Transportation Services Department • Direction générale des transports

WELCOME BIENVENUE

CUMMINGS AVENUE AREA TRAFFIC MANAGEMENT STUDY

(From Montreal Road to Donald Street)

ÉTUDE DE GESTION DE LA CIRCULATION LOCALE SUR L'AVENUE CUMMINGS

(Du Chemin Montreal à la rue Donald)

Public Open House
Wednesday, December 6, 2017
From 7:00 pm to 9:00 pm
Our Lady of Mount Carmel School, 675 Gardenvale Road

Séance portes ouvertes
Mercredi, 6 Decembre 2017
De 19:00 à 21:00
École Notre-Dame du Mont Carmel, 675 Rue Gardenvale

Introduction

The Cummings Avenue Area Traffic Management Study was initiated based on concerns from local residents regarding vehicles speeds, short-cutting traffic, and the safety of the various road users. The study began in June 2017 with the delivery of a flyer to the study area and surrounding streets. The flyer directed people to an on-line survey regarding the existing conditions on Cummings Avenue, as well as gauging the appetite for various traffic calming measures on the street. Based largely on this input, staff have developed a potential traffic calming plan for the street.

The purpose of this Public Open House is to:

- Present a potential traffic calming plan for Cummings Avenue
- Obtain feedback from area residents on the plan
- Discuss the details of the plan as well as consider options
- Provide residents with information regarding the existing traffic conditions

Your comments are welcomed and are very important to this study

Introduction

L'étude de la gestion de la circulation locale sur l'avenue Cummings vise à répondre aux inquiétudes de résidents locaux concernant la vitesse des véhicules, la circulation parasitaire et la sécurité des divers usagers de la route. Elle a commencé en juin 2017 par la distribution d'un dépliant dans le secteur à l'étude et les rues environnantes. Celui-ci invitait les gens à répondre à un sondage en ligne sur les conditions actuelles sur l'avenue Cummings et à indiquer leur intérêt à l'égard de différentes mesures de modération de la circulation pour cette voie. S'inspirant largement des résultats, le personnel a élaboré une proposition de plan de modération de la circulation pour la rue.

Objectifs de la séance portes ouvertes :

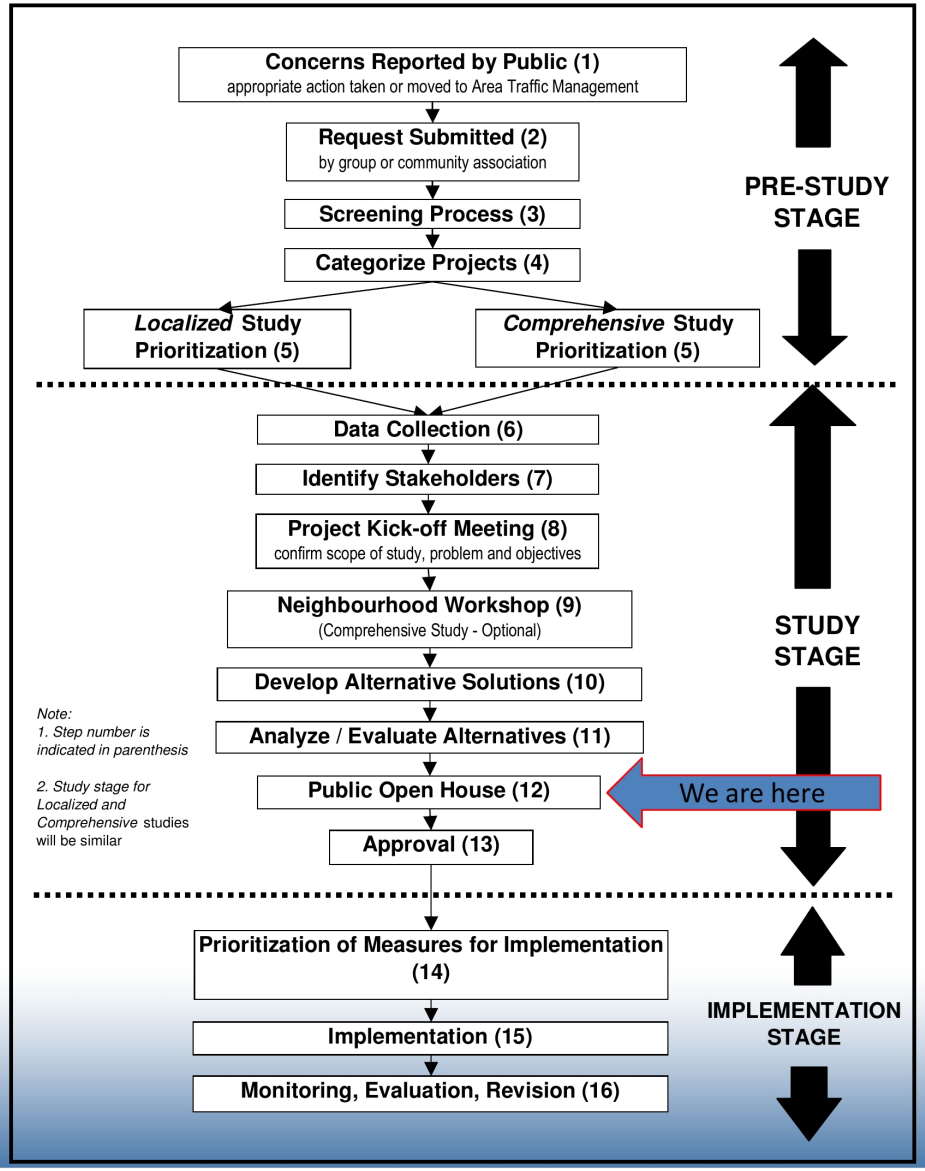
- Présenter une proposition de plan de modération de la circulation pour l'avenue Cummings.
- Obtenir les commentaires des résidents du secteur à propos du plan.
- Discuter des éléments du plan et examiner différentes options.
- Fournir des renseignements aux résidents sur les conditions de la circulation actuelles.

Vos commentaires sont les bienvenus et sont très importants pour cette étude.

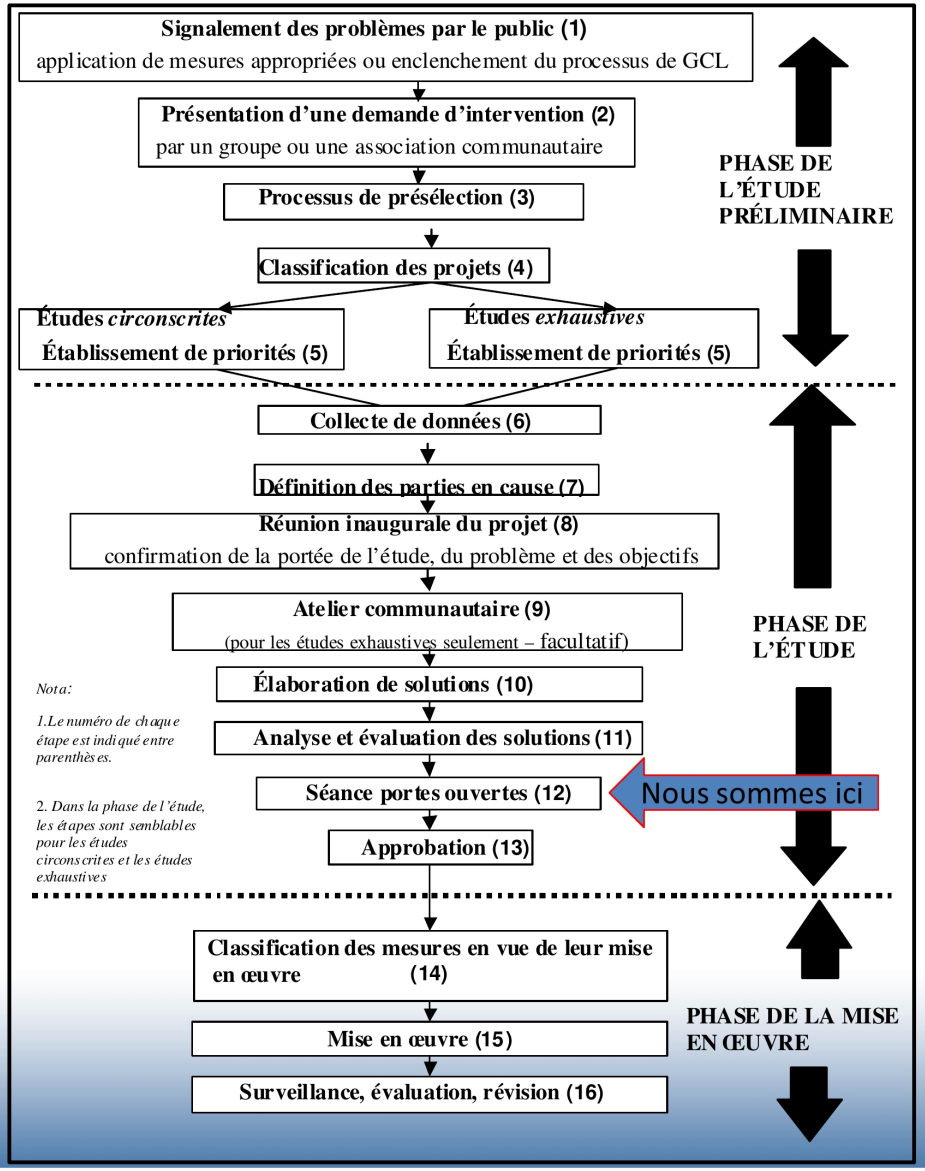
CUMMINGS AVENUE AREA TRAFFIC MANAGEMENT STUDY

ÉTUDE DE GESTION DE LA CIRCULATION LOCALE SUR L'AVENUE CUMMINGS

Area Traffic Management Process



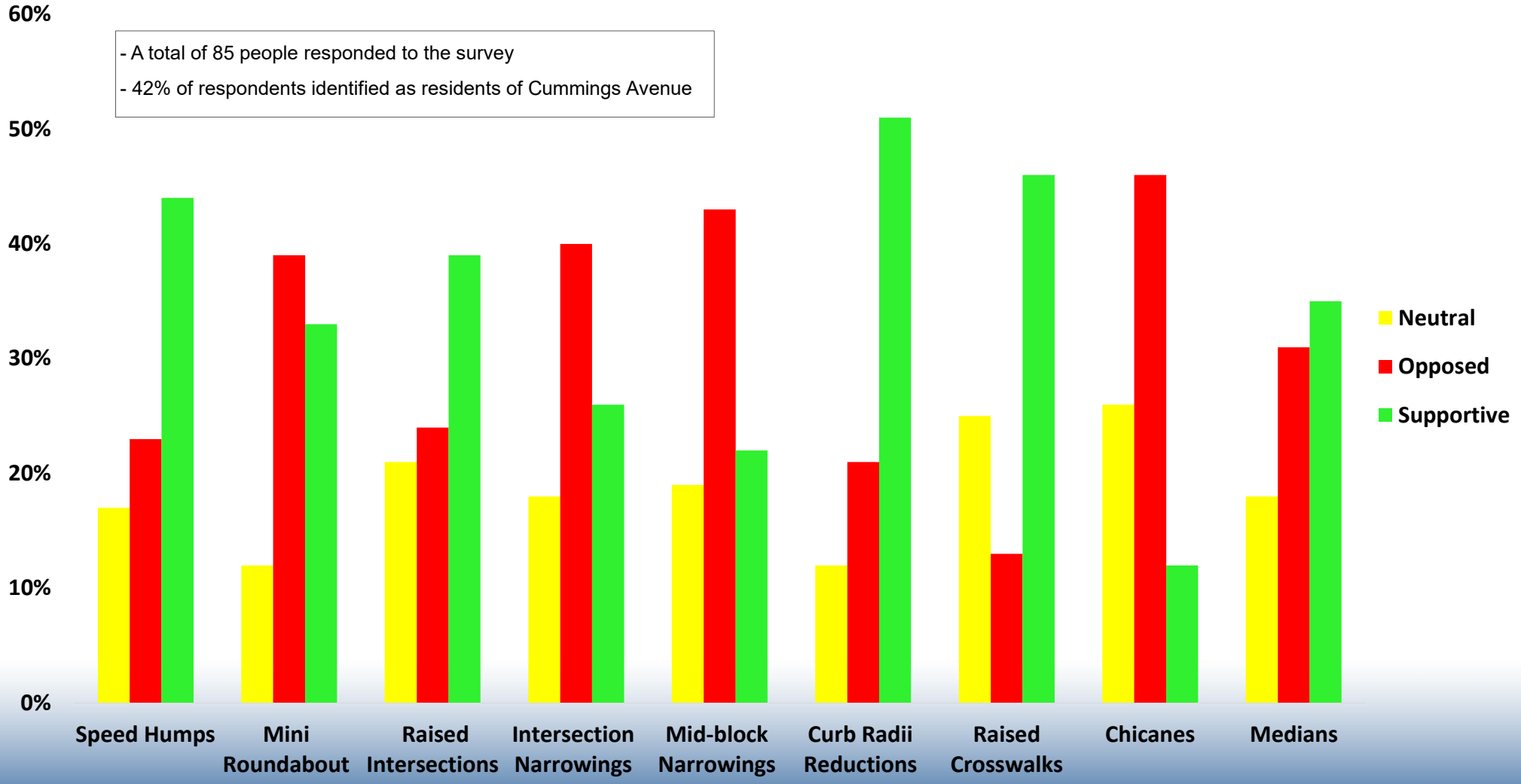
Procédures de gestion de la circulation locale



Public Questionnaire Response: Support for Measures

All participants

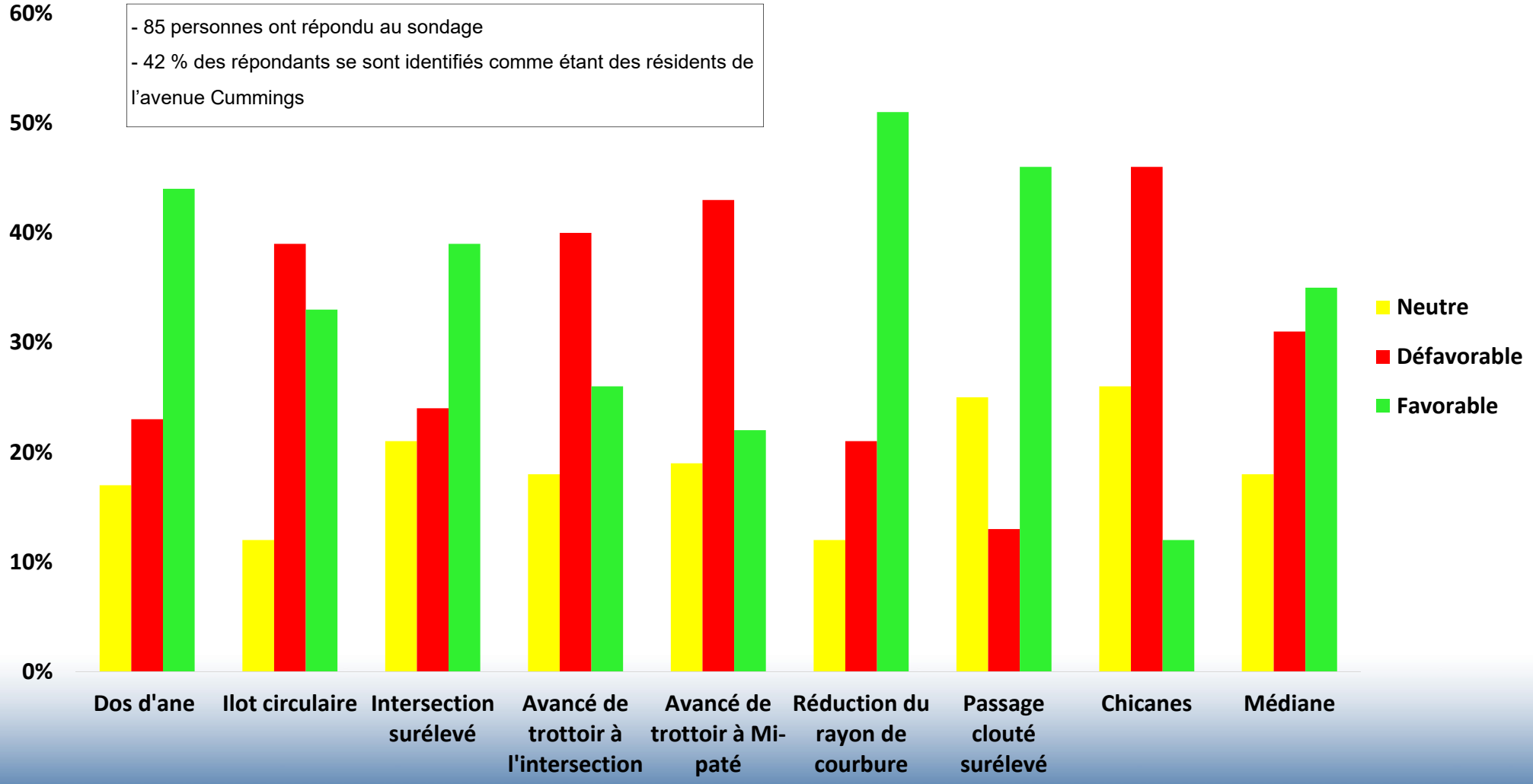
- A total of 85 people responded to the survey
- 42% of respondents identified as residents of Cummings Avenue



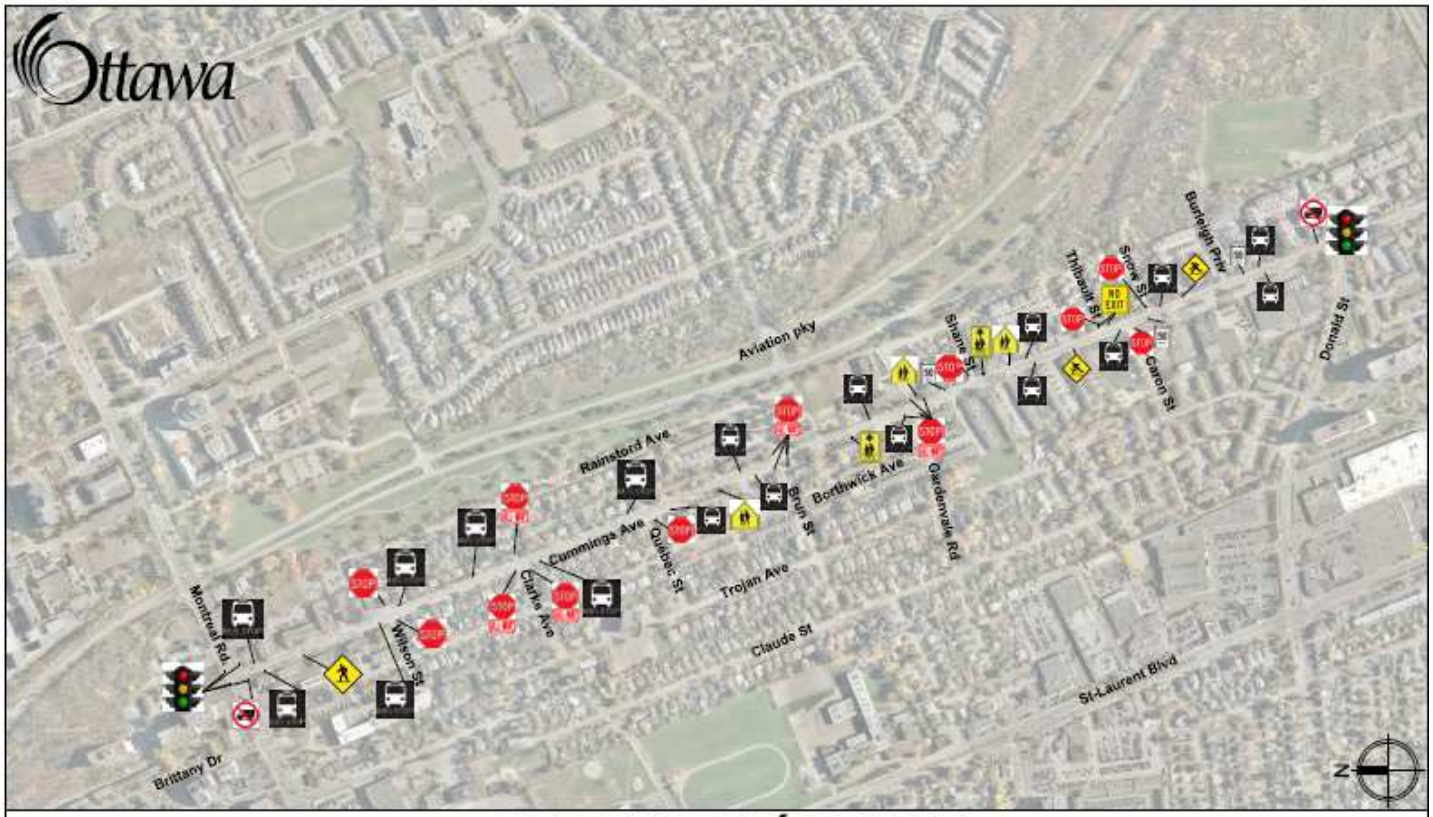
Réponses au questionnaire public: En faveur des mesures

Tous les participants

- 85 personnes ont répondu au sondage
- 42 % des répondants se sont identifiés comme étant des résidents de l'avenue Cummings



Road Signs | Panneaux routiers



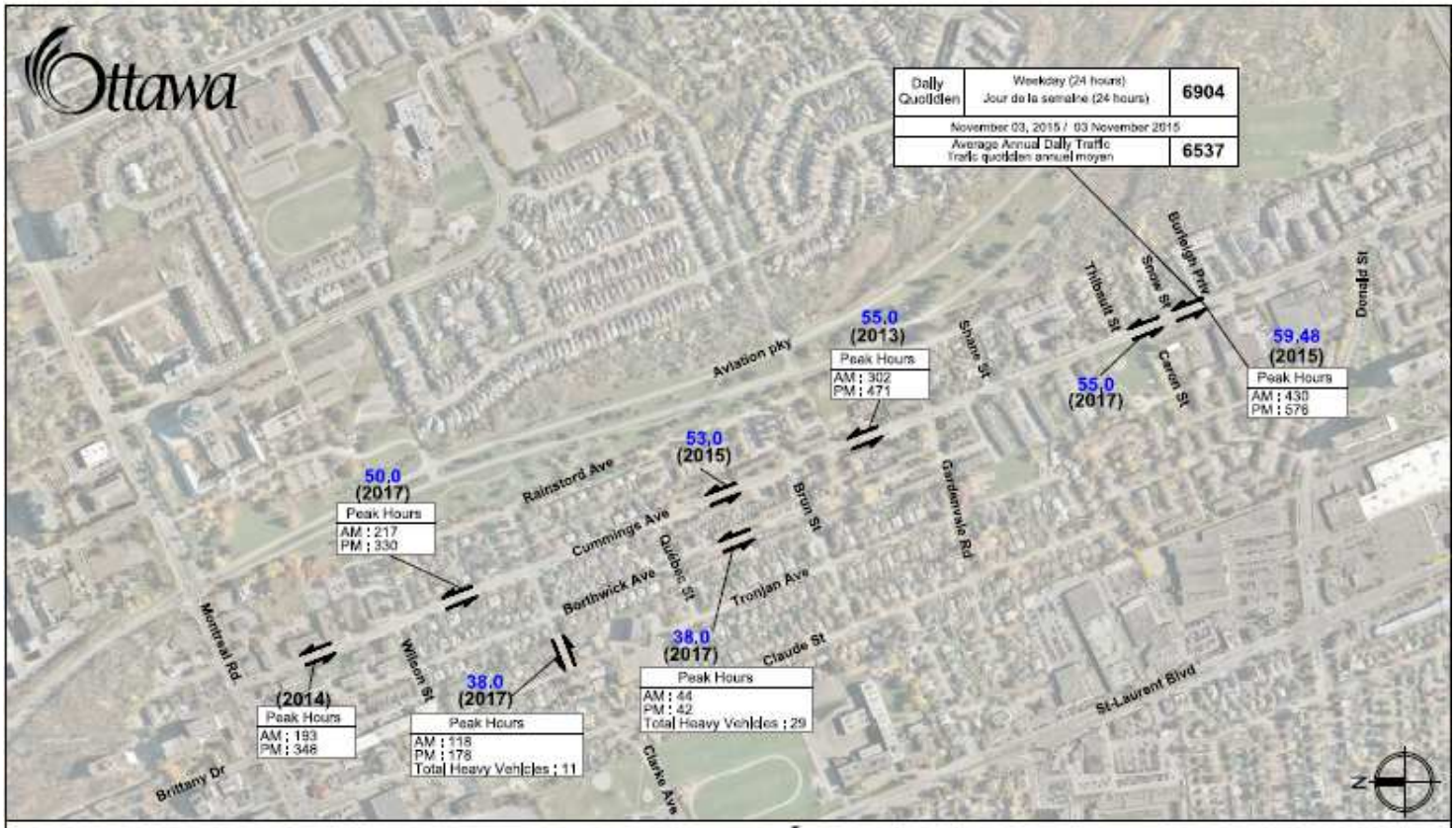
LEGEND / LÉGENDE

- Traffic Lights / Feux de signalisation routière
- Bus Stop / Arrêt d'autobus
- No Trucks / Camions Interdit
- Stop Sign / Panneau d'arrêt
- All-Way Stop | Arrêt toutes directions
- School Zone Sign / Panneau de zone d'école
- School Crossing Sign / Zone de traversée scolaire
- No Exit Ahead | Panneau pas de sortie
- Playground Ahead / Panneau d'aire de jeux
- Pedestrians Alert | Attention aux piétons
- Maximum Speed Limit / Limite de vitesse maximale

CUMMINGS AVENUE AREA TRAFFIC MANAGEMENT STUDY

ÉTUDE DE GESTION DE LA CIRCULATION LOCALE SUR L'AVENUE CUMMINGS

Speed - Traffic Volumes | Vitesse - Volume de la circulation



LEGEND / LÉGENDE

85th Percentile Speed (km/h) Vitesse du 85e percentile (km/h)	XX	* 85th Percentile Speed is the speed at or below which 85 percent of vehicles travel | Vitesse du 85e Percentile définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules libres
Survey Date	(XXXX)	
Both Direction Les deux sens	⇄	

Public Questionnaire Response: Concerns

- High traffic speeds (23)
- Parking (too many parked cars, should be prohibited) (12)
- Resurfacing (11)
- Lack of stop sign compliance (5)
- Traffic is not a concern (5)
- Against flex stakes (5)
- Police enforcement (3)
- Lack of sidewalks (1)
- Lack of Traffic lights on Cummings Avenue (1)

Réponses au questionnaire public: Préoccupations

- Vitesse de circulation élevée (23)
- Stationnement (trop de véhicules garés, il faudrait l'interdire) (12)
- Réfection de la chaussée (11)
- Non-respect des panneaux d'arrêt (5)
- Aucune préoccupation à l'égard de la circulation (5)
- Opposition aux panneaux flexibles (5)
- Application de la réglementation (3)
- Manque de trottoirs (1)
- Manque de feux de circulation sur l'avenue Cummings (1)

Potential Measures / Mesures possibles

Speed Humps A raised section in the road that causes a vertical deflection of both the vehicle's wheels and frame

Pros: Reduces vehicle speeds at and near the measure

Cons: Will delay emergency services response, can cause increased braking and acceleration noises, requires additional road signs

Raised Intersections

The pavement within the intersection is slightly higher than the roadway to help maintain slow traffic speeds.

Pros: Reduced speeds, enhance conditions for vulnerable road users

Cons: Increase delay to transit and emergency services, high cost of construction

Intersection Narrowings

Also called bulb-outs, these features narrow the road travel lanes at intersections.

Pros: Can reduce pedestrian crossing distance, reduced speeds

Cons: Maintenance, may require changes to on-street parking, cyclists may feel squeezed.

Mid-block Narrowings

Also called bulb-outs, these features narrow the road travel lanes at mid-block locations.

Pros: Can reduce pedestrian crossing distance, reduced speeds, increase to cycling safety

Cons: Emergency services, maintenance, may require changes to on-street parking, cyclists may feel squeezed.

Mesures possibles / Potential Measures

Dos d'âne ou bosses de ralentissement

Une section surélevée de la chaussée que doivent franchir les véhicules causant une déviation verticale des roues et du châssis.

Les pour : Ralentissent les véhicules à leur arrivée au dos d'âne et à proximité de celui-ci.

Les contre : Retarderont les interventions des services d'urgence, peuvent augmenter les bruits de freinage et d'accélération, exigent l'installation d'autres panneaux routiers.

Intersections surélevées

La chaussée dans l'intersection est légèrement plus élevée que la chaussée de la rue de manière à réduire la vitesse de la circulation.

Les pour : Réduisent la vitesse, améliorent les conditions pour les usagers de la route vulnérables.

Les contre : Retardent davantage les autobus et les services d'urgence, coûts de construction élevés.

Rétrécissements d'intersection

Également appelés massifs servant à rétrécir la chaussée, ces aménagements ont pour effet de rétrécir les voies de circulation aux intersections.

Les pour : Peuvent diminuer la longueur des passages pour piétons, réduisent la vitesse.

Les contre : L'entretien, peuvent nécessiter de modifier le stationnement sur rue, les cyclistes pourraient se sentir à l'étroit.

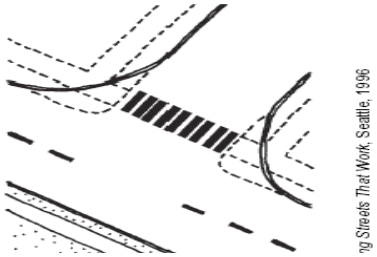
Rétrécissements à mi-chemin entre deux îlots

Également appelés massifs servant à rétrécir la chaussée, ces aménagements ont pour effet de rétrécir les voies de circulation à mi-chemin entre deux îlots.

Les pour : Peuvent diminuer la longueur des passages pour piétons, réduisent la vitesse, renforcent la sécurité des cyclistes.

Les contre : Retardent les services d'urgence, l'entretien, peuvent nécessiter des modifications au stationnement sur rue, les cyclistes pourraient se sentir à l'étroit.

Potential Measures / Mesures possibles



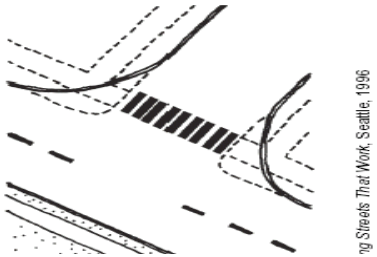
Curb Radii Reductions
This option reduces the pedestrian crossing distance at intersections while forcing motorists to make slower turns around corners.
Pros: Reduce pedestrian crossing distance, reduced speeds, increase to cycling safety
Cons: Larger vehicles may drive over a portion of the sidewalk more frequently

Raised Crosswalks
A marked pedestrian crosswalk at an intersection or mid-block constructed at a higher elevation than the adjacent roadway.
Pros: Reduced speeds, enhance conditions for vulnerable road users
Cons: Increase delay to transit and emergency services, maintenance, potentially some traffic diversion

Chicanes
Chicanes are a series of curb extensions (e.g. mid-block narrowings) on alternating sides of the road which narrow the roadway and change the travel path of the vehicle. Typically, 2 or 3 are provided in a row.
Pros: Reduced speed
Cons: Maintenance, may require changes to on-street parking, cyclists may feel squeezed.

Medians
Raised concrete (or painted) island constructed on the centerline of a two-way roadway which reduces the width of the adjacent travel lanes.
Pros: Reduces vehicle speeds, can serve as pedestrian refuge, can accommodate landscaping
Cons: May require removal of on-street parking, possible increased maintenance effort

Mesures possibles / Potential Measures



Réduction du rayon de la courbe

Cette mesure a pour effet de réduire la longueur des passages pour piétons aux intersections tout en obligeant les automobilistes à diminuer de vitesse en tournant.

Les pour : Diminuent la longueur des passages pour piétons, réduisent la vitesse, renforcent la sécurité des cyclistes.

Les contre : Les gros véhicules peuvent empiéter plus souvent sur une partie du trottoir.

Passages pour piétons surélevés

Un passage pour piétons à une intersection ou à mi-chemin entre deux îlots qui est plus élevé que la voie de circulation adjacente.

Les pour : Réduisent la vitesse, améliorent les conditions pour les usagers de la route vulnérables.

Les contre : Retardent davantage les autobus et les services d'urgence, l'entretien, pourraient détourner la circulation.

Chicanes

Les chicanes sont une suite d'avancées de trottoirs (p. ex les rétrécissements de voie à mi-chemin entre deux îlots) en alternance de chaque côté de la rue qui réduisent la largeur de la rue et modifient la trajectoire des véhicules. Généralement, on en aménage deux ou trois à la suite les unes des autres.

Les pour : Réduisent la vitesse.

Les contre : L'entretien, peuvent nécessiter des modifications au stationnement sur rue, les cyclistes pourraient se sentir à l'étroit.

Terres-pleins centraux

Îlot surélevé en béton (ou peint) installé sur la médiane d'une route à deux voies qui diminue la largeur des voies de circulation adjacentes.

Les pour : Réduisent la vitesse, peuvent servir de refuges aux piétons, aménagement paysager possible.

Les contre : Pourraient exiger d'enlever le stationnement sur rue, pourraient nécessiter plus d'entretien.

CUMMINGS AVENUE AREA TRAFFIC MANAGEMENT STUDY

ÉTUDE DE GESTION DE LA CIRCULATION LOCALE SUR L'AVENUE CUMMINGS

Next Steps

- The plan will be refined based on input from this Public Open House and comments submitted to staff.
- A study report will be prepared for circulation and approval.
- Approved measures will undergo a design process.
- Signs and pavement markings may proceed directly to implementation.
- Implementation of other measures will take place as funding is available.

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 December 20, 2017 to:

Brian Tweedie,
Coordinator, Area Traffic Management
City of Ottawa
110 Laurier Avenue West
Ottawa, ON K1P 1J1
Tel : 613-580-2424, ext. 13256
e-mail : brian.tweedie@ottawa.ca

Prochaines étapes

- Le plan sera raffiné en fonction des commentaires reçu lors de cette journée portes ouvertes et des commentaires soumis au personnel.
- Un rapport d'étude sera préparé pour diffusion et approbation.
- Les mesures approuvées feront l'objet d'une procédure de conception.
- Les panneaux et les marquages de la chaussée pourront être mis en œuvre directement.
- La mise en œuvre d'autres mesures aura lieu au fur et à mesure que le financement sera disponible.

Merci de votre participation

Veuillez remplir la feuille de commentaires, puis la déposer dans la boîte qui se trouve sur la table, ou faites-nous parvenir vos commentaires par la poste, par télécopieur ou par courriel d'ici le 20 Décembre 2017 à l'intention de :

Brian Tweedie,
Coordinator, Area Traffic Management
City of Ottawa
110 Laurier Avenue West
Ottawa, ON K1P 1J1
Tel : 613-580-2424, ext. 13256
e-mail : brian.tweedie@ottawa.ca