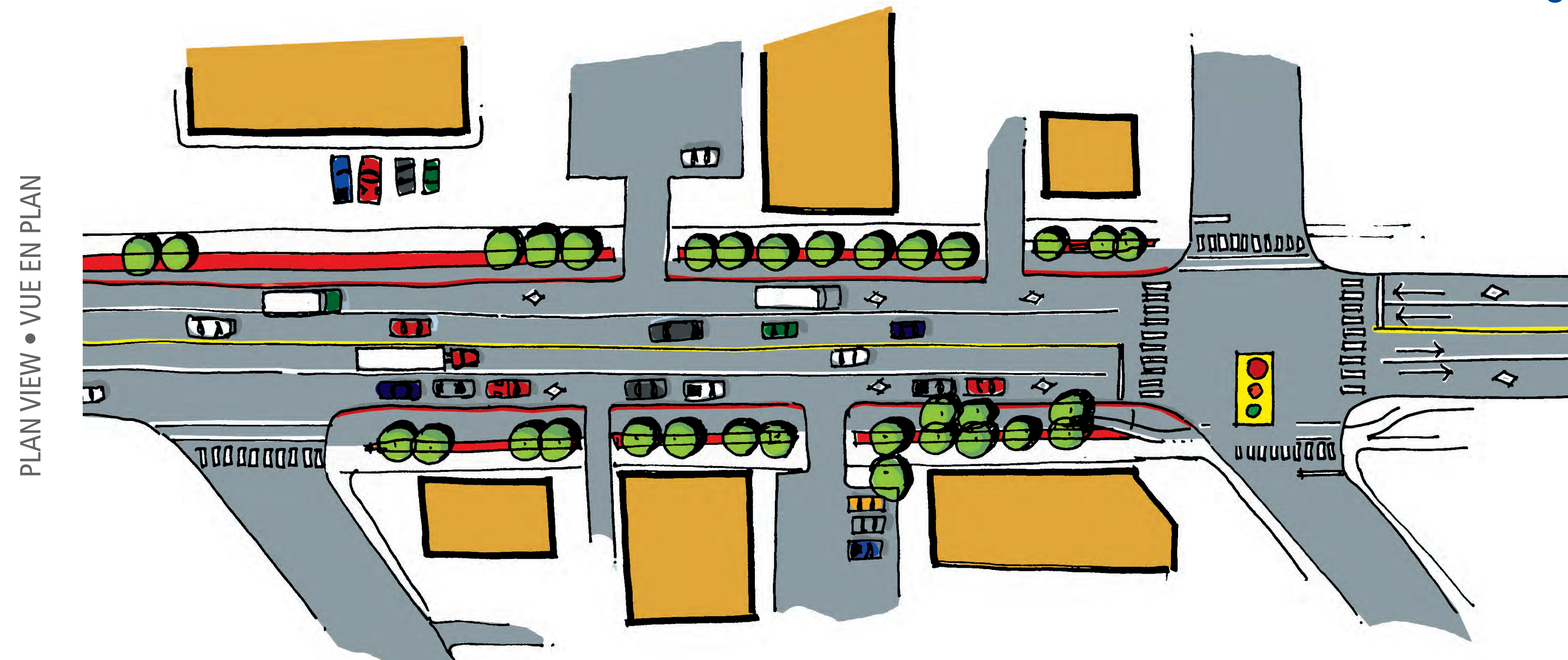


TWO LANES WITH TWO TRANSIT PRIORITY LANES / OFF-PEAK PARKING

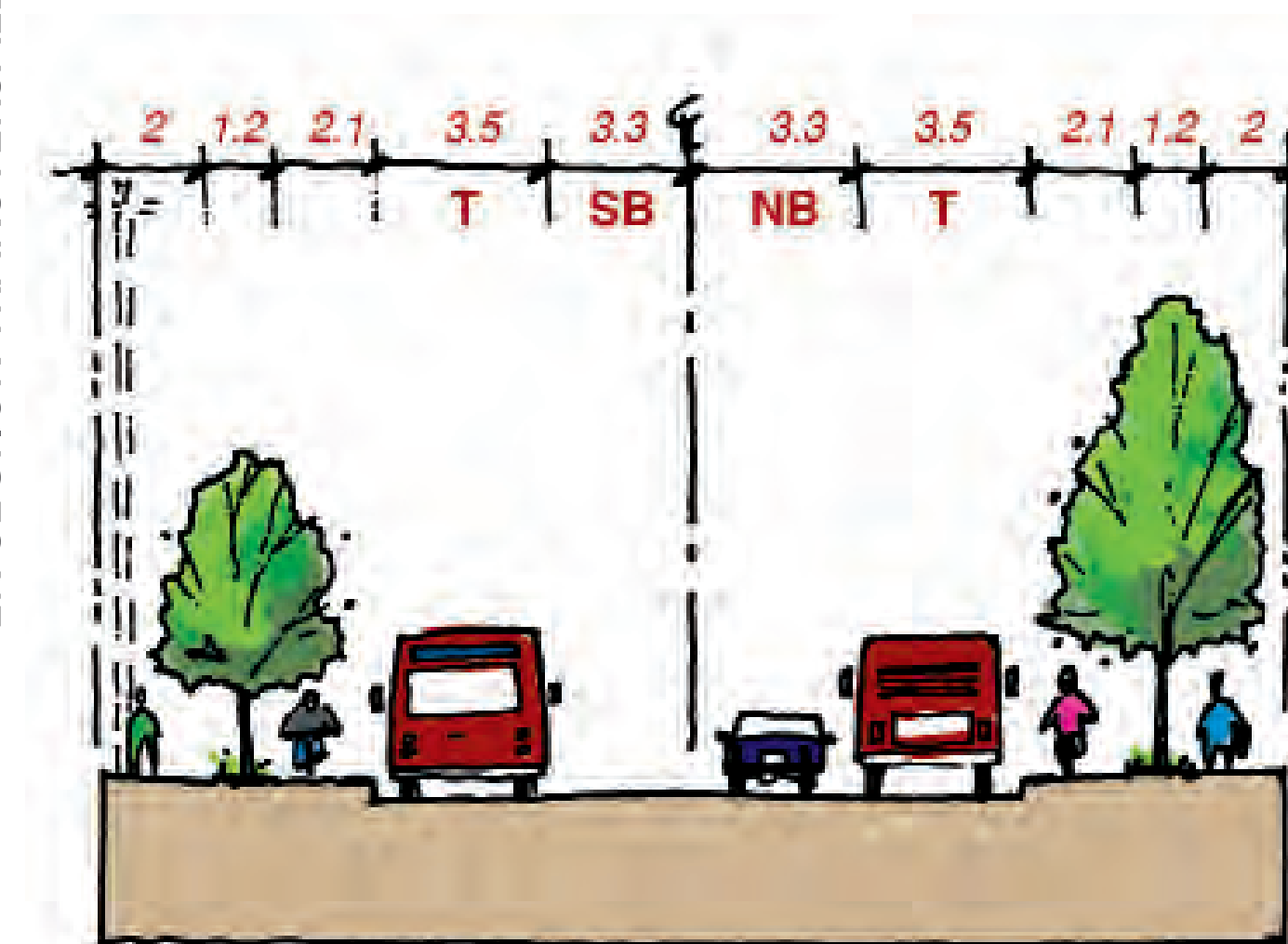
DEUX VOIES ET DEUX VOIES AVEC PRIORITÉ AU TRANSPORT EN COMMUN / STATIONNEMENT HORS POINTE

Please place a green dot beside the designs you like and a red dot beside the ones you dislike. You can also leave comments on the comment sheets provided at this meeting or on the project web page at ottawa.ca/ImagineMerivaleNorth.

Placez un point vert à côté des idées qui vous plaisent et un point rouge à côté de celles qui vous déplaisent. Vous pouvez également formuler des commentaires sur la fiche de commentaires fournie à la présente réunion ou sur la page Web du projet à ottawa.ca/ImaginezMerivaleNord.



CROSS-SECTION • EN SECTION TRANSVERSALE



T = TRANSIT LANE
 VOIE RÉSERVÉE AU TRANSPORT EN COMMUN
 NB = NORTH BOUND / EN DIRECTION NORD
 SB = SOUTH BOUND / EN DIRECTION SUD

Pros

- High order of priority for public transit
- Adds landscape strips in some areas
- Adds off-peak hour parking on west side in transit lane
- Complies with Ontario accessibility standards

Cons

- Low order of priority for walking and cycling in narrow right-of-way segments
- Cycle track not possible at signalized intersections (if left turn lanes added)
- No option for intersection bulb-outs
- Landscape strips not possible in narrow right-of-way segments
- Removes peak hour on-street parking compared to existing
- Reduced capacity for automobiles

DOTS GO HERE / POINTS VONT ICI

Avantages :

- Ordre de priorité élevé pour le transport en commun
- Ajout de bandes de terrain aménagées dans certains secteurs
- Ajout de places de stationnement en dehors des heures de pointe du côté ouest, dans la voie réservée au transport en commun
- Respecte les normes d'accessibilité de l'Ontario

Désavantages :

- Ordre de priorité peu élevé pour les piétons et les cyclistes dans les tronçons à l'emprise routière étroite
- Impossible d'ajouter une piste cyclable aux intersections dotées de feux de circulation (si les voies de virage à gauche sont ajoutées)
- Impossible d'ajouter des avancées de trottoir aux intersections
- Impossible d'ajouter des bandes de terrain aménagées dans certains tronçons en raison de l'étroitesse de l'emprise routière
- Diminution du nombre de places de stationnement sur rue pendant les heures de pointe comparativement au nombre de places actuel
- Capacité réduite pour la circulation automobile