

Merivale Road Transit Priority Study

(Carling Avenue to Baseline Road)

Étude des mesures assurant la priorité au transport en commun sur le chemin Merivale

(de l'avenue Carling au chemin Baseline)

Public Open House
March 22, 2017
6:30 p.m. – 8:30 p.m.
Alexander Community Centre
960 Silver Street

Séance portes ouvertes
22 mars 2017
18 h 30 à 20 h 30
Centre communautaire Alexander
960, rue Silver

Welcome

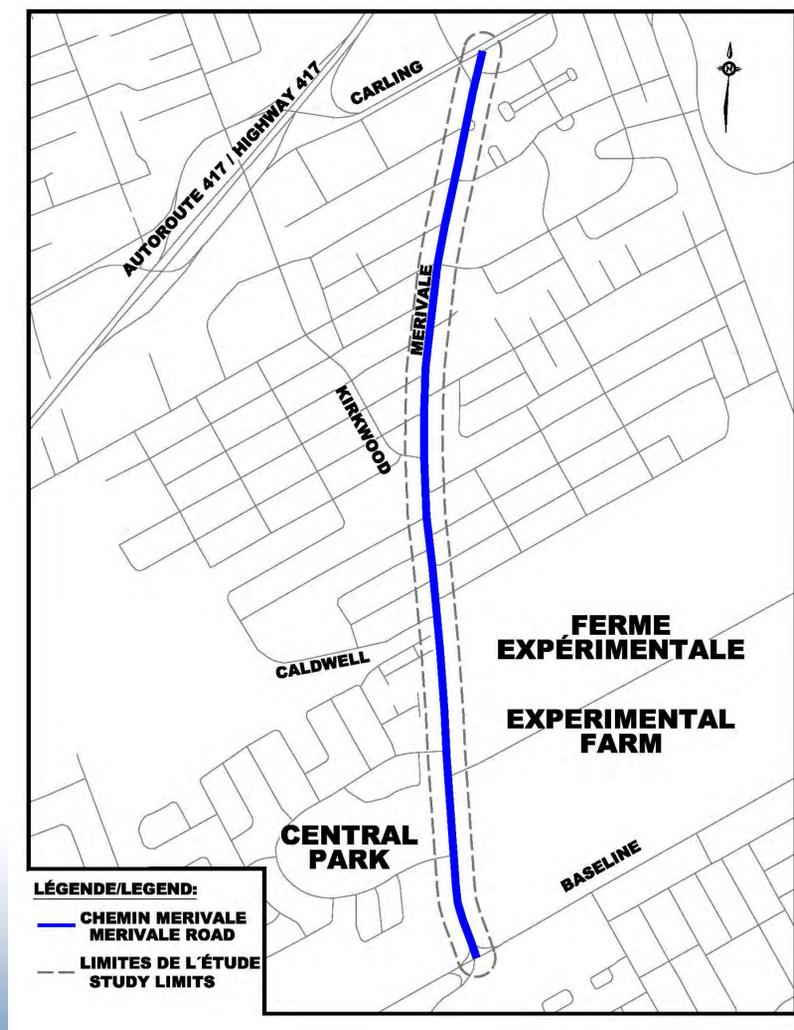
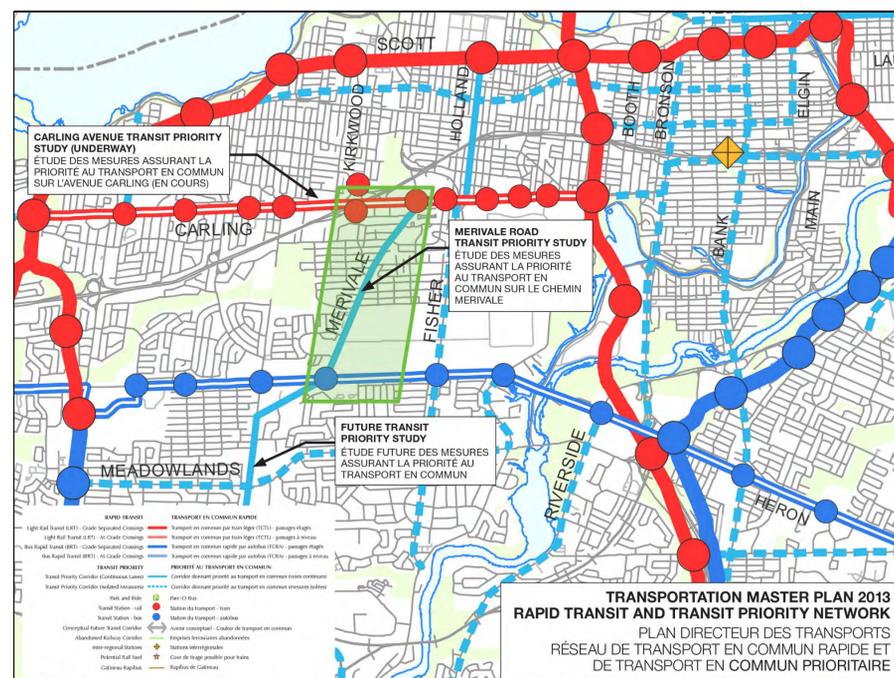
- Please sign in.
- Tonight you will have an opportunity to:
 - Learn about the study.
 - Gain an understanding of existing conditions, opportunities and constraints for different modes of transportation along the corridor.
 - Review the traffic impact assessment and preliminary preferred design for the corridor.
- Take a comment sheet and provide feedback as you review the display materials. We encourage you to provide comments in writing. Please deposit completed comment sheets in the comment box or mail/fax/email to the address shown at the bottom of the form.
- City staff and the Study Team are available to answer your questions.

Bienvenue

- Veuillez vous inscrire.
- Ce soir, vous aurez l'occasion
 - d'en apprendre davantage sur l'étude
 - de comprendre les conditions, les possibilités et les contraintes actuelles reliées aux différents modes de transport le long du couloir
 - d'examiner les répercussions prévues sur la circulation ainsi que la conception provisoire privilégiée pour le couloir
- Veuillez inscrire vos commentaires sur la fiche prévue à cet effet après avoir examiné la documentation fournie. Nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires par écrit. Veuillez déposer vos fiches dûment remplies dans la boîte de commentaires ou faites-nous-les parvenir par la poste, par télécopieur ou par courriel à l'adresse indiquée au bas de la fiche.
- Le personnel de la Ville et l'équipe chargée de l'étude sont ici pour répondre à vos questions.

Introduction

- Merivale Road is identified as a Transit Priority Corridor in the City's Transportation Master Plan (TMP).
- This study is focused on the section of Merivale Road from Carling Avenue to Baseline Road.
- The TMP proposes:
 - Peak period bus-only lanes (peak direction) by dedicating an existing general traffic lane to transit operation
 - Transit signal priority
- Project Objectives:
 - Establish the preferred type of transit priority measures
 - Identify potential impacts to other travel modes
 - Complete the functional design
- The Study is following the MEA Class EA process for a Schedule "A+" project.



Introduction

- Dans le Plan directeur des transports (PDT) de la Ville, le chemin Merivale est désigné couloir prioritaire de transport en commun.
- Cette étude porte précisément sur le tronçon du chemin Merivale entre l'avenue Carling et le chemin Baseline.
- Le PDT propose :
 - Des voies réservées aux autobus en période de pointe (sens de la circulation de pointe) et pour ce, d'affecter une des voies de circulation générale actuelles au transport en commun.
 - Une signalisation indiquant la priorité au transport en commun
- Objectifs du projet :
 - Déterminer les mesures assurant la priorité au transport en commun à privilégier
 - Répertorier les répercussions potentielles sur les autres modes de transport
 - Préparer un plan fonctionnel
- Cette étude s'inscrit dans le processus d'évaluation environnementale municipale de portée générale pour les projets de l'annexe « A ».

Current Planning Context

This section of Merivale Road has multiple competing official designations:

- Transit Priority Corridor
- Cycling Spine Route
- Truck Route (Kirkwood Avenue to Baseline Road)
- Arterial Mainstreet (Caldwell Avenue to Baseline Road)
- Traditional Mainstreet (Carling Avenue to Caldwell Avenue)
- Design Priority Area

Although the scope and limited budget for this study allowed for the identification of implementation measures related to improving transit service efficiency along the corridor, assessment of all modes was also undertaken for consideration in future planning studies.



Arterial Mainstreet
(Caldwell Ave to Baseline Road)

Artère principale (de l'avenue Caldwell au chemin Baseline)

Contexte de planification actuel

Ce tronçon du chemin Merivale comporte plusieurs désignations officielles concurrentes

- Couloir prioritaire de transport en commun
- Axe cyclable principal
- Itinéraire pour camions (de l'avenue Kirkwood au chemin Baseline)
- Artère principale (de l'avenue Caldwell au chemin Baseline)
- Rue principale traditionnelle (de l'avenue Carling à l'avenue Caldwell)
- Secteur prioritaire de conception

Dans la portée de cette étude et du budget limité, il était prévu de définir des mesures à mettre en œuvre afin d'améliorer l'efficacité des services de transport en commun dans ce couloir. Une évaluation de tous les modes de transport a également été réalisée aux fins d'examen dans de prochaines études de planification.



Traditional Mainstreet
(Carling Ave to Caldwell Ave)

Rue principale traditionnelle (de l'avenue Carling à l'avenue Caldwell)

Study Process



Processus de l'étude



Existing Conditions

Pedestrian Environment

There is generally a low level of comfort for pedestrians along Merivale Road due to:

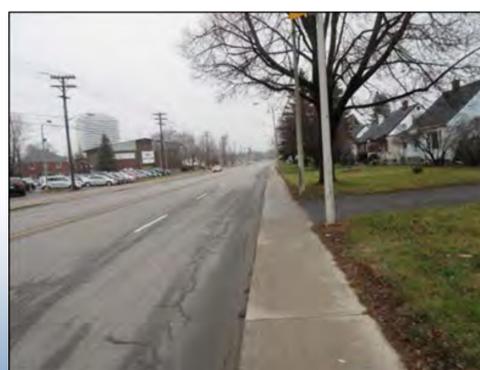
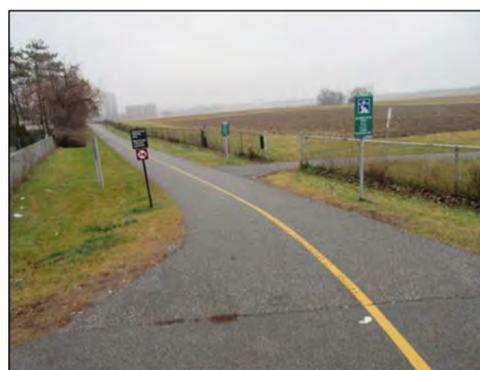
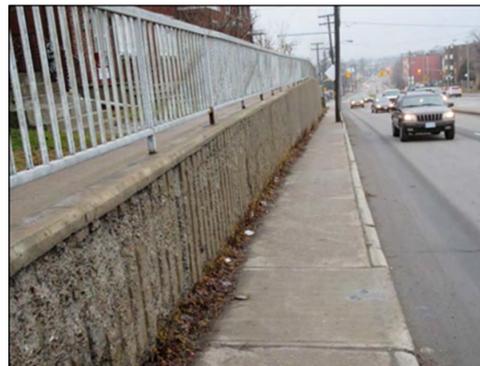
- Narrow sidewalks with no buffer from vehicular traffic
- Utility poles located in sidewalks at several locations
- High vehicular volumes and speeds
- Long pedestrian crossing distances (4 lanes)

Accessibility

- Sidewalk obstructions and other elements impact people with mobility constraints.

Cycling Environment

- This section of Merivale Road is not a popular route for cyclists (low recorded bicycle volumes).
- Cyclists are required to travel in mixed traffic along most of the corridor which contributes to a low level of comfort and an overall poor level of service.
- The highest cycling activity in the study area is experienced at the Experimental Farm Pathway crossing at Caldwell Avenue



Conditions actuelles

Environnement pour les piétons

Le niveau de confort des piétons est généralement faible le long du chemin Merivale parce que :

- Les trottoirs sont étroits et sans zone tampon pour protéger de la circulation
- Des poteaux électriques sont plantés dans les trottoirs à divers endroits
- Le volume de véhicules et la vitesse sont élevés
- Les passages pour piétons sont longs (s'étendent sur quatre voies)

Accessibilité

- Les obstructions sur le trottoir et autres éléments entravent de façon les déplacements des personnes à mobilité réduite

Environnement pour les cyclistes

- Ce tronçon du chemin Merivale n'est pas un parcours populaire chez les cyclistes (faible volume enregistré de vélos).
- Les cyclistes doivent emprunter des voies de circulation mixtes sur presque toute la longueur du couloir ce qui entraîne un faible niveau de confort et, dans l'ensemble, un niveau de service médiocre.
- Dans le secteur étudié, le croisement du sentier de la Ferme expérimentale et de l'avenue Caldwell compte plus grand nombre de cyclistes.

Existing Conditions (Cont'd)

Transit Service

Buses currently travel in mixed traffic along Merivale Road:

- Route 176 (full length of the corridor)
- Routes 14 and 151 travel on sections of Merivale Road



Route 176 Circuit 176	AM Peak Period / Période de pointe du matin		PM Peak Period/ Période de pointe de l'après-midi	
	Northbound/ Direction nord	Southbound/ Direction sud	Northbound/ Direction nord	Southbound/ Direction sud
Average Transit Travel Time (min)	7.41	6.27	6.60	7.66
Temps de déplacement moyen en transport en commun (minutes)				
Average Speed (km/h)	19.4	23.0	21.8	18.8
Vitesse moyenne (km/h)				
Average Transit Ridership (passengers/h)	90	74	101	80
Achalandage, c.-à-d. nombre moyen d'usagers du transport en commun (passagers/h)				

Conditions actuelles (suite)

Services de transport en commun

Présentement les autobus empruntent des voies de circulation mixtes sur le chemin Merivale :

- Circuit 176 (sur toute la longueur du couloir)
- Circuits 14 et 151 empruntent des tronçons du chemin Merivale



Automobiles

- Peak period delays experienced at Carling Avenue, Kirkwood Avenue and Baseline Road intersections.
- The other signalized intersections along the corridor are operating well.



Voitures

- Retards observés aux heures de point aux intersections des avenues Carling et Kirkwood et du chemin Baseline.
- Aux autres intersections avec feux de signalisation le long du couloir, la circulation est fluide.

Existing Conditions

Existing Levels of Service

Conditions Actuelles

Niveau de service actuel

Intersections	Level of Service / Niveau de service				
	Pedestrians Piétons	Bicycles Cyclistes	Transit Transport en commun	Automobiles Voitures	
				AM Matin	PM Après-midi
Carling Avenue	F	F	F	C	D
Coldrey Avenue/Crerar Avenue	D	D	B	A	A
Laperierre Avenue/ Anna Avenue	D	D	B	A	A
Shillington Avenue	C	D	B	A	A
Kirkwood Avenue	D	F	E	B	C
Summerville Pedestrian Crossing (Passage pour piétons Summerville)	C	B	B	A	A
Caldwell Avenue	D	F	E	A	A
Central Park Drive (N) (Promenade Central Park N)	E	F	E	A	A
Central Park Drive (S) (Promenade Central Park S)	E	F	C	A	A
Baseline Road (Chemin Baseline)	F	F	F	C	F
City of Ottawa Target Level of Service	C	C	C	D	D
Objectif de niveau de service de la Ville d'Ottawa	C	C	C	D	D

Level of Service 'A' = Best; Level of Service 'F' = Worst

Niveau de service 'A' = meilleur; Niveau de service 'F' = pire

Need and Justification

Besoin et justification (Mesures assurant la priorité au transport en commun)

Scenario / Scénario	Transit Performance – Northbound, AM Peak Hour / Rendement du transport en commun – direction nord, heure de point du matin		
	Travel Time (min) Temps de déplacement (minutes)	Average Speed (km/h) Vitesse moyenne (km/h)	Ridership (passengers/h) Achalandage (passagers/h)
Existing Conditions Conditions actuelles	7.41	19.4	56 – 112
2031 Traffic – No Bus Lanes (i.e. “Do Nothing”) Circulation 2031 - pas de voies réservées aux autobus (c.-à-d. "Ne rien faire")	7.61	18.9	203 – 574
2031 Traffic with Bus Lanes Circulation 2031 - voies réservées aux autobus	5.57	25.9	307 – 704
2031 Traffic with Bus Lanes and Increased Bus Frequency Circulation 2031 - voies réservées aux autobus et fréquence accrue des autobus	5.57	25.9	537 – 1,054

Need and Justification (Cont'd)

- The AM peak period was chosen for the analysis of future conditions to be consistent with the City's regional travel demand model which is used in the planning and development of the Transportation Master Plan.
- It is estimated that the introduction of bus lanes in the peak direction will improve transit travel times between Baseline Road and Carling Avenue by approximately 2 minutes.
- This reduction in transit travel time will contribute to the overall time savings when the proposed transit priority measures are completed in the section of Merivale Road, south of Baseline Road.
- With increased bus frequency, it is estimated that transit ridership could increase to up to 1,050 passengers in the northbound direction during the morning peak hour - Continuous bus lanes are typically expected to carry over 800 passengers per hour in the peak direction.
- Consideration is also being given to the introduction of dedicated bus lanes in both directions during each peak based on confirmation from OC Transpo.

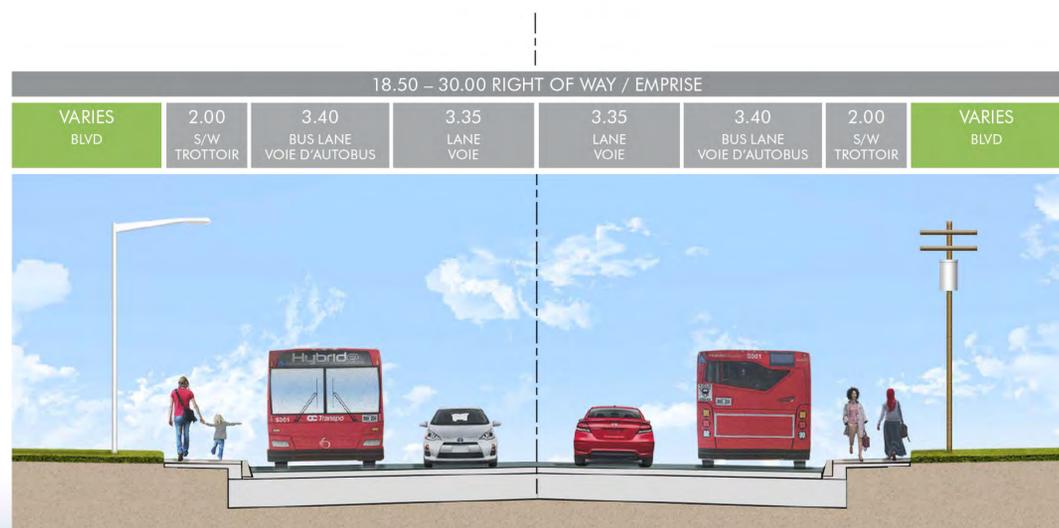
Besoin et justification (Mesures assurant la priorité au transport en commun)

- La période de pointe du matin a été choisie pour l'analyse des conditions futures par souci d'uniformité avec le modèle de la prévision de la demande pour la région utilisé par la Ville aux fins de planification et d'élaboration du Plan directeur des transports.
- Il est prévu qu'instaurer des voies réservées aux autobus dans le sens de la circulation de pointe améliorera le temps de déplacement des autobus entre le chemin Baseline et l'avenue Carling d'environ deux minutes.
- Cette réduction du temps de déplacement en autobus concourra à la totalité des gains de temps une fois les mesures de priorité au transport en commun proposées mises en œuvre sur le tronçon du chemin Merivale au sud du chemin Baseline.
- L'augmentation de la fréquence des autobus devrait permettre d'en accroître l'achalandage de quelque 1 050 passagers en direction nord à l'heure de pointe du matin. Généralement, les voies ininterrompues réservées aux autobus permettent de transporter plus de 800 passagers à l'heure dans le sens de la circulation de pointe.
- On examine également la possibilité d'instaurer des voies réservées aux autobus dans les deux directions aux deux périodes de pointe sur confirmation d'OC Transpo.

Preliminary Preferred Design

- Peak-period curbside bus-only lanes
- One traffic lane in each direction for general traffic
- On-street parking during off-peak periods
- Line painting
- Improved Signage
- Traffic signal timing modifications
- Existing left-turn lanes to be maintained

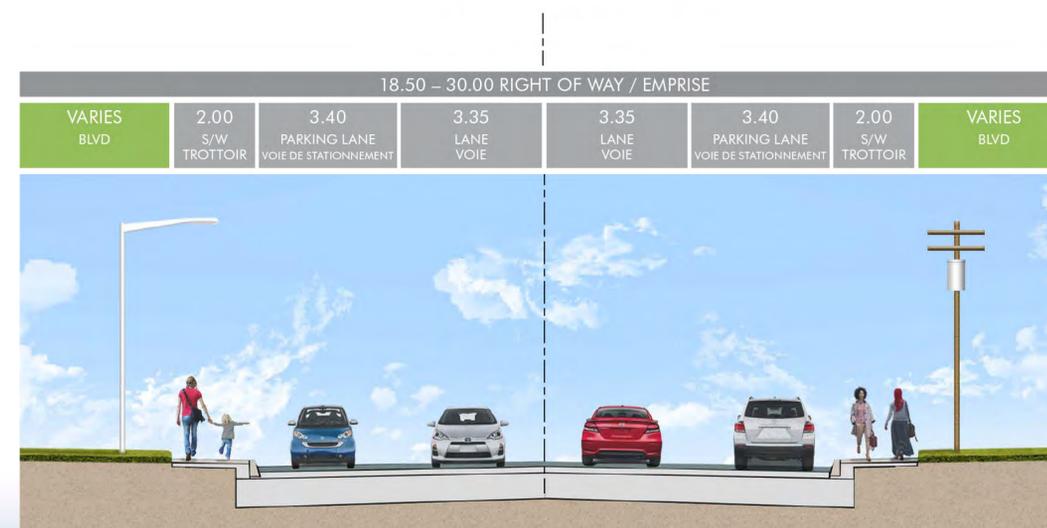
MERIVALE ROAD TYPICAL CROSS-SECTION
PEAK PERIODS
SECTION TRANSVERSALE DU CHEMIN MERIVALE
AUX HEURES DE POINTE



Conception privilégiée provisoirement

- Voies réservées aux autobus en bordure de route aux heures de pointe
- Une voie de circulation dans chaque direction pour la circulation générale
- Stationnement sur rue en dehors des heures de pointe
- Traçage de lignes sur la chaussée
- Signalisation améliorée
- Modification de la synchronisation des feux de circulation
- Maintien des voies actuelles de virage à gauche

MERIVALE ROAD TYPICAL CROSS-SECTION
OFF-PEAK PERIODS
SECTION TRANSVERSALE DU CHEMIN MERIVALE
AUX HEURES DE HORS POINTE



Benefits

- This project is one link in the planned Transit Priority Corridor for Merivale Road, extending from Carling Avenue to Slack Road, which is an important part of the City's overall Rapid Transit and Transit Priority Network.
- In particular, it will provide an important connection between the future rapid transit corridors along Baseline Road and Carling Avenue.
- The proposed transit priority measures along Merivale Road will contribute to achieving the City's transit modal share target.
- Reduced transit travel times (25% in the AM peak) – buses unimpeded by traffic congestion.
- Improved transit service reliability – a big factor in travel mode choice.
- Passenger travel time and operational savings.
- New bus shelters are proposed at Coldrey Avenue and Mayview Avenue bus stops – southbound.
- Where feasible, bus stops will be relocated to the far side of intersections to improve transit signal priority and safety for transit customers and other road users.
- On-street parking delineation will be considered to encourage on-street parking during off-peak hours – a benefit to businesses.
- Transit Priority lanes in the peak period and on-street parking during off-peak hours will work as a traffic calming measure to help reduce vehicular speed.

Avantages

- Ce projet est un des liens du couloir prioritaire de transport en commun du chemin Merivale et constitue une partie importante du réseau de transport en commun rapide et du réseau prioritaire de transport en commun de la ville.
- Plus précisément, il constituera une liaison importante entre les futurs couloirs de transport en commun rapide le long du chemin Baseline et de l'avenue Carling.
- Les mesures proposées pour assurer la priorité du transport en commun sur le chemin Merivale contribueront à ce que la Ville atteigne son objectif en matière de répartition modale du transport en commun.
- Réduire le temps des déplacements en transport en commun (25 % à l'heure de pointe du matin) – la congestion de la circulation ne ralentissant pas les autobus.
- Amélioration de la fiabilité des services de transport en commun – un facteur important motivant le choix du mode de transport
- Gains en temps de déplacement pour les passagers et économies sur le plan opérationnel
- On propose d'aménager de nouveaux abribus aux arrêts d'autobus sur les avenues Coldrey et Mayview - direction sud.
- Lorsque possible, les arrêts bus seront déplacés du côté le plus éloigné des intersections afin d'améliorer la signalisation indiquant la priorité au transport en commun et de renforcer la sécurité des usagers du transport en commun et des autres utilisateurs de la route.
- On envisage de délimiter du stationnement sur rue afin d'encourager le stationnement sur rue en dehors des heures de pointe, un avantage pour les commerces.
- Les voies prioritaires pour les autobus aux heures de pointe et le stationnement sur rue en dehors des heures de pointe serviront de mesures de modération de la circulation afin ralentir la vitesse.

Traffic Impact Review

- Traffic volumes in the peak direction along this section of Merivale Road are projected to decrease by 2031, due to planned improvements to the City's overall transportation infrastructure, including better transit service.
- With the introduction of bus lanes during the peak periods, traffic volumes are projected to further reduce as drivers opt for alternative routes.
- Existing intersections with the exception of Baseline Road are projected to operate at acceptable levels of service with the peak period bus lanes in place.

Examen des repercussions sur la circulation

- On s'attend à ce que le volume de véhicules dans le sens de la circulation de pointe le long de ce tronçon du chemin Merivale diminue d'ici 2031 en raison des améliorations prévues à l'infrastructure de transport en général de la ville, et notamment en raison de services de transport en commun améliorés.
- L'aménagement de voies réservées aux autobus durant les heures de pointe fera en sorte que le volume de circulation devrait diminuer encore plus à mesure que les conducteurs optent pour des itinéraires différents.
- On s'attend à ce que la fluidité des intersections actuelles soit à un niveau de service raisonnable suivant l'aménagement de voies réservées aux autobus aux heures de pointe

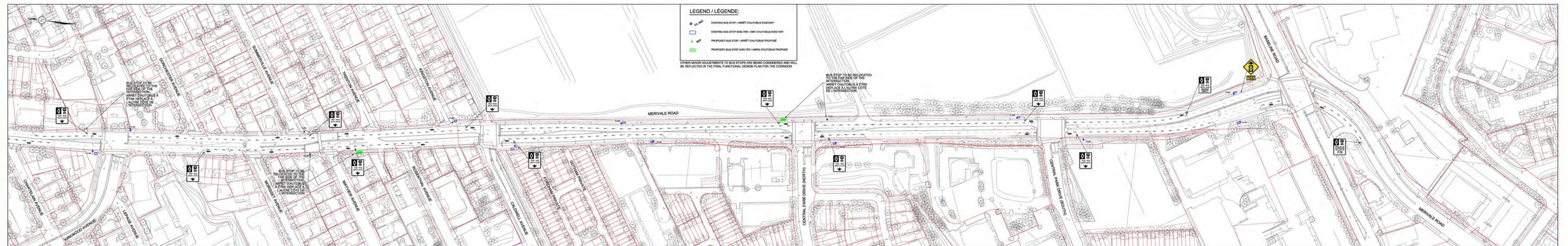
Intersection	Level of Service / Niveau de service	
	AM Peak Hour / Matin	PM Peak Hour / Après-midi
Carling Avenue	A	C
Crerar Avenue/Coldrey Avenue	A	A
Anna Avenue/ Laperierre Avenue	A	A
Shillington Avenue	A	A
Kirkwood Avenue	B	A
Summerville Pedestrian Crossing (Passage pour piétons Summerville)	A	A
Caldwell Avenue	A	A
Central Park Drive N (Promenade Central Park N)	A	B
Central Park Drive S (Promenade Central Park S)	A	B
Baseline Road (Chemin Baseline)	D	F

Level of Service 'A' = Best; Level of Service 'F' = Worst

Niveau de service 'A' = meilleur; Niveau de service 'F' = pire

Preliminary Preferred Design Plans

Plans de conception provisoires privilégiés



BOARD 14 / PANNEAU 14
**MERIVALE ROAD TRANSIT PRIORITY STUDY
 (CARLING AVENUE TO BASELINE ROAD)**

SCALE: 1:750
 0m 25 50 75



**ÉTUDE DES MESURES ASSURANT LA PRIORITÉ TRANSPORT EN COMMUN SUR LE CHEMIN MERIVALE
 (DE L'AVENUE CARLING AU CHEMIN BASELINE)**

Consultation/Accessibility/Study Schedule

Consultation

The study is benefitting from the input of the following groups:

- Core Study Team – Representatives from OC Transpo and City of Ottawa Traffic Services Department
- Consultation Group (CG) – Representatives from Community Associations, Accessibility Advisory Committee (AAC), businesses and special interest groups in the study area
- Open House – Residents within the study area/general public

Study Schedule

- | | |
|--|-------------------|
| • Consultation Group Meeting No. 1 | November 2016 |
| • Consultation Group Meeting No. 2 | March 2017 |
| • Public Open House | March 2017 |
| • Completion of the Transit Priority Study | Mid 2017 |

Consultation/Accessibilité/calendrier de l'étude

Consultation

L'étude profite de la participation des groupes suivants :

- Équipe chargée du projet - des représentants d'OC Transpo et du Service de la circulation
- Groupes de consultation - des représentants d'associations communautaires, du Comité consultatif sur l'accessibilité, d'entreprises et de groupes d'intérêt dans le secteur à l'étude
- Séance portes ouvertes - des résidents du secteur à l'étude et le grand public

Calendrier de l'étude

- | | |
|---|------------------|
| • Réunion no 1 du groupe de consultation | novembre 2016 |
| • Réunion no 2 du groupe de consultation | mars 2017 |
| • Séance portes ouvertes | mars 2017 |
| • Achèvement au milieu de 2017 de l'étude sur les mesures assurant la priorité au transport en commun | |

Summary of Comments Received

- Currently, there is very little delay to transit experienced along Merivale Road, however buses (Route 176) are often full during the morning peak period by the time they get to the Shillington Avenue bus stop.
- High vehicle speeds along Merivale Road are a concern. Traffic calming measures should be considered.
- On-street parking is underutilized along the corridor except on Sundays.
- Drivers are reluctant to park along Merivale Road because of the high vehicle speeds and unclear signage.
- Will transit priority lanes be maintained in the Merivale Road (north) Community Design Plan (CDP) area as part of the Complete Streets renewal?
- Consideration should be given to increasing the number of bus stops along the corridor.
- Improvements to accessibility should be considered in the design.

Sommaire des commentaires reçus

- Présentement, il y a très peu de retard lorsqu'on emprunte les services de transport en commun sur le chemin Merivale, toutefois, les autobus (circuit 176) sont souvent bondés à l'heure de pointe du matin lorsqu'ils arrivent à l'arrêt d'autobus de l'avenue Shillington.
- La vitesse excessive des véhicules sur le chemin Merivale est une préoccupation. Il faudrait envisager des mesures de modération de la circulation.
- Le stationnement sur rue est sous-utilisé le long du couloir, sauf les dimanches.
- Les automobilistes hésitent à se stationner le long du chemin Merivale à cause de la vitesse élevée des véhicules et d'une signalisation qui manque de clarté.
- Est-ce que les voies assurant la priorité au transport en commun seront maintenues dans le secteur du chemin Merivale (nord) dans le Plan de conception communautaire (PCC) dans le cadre de la réfection des rues complètes?
- Il faudrait songer à accroître le nombre d'arrêts d'autobus le long du couloir.
- La conception devrait comprendre des mesures pour améliorer l'accessibilité.

Next Steps

The Project Team will:

- Review and document input received from this Open House.
- Finalize the functional design of the corridor.
- Complete the Study Report to document the findings and recommendations.

THANK YOU!

- Thank you for attending the Public Open House.
- Please let us know of your feedback by filling out a comment sheet and returning it to the registration table.
- For more information you can also visit the City of Ottawa's website for this project at: www.ottawa.ca/merivaletransit
- Following this session comments may be directed to:

Jabbar Siddique, P.Eng.

Project Manager / Gestionnaire de projet

Transportation Services Department

110 Laurier Avenue West, Ottawa, ON K1P 1J1

Phone: 613-580-2424 ext. 13914, Fax: 613-580-2576

Email: Jabbar.Siddique@ottawa.ca

Prochaines étapes

L'équipe chargée du projet :

- Analysera et étayera les commentaires reçus au cours de cette séance portes ouvertes
- Mettra la touche finale à la conception fonctionnelle du couloir
- Achèvera le rapport de l'étude d'appuyer les résultats et les recommandations

MERCI!

- Merci d'avoir participé à cette séance portes ouvertes
- Veuillez nous faire part de vos commentaires en remplissant la fiche prévue à cette fin et en la déposant à la table d'inscription
- Vous pouvez également vous rendre sur la page Web de la Ville d'Ottawa consacrée à ce projet à l'adresse suivante : www.Ottawa.ca/merivaletransportsencommun
- Dans la foulée de cette séance portes ouvertes, vous pouvez faire parvenir vos commentaires à :

David Hatton, P.Eng.

Consultant Project Manager / Gestionnaire de projet, consultant

IBI Group

400 – 333 Preston Street, Ottawa ON K1S 5N4

P#: 613-225-1311, F#: 613-225-9868

Email: dhatton@IBIGroup.com