

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

Subject: Infrastructure Planning & Design Process

Objet : Processus de planification et de conception de l'infrastructure

Submitted at: City Council

Présenté au: Conseil municipal

From/Exp.:

Date: June 24, 2020

File/Dossier :

Councillor/Conseillère:

Date: le 24 juin 2020

OCC 20-16

C. A. Meehan

To/Destinataire:

General Manager, Planning, Infrastructure and Economic Development / Directeur général de la planification, de l'infrastructure et du développement économique

General Manager, Public Works and Environmental Services / Directeur général Direction générale des travaux publics et de l'environnement

Inquiry:

Recently, it came to my attention that a roundabout in my ward was constructed with an insufficient travel lane width, which would allow a standard City snowplow to pass through the roundabout with its blade down, as would be required during winter snow clearing operations.

It is unclear if the Roads Department was approached to provide comments and feedback during the planning and design stage, which would have provided the project planners with feedback addressing width requirements to allow a City snowplow and other large vehicles with the necessary space to pass through the roundabout successfully.

By way of this inquiry, could the appropriate staff provide a response that outlines the current process utilized by City Staff during the planning and design stage for infrastructure works that allows other departments with the opportunity to review project documents and provide comments and feedback?

Demande de renseignements :

On a récemment porté à mon attention que les voies d'un carrefour giratoire construit dans mon quartier ne sont pas assez larges pour que les chasse-neige standards de la Ville puissent y passer avec la lame en position abaissée, comme il le faut pendant les opérations de déneigement.

On ignore si les Services routiers ont été consultés pendant les étapes de planification et de conception, ce qui aurait donné aux urbanistes du projet des indications sur l'espace dont ont besoin les chasse-neige municipaux et autres véhicules de taille pour circuler efficacement dans les carrefours giratoires.

Par la présente demande de renseignements, le personnel est prié d'expliquer le processus actuellement utilisé par la Ville aux étapes de planification et de conception des infrastructures pour donner aux autres services l'occasion de prendre connaissance des documents du projet et de formuler des commentaires.

Response (Date: 2020-Aug-24)

Safety is a top priority for the City of Ottawa and [roundabouts](#) strike a balance between slowing vehicles down and protecting pedestrians and cyclists, while ensuring larger vehicles can safely move through the roundabout.

The City of Ottawa has been constructing roundabouts at many intersections in all parts of the City since the mid 2000's. There are approximately 45 in operation. They are being built as part of new developments, new and existing road reconstruction projects and in lieu of installing new traffic control signals at intersections that warrant them. There are many benefits of roundabouts over conventional intersections. These include:

- Safer intersections with the elimination of high impact right angle collisions that lead to serious injuries and fatalities
- Lower operating speeds on the approach and exit of a roundabout enhancing safety of pedestrians and cyclists
- Fewer stops and delays. Traffic flow continuously moves at low speeds in a roundabout
- Environmental benefits with fewer stops and delays leading to reduced idling, fuel consumption and greenhouse gas emissions, thereby improving air quality when compared to a traffic signal or multi-way stop
- Opportunity to introduce gateway features at the entry to communities

The [Longfields Drive and Golflinks Drive South roundabout project](#) is currently under construction and expected to be complete in the summer 2020.

Design Process

The design has been completed in accordance with the Canadian Roundabout Design Guide and City Standards. The design criteria are met for all vehicles, including City fleet vehicles (snowplows).

Part of the design process is to ensure that the roundabout dimensions allow for various types of vehicles including winter maintenance vehicles. Public Works and Environmental Services department (PWESD) were included in the circulation of the design in the early stages. Road Services typically relies on the design engineers to follow the appropriate design standards for roundabouts, including turning templates and lane width sizes. If there were specific issues where standards can't be met due to design constraints related to grades, geometry, and drainage, for example, Roads Services would be engaged to provide comment on maintenance or snow removal. However, there were no such issues of concern identified for the Golf Links Roundabout.

The design of this roundabout is similar to the one located at Brian Coburn Boulevard and Portobello Boulevard, which was constructed in August 2015. There have been no maintenance or snow removal issues reported by Roads Services at this location.

The roundabout is designed to accommodate traffic for safe operational speed and future snow ploughing activities.

Construction

During construction, the roundabout was staged to maintain traffic. This created some physical constraints, particularly for larger vehicles moving through the roundabout. For example, the curbs were significantly higher in this temporary condition as the final lift of asphalt had not been placed. This made it difficult for these larger vehicles to maneuver through the roundabout.

In the final configuration, once all the road paving has been completed, the curbs will be at the appropriate height to accommodate large vehicles.

The truck apron has now been installed and the truck movements through the intersection are no longer a problem. The truck apron is a concrete circle inside the asphalt circle/travel lane on the roundabout, it is raised slightly to keep regular vehicles on the main road surface while providing an area for large vehicles to use as they navigate through the roundabout.

The City is committed to its proactive communications approach and we always welcome feedback to improve our service delivery. If you have any additional questions, please contact [Luc Marineau](#), Manager, Design and Construction, Municipal.

Réponse (Date: le 24 août 2020)

La sécurité est une grande priorité pour la Ville d'Ottawa; à ce titre, les [carrefours giratoires](#) permettent à la fois de ralentir les véhicules, de protéger les piétons et les cyclistes et d'offrir un accès sans danger aux gros véhicules.

Depuis le milieu des années 2000, la Ville d'Ottawa aménage des carrefours giratoires partout sur son territoire. On en compte aujourd'hui près de 45, lesquels ont été construits dans le cadre de nouveaux projets d'aménagement, de projets de construction et de reconstruction de routes et comme solution de rechange aux feux de circulation aux intersections qui en auraient autrement commandé l'installation. Le carrefour giratoire offre beaucoup d'avantages par rapport à l'intersection traditionnelle :

- Intersections plus sûres, vu l'élimination des collisions à angle droit dont l'impact violent peut causer de graves blessures, voire la mort;
- Réduction de la vitesse à l'entrée et au sortir du carrefour, pour une meilleure protection des piétons et des cyclistes;
- Réduction des arrêts et ralentissements, la circulation se poursuivant à basse vitesse de manière ininterrompue;
- Bénéfices environnementaux entraînés par la réduction des arrêts et des ralentissements, et donc de la marche au ralenti, de la consommation d'essence et des émissions de gaz à effet de serre, ce qui a pour effet d'améliorer la qualité de l'air comparativement à une intersection à feux ou à arrêts multiples;
- Possibilité de créer une signature distinctive aux points d'entrée des secteurs.

Le [carrefour giratoire à l'intersection sud des promenades Longfields et Golfinks](#), actuellement en construction, devrait être terminé à l'été 2020.

Processus de conception

Le travail de conception s'est fait en fonction du *Guide canadien de conception des carrefours giratoires* et des normes de la Ville; les critères de conception sont respectés pour tous les véhicules, y compris les véhicules municipaux (chasse-neige).

Le processus de conception consiste entre autres à s'assurer que les dimensions du carrefour giratoire sont suffisantes pour laisser passer divers types de véhicules, dont les véhicules d'entretien hivernal. La Direction générale des travaux publics et de l'environnement (DGTPE) a été informée de la conception dès les premières étapes. Les Services routiers s'en remettent normalement aux ingénieurs concepteurs pour que soient respectées les normes de conception applicables aux carrefours giratoires, notamment en ce qui concerne les gabarits de virage et la largeur des voies. Lorsque les normes ne peuvent être respectées, par exemple en raison d'une contrainte imposée par une pente, la géométrie ou le drainage, les Services routiers sont appelés à fournir des commentaires sur l'entretien et le déneigement. Cela dit, aucun problème de cette nature n'a été relevé pour le carrefour de la promenade Golfinks.

Ce carrefour giratoire a été conçu similairement à celui des boulevards Brian Coburn et Portobello, construit en août 2015. Or, les Services routiers n'ont rapporté aucun problème d'entretien ou de déneigement à cet endroit.

Bref, le carrefour giratoire est conçu pour permettre la circulation des véhicules à une vitesse sécuritaire et pour rendre possibles les futures activités de déneigement.

Construction

Pour maintenir la circulation, la construction du carrefour giratoire s'est faite en étapes. Cela a eu pour effet de créer certains obstacles physiques, surtout pour les gros véhicules. Par exemple, les bordures étaient beaucoup plus hautes que la normale en attendant la dernière couche d'asphalte, ce qui a compliqué le passage des véhicules plus imposants.

Lorsque les travaux et l'asphaltage seront terminés, les bordures auront la hauteur requise pour les véhicules de taille.

Qui plus est, maintenant que le tablier pour camions a été installé, le passage des gros véhicules ne pose plus de problème. Il s'agit d'un cercle de béton à l'intérieur du carrefour asphalté qu'on surélève légèrement; les gros véhicules peuvent alors s'en servir pour franchir le carrefour, tandis que les autres véhicules continuent d'emprunter la voie de circulation normale.

Ayant à cœur d'adopter une approche de communication proactive, la Ville est toujours heureuse de recevoir des commentaires lui permettant d'améliorer la prestation de ses services. Si vous avez d'autres questions, vous pouvez communiquer avec [Luc Marineau](#), gestionnaire, Conception et Design – Municipal.

Council Inquiries

Demande de renseignements du Conseil:

Response to be listed on the Transportation Committee Agenda of September 2, 2020.

La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Comité des transports prévue le 2 septembre 2020.