

Council Member Inquiry Form
Demande de renseignement d'un membre du Conseil

Subject: Advance pedestrian signals and pedestrian safety measures next to LRT stations

Objet : Signaux précycliques pour piétons et mesures de sécurité piétonnière près des stations du TLR

Submitted at: Transportation Committee **Présenté au :** Comité des transports

From/Exp. : **Date:** April 4, 2018 **File/Dossier :**

Councillor/Conseillère : **Date :** Le 4 avril 2018 **TRC 02-18**
C. McKenney

To/Destinataire :

General Manager, Transportation Services Department / Directeur général, Direction générale des transports

Inquiry:

Can staff provide the plan to facilitate pedestrian safety and comfort at intersections next to all LRT stations?

Demande de renseignement :

Le personnel pourrait-il fournir le plan pour améliorer le confort et la sécurité des piétons aux intersections situées à proximité des stations du train léger?

Response (Date: June 11, 2018)

The overall design of the O-Train Confederation Line stations places an emphasis on connectivity and integration with the surrounding communities. The safety, comfort, and mobility - for both pedestrians and cyclists - at intersections were major considerations addressed in the design of the O-Train Confederation Line stations.

All stations were designed to use new or existing pedestrian and multi-use pathways to connect to the surrounding community. Additionally, specific accessibility features have been planned for the Confederation Line that include, but are not limited to: barrier-free path of travel to entrances of stations, wayfinding and safety signage that adheres to applicable accessibility standards (including type size, tactile signage, and appropriate colour contrast), clear open sight lines, and a pedestrian design that makes wayfinding simple and intuitive. In addition, all sidewalks and pathways that lead to O-Train stations, as well as those in close proximity to transit intensive corridors, will receive

snow clearing. The level of winter maintenance is based on the City's Maintenance Quality Standards. All roadway intersections near O-Train stations will also receive snow clearing and removal as defined by the Maintenance Quality Standards.

Newly constructed or redeveloped bus stops in the vicinity of O-Train stations have also been designed to meet all of OC Transpo's guidelines for bus stops, and meet all current AODA and City of Ottawa Accessibility Design Standards (COADS) for bus stop design. Connections from O-Train stations to bus stops will be close and convenient, and in most cases, customers will not be required to cross a street in order to connect to or from a bus.

The Transportation Services Department also works with other City departments to accommodate work that will follow the completion of the O-Train Confederation Line. Examples of intersection work that will follow the completion of Stage 1 include: Scott/Holland intersection; Laurier/Waller intersection; intersections along the Albert/Slater corridor as part of the corridor repurposing work; and possibly the Nicholas/Laurier intersection. These intersections will all be designed to reflect the expected pedestrian flows, and the number of lanes to cross will be kept as low as possible. The signalization will be upgraded at a number of intersections and they will all be made compliant with the Accessibility for Ontarians with Disabilities Act (AODA).

The City is also undertaking the renewal of Queen Street between Bronson Avenue and Elgin Street. Since the Confederation Line downtown tunnel runs underneath Queen Street, and two tunnel stations will be located on the street, the renewal is being coordinated with the construction of the Confederation Line. As a "Transit Showcase Street", Queen Street will comfortably support high pedestrian volumes destined to and from Confederation Line stations and make walking, cycling, and transit use more comfortable and convenient. The project includes improved pedestrian, cycling, and vehicle infrastructure along the central portion of the corridor, and will include features such as extra-wide boulevard sidewalks, creative designs for parking and access, priority crosswalks, and landscaping.

For the Stage 2 LRT project, a series of connectivity consultations were held to ensure that community connections to and through all stations, and along the LRT alignment, are preserved or enhanced. These consultations were designed to incorporate strong community connections for pedestrians and cyclists through multi-use pathways (MUPs) and sidewalks that are fully accessible to each Stage 2 LRT station. The communities adjacent to the stations were studied to identify opportunities to enhance or create connections, facilitate formal pedestrian and cycling connections to the stations, and to the City-wide MUP system.

This analysis and consultation supported the development of the Stage 2 connectivity study. The study provides definitive direction for Stage 2 implementation as it relates to MUPs and sidewalk connections to entry plazas, crosswalk and crossride locations,

bicycle parking, pedestrian lighting, local bus stops, and other locations servicing LRT stations. The connectivity study can be accessed at: LRT – [Pedestrian Cycling Stage 2 Connectivity Study](#).

Réponse (Date : Le 11 juin 2018)

La conception générale des stations de la Ligne de la Confédération de l'O-Train met l'accent sur la connectivité et l'intégration avec les collectivités environnantes. La sécurité, le confort et la mobilité aux intersections - pour les piétons et les cyclistes - ont été des considérations importantes abordées dans la conception des stations de la Ligne de la Confédération de l'O-Train.

Toutes les stations ont été conçues afin que les usagers puissent utiliser les sentiers piétonniers et polyvalents actuels ou nouveaux pour avoir accès à la collectivité environnante. De plus, des éléments d'accessibilité précis prévus pour la Ligne de la Confédération comprennent, mais sans s'y limiter, une voie accessible sans obstacle vers l'entrée des stations; des panneaux de signalisation de sécurité et d'orientation conformes aux normes d'accessibilité en vigueur (dont la taille des caractères, les signaux tactiles et les couleurs contrastées appropriées); une conception piétonnière et des lignes de visibilité dégagées rendant l'orientation des passagers simple et intuitive. En outre, tous les trottoirs et sentiers qui mènent aux stations de l'O-Train, ainsi que ceux qui se trouvent à proximité des couloirs de transport en commun à fort débit, seront déneigés. Le niveau d'entretien hivernal respecte les normes de qualité pour l'entretien de la Ville. Toutes les intersections routières à proximité des stations de l'O-Train seront également déneigées conformément aux normes de qualité pour l'entretien.

Les arrêts d'autobus nouvellement aménagés ou réaménagés situés à proximité des stations de l'O-Train ont également été conçus pour respecter toutes les lignes directrices d'OC Transpo concernant les arrêts d'autobus ainsi que les normes de la LAPHO et les Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa en matière de conception d'arrêts d'autobus. Les liaisons des stations de l'O-Train aux arrêts d'autobus seront proches et pratiques, et dans la plupart des cas, les clients n'auront pas à traverser une rue pour passer de la station à l'autobus ou l'inverse.

La Direction générale des transports travaille également avec d'autres directions générales de la Ville pour permettre la tenue des travaux qui suivront l'achèvement de la Ligne de la Confédération de l'O-Train. Voici des exemples de travaux aux intersections qui suivront l'achèvement de l'Étape 1 : l'intersection Scott/Holland; l'intersection Laurier/ Waller; les intersections le long du couloir Albert/Slater dans le cadre des travaux de réaménagement du couloir et possiblement l'intersection Nicholas/Laurier. Ces intersections seront toutes conçues pour refléter la circulation piétonnière prévue, et le nombre de voies à traverser sera maintenu au minimum. La signalisation sera mise à niveau à un certain nombre d'intersections et elle sera entièrement conforme à la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO).

La Ville entreprend également la réfection de la rue Queen, entre l'avenue Bronson et la rue Elgin. Étant donné que le tunnel du centre-ville de la Ligne de la Confédération passe sous la rue Queen et que deux stations du tunnel seront situées au niveau de la rue, la réfection est coordonnée avec la construction de la Ligne de la Confédération. En tant qu'artère modèle de transport en commun, la rue Queen pourra accueillir un volume élevé de piétons à destination et en provenance des stations de la Ligne de la Confédération et rendra la marche, le cyclisme et l'utilisation du transport en commun plus pratiques et plus confortables. Le projet prévoit l'amélioration de l'infrastructure piétonnière, cycliste et automobile le long de la partie centrale du couloir de la rue Queen en aménageant des trottoirs très larges ainsi que des places de stationnement, des points d'accès, des passages prioritaires pour piétons et un paysage de rue de conception novatrice.

Pour l'Étape 2 du projet du TLR, une série de consultations sur la connectivité ont eu lieu afin de s'assurer que les liaisons communautaires reliant et traversant toutes les stations, ainsi que celles longeant le tracé du TLR, sont préservées ou améliorées. Ces consultations avaient pour but d'incorporer de solides liaisons communautaires pour les piétons et les cyclistes par l'entremise de sentiers polyvalents et de trottoirs entièrement accessibles à chaque station de l'Étape 2 du TLR. Les collectivités adjacentes aux stations ont été étudiées afin de déterminer les possibilités d'améliorer ou de créer des liaisons et de faciliter des liaisons piétonnières et cyclistes officielles vers les stations et le réseau de sentiers polyvalents à l'échelle de la ville.

Cette analyse et cette consultation ont appuyé l'élaboration de l'étude sur la connectivité de l'Étape 2. L'étude fournit une orientation précise pour la mise en œuvre, à l'étape 2, des liaisons entre les sentiers polyvalents, les trottoirs et les entrées extérieures des stations, des passages pour piétons et des passages-vélo, du stationnement pour vélos, de l'éclairage piétonnier, des arrêts d'autobus locaux et d'autres infrastructures desservant les stations du TLR. On peut consulter l'étude sur la connectivité à : [Étude sur la connectivité des réseaux piétonniers et cyclables de l'Étape 2 du TLR.](#)

***Response to be listed on the next Transportation Committee Agenda /
La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la prochaine réunion du
Comité des transports.***