

Update from Public Open House

Following the Public Open House held for the Carling Avenue Transit Priority Measures project on February 15, 2017 a number of design refinements were made to the functional design as a result of comments received from the public, local area Councillors and City departments. The following pages contain the presentation material as presented at the Public Open House with the exception of where there have been changes made to the plan. Presentation pages where changed have been made are identified by a **REVISED** in the top right corner.

The changes to the design are primarily in the section from Sherwood Drive to Bronson Avenue. The key changes to the design presented at the Public Open House in this section are as follows:

- **Re-configuration of the Sherwood Drive intersection:** This intersection has been modified such that the skew on the approach to Carling Avenue is minimized. This reduces the crossing distances for pedestrians and cyclists as well as reconfigures the crosswalk to be at right angles with the vehicle travel lanes. The configuration change at this intersection also eliminates the bi-directional cross ride shown at the open house at the southbound right turn channel (right turn from Sherwood Drive to Carling Avenue).
- **Removal of dedicated eastbound left turn for Transit Vehicles at Preston Street:** The Transit Station at Trillium Line has been shifted to the east (west side of the Preston Street intersection) and the dedicated eastbound left turn lane for transit vehicles has been removed to provide additional storage for the eastbound left turn lane (general purpose vehicles).
- **Lane arrangement at Bronson Avenue intersection:** The Transit Station at Bronson Avenue has been relocated to Cambridge Street South and a second eastbound left turn lane has been re-established at the Bronson Avenue intersection. Access to the Cambridge Street Station is with a new half-signal (pedestrians only). The east-west crosswalk on the north leg has been removed.
- **Modifications to cycling facilities from Booth Street to Bronson Avenue:** The design refinements include a bi-directional MUP on the south side of Carling Avenue connecting from the Glebe Neighbourhood Bikeway to the NCC pathways and the removal of the cycle track on the north side of Carling Avenue. Uni-directional cycletrack remains on both sides of the road from Booth Street to Sherwood Drive.
- **Removal of transit queue jumps:** The eastbound transit queue jump lane at Woodroffe Avenue and the westbound transit queue jump lane at Woodroffe Avenue/Fairlawn Avenue have been removed.

Mise à jour fondée sur la séance portes ouvertes

À la suite de la séance portes ouvertes concernant le projet Priorité aux transports en commun sur l'avenue Carling le 15 février 2017, un certain nombre d'améliorations conceptuelles ont été apportées à la conception fonctionnelle à la lumière des commentaires reçus du public, des conseillers des quartiers concernés et des directions générales responsables de la Ville. Les pages suivantes contiennent les documents de la présentation qui ont été utilisés dans le cadre de la séance portes ouvertes, à l'exception des endroits où des changements ont été apportés au plan. Les pages de la présentation qui ont été modifiées sont marquées du mot **RÉVISÉ** dans le coin supérieur droit.

Les modifications apportées à la conception concernent principalement le tronçon allant de la promenade Sherwood à l'avenue Bronson. Les principaux changements apportés à la conception de ce tronçon, présentés dans le cadre de la séance portes ouvertes, sont les suivants :

- **Nouvelle configuration de l'intersection de la promenade Sherwood :** Cette intersection a été modifiée afin de rétrécir au minimum l'angle d'approche à l'avenue Carling. Cette mesure réduit les distances de traversées pour les piétons et les cyclistes et modifie également la configuration du passage pour piétons pour qu'il soit à angle droit avec les voies de circulation. Ce changement de configuration à cette intersection élimine également le passage-vélos bidirectionnel montré à la séance portes ouvertes qui se trouvait sur la voie de virage à droite en direction sud (virage à droite de la promenade Sherwood à l'avenue Carling).
- **Suppression de la voie réservée au virage à gauche vers l'est pour les véhicules de transport en commun à la rue Preston :** La station de transport en commun de la ligne Trillium a été déplacée vers l'est (du côté ouest de l'intersection avec la rue Preston), et la voie réservée de virage à gauche vers l'est pour les véhicules de transport en commun a été supprimée afin de fournir plus d'espace pour la voie de virage à gauche vers l'est (circulation générale).
- **Disposition des voies à l'intersection de l'avenue Bronson :** La station de transport en commun de l'avenue Bronson a été déplacée vers la rue Cambridge Sud, et une deuxième voie de virage à gauche vers l'est a été remise en place à l'intersection de l'avenue Bronson. L'accès à la station de la rue Cambridge comporte un nouveau feu (piétons seulement). Le passage pour piétons est-ouest sur la portion nord a été supprimé.
- **Modifications aux voies cyclables de la rue Booth à l'avenue Bronson :** Les modifications apportées à la conception incluent un sentier polyvalent dans les deux directions du côté sud de l'avenue Carling, qui relie la piste cyclable du quartier Glebe aux sentiers de la CCN, et la suppression de la voie cyclable du côté nord de l'avenue Carling. Une voie cyclable dans une seule direction est conservée de chaque côté de la chaussée, de la rue Booth à la promenade Sherwood.
- **Enlèvement des voies réservées au transport en commun :** La voie réservée au transport en commun vers l'est sur l'avenue Woodroffe et la voie réservée au transport en commun vers l'ouest sur les avenues Woodroffe/Fairlawn ont été enlevées.

Introduction

Welcome to the Public Open House for the Carling Avenue Transit Priority Measures – Planning and Functional Design Study.

Key elements of the design include:

- Transit priority measures;
- Provisions for widened sidewalks and cycling facilities (key areas); and
- Intersection modifications and / or traffic control signal adjustments.

The project will improve transit times and transit reliability on Carling Avenue between Lincoln Fields Station and Bronson Avenue. Although the focus is on transit priority, an assessment of all modes was undertaken.

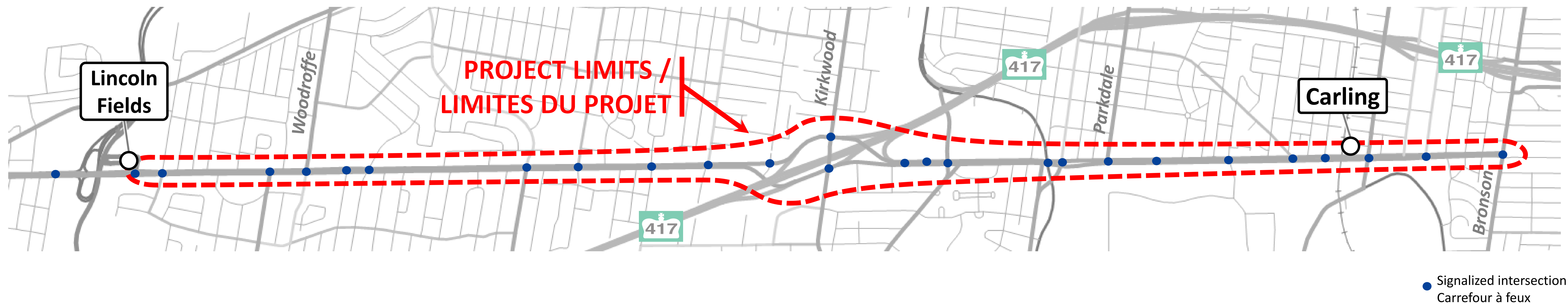
Introduction

Bienvenue à la séance portes ouvertes de l'Étude de planification et de conception fonctionnelle sur les mesures assurant la priorité aux transports en commun sur l'avenue Carling.

Les principaux éléments de la conception sont :

- des mesures assurant la priorité aux transports en commun;
- des dispositions concernant l'élargissement des trottoirs et des installations cyclables (principaux secteurs);
- des modifications aux intersections ou aux feux de circulation.

Ce projet améliorera le temps de déplacement ainsi que la fiabilité du transport en commun sur l'avenue Carling entre la station Lincoln Fields et l'avenue Bronson. Bien que l'accent soit mis sur la priorité aux transports en commun, tous les modes de transport sont examinés.



● Signalized intersection
Carrefour à feux

At today's Public Open House, the study team is providing information on the following:

- The overall study process;
- Why transit priority; and
- The recommended functional plan.

Representatives from the City of Ottawa and MMM Group (the City's Consultant) are available to discuss the project with you.

Please sign in at the front desk.

À la séance d'aujourd'hui, l'équipe chargée de l'étude vous fournira de l'information sur les sujets suivants :

- le processus d'étude global;
- l'importance de la priorité aux transports en commun;
- le plan de conception fonctionnel recommandé.

Des représentants de la Ville d'Ottawa et du MMM Group (consultant de la Ville) sont présents pour discuter du projet avec vous.

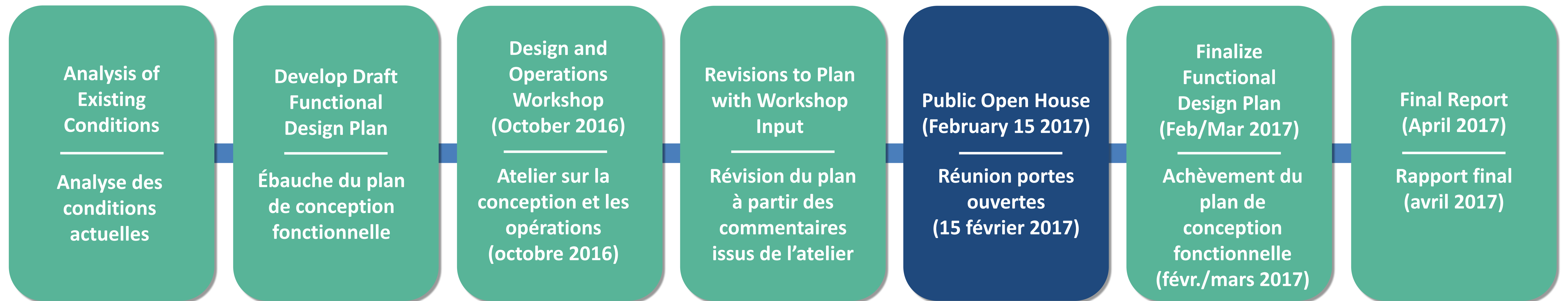
Veillez signer la feuille de présence à l'accueil.

Study Process

The Recommended Functional Design Plan has been developed with input from agencies and area councillors. The study is to be completed in early 2017.

Processus de l'étude

Le plan de conception fonctionnelle recommandé a été créé d'après les commentaires d'organisations et des conseillers des quartiers touchés. L'étude se terminera au début de 2017.



Why Transit Priority?

Localized traffic congestion on Carling Avenue between Lincoln Fields Transit Station and Bronson Avenue result in delays to transit and reduced transit reliability. The purpose of this project is to introduce low-cost measures that improve transit operations throughout the corridor.

Supporting Policies

This segment of Carling Avenue is designated as an **Arterial Mainstreet** in the City's Official Plan (OP). It is recognized as a multi-modal transportation corridor and is intended to evolve, over time, into a more transit-friendly and pedestrian-oriented street with more compact development (e.g. Hospital Redevelopment).

The City of Ottawa's 2031 Affordable Network for transit designates Carling Avenue as a **transit priority corridor (continuous lanes)** between Lincoln Fields Station (Confederation Line) and Carling Station (Trillium Line).

The Carling Avenue Transit Priority Measures project has also been guided by the Preston-Carling Mobility Study, the 2013 Transportation Master Plan (TMP), and previous transit priority studies.

Types of Transit Priority

Transit priority measures are designed to minimize delays and improve reliability for buses at intersections and along congested roads ensuring a faster commute time for transit riders. The success of public transit requires an efficient system of mobility that can accommodate the needs of transit customers while reducing the dependency on motor vehicles.

Types of Transit Priorities



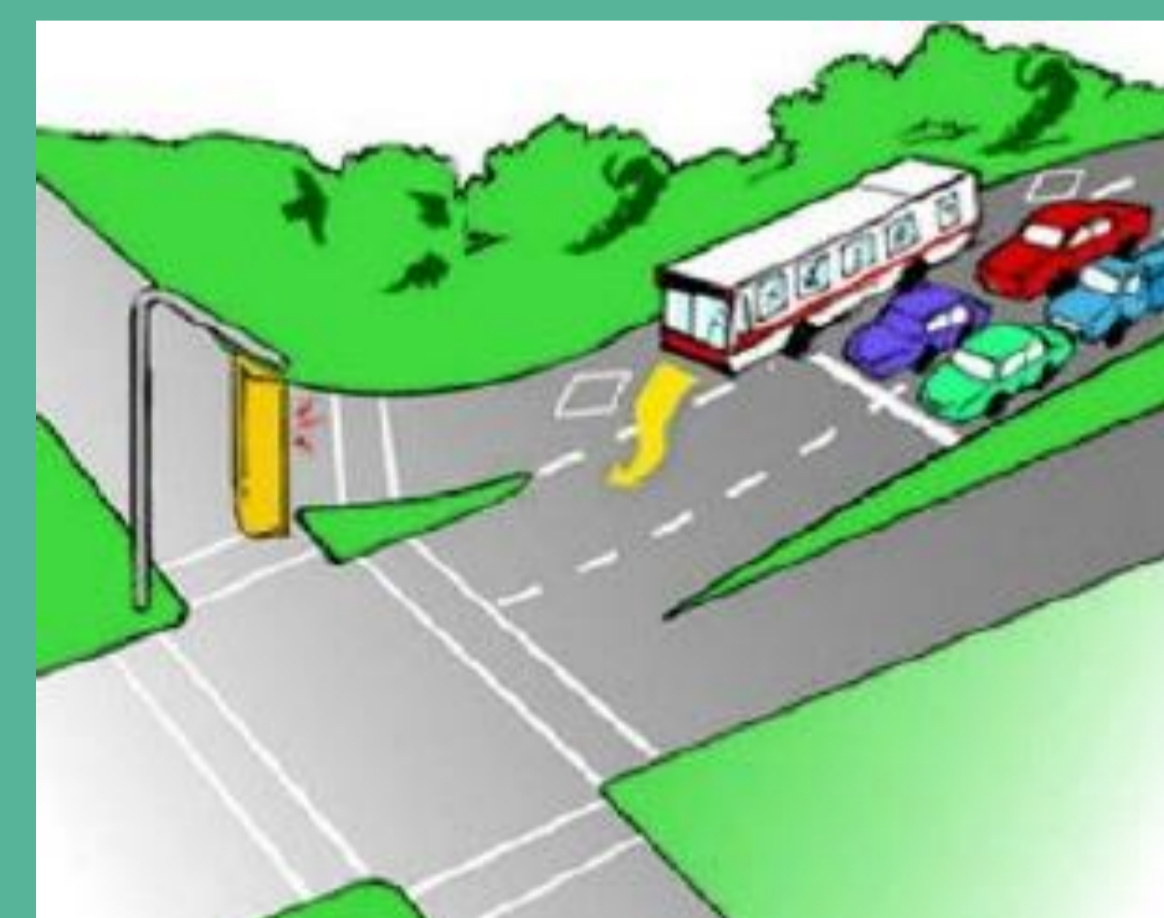
Transit Priority Signal Indicator (Heron Road) / Indicateur de priorité aux transports en commun (Rue Heron)



Signal Priority / Priorité de signalisation



Painted Bus Lanes (Woodroffe Ave.) / Marquage des voies d'autobus (avenue Woodroffe)



Queue Jump/ Saut de file d'attente



Median Bus Lanes (Chapman Mills) / Voies médianes d'autobus (Chapman Mills)

Importance de la priorité aux transports en commun

La congestion sur l'avenue Carling entre la station Lincoln Fields et l'avenue Bronson retarde les transports en commun et en réduit la fiabilité. Le projet vise à mettre en œuvre des mesures à faible coût pour améliorer les opérations du transport en commun sur le couloir.

Politiques à l'appui

Le tronçon de l'avenue Carling visé est désigné comme **artère principale** dans le Plan officiel de la Ville. Il est connu comme un couloir de transport multimodal qui deviendra, au fil du temps, une rue plus dense, axée sur les piétons et le transport en commun (ex. Redéveloppement de l'hôpital).

Le Réseau abordable (horizon 2031) de la Ville d'Ottawa pour le transport en commun désigne l'avenue Carling comme un **couloir prioritaire de transport en commun (voies continues)** entre la station Lincoln Fields (Ligne de la Confédération) et la station Carling (Ligne Trillium).

Le projet de mesures assurant la priorité aux transports en commun sur l'avenue Carling s'appuie aussi sur l'Étude sur le domaine public et la mobilité pour le secteur Preston-Carling, sur le Plan directeur des transports (PDT) de 2013 et sur des études antérieures sur les transports en commun.

Types de priorité aux transports en commun

Les mesures assurant la priorité aux transports en commun visent à réduire au minimum les retards et à améliorer la fiabilité des autobus aux intersections et sur les voies de circulation congestionnées, pour que les usagers du transport en commun puissent se déplacer plus rapidement. Le succès du transport en commun repose sur un système efficace qui répond aux besoins des usagers tout en réduisant la dépendance à l'égard de l'automobile.

Elements of the Recommended Plan

The Transit Priority Measures along the majority of the corridor will be low-cost and easily implemented. Where appropriate, the Recommended Plan includes a single designated bus lane per direction for Transit (where Carling Avenue is currently 3 lanes) supported by:

- Line painting;
- Signage; and
- Traffic signal modifications.

Two through lanes will be maintained for general purpose traffic throughout the corridor.

To reduce signal delay to transit vehicles and improve the reliability of transit service, dedicated transit signal phases / queue jumps are included in the plan. Some examples are shown below.

Volets du plan recommandé

Les mesures assurant la priorité aux transports en commun sur la majorité du couloir seront peu coûteuses et faciles à mettre en œuvre. Là où c'est approprié, le plan recommandé prévoit une seule voie réservée aux autobus dans chaque direction (sur le tronçon à trois voies de l'avenue Carling), assortie de :

- lignes peintes;
- panneaux de signalisation;
- modifications aux feux de circulation.

Deux voies de transit seront conservées pour la circulation normale dans le tronçon.

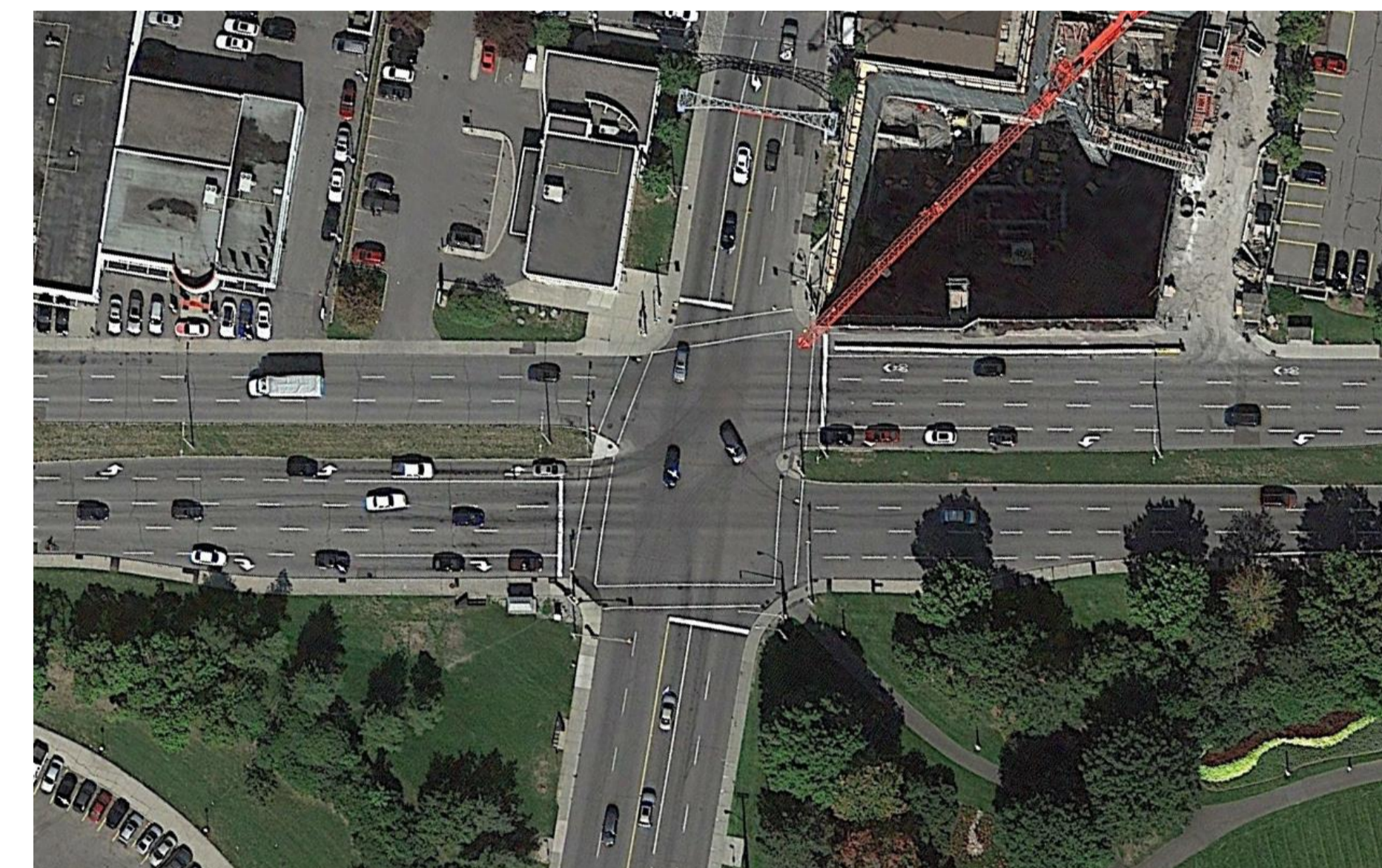
Pour réduire les retards des véhicules de transport en commun dus à la signalisation et améliorer la fiabilité du service, une signalisation de priorité pour les autobus et des voies d'évitement de la file d'attente sont inclus dans le plan (exemples ci-dessous).



Existing Iroquois –
Rue Iroquois actuelle



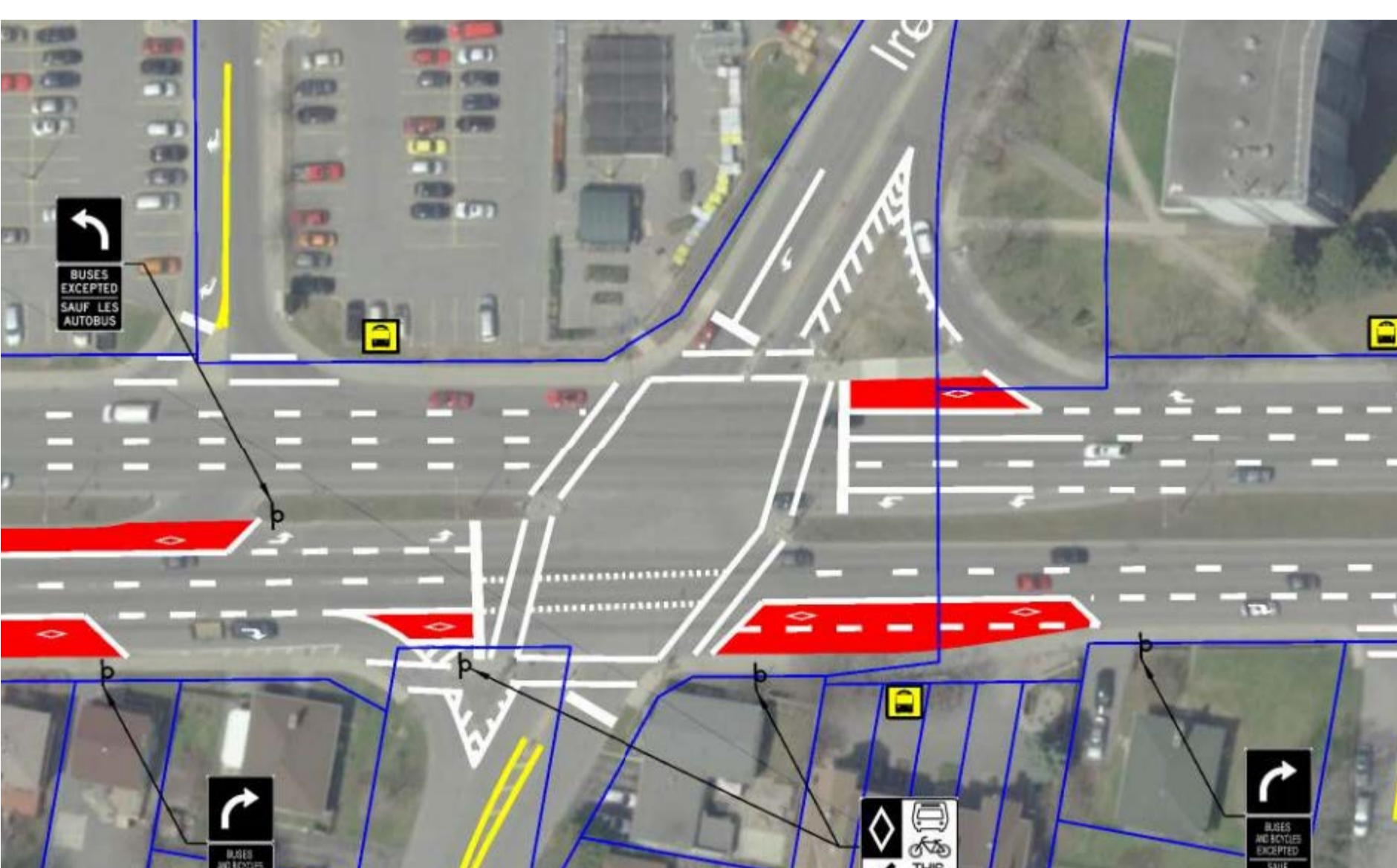
Existing Sherwood –
Promenade Sherwood actuelle



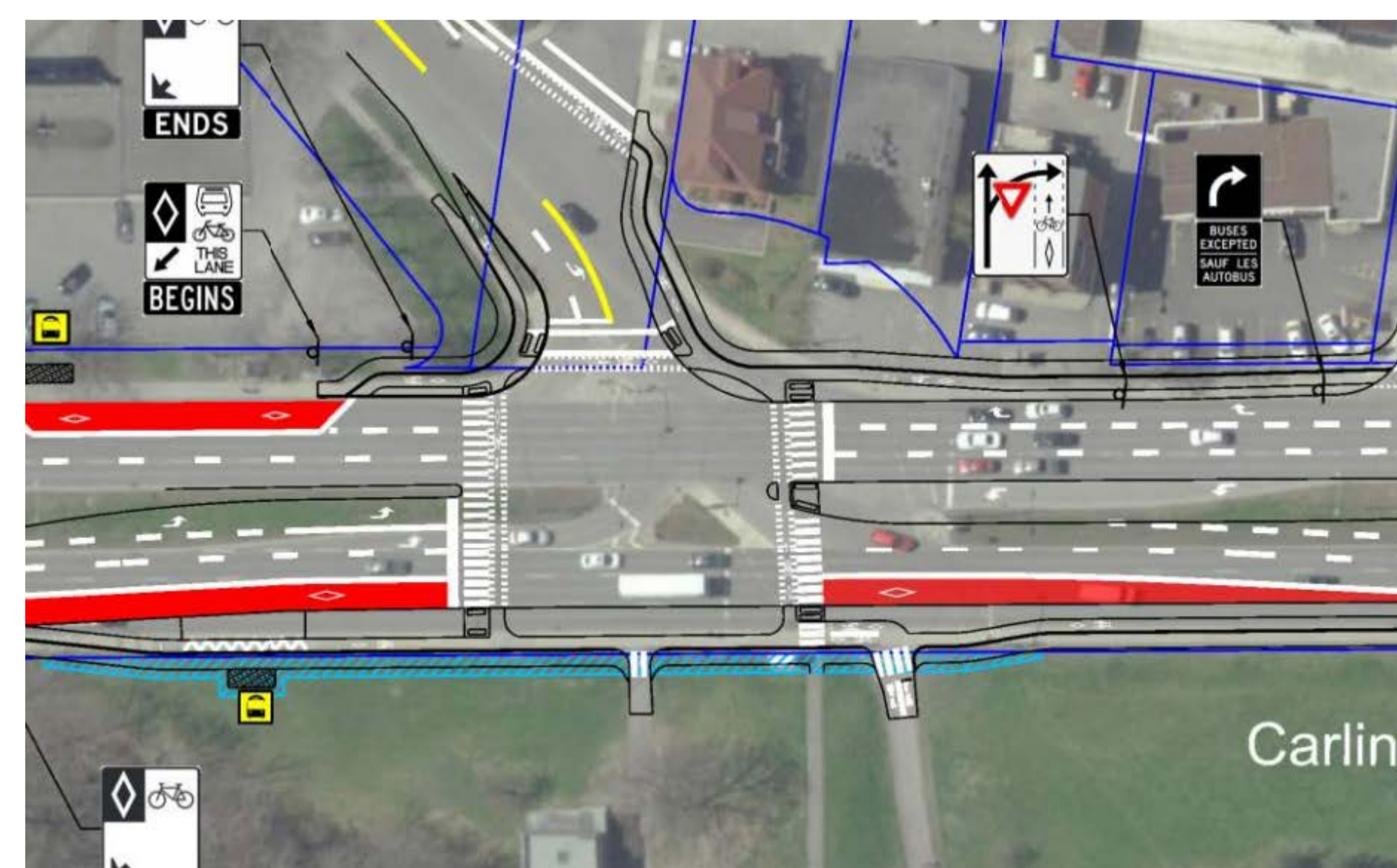
Existing Preston –
Rue Preston actuelle



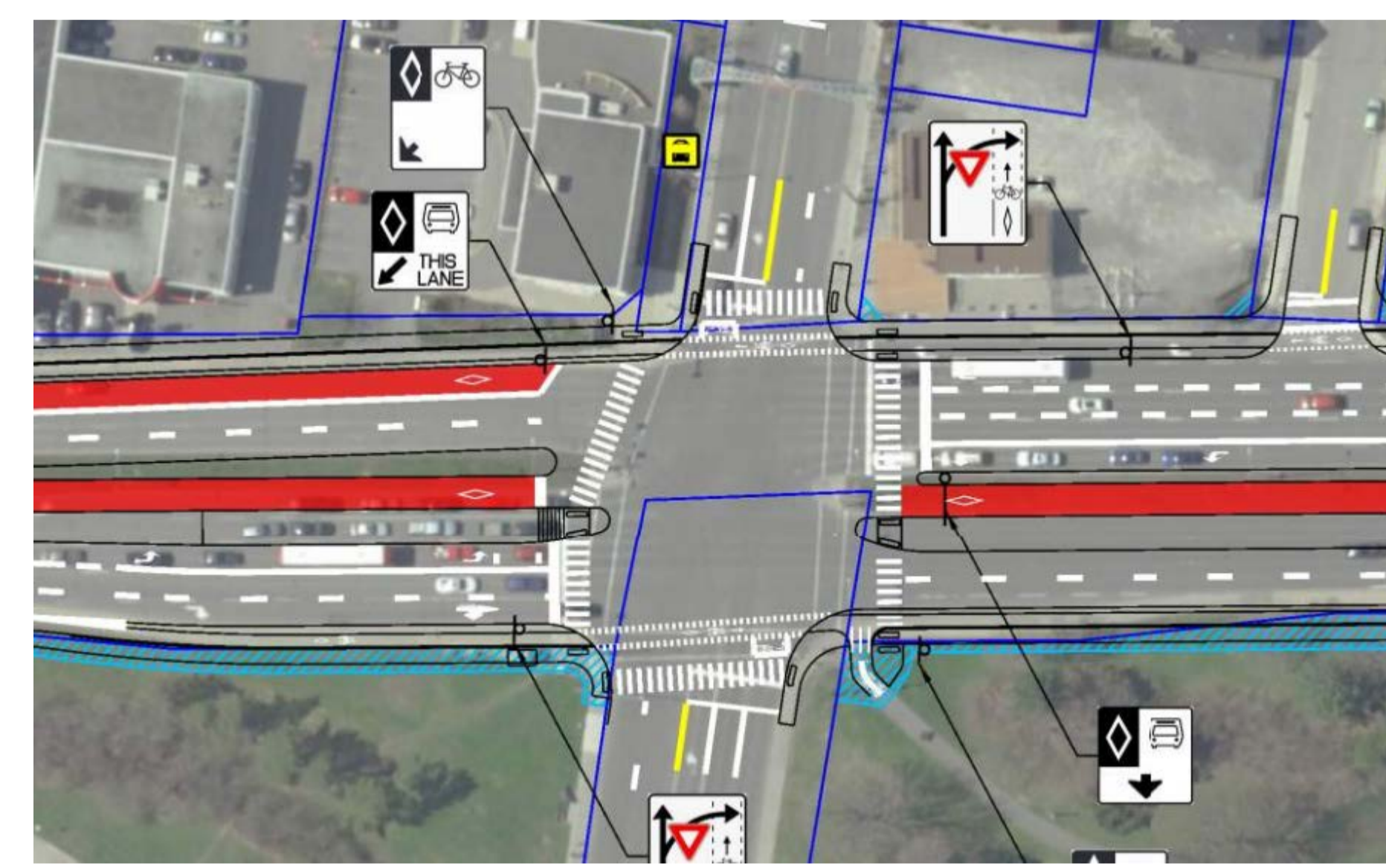
Existing Bronson –
Avenue Bronson actuelle



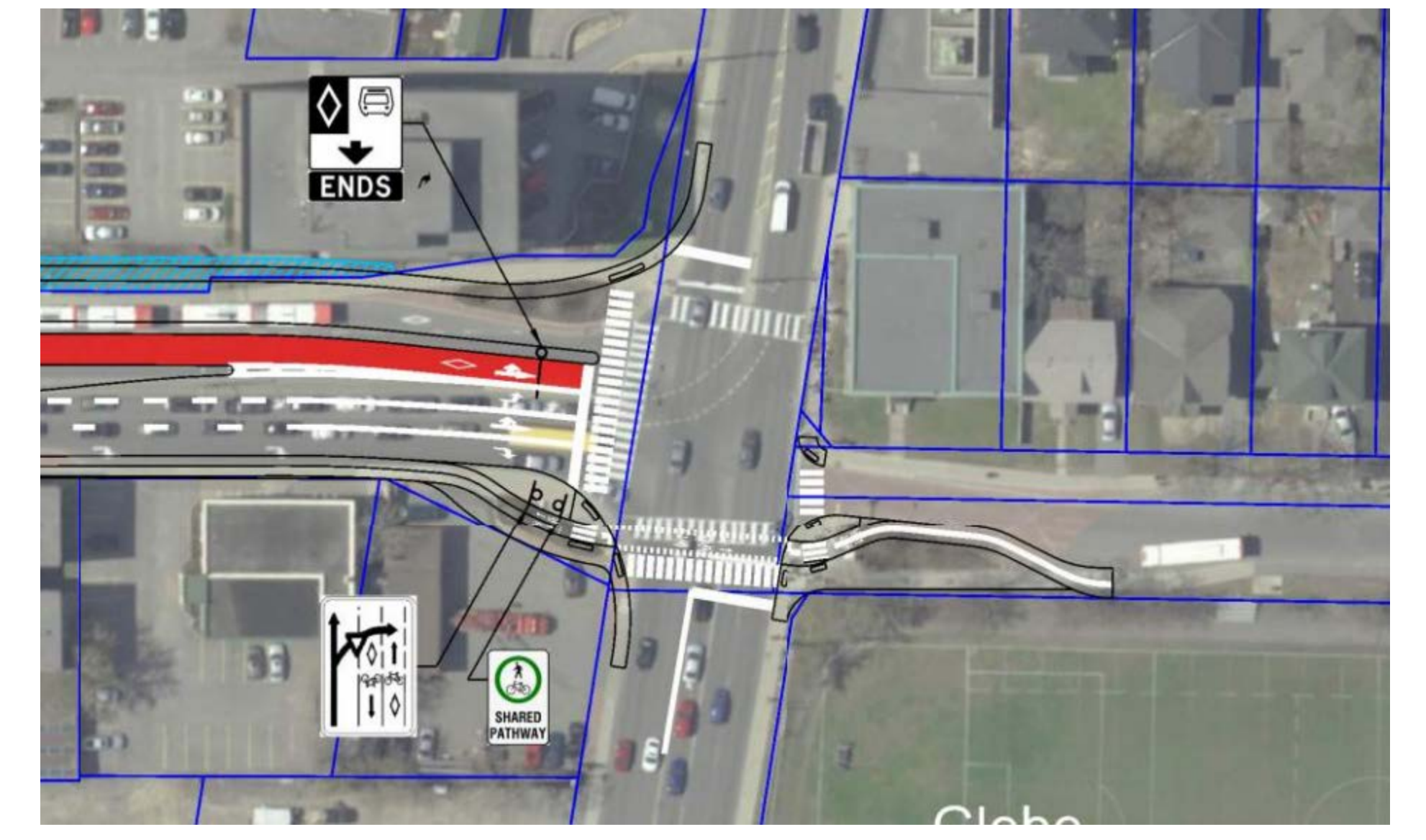
Queue Jump at Iroquois –
Voie d'évitement de la file d'attente, rue Iroquois



Signal Priority (EB) at Sherwood –
Signalisation de priorité (direction Est), prom. Sherwood



Signal Priority (EB left) at Preston –
Signalisation de priorité (direction Est, gauche), rue Preston



Signal Priority (EB through and left) at Bronson –
Signalisation de priorité (direction Est, gauche et tout droit), avenue Bronson

Recommended Plan: Kirkwood

The City of Ottawa has been collaborating with MTO to mitigate the proposed closure of the East-East 417 on-ramp. **(See *separate presentation materials for design details of East-East on-ramp closure.*)** The design for the ramp closure includes the following:

- Median construction between the westbound through and westbound left turn lanes (at Kirkwood Avenue North intersection) to remove the weaving movement for westbound vehicles coming off Highway 417.
- Westbound off-ramp traffic previously carrying out the weave to turn left on Kirkwood Avenue will be directed to Saigon Court.
- In addition, the partial road reconstruction provides the opportunity for a protected eastbound cycling facility and wider sidewalks.

For the Carling Avenue Transit Priority Measures Study:

- Bus lanes will be provided east and west of the Kirkwood Avenue intersections.

A planned watermain replacement project on Carling Avenue offers the opportunity to provide a protected eastbound cycling facility and wider sidewalks from Churchill Avenue to Kirkwood Avenue.

Plan recommandé : Kirkwood

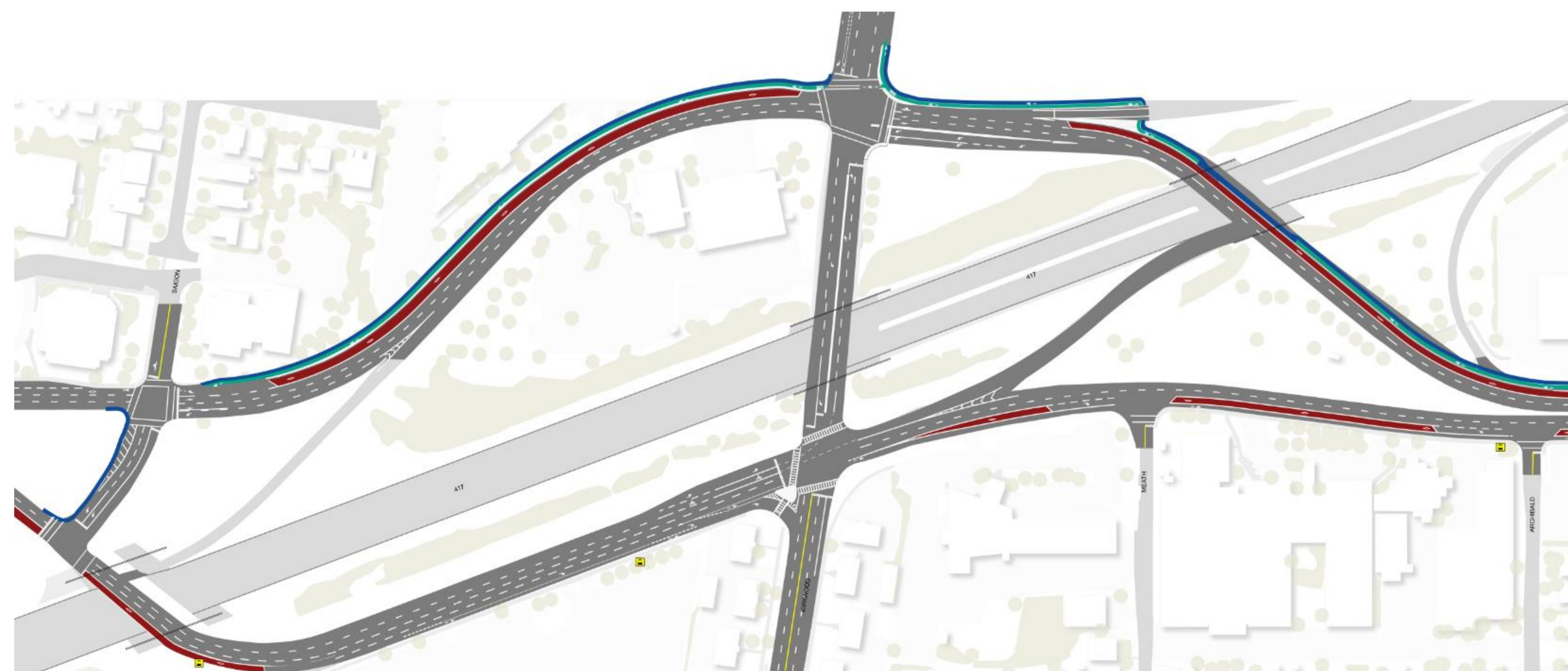
La Ville d'Ottawa collabore avec le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) pour atténuer les effets de la fermeture proposée de la bretelle d'accès est de l'autoroute 417 est. **(Voir les autres documents de présentation pour en savoir plus sur cette fermeture.)** La conception pour la fermeture de la bretelle d'accès comprend les éléments suivants :

- Construction d'un terre-plein entre les voies de transit et de virage à gauche en direction ouest (à l'intersection de l'avenue Kirkwood Nord) pour éviter les manœuvres d'entrecroisement des véhicules en direction ouest en provenance de l'autoroute 417.
- Les véhicules en direction ouest en provenance de la bretelle de sortie qui devaient faire une manœuvre d'entrecroisement pour tourner à gauche sur l'avenue Kirkwood seront dirigés vers la cour Saigon.
- De plus, la reconstruction de route partielle donnera l'occasion d'aménager une voie cyclable protégée en direction est et d'élargir les trottoirs.

Pour ce qui est de l'étude sur les mesures assurant la priorité aux transports en commun sur l'avenue Carling :

- Des voies réservées aux autobus seront aménagées à l'est et à l'ouest des intersections de l'avenue Kirkwood.

Le remplacement planifié d'une conduite d'eau principale sur l'avenue Carling donne l'occasion d'aménager une voie cyclable protégée en direction est et d'élargir les trottoirs entre les avenues Churchill et Kirkwood.



Recommended Plan: Sherwood to Bronson Transit

Key components of the design from Sherwood Drive to Bronson Avenue include:

- Eastbound centre median transit priority with platforms on the centre median;
- Westbound curb bus lanes;
- Eastbound transit priority signal at Sherwood Drive to transition from curb bus lane to median eastbound bus lane;
- Traffic lane arrangement modifications at the Preston Street intersection;
- At Bronson Avenue a single westbound traffic lane on Carling Avenue;
- Removal of the east-west crosswalk on the north leg at Carling Avenue;
- A new signalized pedestrian crossing of Carling Avenue just west of Cambridge Street South; and
- Improved pedestrian comfort with provision for pedestrian refuge areas where possible at Preston Street and Booth Street.

The provision for transit priority (e.g. median and curb bus lanes) is based on a City developed concept provided at the study's commencement.

Plan recommandé : Sherwood à Bronson Transport en commun

Voici les principaux aspects de la conception du tronçon situé entre la promenade Sherwood et l'avenue Bronson :

- Voie médiane réservée aux transports en commun en direction est et quais dans le terre-plein central.
- Voies réservées aux autobus en bordure en direction ouest.
- Signalisation de priorité pour les autobus en direction est sur la promenade Sherwood pour faciliter le passage de la voie en bordure à la voie médiane en direction est.
- Modification de la configuration des voies à l'intersection de la rue Preston.
- Voie de circulation unique en direction ouest sur l'avenue Carling à la hauteur de l'avenue Bronson.
- Suppression de passage pour piétons est-ouest sur la portion nord de l'avenue Carling.
- Un nouveau passage pour piétons avec signalisation est prévu sur l'avenue Carling, immédiatement à l'ouest de la rue Cambridge Sud.
- Amélioration du confort des piétons par l'aménagement de refuges piétonniers là où c'est possible sur les rues Preston et Booth.

L'aménagement de voies réservées aux transports en commun (ex. voies d'autobus au centre et en bordure de la chaussée) est basé sur un concept créé par la Ville et présenté au début de l'étude.



Carling Avenue looking eastbound from Trillium Line / Avenue Carling vue vers l'est depuis la ligne de train Trillium

Recommended Plan: Sherwood to Bronson Cycling

Construction of the transit priority measures offer an opportunity to include a dedicated cycling facility in this section of the corridor. Three cycling alternatives were evaluated:

Two Direction Multi-Use Pathway (MUP) North Side or South Side

- Provides good connections to north side of Carling Avenue (North Option);
- Provides good connections to south side of Carling Avenue and park pathways (South Option);
- Has a large number of side road crossings (North Option);
- More complex vehicle-cyclist conflict areas (Both); and
- Cyclists have to cross to opposite side of Carling Avenue for continuity. (Both).

Cycle Tracks (eastbound and westbound)

- Provides continuity with cycling facilities west of Sherwood Drive;
- Conventional vehicle-cyclist conflict areas at intersections (cyclists on right);
- Compatible with Carling-Preston Public Realm and Mobility Study; and
- Provides access on both sides of Carling Avenue mid-block.

Cycling facilities in the final design concept include cycle tracks in both directions from Sherwood Drive to Booth Street and a bi-directional MUP on the south side of the road from Booth Street to Bronson Avenue.

Plan recommandé : Sherwood à Bronson Vélos

La construction de la voie centrale réservée aux transports en commun donne l'occasion d'inclure une voie cyclable réservée dans cette section du couloir. Trois solutions ont été évaluées :

Sentier polyvalent dans les deux directions du côté nord ou du côté sud de la chaussée

- Bonne liaison avec le côté nord de l'avenue Carling (option Nord).
- Bonne liaison avec le côté sud de l'avenue Carling et les sentiers du parc (option Sud).
- Grand nombre de passages aux rues secondaires (option Nord).
- Zones de conflits entre véhicules et cyclistes plus complexes (les deux).
- Nécessité pour les cyclistes de traverser l'avenue Carling pour poursuivre leur chemin (les deux).

Pistes cyclables (en direction est et ouest)

- Continuité avec les installations cyclables à l'ouest de la promenade Sherwood.
- Points de conflits habituels entre les cyclistes et les véhicules aux intersections (cyclistes à droite).
- Compatibilité avec l'étude sur le domaine public et la mobilité pour le secteur Preston-Carling.
- Accès en section courante aux deux côtés de l'avenue Carling.

Dans le plan de conception définitif, la circulation des vélos se fait dans les deux directions de la promenade Sherwood à la rue Booth; un sentier polyvalent dans les deux directions est prévu du côté sud de la route, de la rue Booth à l'avenue Bronson.

Churchill Avenue Cycle Track /
Piste cyclable sur l'avenue Churchill



Photo: City of Ottawa: Sustainable Transportation Facility Highlights/Ville d'Ottawa: Faits saillants sur les installations du transport durable

Carling Avenue Multi-Use Pathway at Andrew Haydon Park
Sentier polyvalent sur l'avenue Carling au Parc Andrew Haydon



Photo: Google Maps

Scott Street Multi-Use Pathway
Sentier polyvalent sur la rue Scott

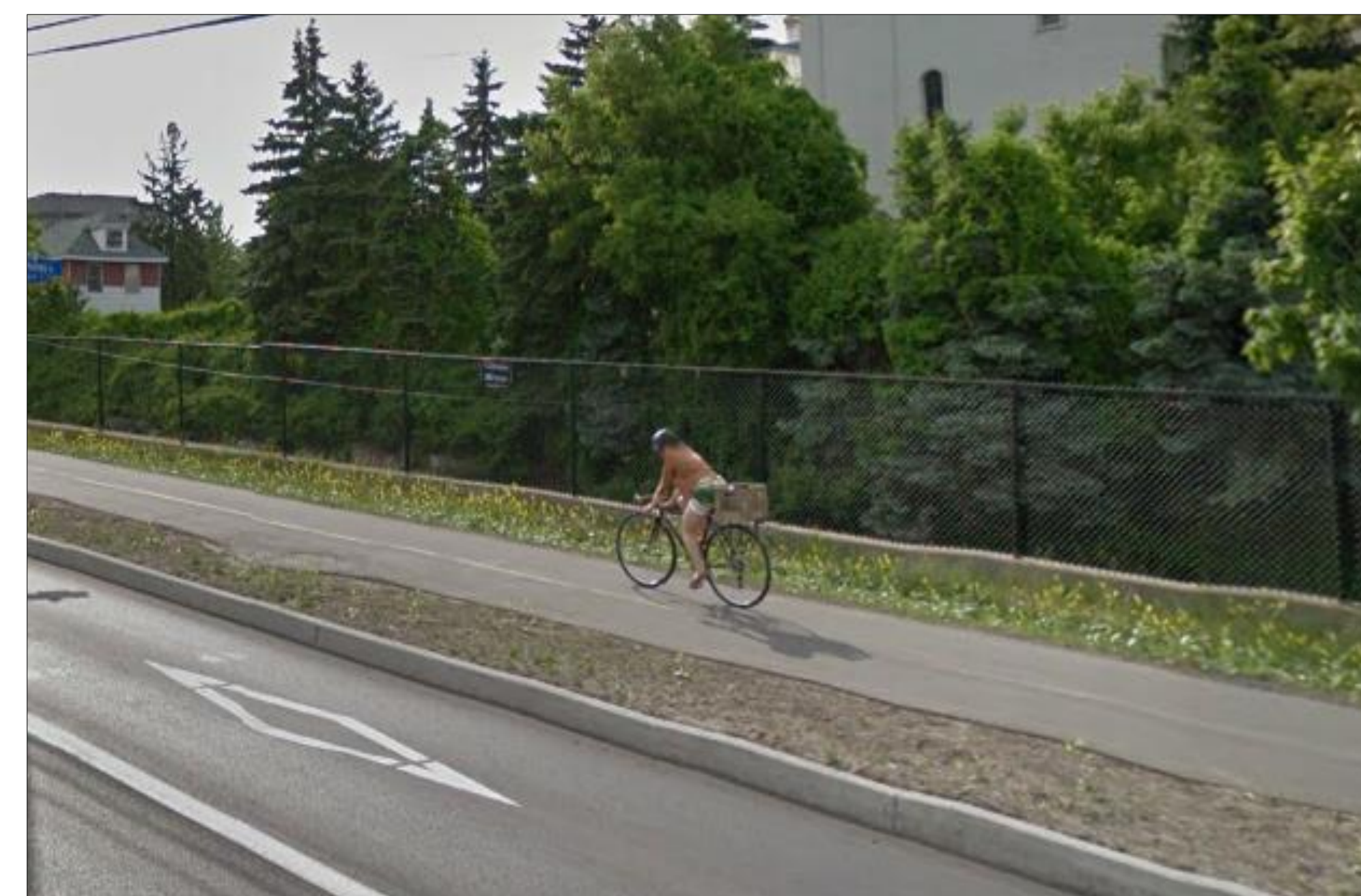


Photo: Google Maps

Albert Street Multi-Use Pathway
Sentier polyvalent sur la rue Albert



Photo: Google Maps

Benefits

Transit Service

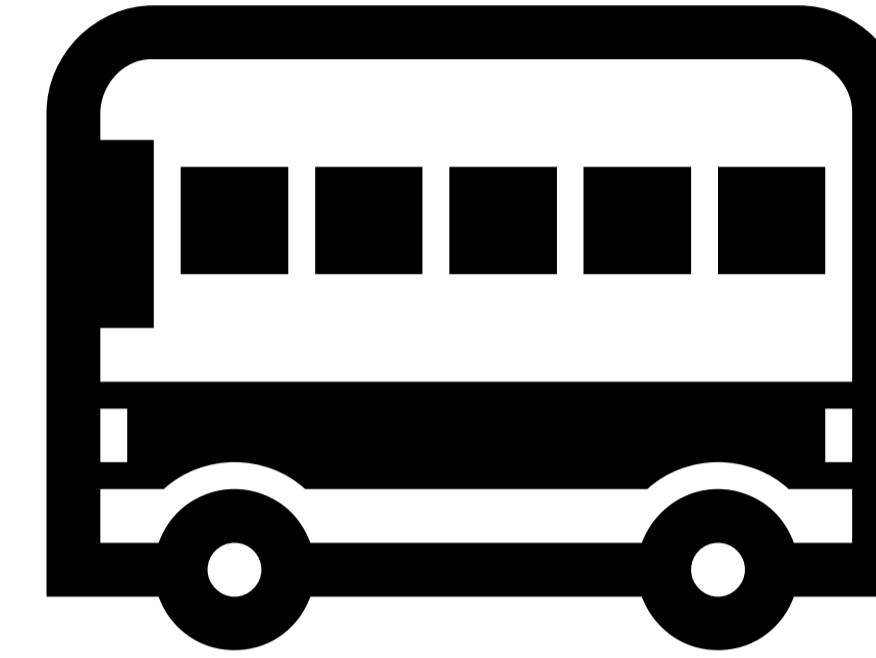
- **30% reduction in signal delay**, and 10% reduction in overall transit travel time resulting in travel time savings of **3 to 4 minutes** across the corridor (existing transit delays are highest during the PM peak; eastbound).
- Improved transit reliability provides for consistent travel times and increases on-time performance.

Pedestrians

- **Wider sidewalks** from Sherwood Drive to Bronson Avenue, (where reconstruction efforts are planned).
- **Buffer/separation** between pedestrians and general purpose traffic from Sherwood Drive to Booth Street (reduced exposure to traffic).
- **Improved pedestrian comfort** with provision for pedestrian refuge areas and access to centre median bus platforms where possible at Preston Street and Booth Street.
- **New pedestrian crossing** at Cambridge Street South.

Cyclists

- **Provision for cycle tracks** from Sherwood to Booth (EB & WB) with planned City roadway reconstruction.
- **Provision for bi-directional MUP** on the south side of Carling Avenue from Booth Street to Bronson Avenue.
- **Provision for westbound cycle tracks** east of Kirkwood Avenue to Saigon Court as part of MTO's Widening Project.
- **Provision for eastbound cycle tracks** from Churchill Avenue to Kirkwood Avenue when watermain reconstruction work occurs.
- **Improved connections** to cross-town bikeway #6 (Trillium Pathway), north-south cycling spine routes (Churchill and Booth), and neighbourhood bikeways (Glebe and Sherwood).



Avantages

Transport en commun

- **Réduction de 30 % du retard causé par la signalisation**, et réduction de 10 % du temps de déplacement total, de l'ordre de **3 ou 4 minutes**, d'un bout à l'autre du couloir. Les retards du transport en commun sont à leur plus fort pendant l'heure de pointe de l'après-midi en direction est.
- Amélioration de la fiabilité du transport en commun afin d'assurer la constance du temps de déplacement et le respect de l'horaire.

Piétons

- **Trottoirs plus larges** entre la promenade Sherwood et l'avenue Bronson (là où les travaux de reconstruction sont prévus).
- **Tampon/séparation** entre les piétons et la circulation automobile entre la promenade Sherwood et rue Booth (réduction de l'exposition à la circulation).
- **Amélioration du confort des piétons** par l'aménagement de refuges pour piétons et d'un accès aux quais d'autobus dans le terre-plein central, là où c'est possible, sur les rues Preston et Booth.
- **Nouveau passage pour piétons** à la rue Cambridge Sud.

Cyclistes

- **Pistes cyclables** entre la promenade Sherwood et rue Booth (direction est et ouest) avec la réfection de chaussée planifiée par la Ville.
- **Espace prévu pour un sentier polyvalent dans les deux directions** du côté sud de l'avenue Carling, de la rue Booth à l'avenue Bronson.
- **Espace prévu pour aménager des pistes cyclables en direction ouest** à l'est de l'avenue Kirkwood jusqu'à la cour Saigon dans le cadre du projet d'élargissement du MTO.
- **Espace prévu pour aménager des pistes cyclables en direction est** entre les avenues Churchill et Kirkwood au moment de la reconstruction suivant le remplacement de la conduite d'eau principale.
- **Accès amélioré** au parcours cyclable transurbain n° 6 (sentier Trillium), aux circuits cyclables principaux nord-sud (Churchill et Booth) et aux parcours cyclables de quartier (Glebe et Sherwood).

Impacts to Other Modes

- Transit priority measures will add delay to general purpose traffic in the corridor during peak times however acceptable level of services (LOS of E or better) will be maintained.
- The majority of intersections continue to operate at a LOS D or better during both AM and PM peak period.
- Of 27 existing signalized intersections in the corridor, ones that have a change in LOS are noted below for the AM and PM Peak Hours.

| LOS | General Description of Traffic Condition |
|-----|---|
| A | Majority of vehicles arrive during the green phase, with only a few having to stop at the intersection. |
| B | Greater number of vehicles stopped at the intersection than for LOS A, but progression is still good. |
| C | Many vehicles progress through the intersection without having to stop, but a significant number must stop. Delay could be from vehicles arriving during red phase or long cycle lengths. |
| D | More vehicles are stopped at the intersection resulting in greater delays. This could be the result of high volume-to-capacity ratios, long cycle lengths or poor progression. |
| E | Individual cycles frequently do not service the demand that has arrived, generally the result of high volume-to-capacity ratios, long cycle lengths and poor progression. |

Effets sur les autres modes de transport

- Les mesures assurant la priorité au transport en commun feront augmenter le temps de déplacement de la circulation générale sur le couloir pendant les périodes de pointe. Un niveau de service acceptable (NDS de E ou mieux) sera tout de même maintenu.
- La majorité des intersections continueront d'avoir un NDS de D ou mieux pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi.
- Parmi les 27 intersections munies d'un feu de circulation, celles où il y aura un changement du NDS figurent ci-dessous.

| NDS | Description générale de l'état de la circulation |
|-----|---|
| A | La majorité des véhicules arrivent au feu vert, et seuls quelques-uns doivent s'immobiliser à l'intersection. |
| B | Plus de véhicules s'arrêtent à l'intersection qu'au NDS A, mais la progression demeure bonne. |
| C | Beaucoup de véhicules peuvent traverser l'intersection sans s'arrêter, mais un grand nombre doit s'immobiliser. Les retards pourraient être dus aux véhicules qui arrivent au feu rouge ou à des cycles de feux longs. |
| D | Davantage de véhicules doivent s'immobiliser à l'intersection, ce qui augmente les retards. Cela peut être dû à un ratio volume/capacité élevé, à des cycles de feux longs ou à une progression insuffisante des véhicules. |
| E | Le passage des véhicules arrivés à l'intersection nécessite souvent plus d'un cycle de feux, ce qui est généralement dû à un ratio volume/capacité élevé, à des cycles de feux longs ou à une progression insuffisante des véhicules. |

Intersections with LOS Changes – Intersections avec un changement de NDS

AM Peak Hour – Heure de pointe du matin

- Preston – B → D
- Parkdale – A → B
- Westgate (E) – B → A
- Kirkwood (S) – D → E
- Churchill – C → D
- Broadview – C → D
- Maitland / Sherbourne – D → E

PM Peak Hour – Heure de pointe de l'après-midi

- Preston – D → E
- Parkdale – B → E
- Westgate (E) – C → E
- Kirkwood (N) – F → E
- Saigon (N) – A → E*
- Broadview – C → E
- Maitland / Sherbourne – C → D
- Fairlawn / Woodroffe – C → E

* LOS change from additional westbound off-ramp traffic as a result of eliminating the weave

* Changement de NDS dû à l'augmentation de la circulation en direction ouest en provenance de la bretelle de sortie causée par l'élimination des manœuvres d'entrecroisement.

Note: Bronson Avenue currently operates over capacity in the AM and PM Peaks and will continue to operate over capacity with the Transit Priority Measures. The priority has been maintained for the north / south direction on Bronson Avenue.

N.B. : L'avenue Bronson dépasse actuellement sa capacité pendant les heures de pointe du matin et de l'après-midi et continuera de le faire une fois les mesures assurant la priorité aux transports en commun mises en œuvre. La priorité a été maintenue en direction nord-sud sur l'avenue Bronson.

Next Steps

- Refine and finalize Recommended Plan
- Finalize Summary Report

Stay involved

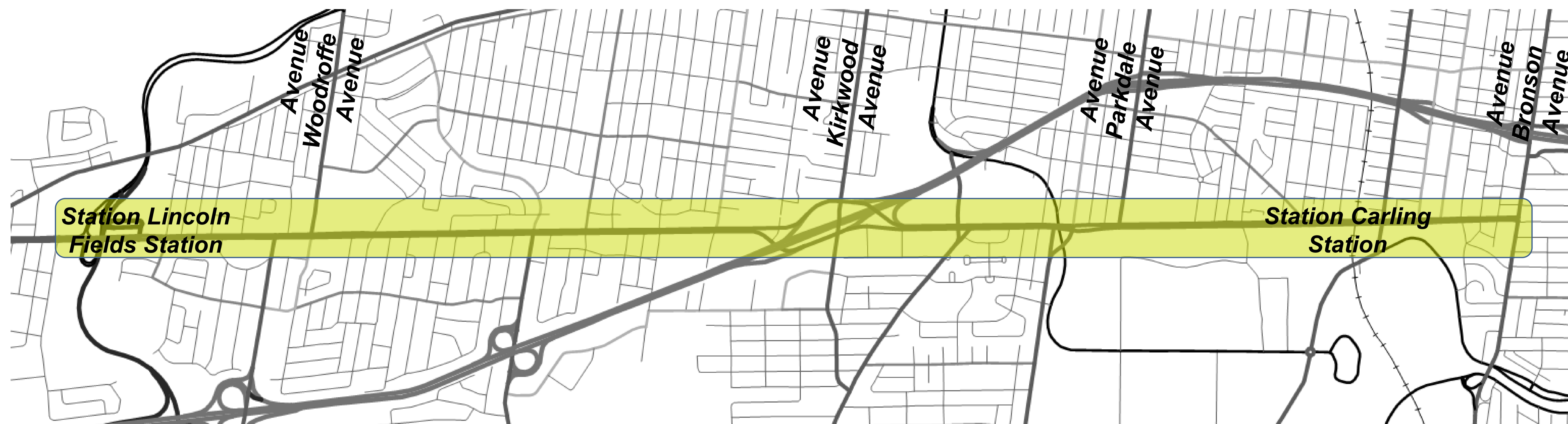
- Join the study mailing list by emailing your request to frank.mckinney@ottawa.ca

Prochaines étapes

- Peaufiner et achever le plan recommandé.
- Achever le rapport sommaire.

Participez!

- Pour ajouter votre nom à la liste de diffusion de l'étude, faites-en la demande en écrivant à l'adresse frank.mckinney@ottawa.ca.



Freedom of information and protection of privacy

Comments and information are being collected in accordance with the Freedom of Information and Protection of Privacy Act. This material will be maintained on file for use during the study and may be included in study documentation. With the exception of personal information, all comments will become part of the public record.

Accès à l'information et protection de la vie privée

Les commentaires et renseignements sont recueillis en conformité avec la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée de l'Ontario*. Cette information sera conservée pour la durée de l'étude et pourra être utilisée dans les documents de l'étude. Exception faite des renseignements personnels, tous les commentaires seront intégrés au rapport public.