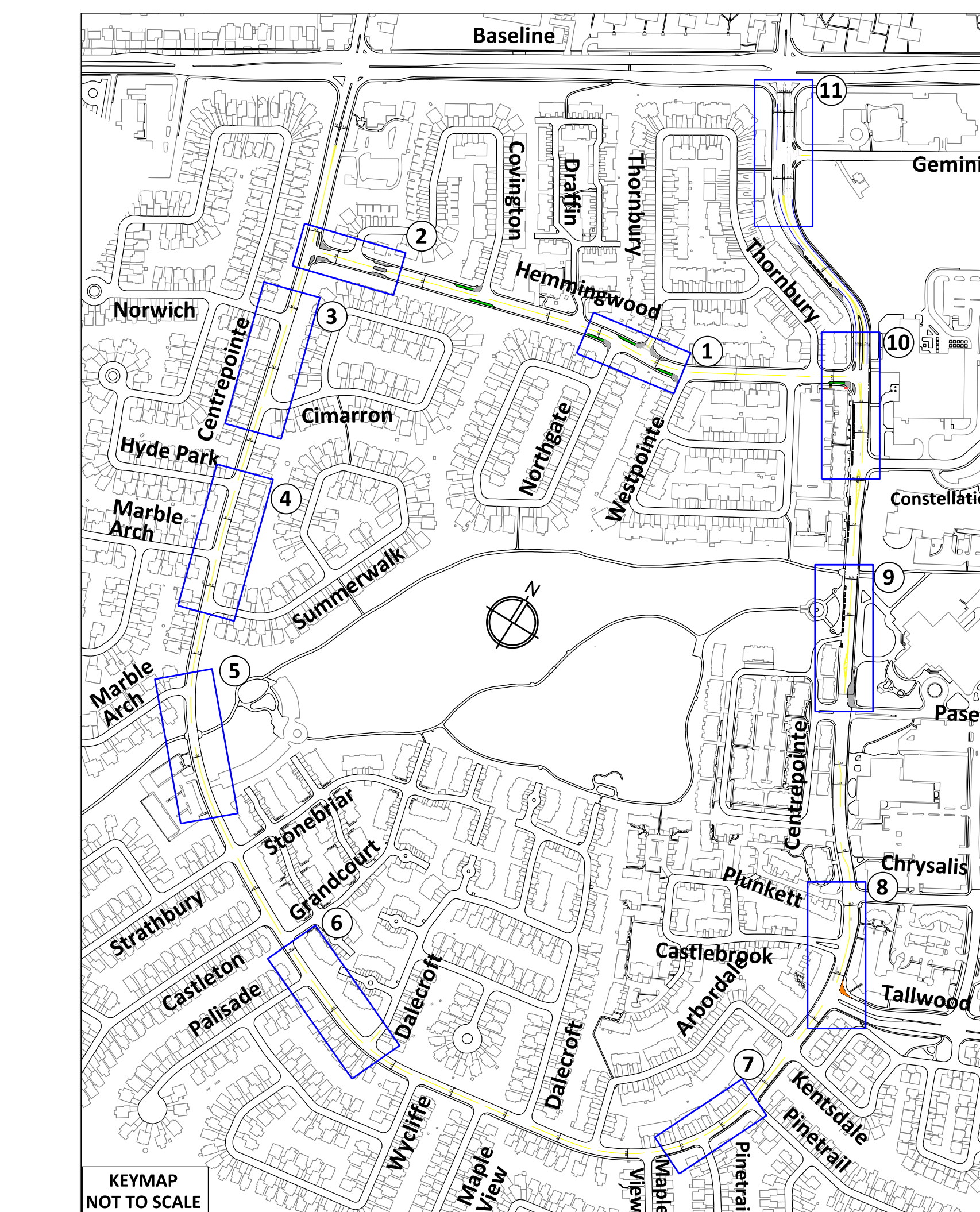
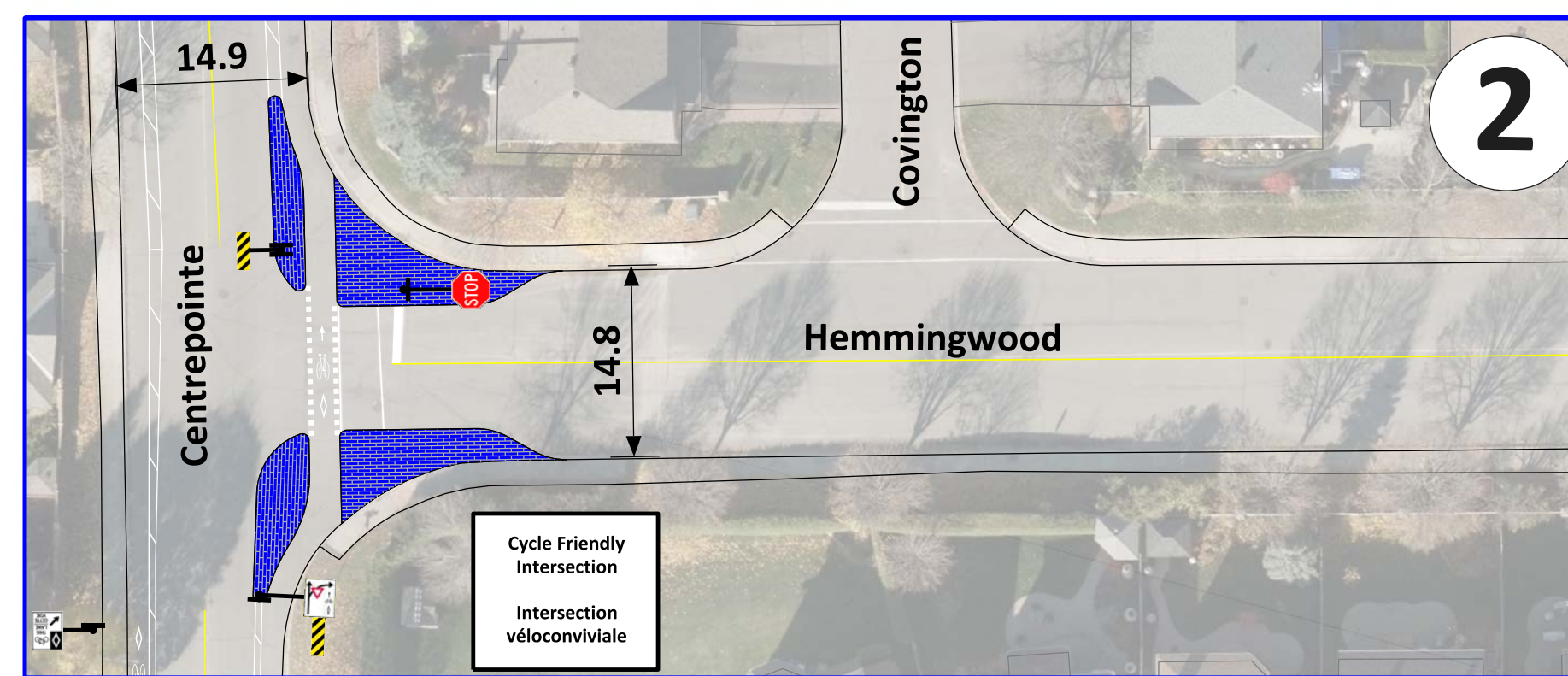
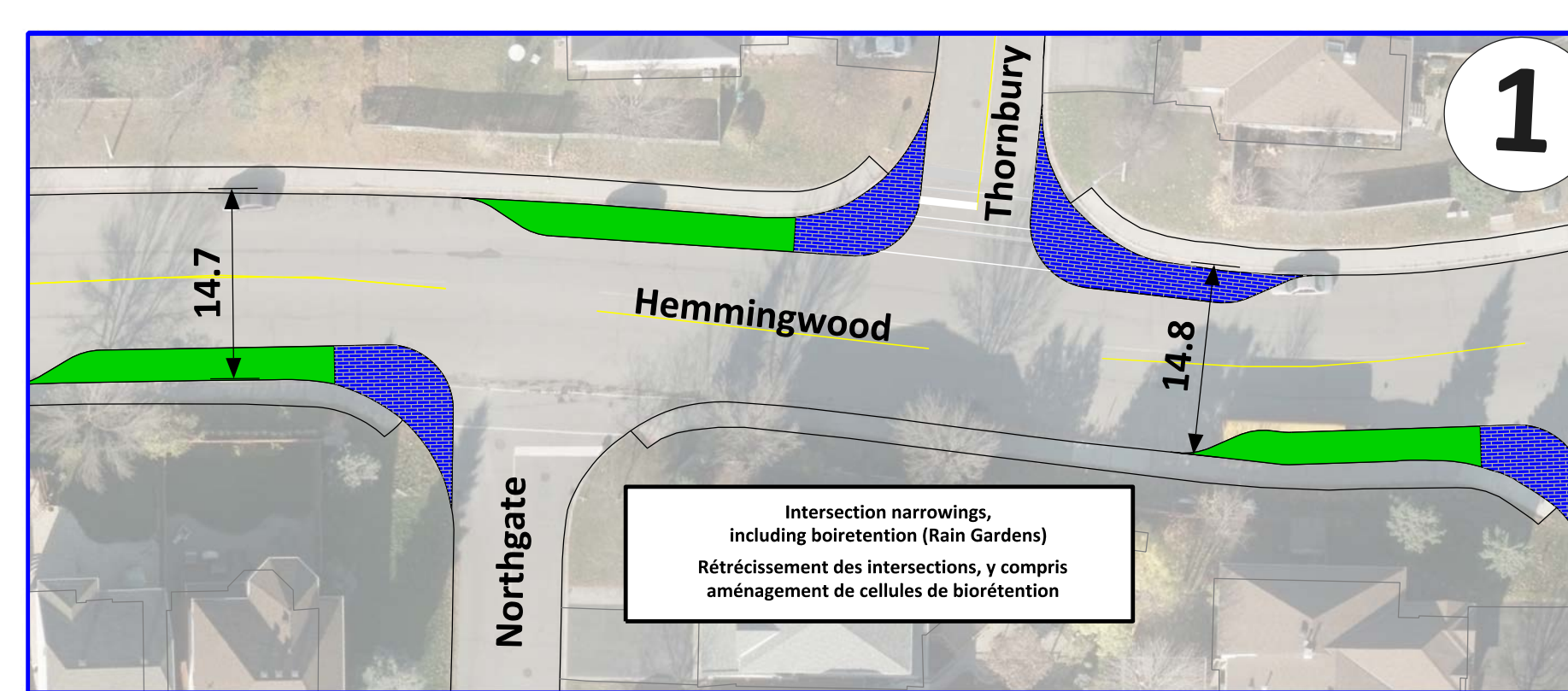
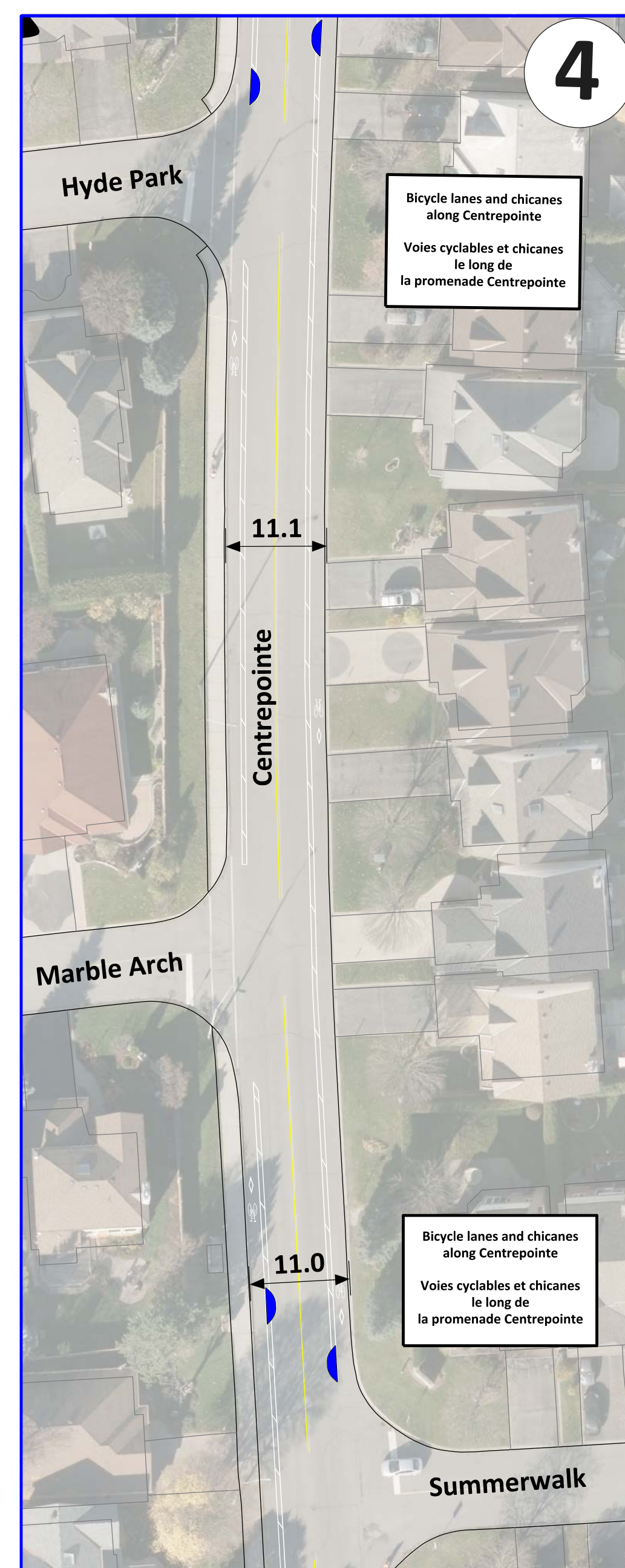
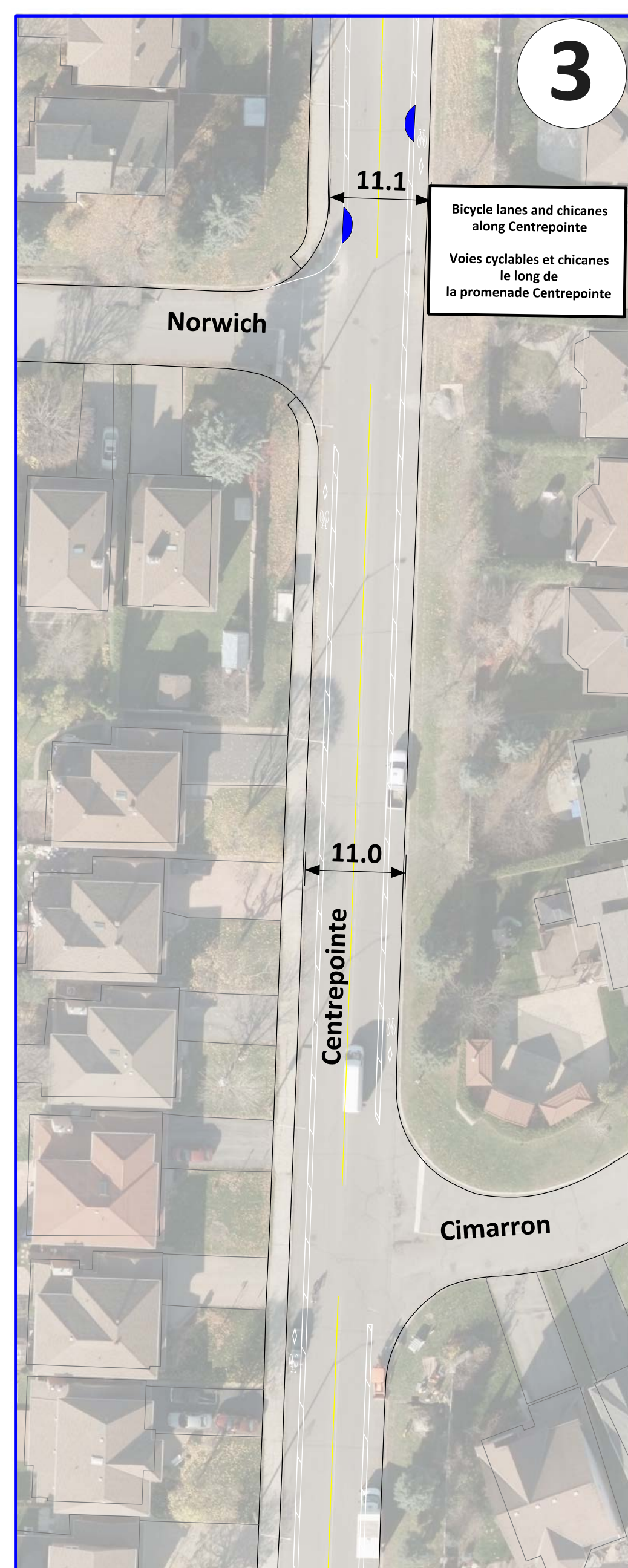
Legend Légende

- Pedestrian Crossovers (PXO)
Passages pour piétons (PP)
- Truck apron
Tablier pour camions
- Narrowing
Rétrécissement
- Island median
Terre-plein central
- Bicycle lane
Voie cyclable
- Crossride
Passage pour bicyclettes
- Bioretention narrowing
Rétrécissement de cellules de biorétention
- Concrete Curb and Flex Posts
Bordure de béton et poteaux flexibles
- Raised pavement marker
Marqueurs surélevés sur la chaussée



CENTREPOINTE DRIVE & HEMMINGWOOD WAY AREA TRAFFIC MANAGEMENT STUDY

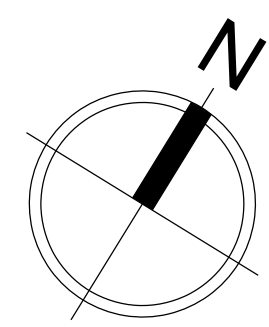
LA PROMENADE CENTREPOINTE ET LA VOIX HEMMINGWOOD ÉTUDE DE GESTION DE LA CIRCULATION LOCALE



NOTE: The above potential recommended measures are conceptual only and the number and location of the measures are subject to change upon technical review.
ATTENTION: Les mesures possibles recommandées ci-dessus sont strictement conceptuelles et le nombre et l'emplacement des mesures peuvent changer suivant l'étude technique

CENTREPOINTE DRIVE & HEMMINGWOOD WAY AREA TRAFFIC MANAGEMENT STUDY

ÉTUDE DE GESTION DE LA CIRCULATION LOCALE SUR LA PROMENADE CENTREPOINTE ET LA VOIE HEMMINGWOOD

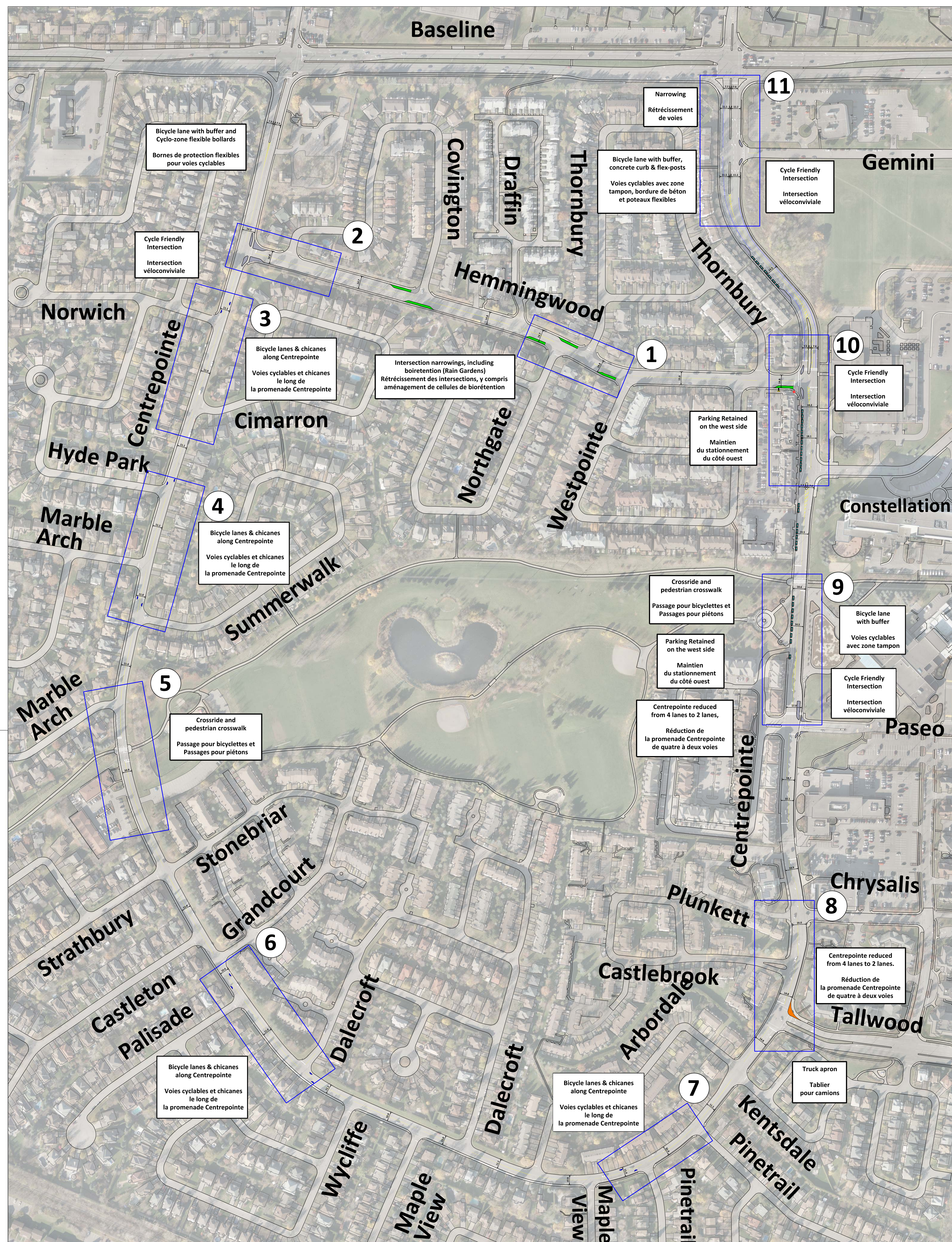
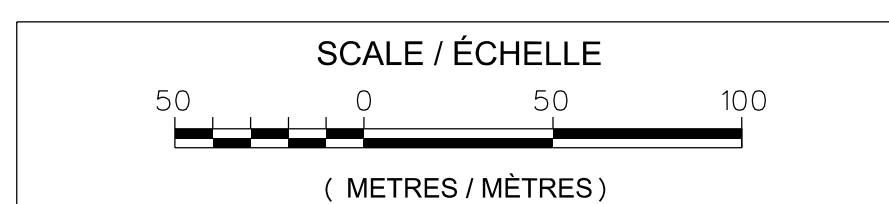


NOTE:
The potential recommended measures are conceptual only and the number and location of the measures are subject to change upon technical review.

ATTENTION:
Les mesures possibles recommandées sont strictement conceptuelles et le nombre et l'emplacement des mesures peuvent changer suivant l'étude technique.

Legend Légende

- Pedestrian Crossovers (PXO)
Passages pour piétons (PP)
- Truck apron
Tablier pour camions
- Narrowing
Rétrécissement
- Island median
Terre-plein central
- Bicycle lane
Voie cyclable
- Crossride
Passage pour bicyclettes
- Bioretention narrowing
Rétrécissement de cellules de biorétention
- Concrete Curb and Flex Posts
Bordure de béton et poteaux flexibles
- Raised pavement marker
Marqueurs surélevés sur la chaussée



Intersection and Mid-Block Narrowings

DESCRIPTION

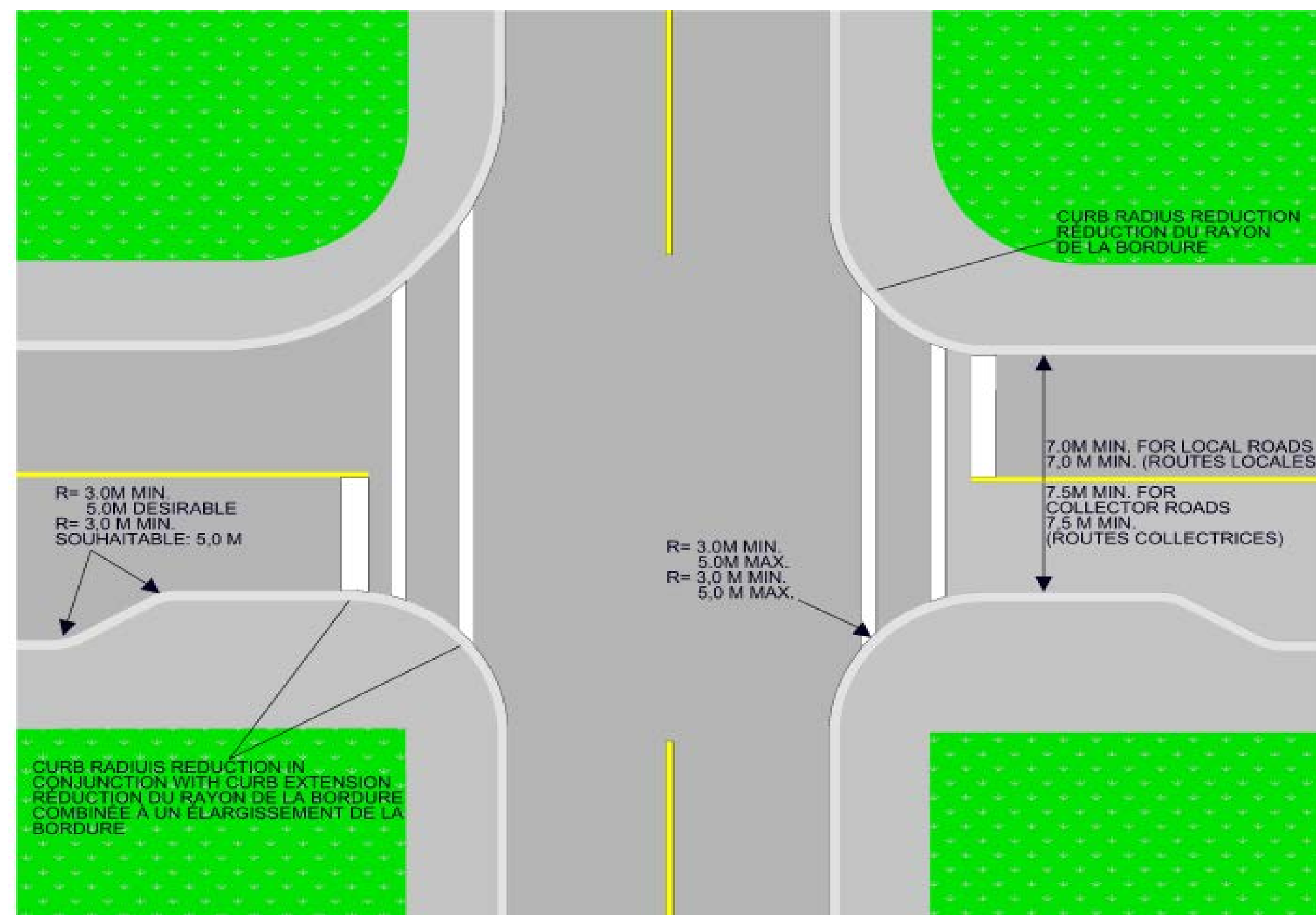
Curb extensions at intersections or at mid-block that reduce roadway width curb to curb.

EXPECTED BENEFITS

- Reduced collision frequency and severity.
- Reduced pedestrian crossing distances.
- Additional pedestrian space is provided.
- Parking areas can be more clearly defined.

POTENTIAL DISADVANTAGES

- Turning movements of large vehicles can be restricted.
- On-street parking may need to be removed.
- Maintenance cost is increased.
- Cyclists may be squeezed.



Avancée de trottoir à l'intersection ou à mi-pâté

DESCRIPTION

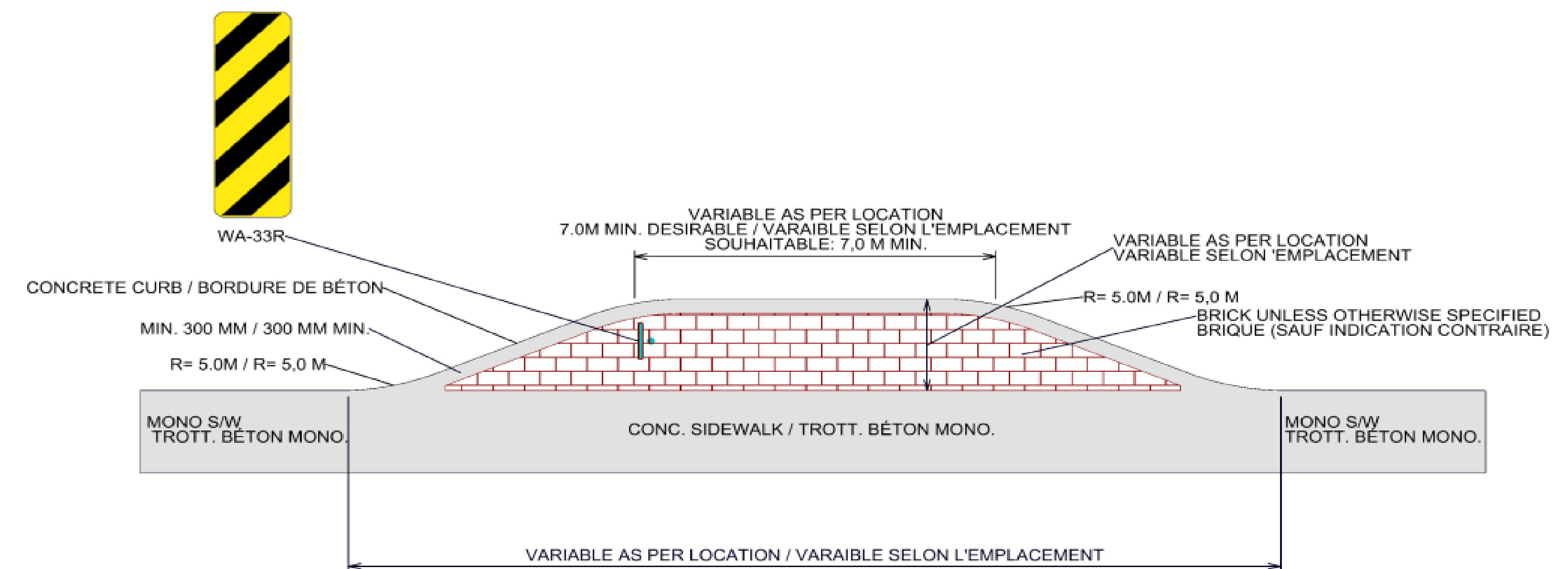
Agrandissement de la bordure à une intersection ou à mi-pâté qui réduit la largeur de la chaussée.

AVANTAGES PRÉVUS

- Réduit la fréquence et la gravité des collisions.
- Réduit la distance à parcourir pour traverser à pied.
- Les piétons ont plus d'espace.
- Les zones de stationnement peuvent être définies plus clairement.

INCONVÉNIENTS POSSIBLES

- Peut restreindre les manœuvres de virage des gros véhicules.
- Peut nécessiter l'élimination du stationnement sur rue.
- Accroît les coûts d'entretien.
- Les cyclistes peuvent être coincés.



Median

DESCRIPTION

A median reduces the overall width of the adjacent travel lanes.

EXPECTED BENEFITS

- Reduced pedestrian-vehicle conflict
- Reduced pedestrian crossing distances
- Additional pedestrian space
- Reduced vehicle speeds

POTENTIAL DISADVANTAGES

- On-street parking may need to be removed.
- Maintenance cost is increased.
- Cyclists may be squeezed.



Terre-plein

DESCRIPTION

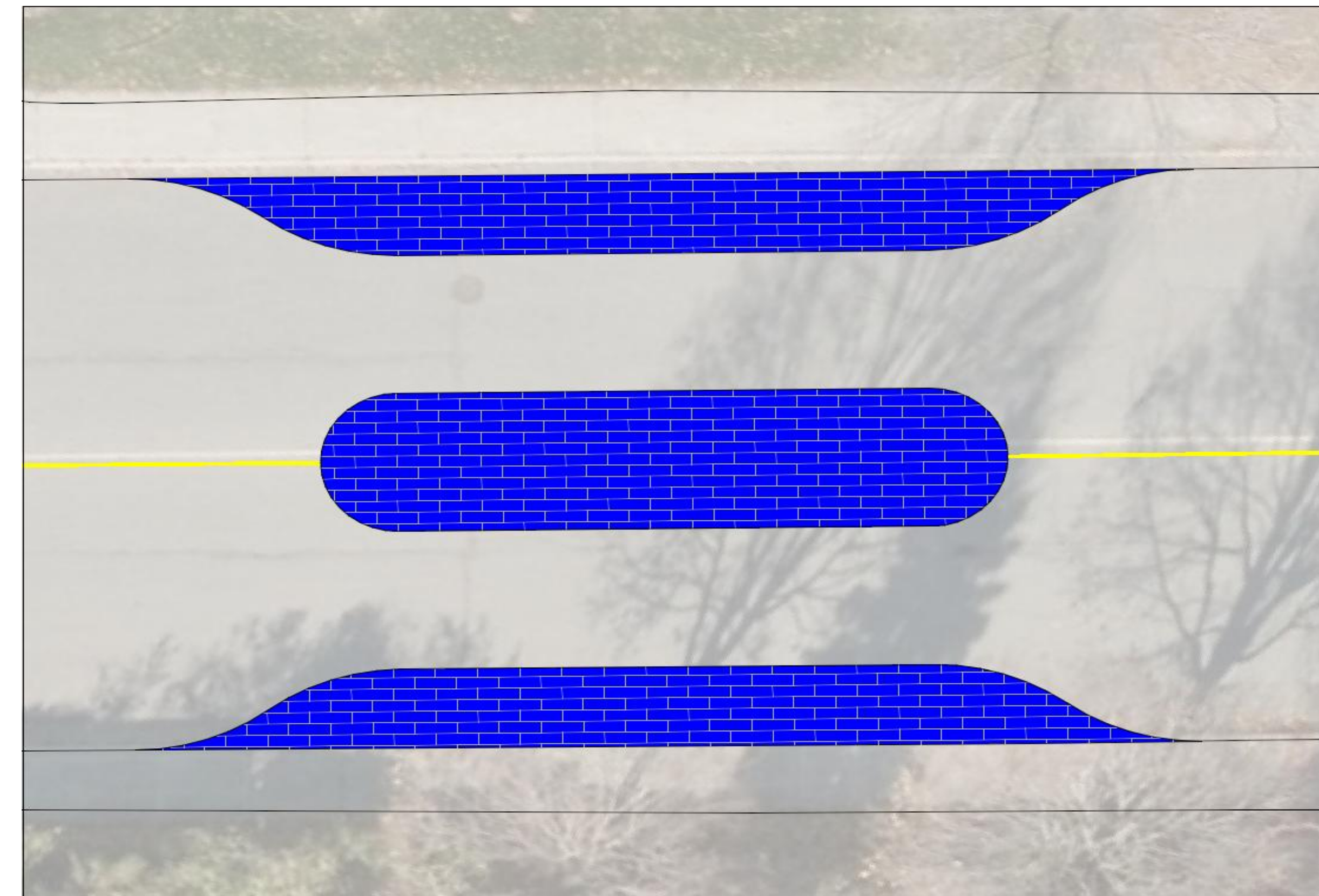
Un terre-plein réduit la largeur totale des voies de circulation adjacentes.

AVANTAGES PRÉVUS

- Diminue les conflits entre piétons et véhicules.
- Réduit la distance à parcourir pour traverser à pied.
- Augmente l'espace pour piétons.
- Diminue la vitesse de la circulation.

INCONVÉNIENTS POSSIBLES

- Peut nécessiter l'élimination du stationnement sur rue.
- Accroît les coûts d'entretien.
- Les cyclistes peuvent être coincés.



GREENING HEMMINGWOOD WAY TO IMPROVE STORMWATER MANAGEMENT AMÉLIORATION DE LA GESTION DES EAUX PLUVIALES SUR LA VOIE HEMMINGWOOD

Rain Garden Bump-out

DESCRIPTION

Rain gardens are planted areas designed to improve water quality and reduce runoff using a combination of soil, plants and mulch to treat and absorb stormwater runoff. The functions performed by rain gardens are also known as “bioretention.”

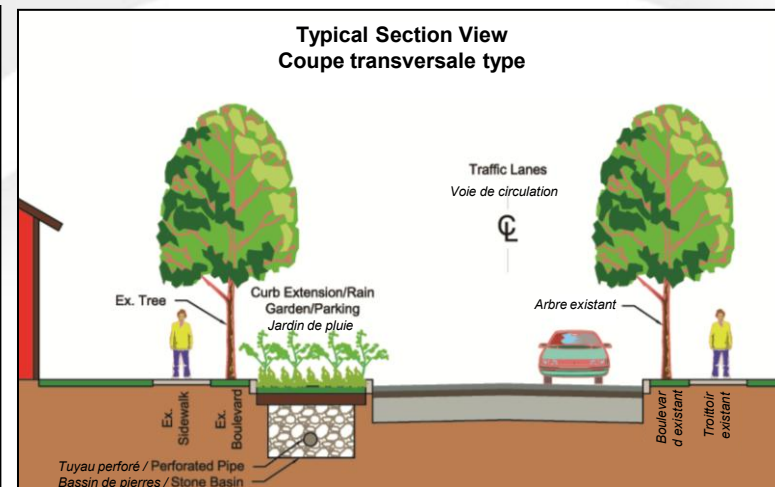
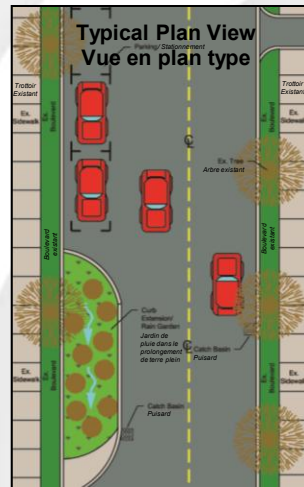
Rain gardens can be combined with boulevard extensions to serve multiple purposes including traffic calming, improved aesthetics and stormwater management.

Jardins de pluie dans les prolongements de terre-pleins

DESCRIPTION

Les jardins de pluie sont des espaces qui servent à améliorer la qualité de l’eau et à réduire le ruissellement à l’aide d’un mélange de terre, de plantes et de paillis, qui traitent et absorbent les eaux pluviales. La fonction exercée par ces jardins est aussi appelée «bio-rétention».

Les jardins de pluie peuvent être intégrés dans le boulevard afin d’atteindre plusieurs objectifs, incluant la modulation du trafic, une amélioration esthétique ainsi qu’une meilleure gestion des eaux pluviales.



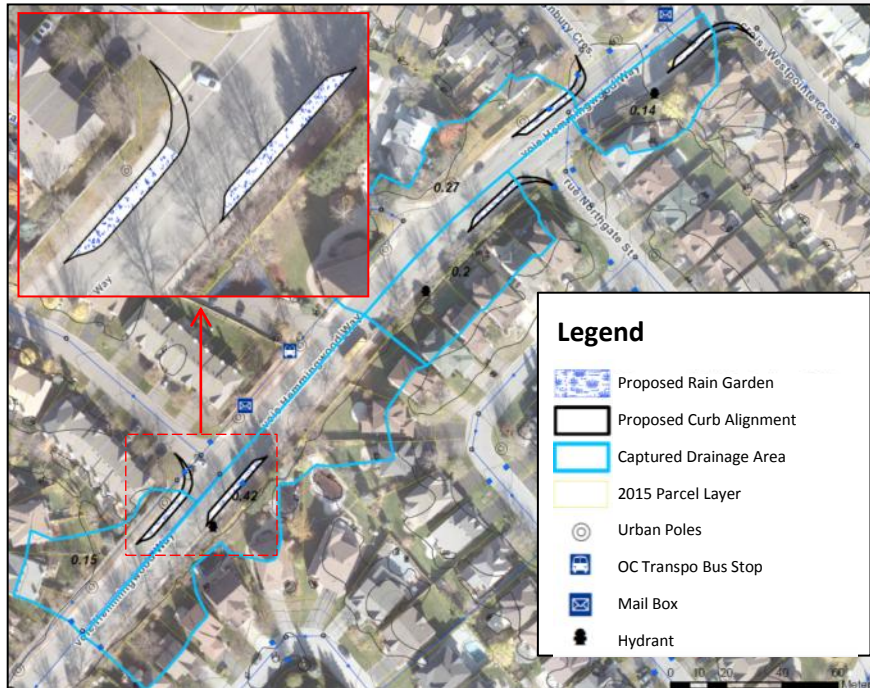
GREENING HEMMINGWOOD WAY TO IMPROVE STORMWATER MANAGEMENT AMÉLIORATION DE LA GESTION DES EAUX PLUVIALES SUR LA VOIE HEMMINGWOOD

Proposed Extent of Work

DESCRIPTION

6 rain gardens located at intersections along Hemmingwood Way:

- Typical Dimensions: 15m long / 2.5 m wide
- Total drainage area captured: 13 800 m²
- Total footprint of rain gardens: 400 m²

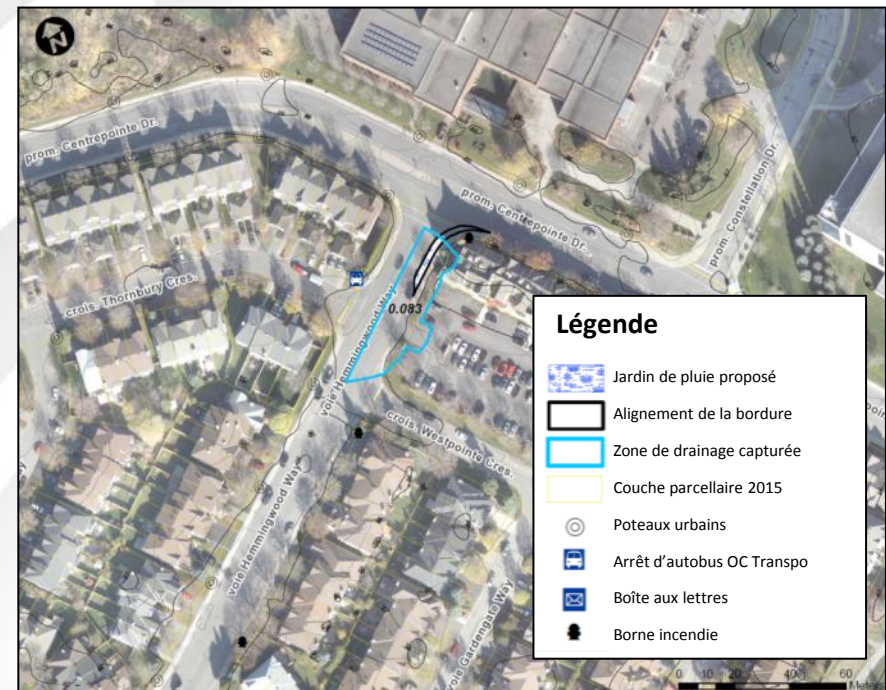


Étendue des travaux proposés

DESCRIPTION

6 jardins de pluie situés le long de la voie Hemmingwood:

- Dimensions type : 15 m de long et 2.5 m de large
- Zone de drainage total capturée: 13,800 m²
- Superficie totale des jardins de pluie: 400 m²



Chicane

DESCRIPTION

A chicane is a series of mid-block curb extensions or islands on alternating sides of a roadway that narrow the roadway and require drivers to follow an S-shaped path.

EXPECTED BENEFITS

- Reduced vehicle speeds

POTENTIAL DISADVANTAGES

- On-street parking may need to be removed.
- Maintenance cost is increased.



Chicane

DESCRIPTION

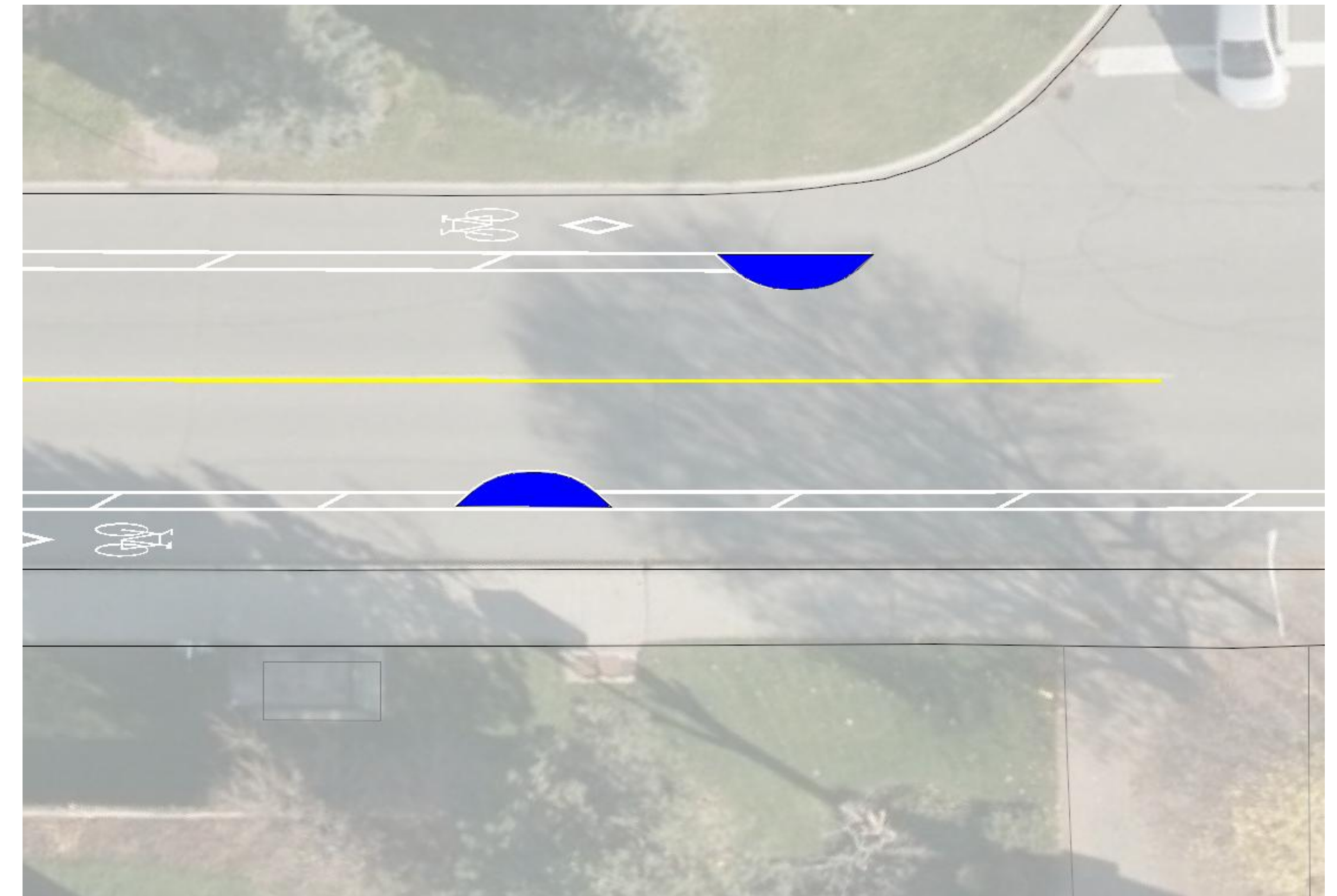
Une chicane est constituée d'avancées de trottoir ou d'îlots à mi-chemin entre les intersections aménagés de chaque côté de la voie et oblige les conducteurs à suivre un parcours en S.

AVANTAGES PRÉVUS

- Diminue la vitesse de la circulation.

INCONVÉNIENTS POSSIBLES

- Peut nécessiter l'élimination du stationnement sur rue.
- Accroît les coûts d'entretien.



Truck Apron

DESCRIPTION

Truck Apron is the area between a travel lane and a sidewalk at a corner of an intersection intended to accommodate turning movements of large vehicles.

PURPOSE

Reduces the possibility of the rear portion of the vehicle driving over the sidewalk and striking a pedestrian or a fixed object.

EXPECTED BENEFITS

- Compensate for larger vehicle's off-tracking
- Reduced pedestrian-vehicle conflict
- Reduced speed of right turning traffic

POTENTIAL DISADVANTAGES

Pedestrians some times mistake the truck apron for part of the sidewalk.



Tablier pour camions

DESCRIPTION

Un tablier pour camions est un espace réservé entre la voie de circulation et le trottoir à l'angle d'une intersection pour faciliter les virages effectués par de gros véhicules.

BUT

Diminuer la possibilité que l'arrière du véhicule empiète sur le trottoir et frappe un piéton ou un objet fixe.

AVANTAGES PRÉVUS

- Protège contre les sorties de route des gros véhicules.
- Diminue les conflits entre piétons et véhicules.
- Diminue la vitesse des véhicules qui tournent à droite.

INCONVÉNIENTS POSSIBLES

Parfois, les piétons méprennent le tablier pour camion pour une partie du trottoir.



Pedestrian Crossovers (PXO)

DESCRIPTION

Pedestrian Crossovers are designated areas that allow pedestrians to safely cross roads where vehicles must yield to pedestrians when crossing.

PURPOSE

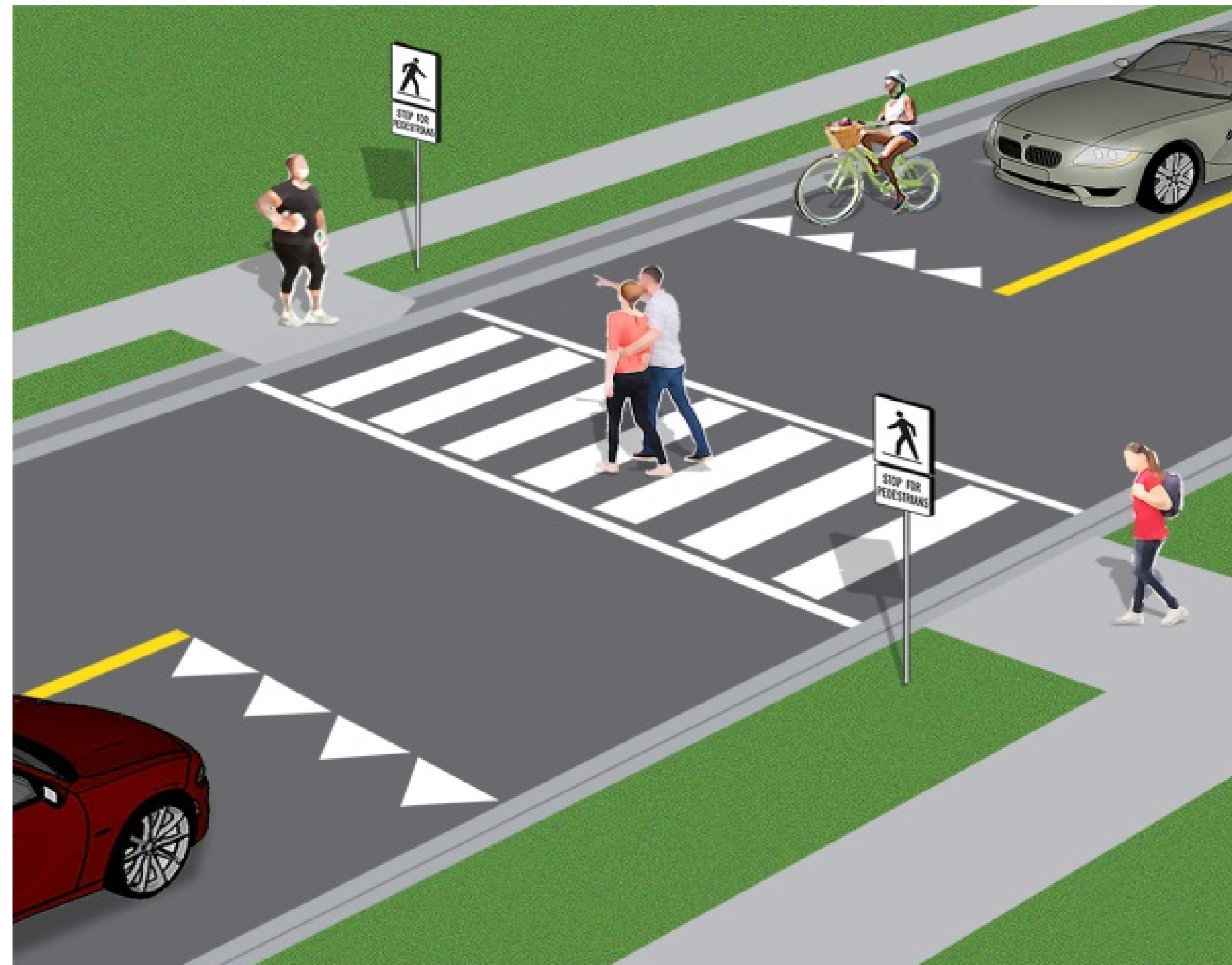
Improve safety of pedestrians crossing roads.

EXPECTED BENEFITS

- Additional protected crossings
- Increased driver awareness of pedestrians

POTENTIAL DISADVANTAGES

Pedestrians could be hidden by a stopped vehicle on multi-lane approaches.



Passages pour piétons (PP)

DESCRIPTION

Les passages pour piétons sont des zones désignées que peuvent emprunter les piétons pour traverser une route en toute sécurité, les véhicules devant leur céder le passage.

UTILITÉ

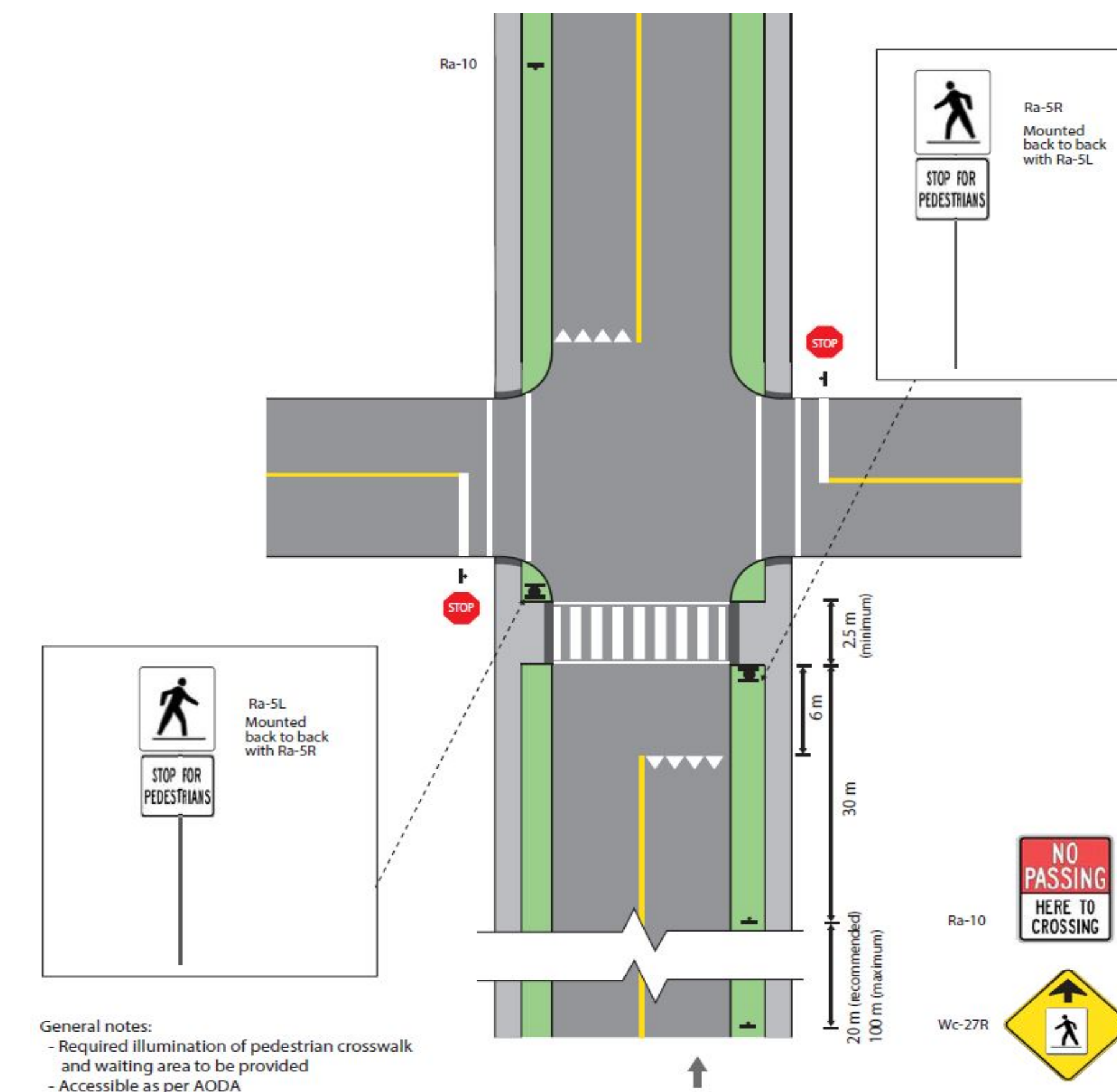
Améliorer la sécurité des piétons lorsqu'ils traversent.

AVANTAGES PRÉVUS

- Ajout de passages pour piétons.
- Plus grande sensibilisation des automobilistes aux piétons.

INCONVÉNIENTS POSSIBLES

Des piétons pourraient être cachés à la vue des automobilistes par un véhicule arrêté dans une artère à plusieurs voies



Bicycle Lane

DESCRIPTION

A Bicycle Lane is a portion of a roadway which has been designated by pavement markings and signage for preferential or exclusive use by cyclists.

PURPOSE

Separate higher speed vehicular traffic from cyclists by providing exclusive space for cyclists.

EXPECTED BENEFITS

- Reduced cyclist-vehicle conflict
- Encourage cycling
- Reduced cycling on the sidewalks

POTENTIAL DISADVANTAGES

Bicycle lane may require additional maintenance.

Voie cyclable

DESCRIPTION

Une voie cyclable est une partie de la voie de circulation réservée par des marques sur la chaussée et une signalisation à l'usage préférentiel ou exclusif des cyclistes.

BUT

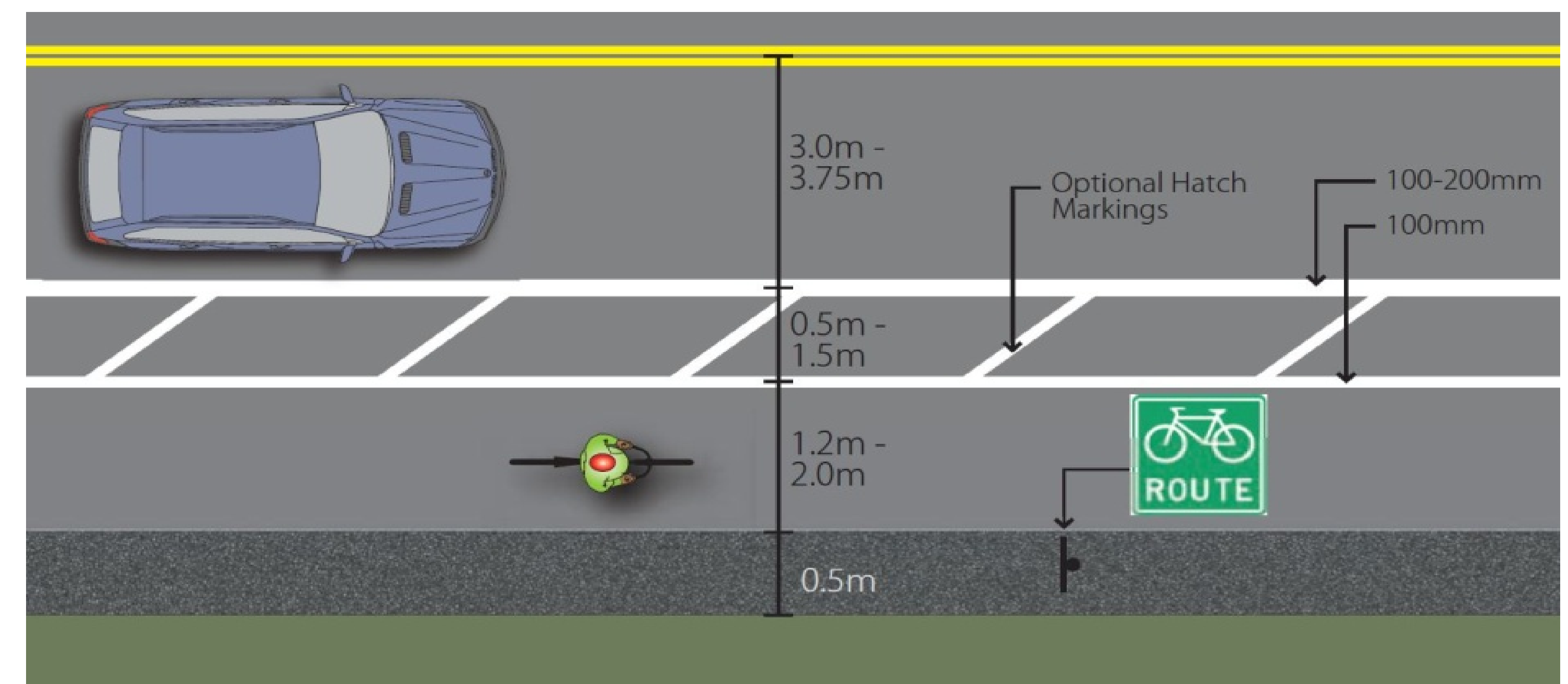
Sépare les véhicules plus rapides des cyclistes en réservant à ces derniers un espace exclusif.

AVANTAGES PRÉVUS

- Réduit les conflits entre piétons et véhicules.
- Encourage les déplacements à vélo.
- Diminue la circulation des vélos sur le trottoir.

INCONVÉNIENTS POSSIBLES

La voie cyclable peut nécessiter de l'entretien additionnel.



Concrete Curb and Flex Posts

DESCRIPTION

A concrete curb can be used to physically separate bicycle lanes from regular traffic. Flex posts on the concrete curb further delineate the bicycle lanes.

PURPOSE

Physical separation of bicycle lanes from regular traffic lanes provides improved protection of cyclists

EXPECTED BENEFITS

- Improved safety for cyclists
- Reduced cyclist-vehicle conflict
- Encourage cycling

POTENTIAL DISADVANTAGES

- Cost of the construction is higher.
- Segregated bicycle lanes require additional maintenance.



Bordure de béton et poteaux flexibles

DESCRIPTION

On peut utiliser une bordure de béton pour séparer physiquement les voies cyclables de la circulation régulière. Des poteaux flexibles aménagés sur la bordure de béton délimitent les voies cyclables.

BUT

Séparer les voies cyclables des voies de circulation régulières a pour effet de mieux protéger les cyclistes.

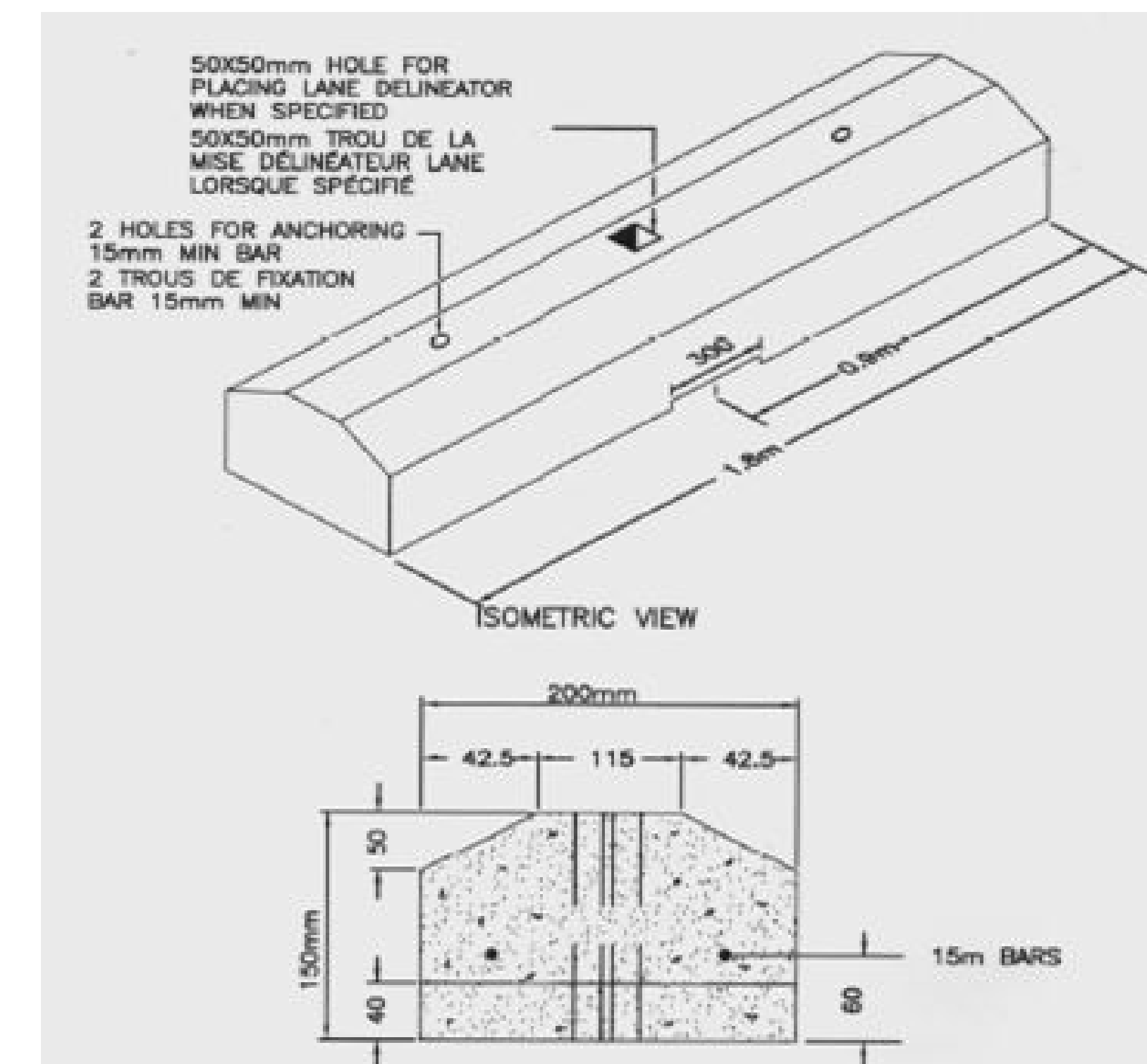
AVANTAGES PRÉVUS

- Améliore la sécurité des cyclistes.
- Diminue les conflits entre piétons et véhicules.
- Encourage les déplacements à vélo.

INCONVÉNIENTS POSSIBLES

Les coûts de construction sont plus élevés.

Les voies cyclables séparées exigent de l'entretien additionnel.



Cyclo-zone Flexible Bollard

DESCRIPTION

Cyclo-zone flexible bollards can be used to separate bicycle lanes from travel lanes. When struck by a vehicle, it folds up upon impact and then returns to its initial position. It is seasonal and needs to be removed before winter.

PURPOSE

Separate bicycle lanes from regular traffic lanes with relatively low cost

EXPECTED BENEFITS

- Improved safety of cyclists
- Reduced cyclist-vehicle conflict
- Encourage cycling

POTENTIAL DISADVANTAGES

- Need to be removed before winter.



Bornes de protection flexibles pour bandes cyclables

DESCRIPTION

Les bornes de protection flexibles pour bandes cyclables peuvent séparer les voies cyclables des voies de circulation. Lorsqu'un véhicule les frappe, elles plient sous l'impact puis reprennent leur forme initiale. Elles sont saisonnières et doivent être enlevées avant l'hiver.

BUT

Séparer les voies cyclables de la circulation régulière à coût relativement faible.

AVANTAGES PRÉVUS

- Améliorent la sécurité des cyclistes.
- Diminuent les conflits entre piétons et véhicules.
- Encouragent les déplacements à vélo.

INCONVÉNIENTS POSSIBLES

- Doivent être enlevées avant l'hiver.



Cycle Friendly Intersection (Protected Intersection)

DESCRIPTION

A protected intersection is a road junction in which vehicles turning right are separated from crossing cyclists and pedestrians, providing increased reaction times and visibility.

EXPECTED BENEFITS

- Improved safety of cyclists and pedestrians
- Reduced probability of 'right-hook' accidents

POTENTIAL DISADVANTAGES

- Require construction of traffic islands.
- Require larger space.



Intersection véloconviviale (intersection protégée)

DESCRIPTION

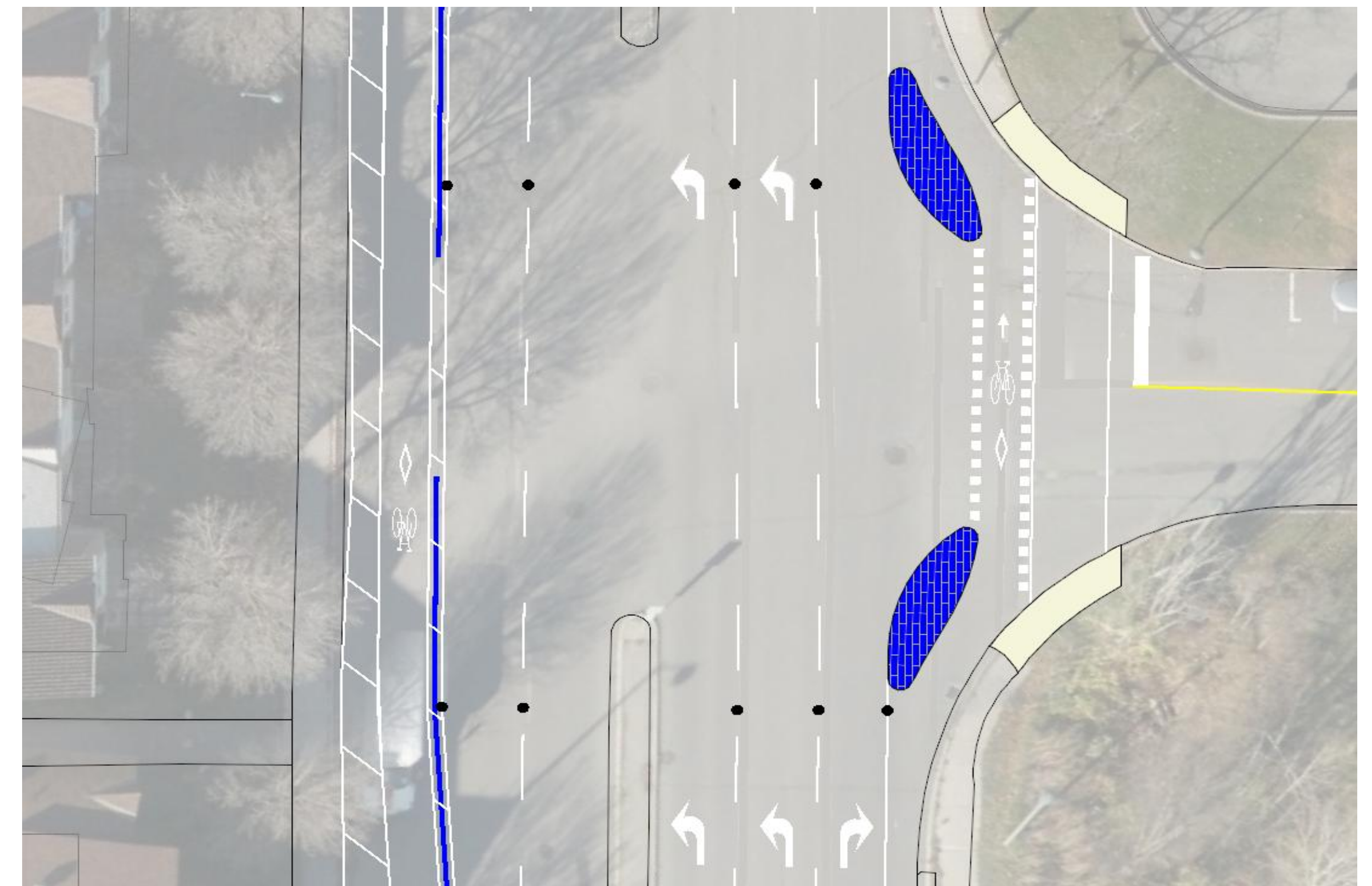
Une intersection protégée est une intersection où les véhicules tournant à droite sont séparés des cyclistes et des piétons qui la traversent, allouant ainsi plus de temps de réaction et améliorant la visibilité.

AVANTAGES PRÉVUS

- Améliore la sécurité des cyclistes et des piétons.
- Diminue les risques de collision lorsque les véhicules tournent à droite.

INCONVÉNIENTS POSSIBLES

- Nécessite la construction d'îlots de circulation.
- Exige plus d'espace.



Crossride

DESCRIPTION

A crossride is a marked part of a road where cyclists have right of way to cross. A cyclist may ride their bicycle within the crossride without dismounting.

EXPECTED BENEFITS

- Improved convenience to cyclists
- Increased driver awareness of cyclists

POTENTIAL DISADVANTAGES

- Require larger space.



Passage pour bicyclettes

DESCRIPTION

Un passage pour bicyclettes est une partie marquée de la chaussée où les cyclistes ont priorité de passage pour traverser. Un cycliste peut emprunter ce passage sans descendre de son vélo.

AVANTAGES PRÉVUS

- Plus pratique pour les cyclistes.
- Augmente la sensibilisation des automobilistes aux cyclistes.

INCONVÉNIENTS POSSIBLES

- Exige plus d'espace.



Raised Pavement Markers

DESCRIPTION

A raised pavement marker is a reflector that protrudes above the surface of the road, effectively lifting the retroreflective element above any water that falls during precipitation

PURPOSE

Improve visibility of pavement markings in wet, night time conditions.

EXPECTED BENEFITS

- Reduced sideswipe type accidents.

POTENTIAL DISADVANTAGES

- Require additional maintenance.



Marqueurs surélevés sur la chaussée

DESCRIPTION

Un marqueur surélevé est un réflecteur qui dépasse la surface de la chaussée de sorte que lorsqu'il y a des précipitations, il reste au-dessus du niveau de l'eau.

BUT

Améliore la visibilité des marques sur la chaussée la nuit lorsqu'il pleut.

AVANTAGES PRÉVUS

- Réduit les collisions de côté.

INCONVÉNIENTS POSSIBLES

- Exige de l'entretien additionnel.



Next Steps

- Review of comments received at the Open House
- Confirmation of preferred alternative plan
- Completion of City approval process
- Prioritization of the implementation of measures
- Implementation when funding becomes available
- Monitoring and evaluation

Thank you for your participation.

Please fill in a comment sheet provided and place it in the box on the table or mail/fax/e-mail your comments by Thursday, December 29, 2016 to:

Wook Kang,
Coordinator, Area Traffic Management
City of Ottawa
110 Laurier Avenue West
Ottawa, ON K1P 1J1
Tel : 613-580-2424, ext. 19285
Fax : 613-580-2578
e-mail : wook.kang@ottawa.ca

À venir

- Examen des commentaires reçus lors de la réunion portes ouvertes
- Confirmation du plan privilégié
- Achèvement du processus d'approbation de la Ville
- Priorisation dans la mise en place des mesures adoptées
- Mise en œuvre lorsque les fonds sont disponibles
- Contrôle et évaluation

Merci de votre participation.

Veillez utiliser la feuille fournie pour formuler vos commentaires, puis déposez-la dans la boîte qui se trouve sur la table. Vous pouvez aussi envoyer vos commentaires par le poste, par télécopieur ou par courriel d'ici le jeudi 29 décembre 2016 à l'intention de :

Wook Kang
Coordonnateur, Gestion de la circulation locale
Ville d'Ottawa
110, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario) K1P 1J1
Tél. : 613-580-2424, poste 19285
Téléc. : 613-580-2578
Courriel : wook.kang@ottawa.ca

