

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

Subject: Hurdman Station

Objet : Station Hurdman

Submitted at: Transit Commission

Présenté au : Commission du transport en commun

**From/Exp. : Conseiller
R. Brockington**

Date: September 14, 2022

File/Dossier : TC 02-22

Date : 14 septembre 2022

To/Destinataire : Renée Amilcar, directrice générale des Services de transport en commun

Inquiry:

Are there plans in place to improve Hurdman Station?

Are there plans when LRT Phase 2 opens to incorporate improvements in this station?

Since the opening of the LRT, 3 years ago, passengers have raised concerns with the station such as:

- **Scaffolding corridor leading to bus shelters, which is aesthetically unappealing**
- **Lack of benches at bus stops**
- **Lack of covered areas for passengers waiting for their bus**
- **Distance from LRT station to the final bus stop, far west side of the station**

In Hurdman Station, the north-facing stairwell is open to the elements.

Will OC Transpo plan to make a capital investment to enclose this side of the station and protect passengers ascending the stairs from snow, ice, rain and other unpleasant weather-related conditions?

Demande de renseignements :

La station Hurdman fait-elle l'objet de plans d'amélioration?

Prévoit-on profiter de l'ouverture de l'Étape 2 du TLR pour améliorer cette

station?

Depuis l'ouverture du TLR il y a trois ans, les usagers ont signalé des problèmes concernant cette station, tels que :

- **l'aspect inesthétique des échafaudages du couloir menant aux aribus;**
- **le manque de bancs aux arrêts d'autobus;**
- **le manque de zones couvertes pour attendre l'autobus;**
- **la distance entre la station de TLR et le dernier arrêt d'autobus à l'extrême ouest de la station.**

À la station Hurdman, le puits de l'escalier faisant face au nord est exposé aux éléments.

OC Transpo compte-t-il investir des fonds d'immobilisations pour fermer ce côté de la station afin de protéger les usagers qui montent les escaliers de la neige, de la glace, de la pluie et des autres conditions météorologiques désagréables?

Response (Date: 2022-Oct-27)

The functional design of Hurdman Station was presented to Council on December 12, 2012, in a report entitled "Design, Build, Finance and Maintenance of Ottawa's Light Rail Transit (OLRT) Project" (ACS2012-ICS-RIO-0004). That report laid out the scope and functional design for the first stage of the east-west O-Train project. As with all aspects of the project, the design concepts for Hurdman Station were created to best meet the needs of customers within the budget of the overall project.

Hurdman Station was designed as the primary transfer point from O-Train Line 1 to the Southeast Transitway. The station layout and functional plan was designed to provide a simple and logical progression from both the Transitway bus platform and the station entrances to the train platforms. As a result, the station provides for efficient transfers within a fare-paid zone allowing customers to transfer easily between buses and trains. All O-Train Line 1 stations were designed to meet or exceed industry standards and best practices, including *Accessibility for Ontarians Disabilities Act* (AODA), the City of Ottawa Accessibility Design Standards, Ontario Building Code, National Capital Commission Federal Land-Use Approvals, and Crime Prevention Through Environmental Design.

In March 2017, Council approved the Stage 2 report entitled "Stage 2 Light Rail Transit Implementation – Project Definition and Procurement Plan" (ACS2017-TSD-OTP-0001), which included recommendations on scope, procurement model and the specific

activities the City would undertake to implement the Stage 2 extensions to the O-Train system. Improvements to Hurdman Station were not included in the scope of that report.

Some additional changes are planned to connect bus service at Hurdman Station with the opening of the Stage 2 O-Train extensions. Staff will be conducting assessments regarding improvements to Hurdman Station, such as installing permanent weather protection along the bus corridor. If Council directs, staff can review opportunities for other possible improvements, including funding considerations as part of the capital budget discussions.

Areas being assessed for future improvements include:

a. *Scaffolding corridor*

- i. Based on feedback from customers, scaffolding was constructed in 2019 to provide temporary additional covered walking space and weather protection.
- ii. Staff are currently assessing the temporary scaffolding to ensure that it still effectively serves customers' needs. Staff will also consider whether current ridership levels, influenced by the COVID-19 pandemic, still merit the weather protection that the scaffolding provides. If it does, staff would present an option for a permanent approach for consideration in a future capital budget.

b. *Seating:*

- i. The Hurdman bus loop currently has 22 benches. This includes 13 interior shelter benches and nine exterior benches. The seating was designed to be a part of the station's flowing and natural landscape features. Walls and space dividers create seating opportunities by themselves, which is further enhanced and accentuated by usage of refined yet durable wood and metal seating surfaces. Staff will assess current customer circulation patterns at Hurdman Station to determine if additional benches are feasible without impacting customer flow, accessibility, operations, and maintenance requirements.

c. *Covered areas:*

- i. As noted above, staff will conduct an assessment of whether ridership levels will support adding permanent weather protection to replace the current temporary scaffolds. If so, and if a future capital budget were adopted by Council, staff would ensure that the permanent approach is

- coordinated with the existing shelters.
 - ii. Staff will also assess the current levels of use of the shelters based on current ridership levels, influenced by the Covid-19 pandemic, to determine whether larger shelters are required.
- d. *Distance from LRT station to the final bus stop:*
- i. Hurdman Station connects bus services to locations south, east, and north. As such, its bus platform must have sufficient length to accommodate multiple bus stops where customers can wait for their bus and where several buses have the space to simultaneously pull to the curb to pick up waiting customers.
 - ii. Improved weather protection, such as noted above, may be one way of making customers' walk to the bus stops more comfortable.

Hurdman Station was designed and is maintained per the Project Agreement (PA) which was approved by Council as part of the above-mentioned December 2012 report. The PA outlines all safety and accessibility requirements to ensure customers are able to travel safely through the stations, including weather protection. As with all O-Train stations along Line 1, Hurdman Station was designed to provide a simple and logical progression from both the Transitway bus platform and the station entrances to the train platforms. Consideration was given to, for example, maximizing airflow through the station while protecting customers from prevailing winds. As noted above, all O-Train Line 1 stations were designed to meet or exceed industry standards and best practices, including *Accessibility for Ontarians Disabilities Act (AODA)*, the City of Ottawa Accessibility Design Standards, Ontario Building Code, National Capital Commission Federal Land-Use Approvals, and Crime Prevention Through Environmental Design.

Staff can determine options and the cost of enclosing the north-facing stairwell if Council provides that direction. Estimates could be brought to Transit Commission and Council as part of future capital budget discussions.

Réponse (Date : le 27 octobre 2022)

Le plan fonctionnel de la station Hurdman a été présenté au Conseil le 12 décembre 2012 dans le rapport intitulé « Conception, construction, financement et entretien du projet de train léger sur rail d'Ottawa (TLRO) » (ACS2012-ICS-RIO-0004). Ce rapport exposait l'étendue et le plan fonctionnel de la première étape du projet est-ouest de l'O-Train. Comme pour tous les aspects du projet, le dossier d'études

conceptuelles de la station Hurdman a été préparé de manière à répondre aux mieux aux besoins des usagers dans le respect du budget.

La station Hurdman a été conçue pour être le principal point de correspondance entre la Ligne 1 de l'O-Train et le Transitway Sud-Est. Son plan d'ensemble et son plan fonctionnel visent à favoriser une progression simple et logique du quai d'autobus du Transitway et des entrées de la station vers les quais de train. La station permet donc d'assurer des correspondances efficaces dans une zone de tarification contrôlée, ce qui facilite le passage des autobus aux trains. Toutes les stations de la Ligne 1 de l'O-Train ont été pensées de manière à respecter ou à surpasser les pratiques exemplaires et les normes de l'industrie, notamment la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*, les normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa, le Code du bâtiment de l'Ontario, les approbations fédérales de la Commission de la capitale nationale pour l'utilisation du sol et les principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu.

En mars 2017, le Conseil a approuvé le rapport relatif à l'Étape 2 du prolongement de l'O-Train intitulé « Mise en œuvre de l'Étape 2 du train léger sur rail – Définition du projet et plan d'approvisionnement » (ACS2017-TSD-OTP-0001), qui comprenait des recommandations sur l'étendue du projet, le modèle d'approvisionnement et les activités menées par la Ville dans le cadre de l'Étape 2. Les améliorations apportées à la station Hurdman ne figuraient pas dans la section du rapport relative à l'étendue du projet.

D'autres changements sont prévus pour relier les services d'autobus de la station Hurdman au réseau de trains légers prolongé à l'Étape 2. Le personnel évaluera si des améliorations doivent être apportées à la station Hurdman, comme l'installation d'une protection permanente contre les intempéries le long du couloir d'autobus. Si le Conseil le lui demande, le personnel pourra évaluer d'autres possibilités d'amélioration, notamment les aspects relatifs au financement lors des discussions sur le budget des immobilisations.

Voici les aspects évalués aux fins d'améliorations :

a. Aspect inesthétique des échafaudages

- i. D'après les usagers, les échafaudages construits en 2019 visaient à offrir un espace piétonnier couvert temporaire et une protection contre les intempéries.
- ii. Le personnel évalue actuellement l'échafaudage temporaire afin de s'assurer qu'il répond toujours aux besoins des clients. Il déterminera

aussi si le nombre d'usagers actuel, compte tenu de la pandémie de COVID-19, justifie le maintien de la protection contre les intempéries que l'échafaudage procure.

b. Espaces pour s'asseoir

- ii. La zone d'embarquement de la station Hurdman compte actuellement 22 bancs, dont 13 à l'intérieur et 9 à l'extérieur. Ces bancs s'intègrent aux éléments paysagers naturels et fluviaux. Les murs et les paravents offrent des espaces pour s'asseoir, et les fauteuils sont mis en valeur par l'utilisation de matériaux en bois et en métal de qualité et durables. Le personnel évaluera les habitudes de circulation des usagers à la station Hurdman pour déterminer s'il est possible d'ajouter des bancs sans nuire aux exigences de circulation, d'accessibilité, de fonctionnement et d'entretien.

c. Zones couvertes

- i. Comme nous l'avons dit, le personnel déterminera si le nombre d'usagers justifie l'installation d'une protection permanente contre les intempéries pour remplacer les échafaudages temporaires actuels. Dans l'affirmative, et si le Conseil adopte le futur budget des immobilisations, le personnel veillera à assurer une uniformité entre la protection permanente et les abris existants.
- ii. Le personnel évaluera également le degré d'utilisation des abris en fonction du nombre d'usagers actuel, compte tenu de la pandémie de COVID-19, pour déterminer s'il en faut de plus grands.

d. Distance entre la station de train léger et le dernier arrêt d'autobus

- i. La station Hurdman offre des services d'autobus vers les régions du sud, de l'est et du nord. Par conséquent, son quai d'autobus doit être suffisamment long pour accueillir plusieurs arrêts et zones d'embarquement.
- ii. L'amélioration de la protection contre les intempéries, comme indiqué précédemment, peut être une solution pour rendre la marche vers les arrêts d'autobus plus agréable.

La station Hurdman a été conçue et est entretenue conformément à l'accord de projet approuvé par le Conseil dans le cadre du rapport de décembre 2012 susmentionné. Cet accord fait état de toutes les exigences de sécurité et d'accessibilité nécessaires pour

permettre aux clients de se déplacer de façon sécuritaire entre les stations, ce qui comprend des protections contre les intempéries. Comme toutes les stations de la Ligne 1 de l'O-Train, la station Hurdman a été pensée de manière à favoriser une progression simple et logique du quai d'autobus du Transitway et des entrées de la station vers les quais de train. On a notamment veillé à maximiser la circulation d'air tout en protégeant les usagers des vents dominants. Comme indiqué plus haut, toutes les stations de la Ligne 1 de l'O-Train ont été conçues de manière à respecter ou à surpasser les pratiques exemplaires et les normes de l'industrie, notamment la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*, les normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa, le Code du bâtiment de l'Ontario, les approbations fédérales de la Commission de la capitale nationale pour l'utilisation du sol et les principes de prévention du crime par l'aménagement du milieu.

Si le Conseil le lui demande, le personnel pourra chercher des solutions pour couvrir le puits de l'escalier faisant face au nord et en évaluer les coûts. Les estimations pourront être présentées à la Commission du transport en commun et au Conseil lors des discussions à venir sur le budget des immobilisations.

Écrire la réponse à la demande de renseignement ici.

Response to be listed on the City Council Agenda of November 9, 2022

La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Conseil municipal prévue le 9 novembre 2022.