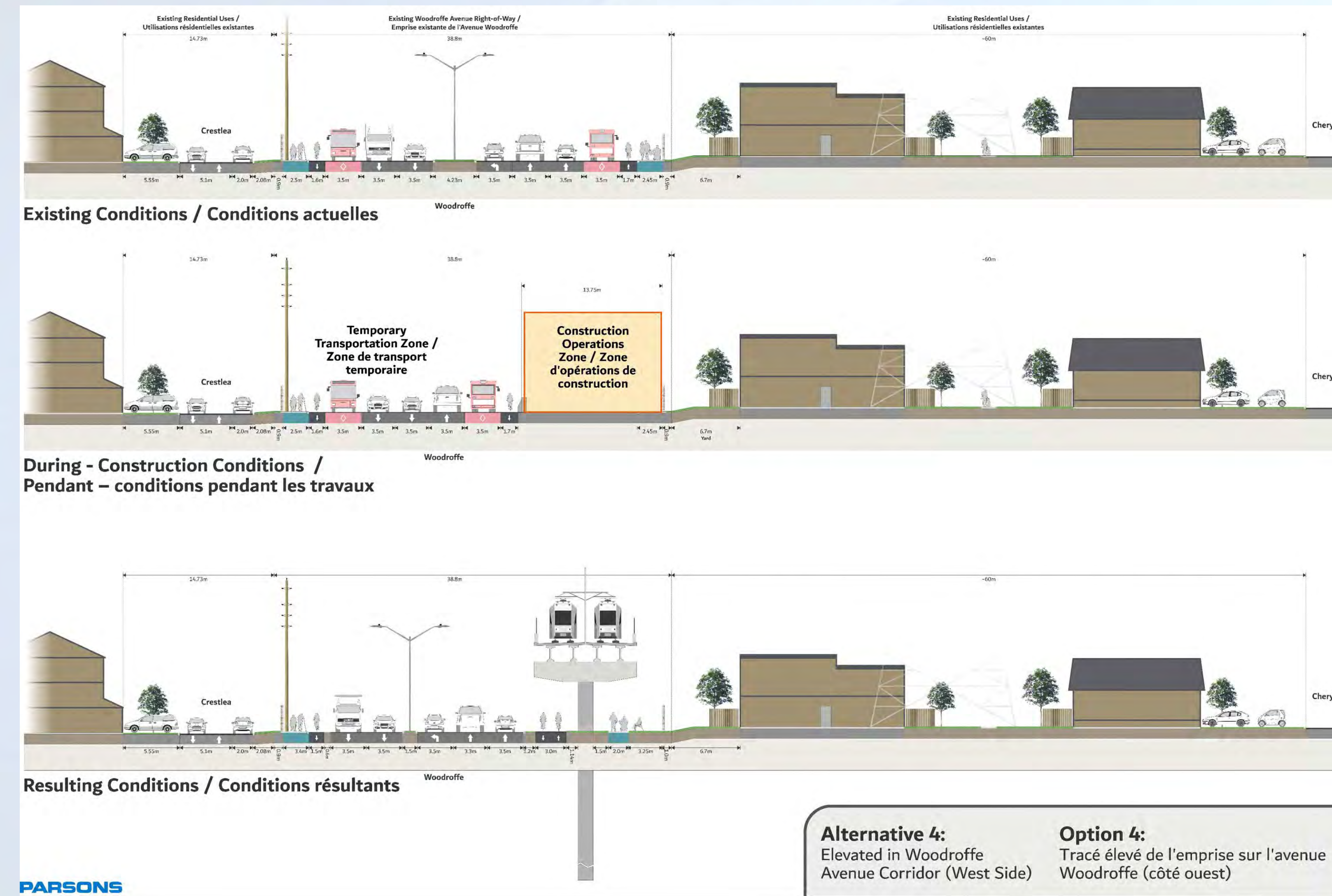
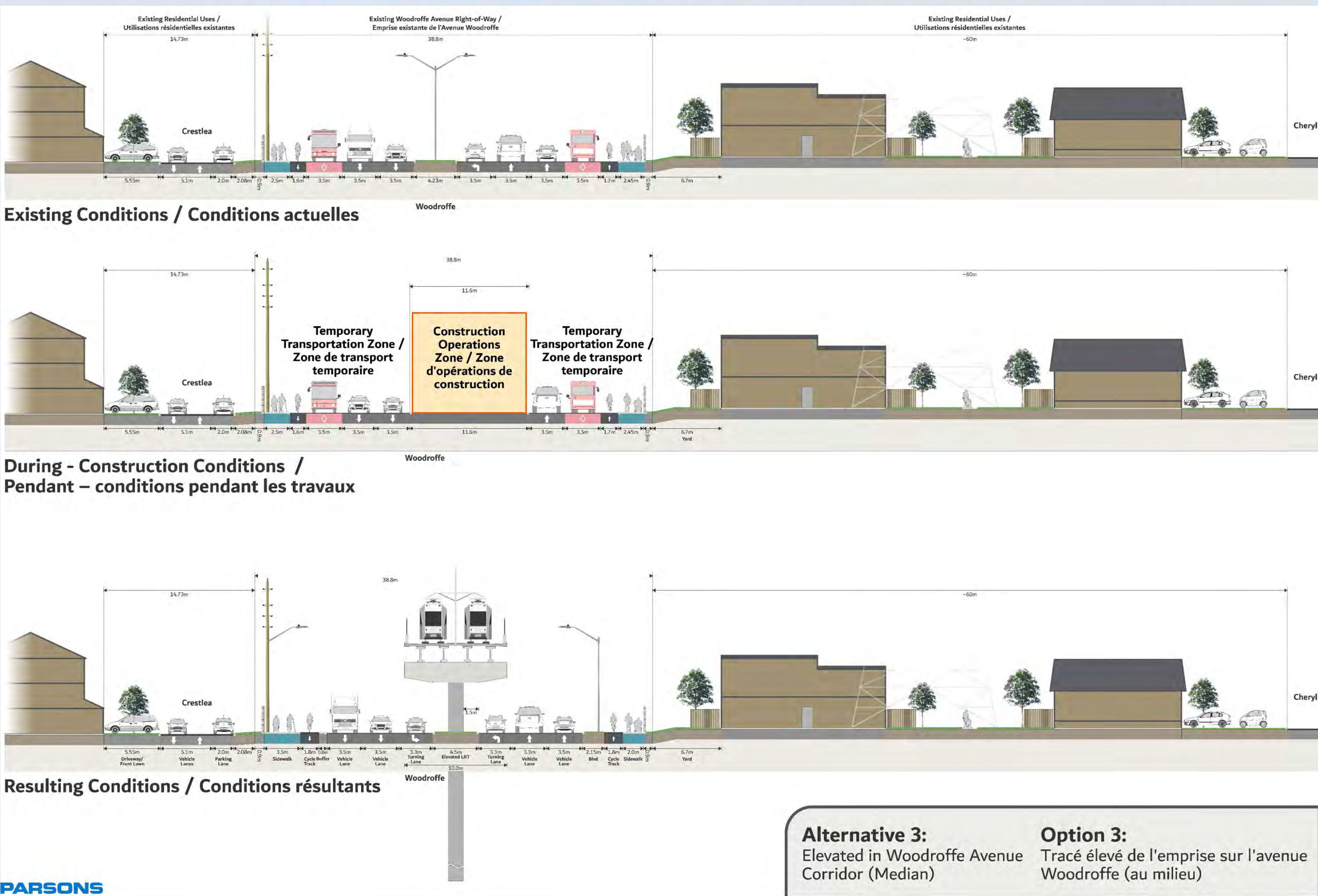


Barrhaven LRT and Rail Grade-Separations Planning and Environmental Assessment (EA) Study / Étude de planification et d'EE pour le TLR et du saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven

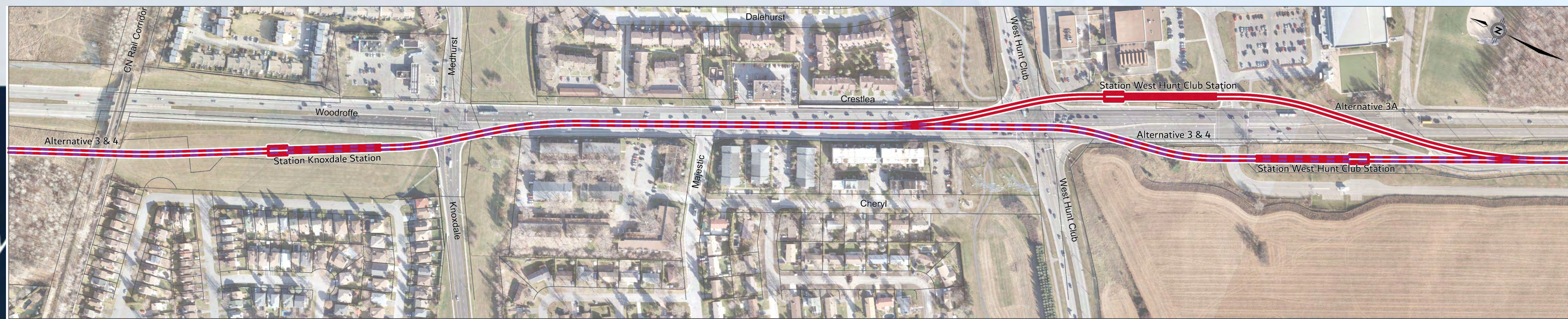
Alternatives 3 and 4: Elevated in Woodroffe Avenue Corridor

Options 3 et 4 : tracé surélevé dans le couloir de l'avenue Woodroffe



The figure below shows the alignment location within the corridor for both alternatives.

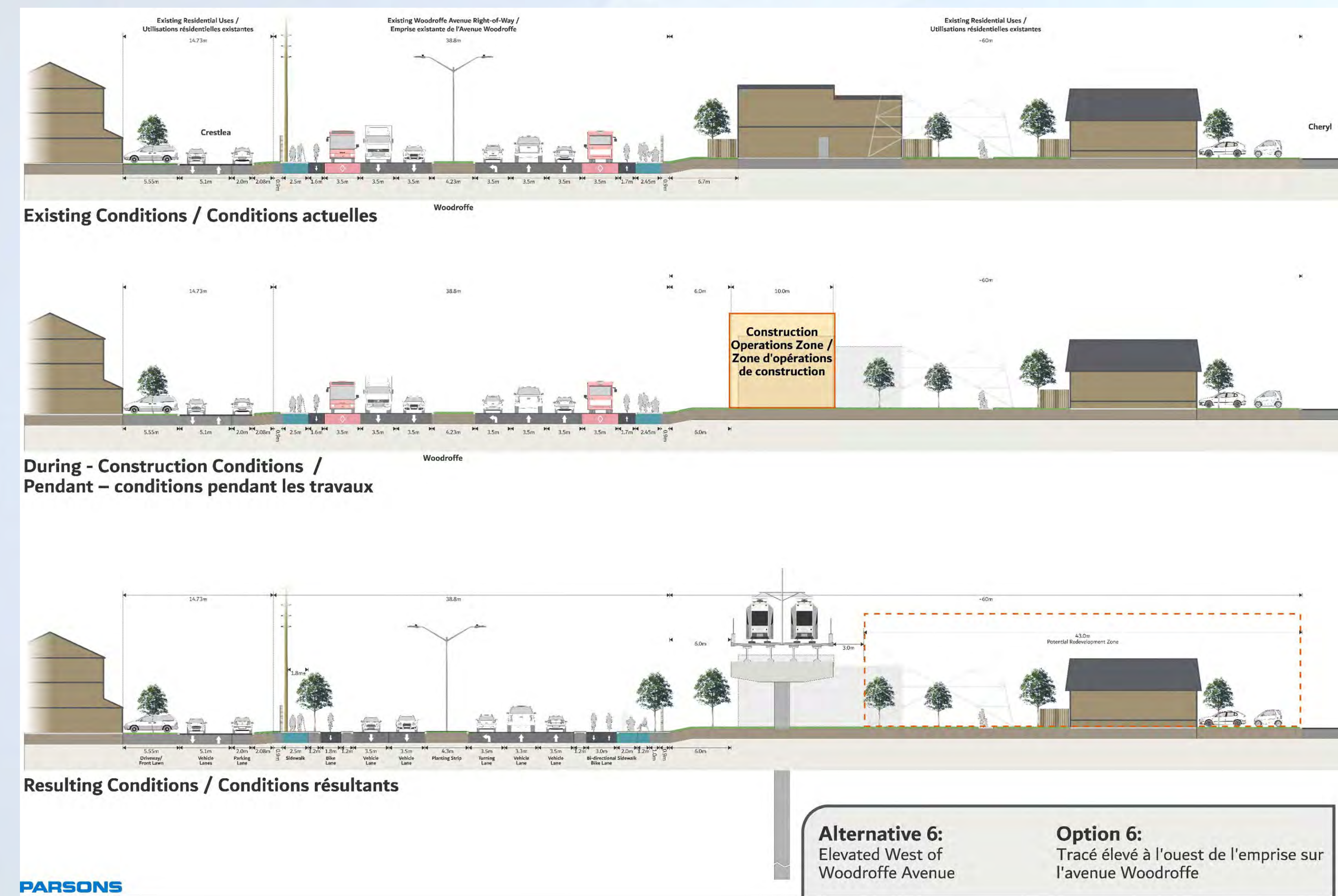
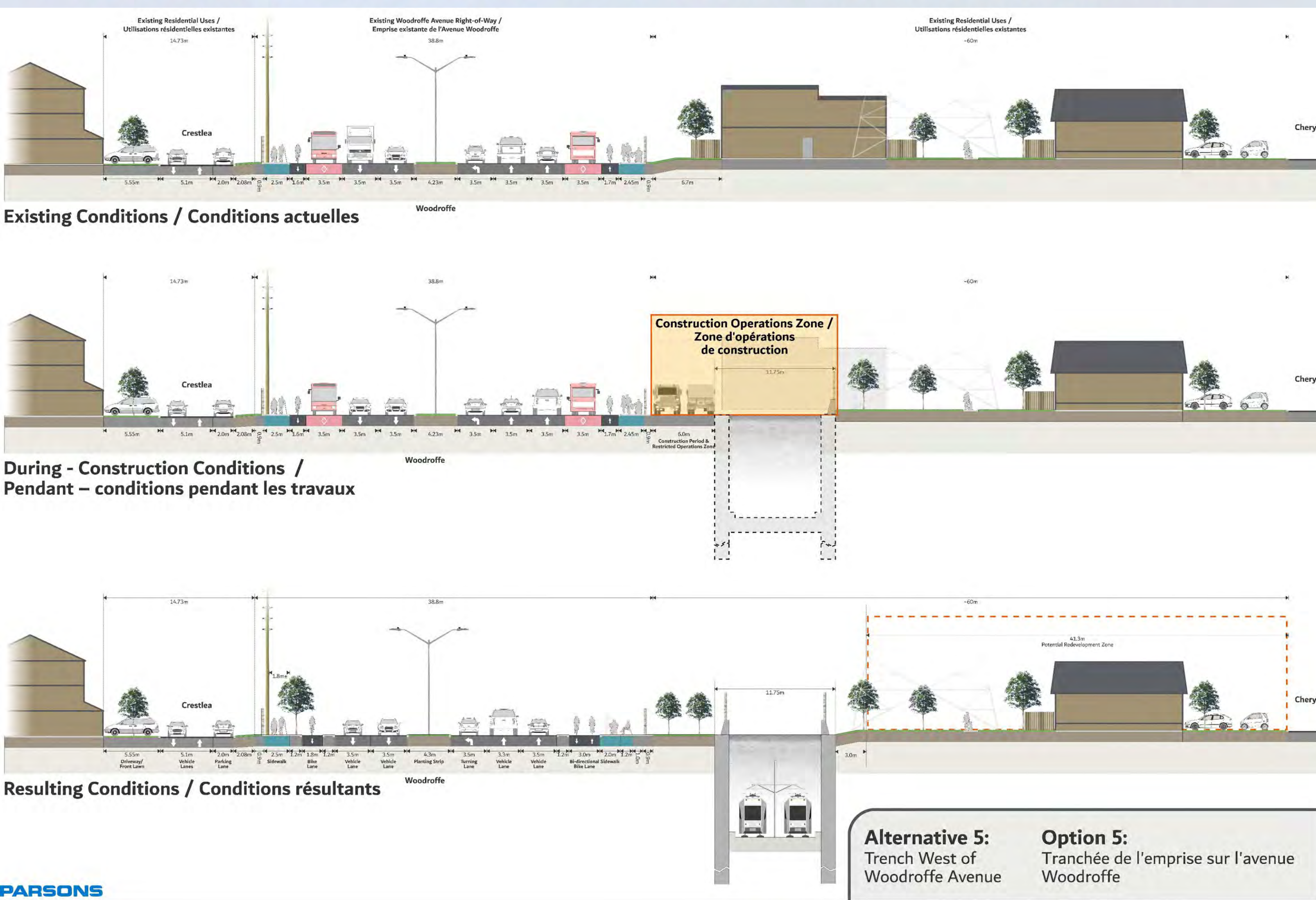
Le plan ci-dessous illustre le tracé dans le couloir pour les deux options.



Barrhaven LRT and Rail Grade-Separations Planning and Environmental Assessment (EA) Study / Étude de planification et d'EE pour le TLR et du saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven

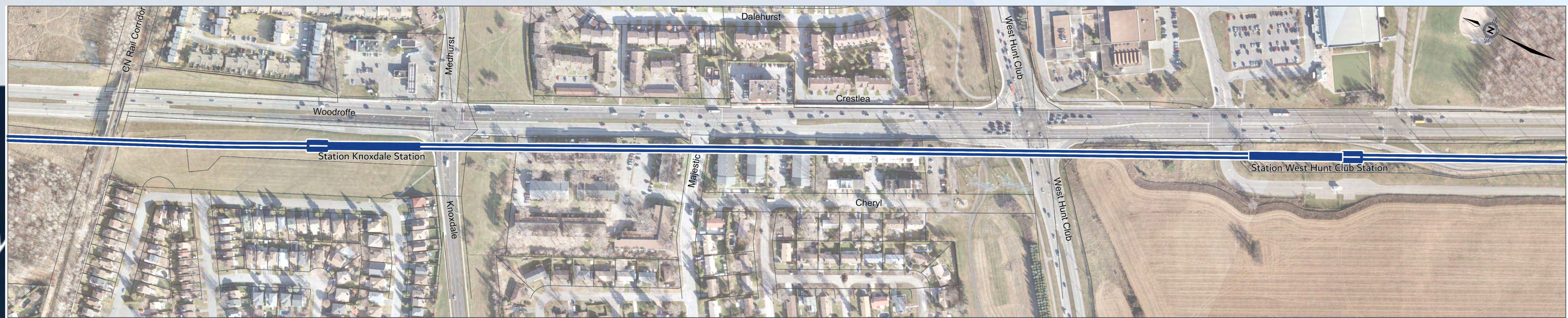
Alternatives 5 and 6: Below-Grade and Elevated West of Woodroffe Avenue

Options 5 et 6 : tracé souterrain et surélevé à l'ouest de l'avenue Woodroffe



The figure below shows the alignment location within the corridor for both alternatives.

Le plan ci-dessous illustre le tracé dans le couloir pour les deux options.



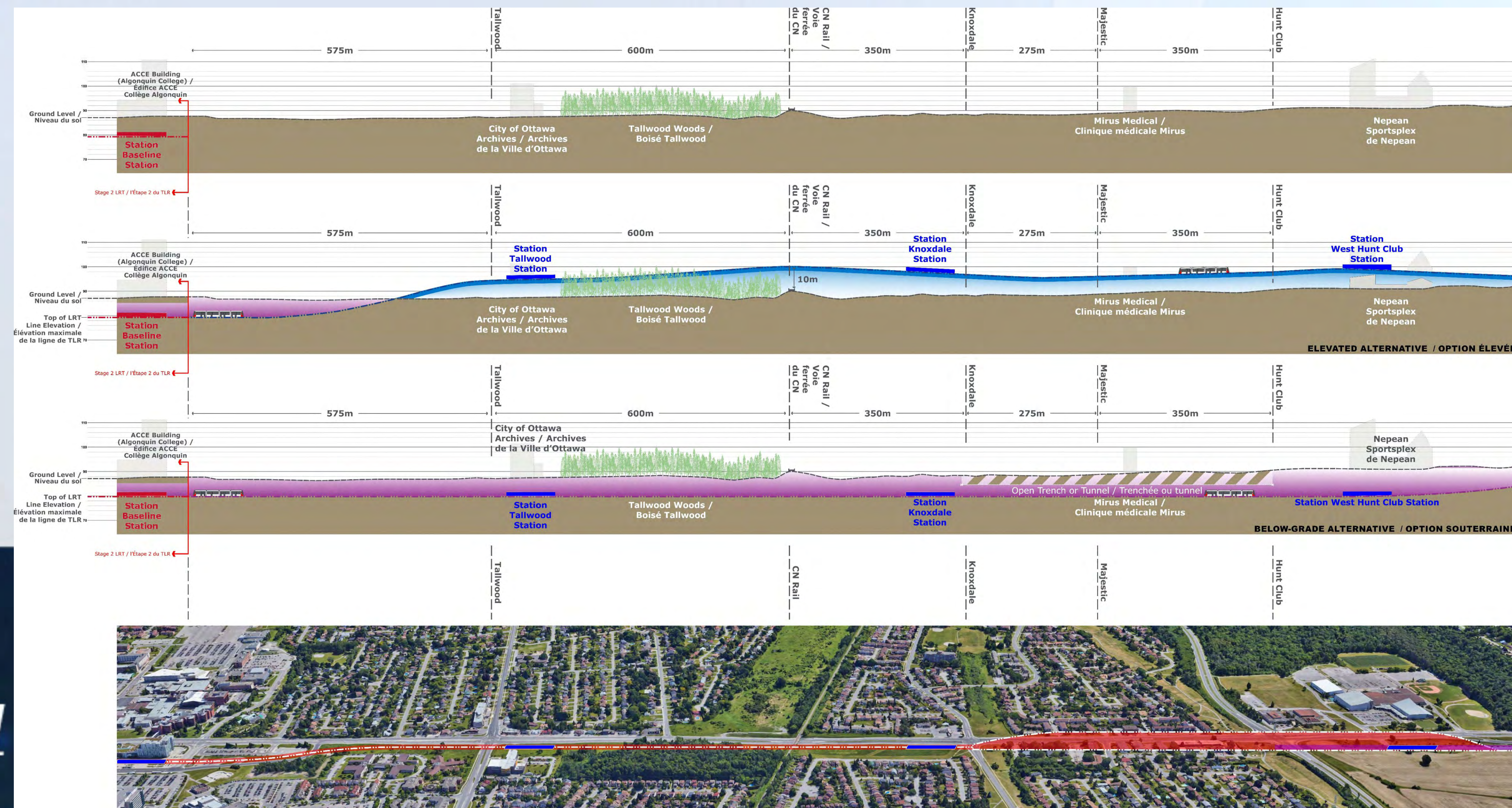
Barrhaven LRT and Rail Grade-Separations Planning and Environmental Assessment (EA) Study / Étude de planification et d'EE pour le TLR et du saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven

Baseline Station to West Hunt Club Road: Profile Considerations

LRT geometry requirements and the need to be grade-separated at the CN Rail line and crossing streets dictate that the preferred configuration (elevated versus below-grade) for the Knoxdale Road to the Nepean Sportsplex segment must be used for the entire length of the Baseline Station to the Nepean Sportsplex corridor. The number of and close distances between the streets and the CN Rail line that need to be crossed make it impossible to mix and match vertical alignment alternatives.

De la station Baseline au chemin West Hunt Club : Profil - facteurs à considérer

En raison des exigences en matière de géométrie du réseau de TLR et de la nécessité de le surélever où il croise la voie ferrée du CN et les rues, la configuration privilégiée (tracé surélevé ou souterrain) pour le segment entre la rue Knoxdale et le Sportsplex de Nepean doit être utilisée sur toute la longueur du couloir entre la station Baseline et le Sportsplex de Nepean. Compte tenu du nombre d'endroits où le tracé croiserait les rues et la voie ferrée du CN ainsi que de la courte distance entre ces croisements, il est impossible de combiner les options de tracés verticaux.



Barrhaven LRT and Rail Grade-Separations Planning and Environmental Assessment (EA) Study / Étude de planification et d'EE pour le TLR et du saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven

Baseline Station to Nepean Sportsplex: Initial Findings

- Elevated alignments are cost-effective and flexible horizontally, but may have noise and visual impacts.
- Elevated alignments avoid impacts to existing underground utility connections.
- Below-grade alignments have less noise impact but will reduce pedestrian connectivity between Woodroffe Avenue and the community to the east and limit future development above them unless covered which increases cost.
- All alternatives will have temporary construction and permanent impacts that need further consideration including:
 - Transit and traffic operations
 - Community impacts
 - Physical footprint and displacement of existing buildings (for some alternatives).
- The study team is seeking your input on the evaluation of these alternatives.



View Looking South /
Point de vue du sud

De la station Baseline au Sportsplex de Nepean : premières constatations

- Les tracés surélevés sont rentables et flexibles s'ils sont horizontaux, mais ont des répercussions en raison du bruit et de l'environnement visuel.
- Les tracés surélevés n'ont pas de répercussions sur les raccordements des infrastructures souterraines de services publics en place.
- Les tracés souterrains produisent moins de bruit, mais réduisent l'accès des piétons entre l'avenue Woodroffe et le quartier en direction est, en plus de limiter l'aménagement futur au-dessus de ceux-ci sauf s'ils sont couverts, ce qui augmente les coûts.
- Toutes les options de conception auront des répercussions temporaires, en raison des travaux de construction, et permanentes, qui nécessitent plus de réflexion, notamment :
 - La circulation et le fonctionnement des transports en commun.
 - Les répercussions sur la communauté.
 - La superficie au sol physique et le déplacement des bâtiments en place (dans le cadre de certaines options).
- L'équipe chargée de l'étude sollicite l'avis de la population dans l'évaluation de ces options.

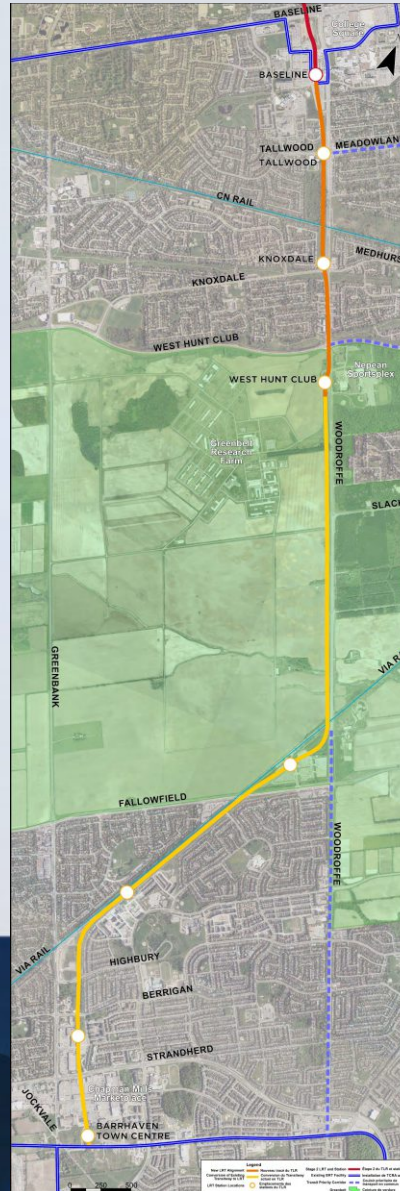
Barrhaven LRT and Rail Grade-Separations Planning and Environmental Assessment (EA) Study / Étude de planification et d'EE pour le TLR et du saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven

Nepean Sportsplex to Barrhaven Town Centre

The Preliminary Plan for this portion of the project involves converting the existing at-grade bus Transitway to twin-track grade-separated electric LRT technology, including modifying the existing Fallowfield, Longfields and Strandherd Stations.

In addition, the Preliminary Plan incorporates:

- Rail grade-separations at the Woodroffe Avenue, Southwest Transitway and Fallowfield Road crossings of the VIA Rail line.
- Additional LRT grade-separations at Berrigan Drive and Marketplace Avenue.
- Extending the existing trench north and south of Strandherd Drive to grade-separate at cross streets.
- New multi-modal bus/rail terminal station at Barrhaven Town Centre.



Du Sportsplex de Nepean au centre-ville de Barrhaven

Le plan préliminaire relatif à cette partie du projet prévoit la conversion de l'actuel Transitway au niveau du sol en ligne étagée de TLR électrique à deux voies et la modification des stations Fallowfield, Longfields et Strandherd.

De plus, le plan préliminaire comprend :

- Les sauts-de-mouton de l'avenue Woodroffe, du Transitway Sud-Ouest et du chemin Fallowfield où elles croisent la voie ferrée de VIA Rail.
- L'aménagement de sauts-de-mouton du TLR supplémentaires aux passages à niveau de la promenade Berrigan et de l'avenue Marketplace.
- Prolongement de la tranchée nord et sud de la promenade Strandherd pour aménager des sauts-de-mouton aux rues transversales.
- La construction d'un nouveau terminus de trains et d'autobus multimodal au centre-ville de Barrhaven.