

Welcome

Welcome to the fourth Public Open House for the Baseline Road Bus Rapid Transit (BRT) Corridor (Bayshore Station to Heron Station [Data Centre Road]) Planning and Environmental Assessment (EA) Study.

Tonight is an opportunity for you to learn more about the study and to ask questions of the study team. We are seeking your comments on the work undertaken to-date and the Recommended Plan.

Please identify any issues and concerns that you would like to see addressed during the study. You are invited to fill out a Comment-Questionnaire Form. Leave it in the box provided, or return it to us by mail by October 21st. Comments can also be submitted by email to Jabbar.Siddique@ottawa.ca.

Additional information on the project can be found on the City's website at: www.ottawa.ca/baselinecorridor. Your views and contributions are important to the success of this study!

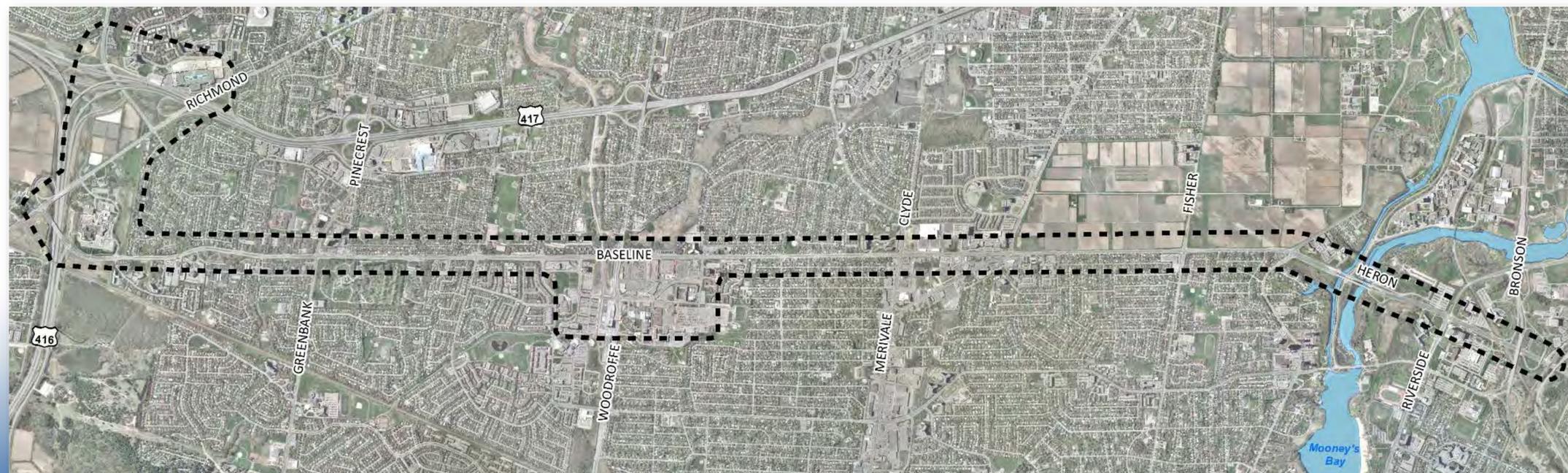
Bienvenue

Bienvenue à la quatrième réunion portes ouvertes et à la présentation de l'étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) du transport en commun rapide par autobus (TCRA) du chemin Baseline, entre la station Bayshore et la station Heron (chemin Data Centre).

Ce soir, vous aurez l'occasion de vous renseigner sur l'étude et de poser des questions aux membres de l'équipe responsable. Nous aimerions obtenir vos commentaires sur le travail entrepris à ce jour et sur le plan recommandé.

Merci de bien vouloir nous faire part de tout problème que vous aimeriez voir abordé dans le cadre de l'étude. Vous êtes invité à remplir le formulaire « Questionnaire et observations » et à le déposer dans la boîte prévue à cette fin, ou à nous le retourner par la poste d'ici le 21 octobre. Vous pouvez aussi nous faire parvenir vos commentaires par courriel, à l'adresse Jabbar.Siddique@ottawa.ca.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le projet, visitez le site Web de la Ville à l'adresse ottawa.ca/couloirbaseline. La réalisation de cette étude serait impossible sans votre apport!



Study Overview

The City of Ottawa is proceeding with the preparation of a Planning and Environmental Assessment (EA) Study for the Baseline Road Bus Rapid Transit Corridor. This project will result in the expansion and improvement of the City's rapid transit network to accommodate future travel demand, as outlined in the City's 2013 Transportation Master Plan (TMP).

The primary goals of this study are to:

1. Complete a planning study to determine the preferred design for a bus rapid transit facility in the corridor that will support objectives identified in the Official Plan and TMP, as well as relevant provincial, NCC, or federal plans and policies.
2. Address federal and provincial EA requirements and assess the project's impacts on the environment.

The planning and design of the BRT facility will consider the interrelated needs of transit, pedestrians, cyclists, and automobile traffic, including:

- Improved transit service
- Dedicated cycling facilities
- Pedestrian facilities
- Station locations
- Property requirements and access
- Reallocation of road space or widening to accommodate the Plan



Aperçu de l'étude

La Ville d'Ottawa entreprend une étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) pour le couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline. Ce projet entraînera des travaux d'expansion et d'amélioration du réseau de transport en commun rapide qui visent à répondre aux besoins futurs, conformément au Plan directeur des transports (PDT) de la Ville de 2013.

Voici les principaux objectifs de cette étude :

1. Réaliser une étude de planification visant à déterminer le meilleur tracé pour le réseau rapide par autobus dans ce couloir afin d'atteindre les objectifs énoncés dans le Plan officiel et dans le PDT, et de tenir compte des politiques et des plans provinciaux, fédéraux et de la Commission de la capitale nationale (CCN).
2. Respecter les exigences provinciales et fédérales en matière d'EE et évaluer les répercussions du projet sur l'environnement.

Lors de la planification et de la conception des installations du TCRA, les besoins des piétons, des cyclistes et des automobilistes ainsi que ceux en matière de transport en commun seront pris en compte, soit :

- l'amélioration du service de transport en commun
- les installations spéciales pour cyclistes
- les installations pour piétons
- l'emplacement des stations
- les exigences relatives et l'accès et l'incidence sur les propriétés
- le réaménagement ou l'élargissement des routes pour respecter le plan

Study Process

The study is following a two-phase process:

1. A Planning and Functional Design Phase (underway) to develop a Recommended Plan.
2. An Environmental Assessment Phase. The EA requirements will be addressed through Ontario's *Transit Project Assessment Process* (TPAP).

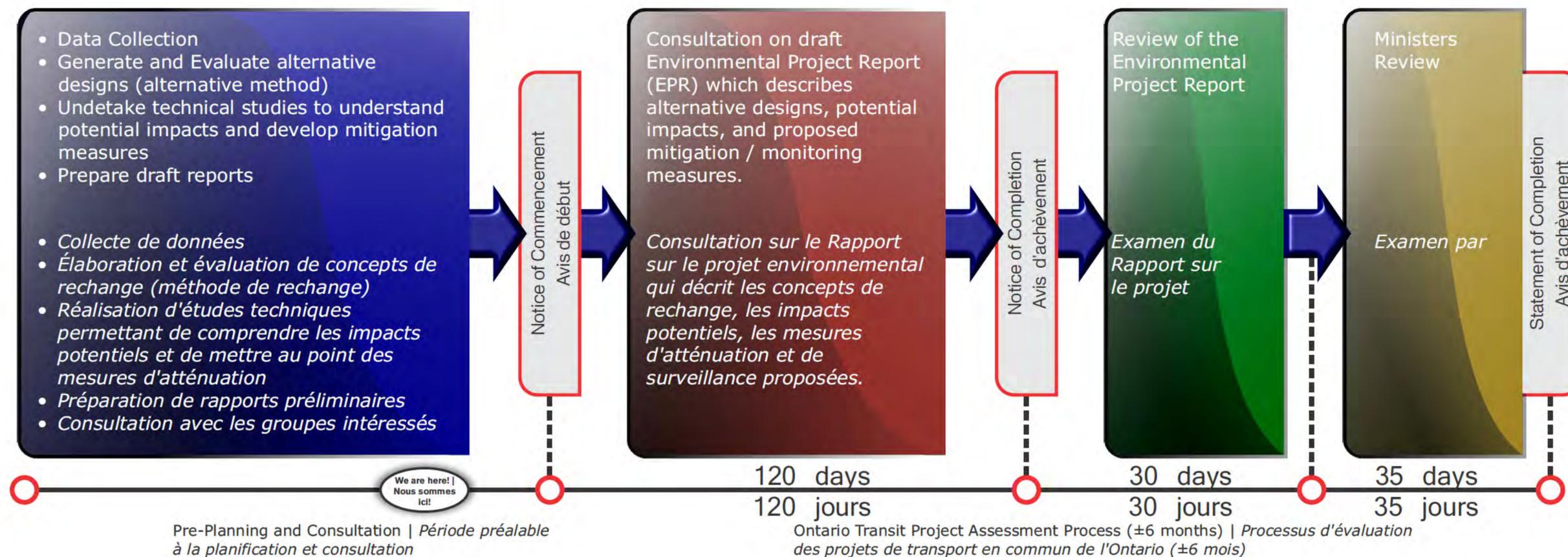
At the end of the first phase, the study findings will be presented to the City's Transportation Committee, and to City Council before the Environmental Assessment Phase is initiated with the posting of the Notice of Commencement.

Processus de l'étude

L'étude suit un processus en deux phases :

1. La planification et la conception fonctionnelle (en cours) pour élaborer un plan recommandé.
2. L'évaluation environnementale. Les exigences en matière d'ÉE seront abordées lors du processus d'évaluation des projets de transport en commun de l'Ontario.

Les conclusions de l'étude seront présentées au Comité des transports de la Ville et au Conseil municipal à la fin de la première étape, avant d'entreprendre l'étape d'évaluation environnementale.



Study Progress

To-date, three Public Open Houses have been held to present study findings and obtain feedback from the public and stakeholders.

Information presented at the first Public Open House included:

- Existing conditions information for the study area
- Need and Justification for the project
- Preliminary corridor alignment alternatives
- Potential design concepts

Information presented at the second Public Open House included:

- Evaluation of corridor alignment alternatives
- Overview of corridor design alternatives

Information presented at the third Public Open House included:

- Evaluation of corridor design alternatives
- A preliminary preferred design
- Expansion of the study area from Prince of Wales Drive to Data Centre Road

This fourth and final Public Open House provides an opportunity to review the Recommended Plan and preliminary findings of the project impacts and mitigation.

État d'avancement de l'étude

À ce jour, trois réunions portes ouvertes ont eu lieu pour présenter les conclusions de l'étude et obtenir les commentaires du public et des différents intervenants.

Les renseignements présentés lors de la première réunion portes ouvertes portaient notamment sur :

- la situation actuelle du secteur à l'étude;
- le bien-fondé du projet;
- les options des tracés préliminaires du couloir;
- les options de conception.

Les renseignements présentés lors de la deuxième réunion portes ouvertes portaient notamment sur :

- l'évaluation des tracés préliminaires du couloir;
- un aperçu des options de conception du couloir.

Les renseignements présentés lors de la troisième réunion portes ouvertes portaient notamment sur :

- l'évaluation des options de conception du couloir;
- une conception préliminaire privilégiée;
- l'élargissement du secteur à l'étude, de la promenade Prince of Wales au chemin Data Centre.

Cette quatrième et dernière réunion portes ouvertes donne l'occasion d'étudier le plan recommandé et les conclusions préliminaires sur les répercussions du projet et les mesures d'atténuation

What we have heard so far

The study team has received feedback to-date from Consultation Groups, Public Open Houses, and general feedback from the public. In the early stage of the project feedback was focused on the alignment of the corridor, particularly in the areas of Queensway-Carleton Hospital, Bayshore, and CentrepoinTE/Algonquin College.

Considering this feedback, the preferred corridor was selected. This corridor avoids running through the Hospital Campus, uses existing routing along Holly Acres to access Bayshore Station, and will ultimately route busses along Navaho Drive adjacent to the College.

Once the corridor was determined, the study team began to consider preliminary designs, and possible impacts that may arise. Multiple designs were presented and discussed. Feedback was received on:

- The type of facility that should be built.
- Right-of-way widening requirements and property impacts
- Site access
- Project implementation and timing of short and long-term transit improvements
- Changes to transit service and station/stop locations along the corridor
- How pedestrians and cyclists are accommodated
- Maintaining traffic flow

Voici ce qu'on nous a dit jusqu'à maintenant

À ce jour, l'équipe chargée de l'étude a reçu les commentaires de groupes de consultation, de participants aux réunions portes ouvertes et du public en général. Au cours des premières étapes du projet, les commentaires portaient surtout sur le tracé du couloir, principalement dans les secteurs de l'Hôpital Queensway-Carleton, de Bayshore et de CentrepoinTE/Collège Algonquin.

À la lumière des commentaires, un couloir a été choisi. Ce dernier évite de passer sur le campus de l'hôpital, emprunte le trajet actuel le long du chemin Holly Acres pour accéder à la station Bayshore et, ultimement, amènera les autobus à se déplacer sur la promenade Navaho, près du Collège Algonquin.

Après avoir déterminé le tracé du couloir, l'équipe a commencé à se pencher sur la conception préliminaire et les répercussions possibles. De nombreuses options ont été présentées et ont fait l'objet de discussions. Des commentaires ont été formulés sur :

- le type d'installation à construire
- les exigences d'élargissement de l'emprise publique et l'incidence sur les propriétés
- l'accès au site
- la mise en œuvre du projet et l'échéancier à court et à long terme en matière d'améliorations du transport en commun
- les modifications aux services de transport en commun et l'emplacement des arrêts et des stations le long du couloir
- les mesures pour répondre aux besoins des piétons et des cyclistes
- la préservation de la fluidité de la circulation automobile

Preliminary Preferred Design

A comparative evaluation was undertaken for four alternatives:

- Curbside bus lanes
- Median bus lanes
- One-side lanes (Both bus lanes on one side of the road)
- Reversible bus lane (median)

Median bus lanes were selected as the preferred alternative, and has been further developed into a recommended plan. Key benefits of this alternative are:

- Good separation of BRT from other traffic
- Reduced impact to traffic operations
- Substantial transit travel time improvements
- Resiliency from traffic disruptions and accidents

Voici ce qu'on nous a dit jusqu'à maintenant

Une évaluation comparative des quatre options a été entreprise :

- Voies réservées en bordure
- Voies réservées au centre
- Voies unilatérales (voies pour les autobus dans les deux directions du même côté de la chaussée)
- Voies réservées à sens réversible (au centre)

Les **voies réservées au centre** ont été retenues comme la meilleure option, ce qui a donné lieu à l'élaboration d'un plan recommandé. Les principaux avantages de cette option sont:

- l'isolement des voies du TCRA des autres voies de circulation;
- l'incidence réduite sur les opérations de la circulation;
- la réduction importante du temps de déplacement en transport en commun;
- la faible vulnérabilité du transport en commun aux perturbations et aux accidents de la circulation automobile.

Preliminary Preferred Design and Corridor - Median Bus Lanes (Presented at 3rd Open House)



Concept et couloir préliminaires privilégiés – voies réservées au centre (présentés lors de la troisième réunion portes ouvertes)

Vision and Approach to Corridor Design

Planning and design principles established to guide the development and evaluation of corridor design alternatives were presented as part of previous work. These principles enable a shared understanding by all stakeholders of the project and its expectations, especially where trade-offs may need to be made in order to address competing needs.

The planning and design principles are:

- Increase transit ridership, mobility and access
- Support a sustainable transportation system
- Achieve compatibility with adjacent communities
- Connect regional facilities and support lands designated for development
- Protect, improve and restore the natural environment
- Protect historical, cultural and archaeological resources
- Provide a wise public investment

These design principles are reflected in the Recommended Plan.



Vision et approche conceptuelle du couloir

Dans le cadre de travaux préalables, des principes de planification et de conception, établis pour orienter l'élaboration et l'évaluation des options de tracé du couloir, ont été présentés. Ces principes permettent à tous les intervenants de bien comprendre le projet et les résultats attendus, en particulier les compromis nécessaires pour répondre aux besoins divergents.

Les principes de planification et de conception sont les suivants :

- améliorer l'accessibilité et la mobilité du transport en commun et en augmenter le nombre d'utilisateurs;
- offrir un réseau de transport durable;
- assurer la compatibilité avec les communautés adjacentes;
- relier les installations régionales et favoriser la désignation des terrains devant être aménagés;
- protéger, améliorer et restaurer les milieux naturels;

- protéger le patrimoine historique, culturel et archéologique;
- utiliser les fonds publics de manière judicieuse.

Ces principes de conception se reflètent dans le plan recommandé.

Key Benefits of Recommended Plan

The Baseline Road BRT Corridor is a strategic transit investment that will link communities to Ottawa's other major transit corridors. This project will also anchor the renewal of the Baseline Road corridor and the many urban nodes along its length. Some of the key benefits of the Recommended Plan are:

- **Comprehensive:** The project will run for a distance of almost 14 km, linking the Bayshore Station at the Confederation Line/West Transitway to the federal government employment node at Confederation Heights. Along the route, 24 new bus transit stations will be constructed.
- **Fast, Frequent, and Reliable:** Buses are anticipated to run every 5-6 minutes in the A.M. peak and every 7-8 minutes in the P.M. peak. Travel time savings of up to 11 minutes will be experienced along the corridor.
- **High Capacity:** More than 10,000 riders a day are predicted by 2031.
- **Active Transportation Supportive:** The project includes 22.8 km of new concrete sidewalks, 3.5 km of multi-use pathways, 22.1 km of separated cycle tracks, and 1.3 km of buffered shoulder lanes.
- **Economic Boost:** The project will support adjacent businesses, including retail uses that flank the corridor by bringing thousands of new travelers daily within 600m walking distance.



Principaux avantages du plan recommandé

Le couloir de TCRA du chemin Baseline est un investissement stratégique de transport visant à relier les quartiers d'Ottawa aux autres principaux couloirs de transport en commun. Ce projet consolidera la revitalisation du couloir du chemin Baseline et des nombreux noyaux urbains qu'il traverse. Voici les principaux avantages du plan recommandé :

- **Complet :** Le projet propose un tracé de près de 14 km entre la station Bayshore, à l'intersection de la Ligne de la Confédération et du Transitway Ouest, et le centre d'emploi fédéral de Confederation Heights. Vingt-quatre nouvelles stations de transport en commun seront construites le long du parcours.
- **Rapide, fréquent et fiable :** Passage d'autobus toutes les cinq à six minutes à l'heure de pointe du matin, et aux sept à huit minutes à celle de l'après-midi. Le temps de déplacement pourrait être réduit de 11 minutes.
- **Forte capacité :** Projection de fréquentation de plus de 10 000 usagers par jour d'ici 2031.
- **Favorisation du transport actif:** Le projet comprend 22.8 km de nouveaux trottoirs de béton, 3.5 km de sentiers polyvalents, 22.1 km de pistes cyclables séparées et 1.3 km d'accotement avec dispositifs tampon
- **Essor économique :** Le projet favorisera les entreprises à proximité, notamment les commerces de détail de part et d'autre du couloir, en amenant chaque jour des milliers de nouveaux voyageurs à une distance de marche d'au plus 600 m.

Recommended Plan – Bayshore Station to Baseline Road

Access to Bayshore Station is provided by the existing bus-only roadway which extends east from Holly Acres Road to Bayshore Station. No footprint changes are proposed to Bayshore Station, the Holly Acres/West Transitway intersection, or the bus-only roadway as part of this project.

Along Holly Acres Road between the Bayshore Station access driveway and Richmond Road, dedicated median transit lanes are proposed to start to the east of the Holly Acres/Highway 417 eastbound off-ramp intersection, with a transition provided to allow buses to merge to or from the curb lane. A station is proposed at the Holly Acres/West Transitway intersection.

West along Richmond Road from the intersection with Holly Acres to the intersection with Baseline Road, median transit lanes will be provided. Stations are proposed at the following locations: Holly Acres/Richmond and John Sutherland Boulevard.

Plan recommandé – de la station Bayshore au chemin Baseline

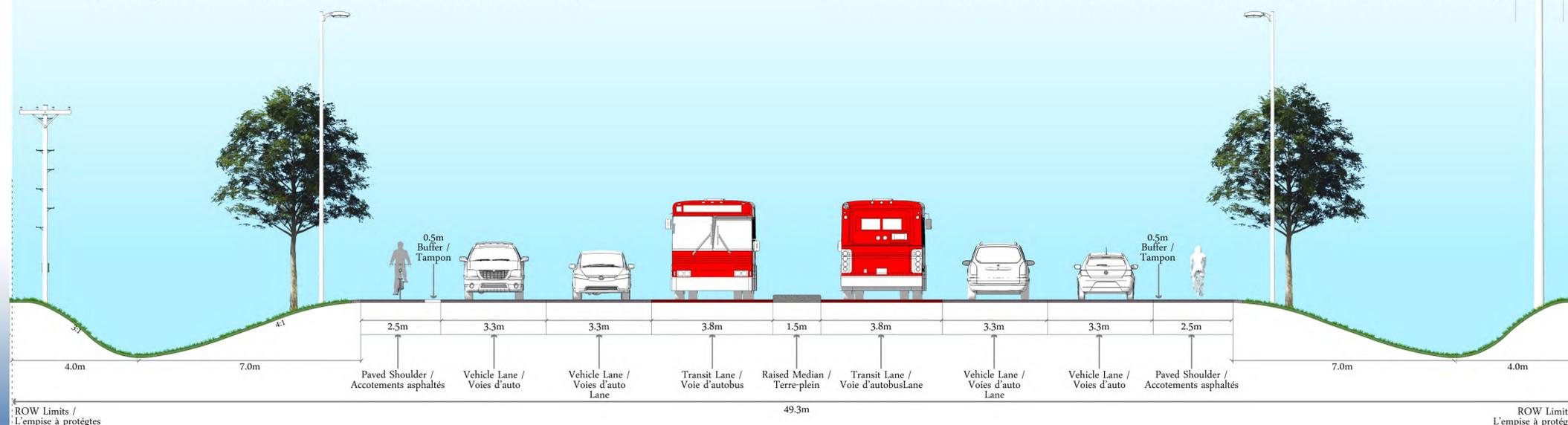
L'accès à la station Bayshore se fait par la voie réservée aux autobus actuelle, qui s'étend à l'est par le chemin Holly Acres. Le projet ne prévoit aucun réaménagement de la station Bayshore, de l'intersection du chemin Holly Acres et du Transitway Ouest et de la voie réservée aux autobus.

Le long du chemin Holly Acres, entre l'entrée de la station Bayshore et le chemin Richmond, des voies réservées au centre sont proposées à partir de l'est de l'intersection du chemin Holly Acres et de la bretelle de sortie en direction est de l'autoroute 417; une voie de transition permettra aux autobus d'emprunter ou de quitter la voie en bordure. Une station est proposée à l'intersection du chemin Holly Acres et du Transitway Ouest.

À l'ouest, sur le chemin Richmond, de l'intersection du chemin Holly Acres à celle du chemin Baseline, des voies réservées au centre seront aménagées. Des stations sont proposées aux endroits suivants sur le chemin Richmond : chemin Holly Acres et promenade John Sutherland.

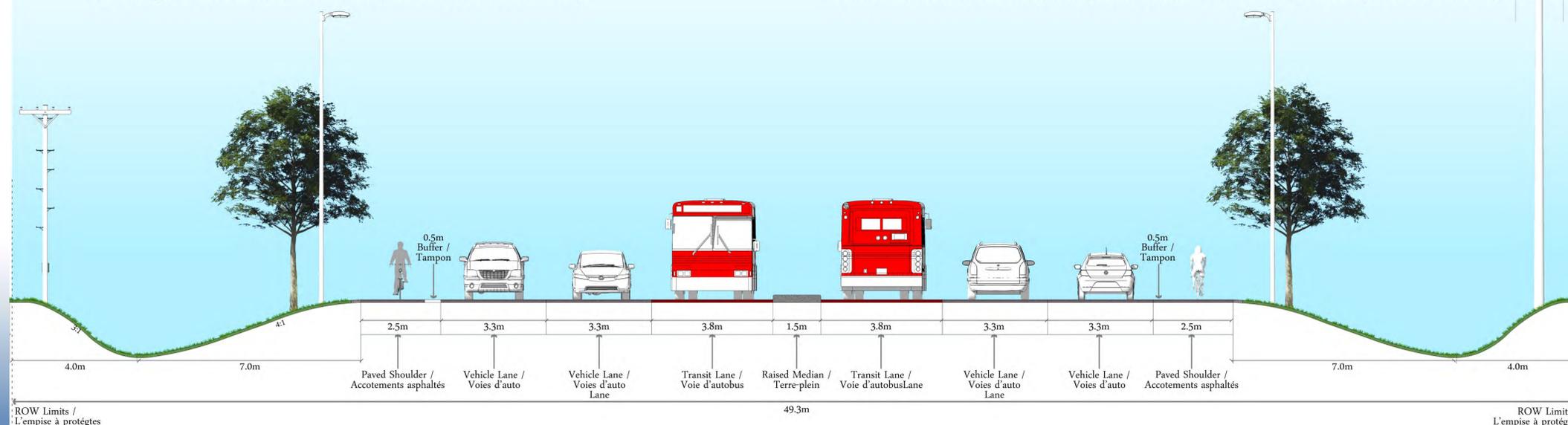
Typical Cross-section:

Looking South - Richmond Road (within NCC Greenbelt)



Section Transverale Typique:

Vers sud - Chemin Richmond (dans ceinture le verdure de capitale nationale)



Recommended Plan – Richmond Road to Navaho Drive

Continuous median transit lanes are proposed along Baseline Road from Richmond Road to Constellation Drive, and along Constellation Drive between Baseline Road and Navaho Drive.

On Navaho Drive between Constellation Drive and the existing Baseline Station, transit lanes are proposed on the south side of Navaho Drive. Continuing on Navaho east of Woodroffe, bus lanes are on the curb side, transitioning back to the median on the approach to the Baseline/Navaho intersection.

Stations are proposed at the following locations: Queensway-Carleton Hospital; Sandcastle Drive; Morrison Drive; Greenbank Road; Rockway Crescent; Centrepointe/Cobden Road; Centrepointe/Highgate Road, and; Constellation Drive at Navaho Drive.

Plan recommandé – du chemin Richmond à la promenade Navaho

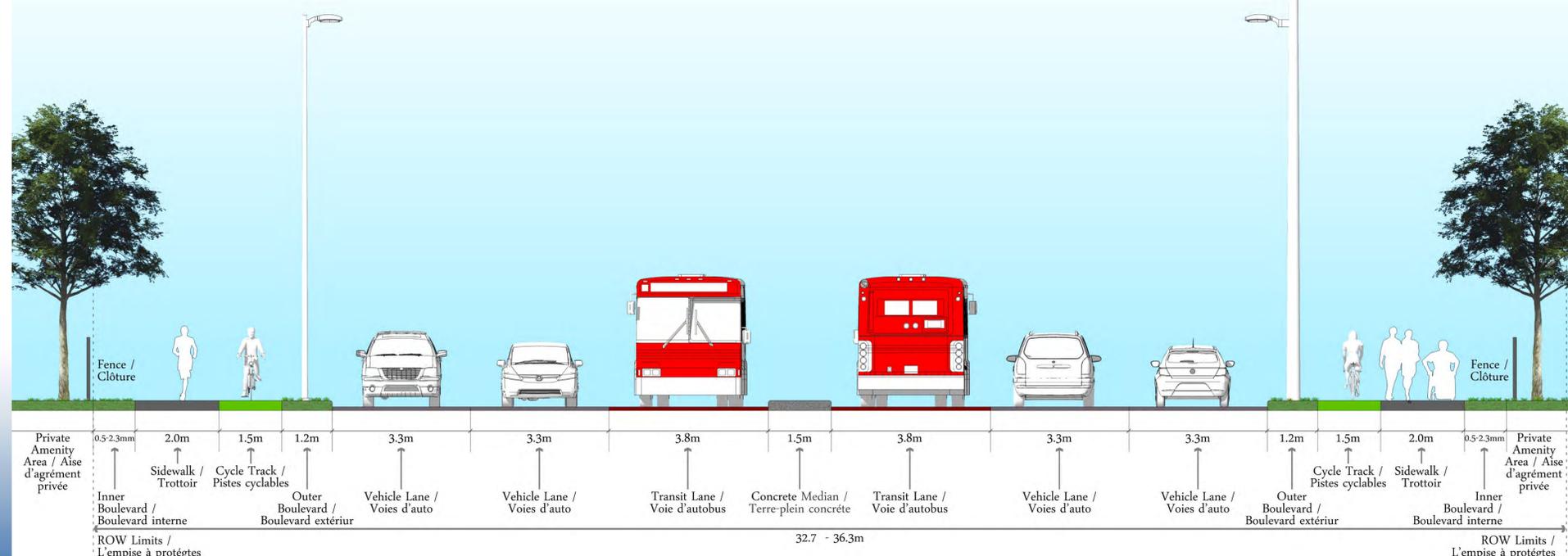
Des voies réservées au centre sont proposées sur le chemin Baseline entre le chemin Richmond et la promenade Constellation, puis sur la promenade Constellation entre le chemin Baseline et la promenade Navaho.

Des voies réservées sont proposées du côté sud de la promenade Navaho, entre la promenade Constellation et la station Baseline actuelle. En continuant sur Navaho à l'est de l'avenue Woodroffe, des voies réservées aux autobus longent les trottoirs, pour ensuite faire la transition vers les voies au centre à l'approche de l'intersection du chemin Baseline.

Des stations sont proposées aux endroits suivants sur le chemin Baseline : Hôpital Queensway-Carleton, promenade Sandcastle, promenade Morrison, chemin Greenbank, croissant Rockway, promenade Centrepointe/chemin Cobden, promenade Centrepointe/chemin Highgate et intersection des promenades Constellation et Navaho.

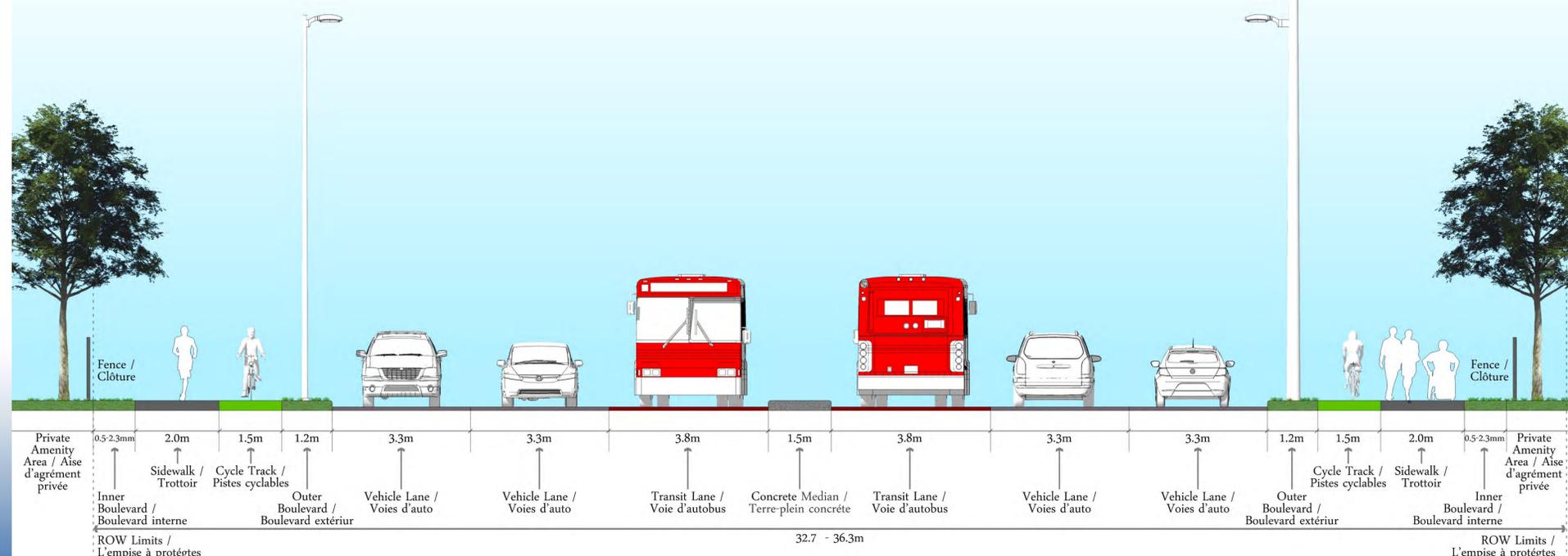
Typical Cross-section:

Looking East - Baseline Road, west of Constellation Drive



Section Transversale Typique:

Vers est - Chemin Baseline, ouest de Constellation



Recommended Plan – Navaho Drive to Merivale Road

Continuous median transit lanes are proposed along Baseline Road from Navaho Drive to Merivale Road. This is the most constrained segment of the project and as a result, the most space efficient cross-section is being proposed.

Stations are proposed at the following locations: College Square, Navaho/Baseline Road, Ferguson Street; Erindale Drive; Clyde Avenue; and Baseline/Walmart Plaza.

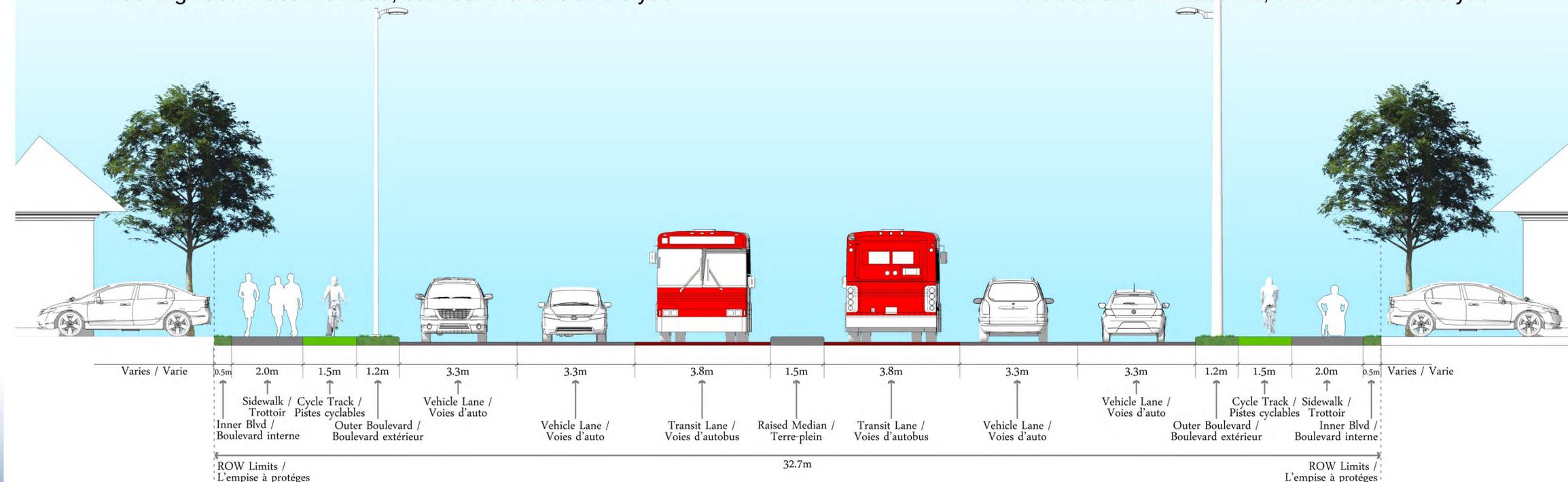
Plan recommandé – de la promenade Navaho au chemin Merivale

Des voies réservées au centre sont proposées sur le chemin Baseline, entre la promenade Navaho et le chemin Merivale. Comme il s'agit du tronçon le plus restreint du projet, une coupe transversale plus efficace en matière d'utilisation de l'espace est indiquée.

Des stations sont proposées aux endroits suivants du chemin Baseline : College Square, promenade Navaho, rue Ferguson, promenade Erindale, avenue Clyde et place du Walmart.

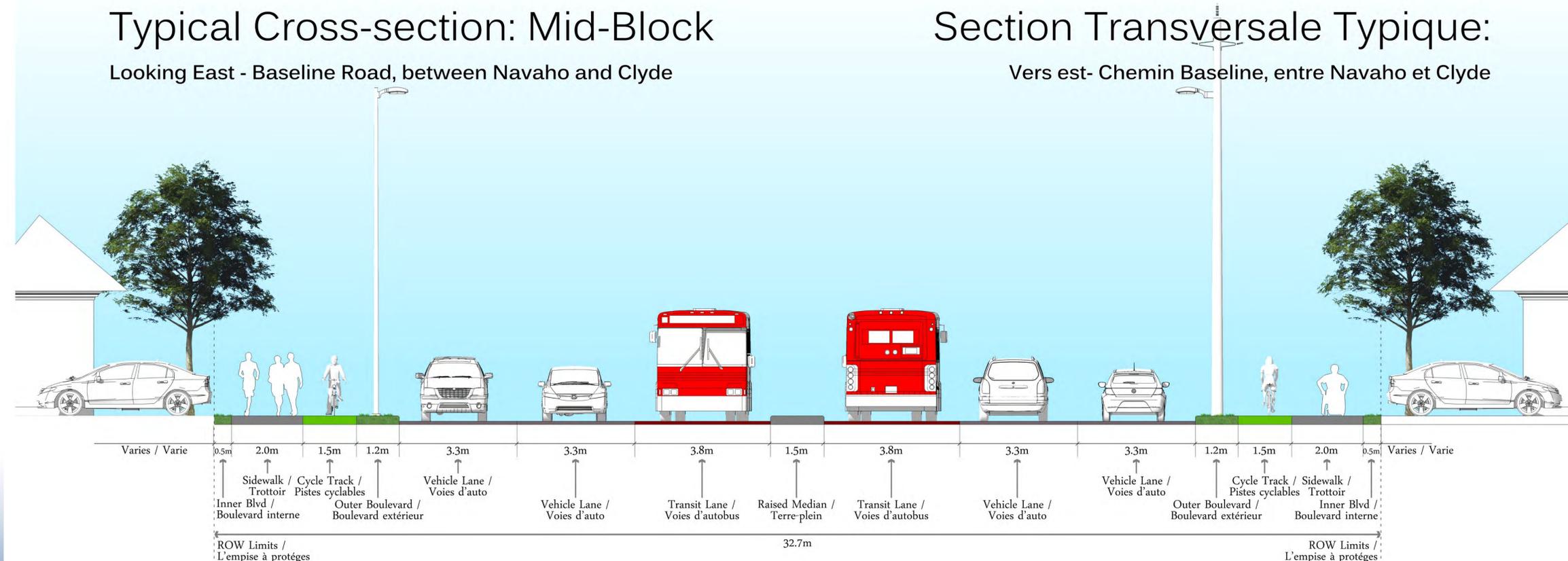
Typical Cross-section: Mid-Block

Looking East - Baseline Road, between Navaho and Clyde



Section Transversale Typique:

Vers est- Chemin Baseline, entre Navaho et Clyde



Recommended Plan – Merivale Road to Prince of Wales Drive

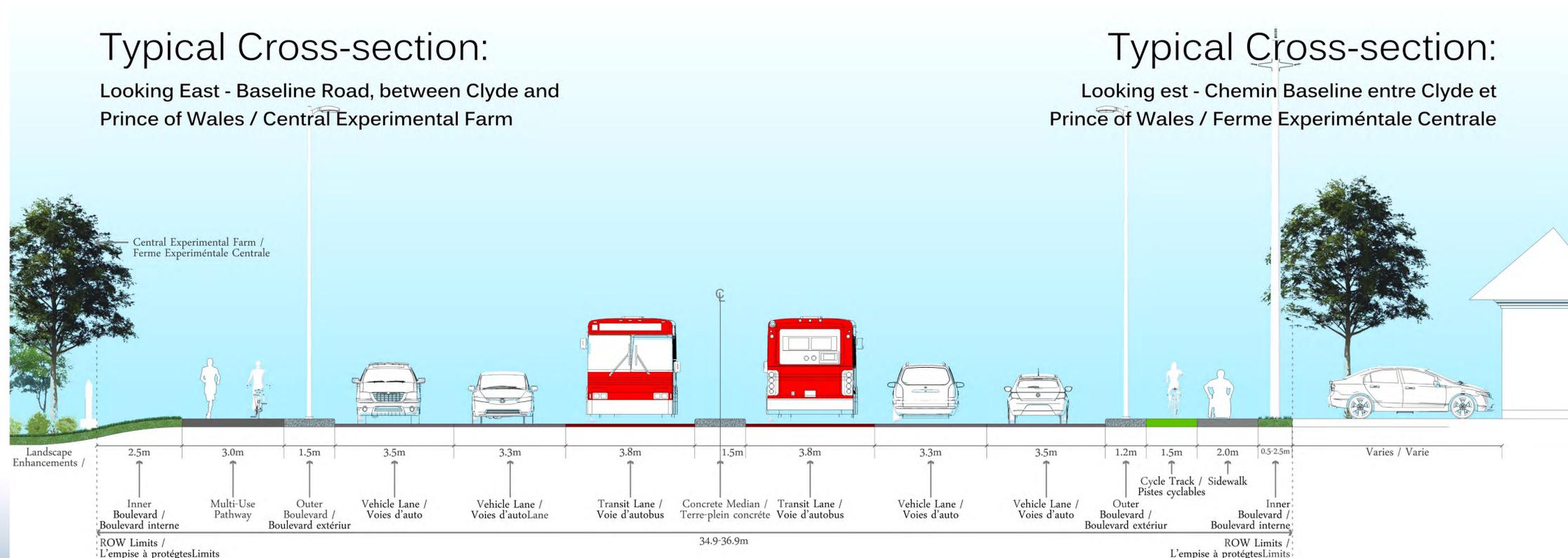
Continuous median transit lanes are proposed along Baseline Road from Merivale Road to Prince of Wales Drive, along the Central Experimental Farm Lands.

Stations are proposed at the following locations: Merivale Road; Farlane Boulevard; Zena Street; Fisher Avenue, and; Prince of Wales Drive.

Plan recommandé – du chemin Merivale à la promenade Prince of Wales

Des voies réservées au centre sont proposées sur le chemin Baseline, entre le chemin Merivale et la promenade Prince of Wales, le long des terrains de la Ferme expérimentale centrale.

Des stations sont proposées aux endroits suivants sur le chemin Baseline : chemin Merivale, boulevard Farlane, rue Zena, avenue Fisher et promenade Prince of Wales.



Recommended Plan – Prince of Wales Drive to Data Centre Road

Continuous median transit lanes are proposed along Heron Road from Prince of Wales Drive to Data Centre Road.

No structural changes are required at the Heron Road Bridge, as the structure currently facilitates bus only lanes and four lanes of through traffic (two lanes in each direction). The bus only lanes will be repainted to align with the median.

Stations are proposed at the following locations: Riverside Drive; Confederation Station/Bronson Avenue (connection to O-Train Trillium Line), and; Heron Station (connection to Southeast Transitway).

Buses will continue along Data Centre Road to Billings Bridge Station on the existing Southeast Transitway.

Plan recommandé – de la promenade Prince of Wales au chemin Data Centre

Des voies réservées continues au centre sont proposées sur le chemin Heron, entre la promenade Prince of Wales et le chemin Data Centre.

Aucun changement structurel n'est requis pour le pont du chemin Héron puisqu'il comporte déjà des voies réservées aux autobus et quatre voies pour la circulation automobile (deux dans chaque direction). Les voies réservées seront repeintes pour s'harmoniser avec les voies au centre.

Des stations sont proposées aux endroits suivants sur le chemin Heron : promenade Riverside, station Confederation/avenue Bronson (correspondance à la Ligne Trillium de l'O-Train) et station Heron (correspondance au Transitway Sud-Est).

Les autobus emprunteront ensuite le chemin Data Centre jusqu'à la station Billings Bridge, sur le Transitway Sud-Est actuel.



Transit Service Along The Corridor

Cross-town transit service is currently provided along the corridor by Route 118, which travels between Hurdman Station on the Southeast Transitway/future Confederation Line and Kanata (Terry Fox Station). With implementation of at-grade BRT facilities along Baseline Road, this cross-town service will transition to a rapid transit bus route, providing faster and more reliable service in the corridor. Bus service will be increased in an incremental fashion to reflect ridership growth over time.

In general, local routes will continue to operate in general purpose lanes where they are travelling a short distance in the corridor. In some instances they will be able to make use of the dedicated transit lanes as noted in the following table.

Route/ Circuit	Segment Used / Tronçon utilisé	Use of Median Lanes/ Utilisation des voies au centre
2	Holly Acres (Westbound buses only/ autobus en direction ouest seulement)	No/Non
69	Station Bayshore Station – Baseline Road	No/Non
87	Data Centre – Postes Canada Post	Yes/Oui
97	Richmond – John Sutherland; John Sutherland - Station Bayshore Station	Yes/Oui
104	Data Centre – Bronson (Billings Bridgey)	Yes/Oui
111	Data Centre – Prince of Wales	Yes/Oui
140	Data Centre – Postes Canada Post	Yes/Oui
150	Erindale – Clyde	No/Non
151	Clyde – Merivale (Eastbound buses/ autobus en direction est)	No/Non
152	Morrison – John Sutherland; John Sutherland – Station Bayshore Station	No/Non

Service de transport en commun le long du couloir

Un service de transport en commun transurbain est actuellement offert dans ce couloir par le circuit 118, qui fait le lien entre la station Hurdman, sur le Transitway Sud-Est/future Ligne de la Confédération, et Kanata (station Terry Fox). L'aménagement d'installations de TCRA au niveau du sol sur le chemin Baseline transformera ce service transurbain en un circuit de transport rapide qui accroîtra l'efficacité et la fiabilité du service. Des autobus seront ajoutés graduellement selon la demande.

De façon générale, les autobus des circuits locaux continueront d'emprunter les voies communes pour faire de courtes distances le long du couloir. Dans certains cas, ils pourront utiliser les voies réservées, comme l'indique le tableau ci-dessous.



Recommended Plan for Pedestrians and Cyclists in the Corridor

The Recommended Plan will provide enhanced facilities for pedestrians and cyclists. These facilities will allow for active transportation along the corridor and connections to existing trails and pathways. Proposed facilities from west to east include:

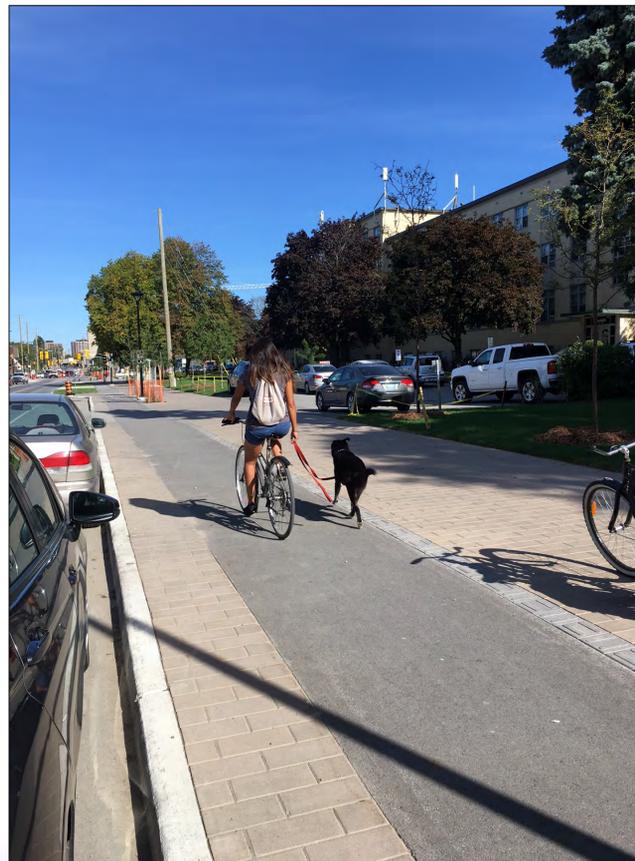
Holly Acres Road: Where paved shoulders exist today, Multi-use Pathways would be provided on both sides of the roadway, connecting to NCC pathways.

Richmond Road: Where paved shoulders exist today, buffered shoulder lanes would be provided on both sides of the roadway.

Baseline Road (Richmond to Merivale): New, unidirectional cycle tracks and a parallel sidewalk facility on both sides of the roadway.

Baseline Road (Merivale – Prince of Wales): A new, raised unidirectional eastbound cycle track and sidewalk will be provided on the south side of the roadway. A multi-use pathway will be provided along the north side of the roadway adjacent to the Central Experimental Farm.

Heron Road (Prince of Wales – Data Centre Drive): New, unidirectional cycle tracks and a parallel sidewalk facility on both sides of the roadway. On The Heron Road bridge the cycle track will transition to use the existing on-road facilities.



Plan recommandé pour les piétons et les cyclistes dans les corridors

Le plan recommandé propose des installations améliorées pour les piétons et les cyclistes. Ces installations favoriseront le transport actif le long du couloir et comporteront des liens vers les pistes et sentiers actuels. Les aménagements proposés d'ouest en est comprennent ce qui suit:

Chemin Holly Acres: Des sentiers polyvalents seront aménagés des deux côtés de la chaussée, là où se trouvent actuellement des accotements asphaltés, et seront connectés aux sentiers de la CCN

Chemin Richmond: Des voies d'accotement avec dispositif tampon seront aménagées des deux côtés de la chaussée, là où se trouvent actuellement des accotements asphaltés.

Chemin Baseline (de Richmond à Merivale): De nouvelles pistes cyclables unidirectionnelles avec trottoirs parallèles seront aménagées de chaque côté de la chaussée.

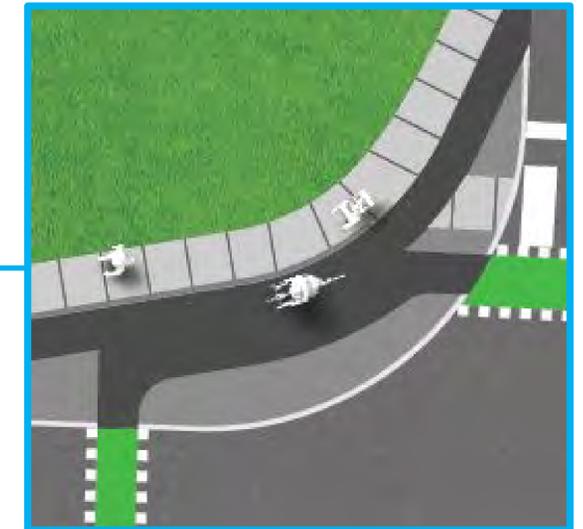
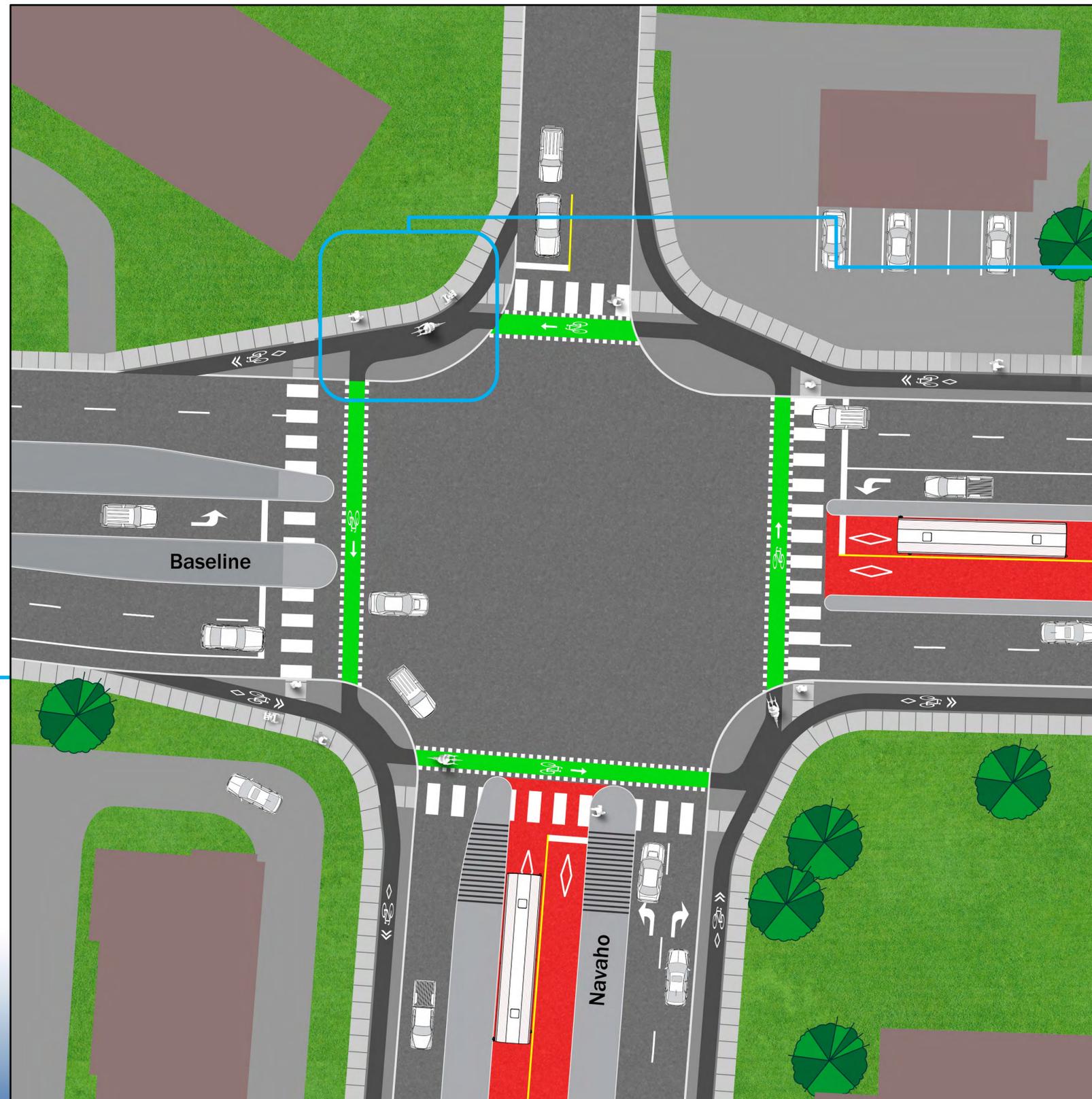
Chemin Baseline (de Merivale à Prince of Wales): Une nouvelle piste cyclable surélevée unidirectionnelle en direction est avec trottoir adjacent sera aménagée du côté sud de la chaussée. Un sentier polyvalent sera quant à lui aménagé du côté nord, le long des terrains de la Ferme expérimentale centrale.

Chemin Heron (de Prince of Wales à Data Centre): Nouvelles pistes cyclables avec trottoirs parallèles des deux côtés de la chaussée. Sur le pont du chemin Heron, la piste cyclable se terminera pour faire la transition vers les bandes cyclables actuelles.

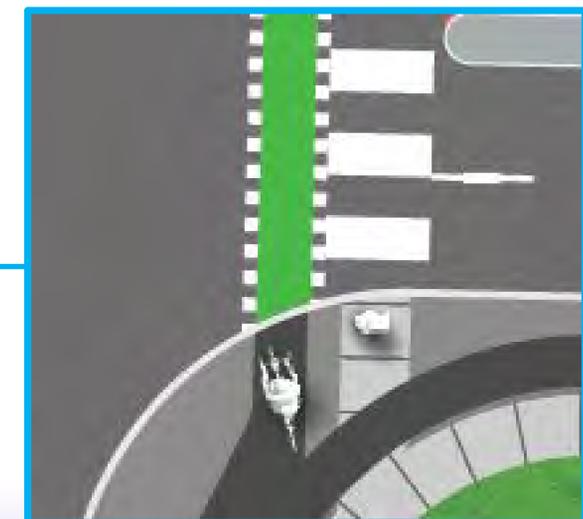
Protected Intersections

The City of Ottawa will be showcasing the implementation of “Protected Intersections” along Baseline Road.

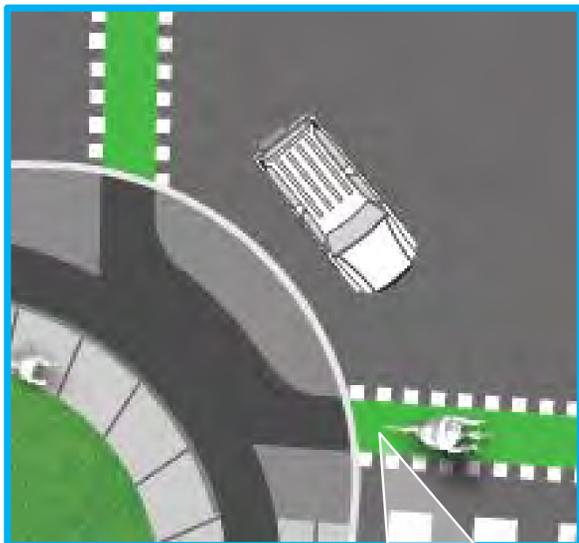
Protected intersections pursue pedestrian and cyclist safety and comfort by providing separate space for each, and maximizing the visibility and priority of active users.



Continuous and separated pedestrian and cyclist flows



Conflict free waiting areas for pedestrians and cyclists



Full view of crossing cyclists or pedestrians for right-turning vehicles

Recommended Plan for Vehicles

Generally, existing general purpose traffic lanes will remain. Auxiliary right-turn lanes will not be provided except where high volumes of right-turning vehicles are experienced. Right-turn channelization will be removed wherever possible.

Pedestrian crossings at signalized intersections, dependant on additional analysis in detailed design, may be operated as two-stage crossings.

Holly Acres and Richmond Road: Two general purpose lanes would be provided in each direction, with auxiliary left-turn lanes provided at signalized intersections and on-ramps.

Baseline Road (Richmond to Prince of Wales): Two general purpose lanes in each direction will be maintained along Baseline Road, with auxiliary left-turn lanes provided at signalized intersections.

Navaho Drive: Along Navaho Drive, a single general purpose lane will be provided in each direction, with auxiliary turn lanes at intersections.

Heron Road (Prince of Wales – Data Centre Road): Two general purpose lanes in each direction will be maintained along Heron Road, with auxiliary left-turn lanes provided at signalized intersections. No structural changes are required to the Heron Road Bridge.

Plan recommandé pour les véhicules

De façon générale, les voies de circulation à usage général seront conservées. Des voies de virage à droite additionnelles ne seront aménagées qu'aux endroits où le volume de véhicules le justifie; autrement, elles seront éliminées où c'est possible.

Des passages pour piétons aux intersections à feux pourraient, suivant des analyses conceptuelles supplémentaires, proposer une signalisation pour une traversée en deux étapes.

Chemins Holly Acres et Richmond: Deux voies à usage général seront conservées dans chaque direction, avec une voie supplémentaire de virage à gauche aux intersections à feux et aux bretelles d'accès.

Chemin Baseline (de Richmond à Prince of Wales): Deux voies à usage général seront conservées dans chaque direction, avec une voie supplémentaire de virage à gauche aux intersections à feux.

Promenade Navaho: Une seule voie à usage général dans chaque direction sera conservée, avec voies supplémentaires de virage aux intersections.

Chemin Heron (de Prince of Wales à Data Centre): Deux voies à usage général seront conservées dans chaque direction, avec une voie supplémentaire de virage à gauche aux intersections à feux. Aucun changement structurel n'est requis pour le pont du chemin Heron.

Project Phasing and Implementation

As identified in the 2013 Transportation Master Plan, implementation of at-grade bus rapid transit along the corridor is identified as follows:

- Baseline Station to Heron Station (Data Centre Road)
 - Part of 2031 Affordable Network (subject to availability of funding from Federal and Provincial governments)
- Bayshore to Baseline Station
 - Post 2031, with transit priority measures prior to 2031.

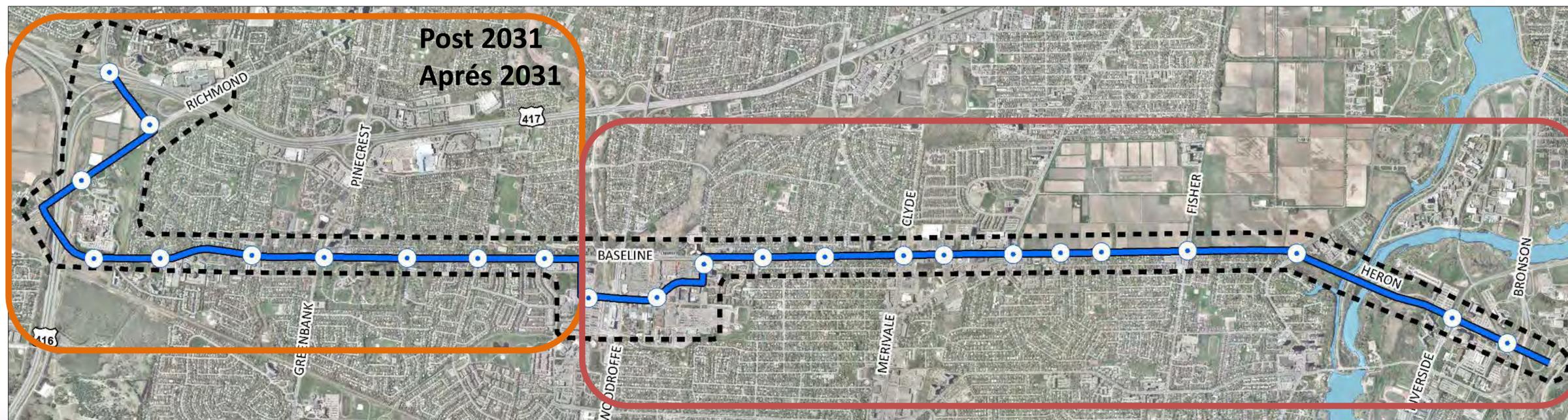
Opportunities for interim Transit Priority Measures to be implemented along the corridor, prior to 2031, are considered as part of the Recommended Plan.

Étapes et mise en œuvre du projet

Comme il est indiqué dans le PDT de 2013, la mise en œuvre d'un service de TCRA au niveau du sol le long du couloir se déroulera ainsi:

- De la station Baseline à la station Heron (chemin Data Centre)
 - Partie intégrante du réseau abordable de 2031 (sous réserve d'un financement des gouvernements fédéral et provincial).
- De la station Bayshore à la station Baseline
 - Après 2031, avec des mesures assurant la priorité aux transports en commun implantées avant 2031.

La possibilité de mettre en œuvre avant 2031 des mesures intérimaires assurant la priorité aux transports en commun le long du couloir est comprise dans le plan recommandé



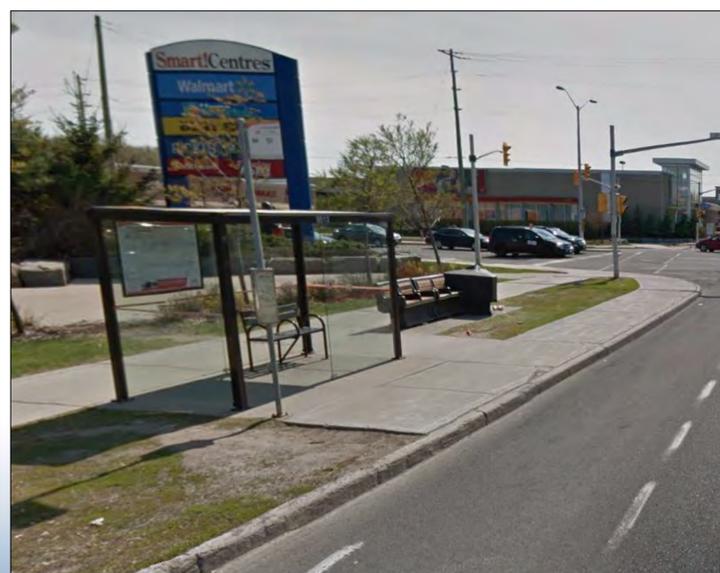
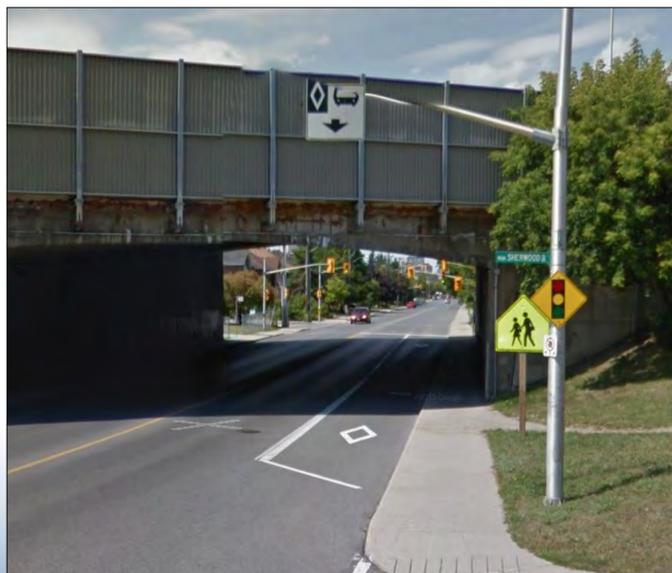
Transit Priority Measures

While the alignment from Bayshore Station to Baseline Station is identified as being operational sometime post 2031, there are opportunities for interim Transit Priority Measures to be implemented along the corridor prior to 2031. These are included as part of the Recommended Plan.

Transit Priority Measures being considered are:

- The removal of bus bays to reduce merging requirements for busses
- Signal timing improvements
- Queue jump lanes at Greenbank
- Intermittent bus only lanes in select portions (Where existing roadway can be reallocated)

These measures will help improve transit operations in the western half of the study area prior to ultimate implementation of the project.



Mesures intérimaires pour assurer la priorité du transport en commun

Bien qu'il ait été établi que le tracé entre la station Bayshore et la station Baseline sera opérationnel quelque part après 2031, il est possible de mettre en œuvre des mesures intérimaires pour assurer la priorité du transport en commun dans ce couloir avant 2031. Ces mesures font partie du plan recommandé.

Les mesures de priorité envisagées pour le transport en commun sont les suivantes :

- retrait de voies d'arrêt d'autobus pour réduire le besoin de changement de voie pour les autobus;
- synchronisation accrue des feux de circulation;
- voie d'évitement de la file d'attente à Greenbank;
- voies réservées aux autobus de façon intermittente dans certains tronçons (où les voies existantes peuvent être déplacées).

Ces mesures contribueront à améliorer le fonctionnement du transport en commun dans la moitié ouest du secteur à l'étude avant la mise en œuvre définitive du projet.

Intersection Movements and Driveway Access

The Recommended Plan will restrict some left-turn movements at private driveways and some intersections to allow for safe transit and vehicle operations.

Driveway accesses, as many are today, will generally be restricted to right-in and right-out movements. U-turns are permitted at any intersection that does not have signage indicating otherwise.

Existing full-movement un-signalized intersections which will have turning movements restricted are:

- Sioux Crescent
- 2938 Baseline Road
- Cornell Street
- 1465 Baseline
- Skyline Campus
- Pinecrest Road (affects eastbound left-turn only)
- 2340 Baseline (St. John the Apostle Church)
- 1032 Baseline (St. Augustine Church)

Existing full-movement un-signalized intersections which will have new traffic signals installed are:

- Pinecrest Cemetery
- Rockway Crescent
- Erindale Drive

Déplacements aux intersections et accès aux entrées

Le plan recommandé restreint certains virages à gauche pour accéder aux entrées privées ou à certaines intersections afin d'assurer la sécurité des usagers en déplacement.

Comme c'est souvent le cas aujourd'hui pour l'accès aux entrées privées, il sera seulement permis de tourner vers la droite pour y entrer ou en sortir. Il est possible de faire demi-tour aux intersections, à moins d'une signalisation indiquant le contraire.

Intersections sans feux de signalisation où des restrictions seront ajoutées aux virages :

- Croissant Sioux
- 2938, chemin Baseline
- Rue Cornell
- 1465, chemin Baseline
- Campus Skyline
- Chemin Pinecrest (incidence sur le virage à droit en direction est seul.)
- 2340, chemin Baseline (église St. John the Apostle)
- 1032, chemin Baseline (église St. Augustine)

Intersections sans feux de signalisation et sans restriction de virage où de nouveaux feux seront installés :

- Cimetière Pinecrest
- Croissant Rockway
- Promenade Erindale

Connectivity to Other Rapid Transit Corridors

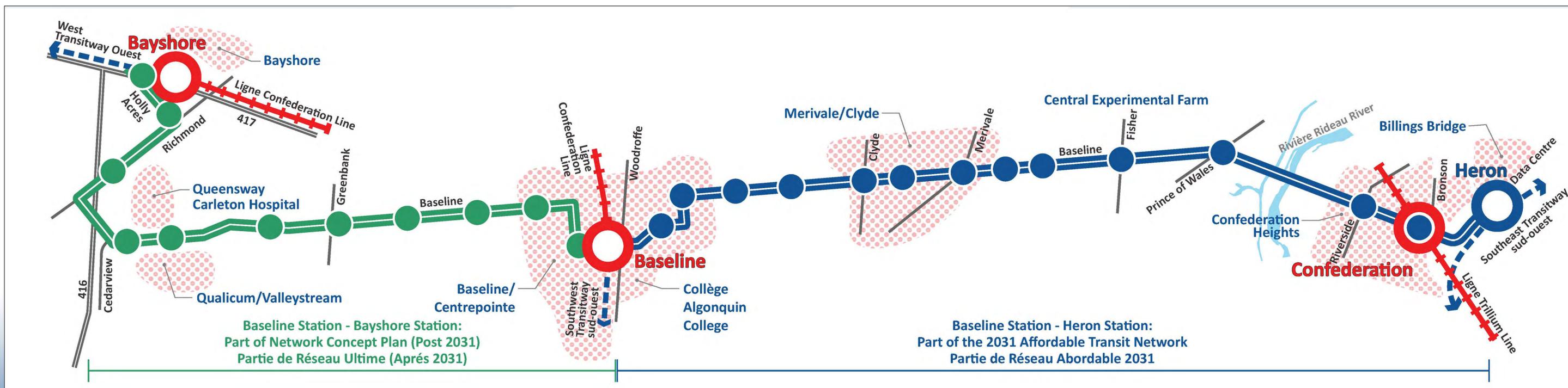
The Recommended Plan will provide a cross-town rapid transit facility:

- **Bayshore Station** will connect to transit services on the West Transitway Extension, as well as the future LRT station (Confederation Line West Extension) anticipated to be in operation in 2023.
- **Baseline Station** will connect to transit services on the Southwest Transitway, as well as future LRT station (Confederation Line West Extension).
- **Confederation Station** will connect to transit services on the Trillium LRT Line. The Trillium Line is planned to be extended further south to the Riverside South community, with a link to Ottawa-Macdonald Cartier International Airport also being considered.
- **Heron Station** will connect to transit services on the Southeast Transitway.

Liens vers les autres couloirs de transport en commun rapide

Le plan recommandé propose un trajet transurbain de transport en commun rapide:

- La **station Bayshore** sera reliée aux services de transport en commun du prolongement du Transitway Ouest, ainsi qu'à la future station de train léger (prolongement de la Ligne de la Confédération Ouest), qui doit entrer en service en 2023.
- La **station Baseline** sera reliée aux services de transport en commun du Transitway Sud-Ouest, ainsi qu'à la future station de train léger (prolongement de la Ligne de la Confédération Ouest).
- La **station Confederation** sera reliée aux services de transport en commun de la Ligne Trillium du train léger, qui doit être prolongée jusqu'à Riverside-Sud; un lien vers l'Aéroport international Macdonald-Cartier est aussi envisagé.
- La **station Heron** sera reliée aux services de transport en commun du Transitway Sud-Est.



Corridor Landscaping

Wherever space permits, the Right-of-Way will accommodate corridor landscaping, including street trees.

There is opportunity for planting along boulevards where space permits. In other locations, such as the one seen below, the corridor will benefit from existing green and open spaces alongside the right-of-way.

Wherever possible, plantings will separate pedestrian and cyclists from the road environment, and provide space for snow storage.



Aménagement paysager du couloir

Là où l'espace le permet, l'emprise publique accueillera les éléments d'aménagement paysager du couloir, notamment des arbres.

Qu'il est possible de planter sur les boulevards qui disposent de suffisamment d'espace. Sinon, les éléments de verdure et les espaces libres actuels le long de l'emprise seront intégrés à l'aménagement paysager, tel que celui illustré ci-dessous .

Lorsque c'est possible, la végétation séparera les piétons et les cyclistes des installations routières et laissera de l'espace pour l'accumulation de neige.



Central Experimental Farm

Along the south side of the Central Experimental Farm, a “shelter-belt” treatment will be applied adjacent to the multi-use pathway proposed in the Recommended Plan.

The shelter belt has previously been implemented on the west side of the Experimental Farm along Merivale Road.

The landscape design objective of the Shelter Belt will be to reinforce the historic value and national significance of the Central Experimental Farm and strengthen its sense of place as a “farm in the city”. This design will also protect active farm land from the effects of salt spray, topsoil erosion and snow drift.

The Shelter Belt will be approximately 18m wide and will accommodate generous planting of deciduous trees, coniferous trees, and native shrubs that are consistent with the historic landscape setting within the Ottawa Valley.

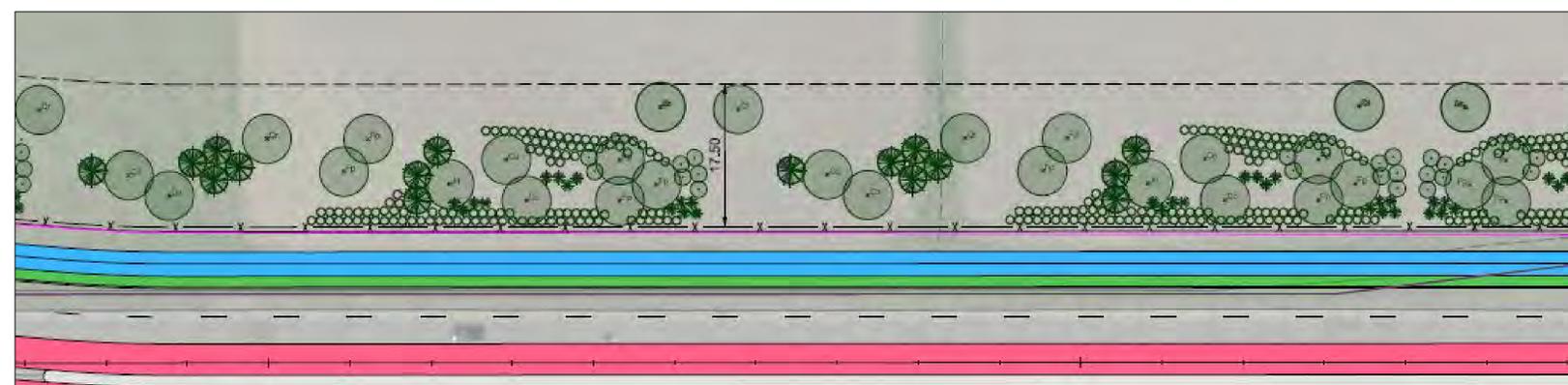
In addition to protecting the farm lands from environmental forces and strengthening the image and character of the Farm along Baseline Road, the reforestation will create a pleasing, scenic landscape along Baseline Road itself for users of the newly proposed multi-use pathway running adjacent to the Experimental Farm lands.



Existing Conditions



Recommended Plan



Merivale - Existing

Photo Credit: Friends of the Farm



Merivale - Existing

Photo Credit: Friends of the Farm

Property Impacts

Although much of the proposed project can be constructed within existing roadway right-of-way, additional property is required in multiple locations.

Property requirements range from small takings, to full acquisitions. Impacted property owners have been contacted directly and were invited to a information session prior to this open house.

In many areas throughout the corridor, the full existing right-of-way of the road corridors will be occupied by the Recommended Plan. Although not an acquisition of new property, this will result in residences in certain areas losing parking spaces or landscaping that exists on the City's right-of-way. The car symbols shown on the recommended plan drawings indicate where the legal parking for a property can be accommodated.

Property acquisitions will be pursued according to the City of Ottawa's Real Property Acquisition Policy. Property requirements east of Navaho Drive will be acquired first as part of the Phase 1 portion of the project implementation (Baseline Station to Heron Station [Data Centre Road]). Acquisitions west of Baseline Station are not anticipated until post 2031, unless required for interim Transit Priority Measures.

As this project moves into detailed design, the exact property requirements will be confirmed. The City of Ottawa will work directly with affected property owners throughout this process.

Incidence sur la propriété

Bien que beaucoup des installations proposées dans le projet seront aménagées sur les voies de l'emprise actuelle, des terrains supplémentaires seront requis à plusieurs endroits.

Les besoins relatifs à la propriété vont d'acquisitions partielles à une prise de possession complète de terrains. Des mesures ont été prises pour communiquer avec les propriétaires et les inviter à une séance d'information avant les réunions portes ouvertes.

Les installations proposées dans le plan recommandé occuperont la totalité de l'emprise actuelle de plusieurs secteurs traversés par le couloir. Bien qu'aucune acquisition ne soit ici en jeu, certaines des résidences de ces secteurs pourraient perdre des espaces de stationnement ou des aménagements paysagers actuellement sur l'emprise publique. On trouve dans les dessins du plan recommandé des symboles de voitures, qui indiquent les endroits où il est possible de se garer légalement pour accéder à une propriété.

Le processus d'acquisition se fera conformément à la politique de la Ville. Les propriétés requises à l'est de la promenade Navaho seront acquises en premier, au cours de la première phase de mise en œuvre du projet (de la station Baseline à la station Heron [chemin Data Centre]). Aucune acquisition n'est prévue à l'ouest de la Station Baseline avant 2031, sauf en cas de mesures intérimaires assurant la priorité aux transports en commun.

Les exigences relatives à la propriété seront confirmées à mesure que le concept du projet se précisera. La Ville d'Ottawa travaillera directement avec les propriétaires visés tout au long du processus.

Property Impacts

A number of properties have been identified as having a property acquisition requirement. The City of Ottawa has the authority to acquire land through the direction of the Official plan, as well as the Municipal Act, the Expropriations Act, the City of Ottawa Act, and the Housing Development Act.

The City will work with affected property owners and use its Real Property Acquisition Policy for any requirements. The process of acquisition will not begin until funding for the project is secured.

Key Aspects of the acquisition process include:

- **Negotiation.** This is the preferred method of obtaining property rights.
- All real property acquisitions shall be supported with a **current market value appraisal**. This appraisal will be completed by an independent real estate professional.
- Appraisal reports will be based on the “**Highest and Best Use**” of the property.
- The City’s main objective is that landowners be **treated fairly and compensated appropriately** for the value of their property.

The property acquisition process will focus on the Phase 1 portion of the project implementation (Baseline Station to Heron Station [Data Centre Road]) in accordance with the prioritization as identified in the TMP.

Incidence sur la propriété

Un certain nombre de propriétés sont requises pour le projet. La Ville d'Ottawa a toute l'autorité pour acquérir des terrains en vertu du Plan officiel ainsi que de la *Loi sur les municipalités*, la *Loi sur l'expropriation*, la *Loi de 1999 sur la ville d'Ottawa* et la *Loi sur le développement du logement*.

La Ville travaillera avec les propriétaires visés en s'appuyant sur sa Politique municipale sur l'acquisition de bien-fonds pour satisfaire aux exigences. Le processus d'acquisition ne commencera pas jusqu'à ce que le financement du projet est assuré

Les principaux aspects du processus d'acquisition comprennent notamment ce qui suit :

- La **négociation**. Il s'agit de la méthode privilégiée pour obtenir les droits sur une propriété.
- Tous les biens dont l'acquisition est projetée doivent faire l'objet d'une **estimation de la valeur marchande**. Les estimations doivent être effectuées par un professionnel de l'immobilier indépendant.
- Les rapports d'évaluation se fondent sur l'« **utilisation optimale** » de la propriété.
- Le principal objectif de la Ville est de **traiter les propriétaires de façon équitable et de leur offrir une juste compensation** pour leur propriété.

Le processus d'acquisition de la propriété aura lieu principalement durant la première phase de mise en œuvre du projet (de la station Baseline à la station Heron [chemin Data Centre]) en accord avec le priorisation dans le Plan directeur des transports.

Redevelopment Opportunities

The project team has carried out planning and design work to confirm that any property subject to a partial acquisition will remain as viable residential land for future redevelopment.

Below are examples of reconfiguration options for land parcels that may wish to redevelop with the new parcel arrangement.



Possibilité de réaménagement

L'équipe de projet a mené des travaux de planification et de conception pour s'assurer que les propriétés sujettes à une acquisition partielle demeurent tout de même des terrains résidentiels viables propices à des réaménagements ultérieurs.

Voici des exemples d'options de reconfiguration pour les parcelles de terre qui pourraient s'harmoniser aux nouveaux aménagements.



Managing Noise and Vibration Impacts

A preliminary noise and vibration impact assessment has been completed. The assessment has regard for the municipal and provincial guidelines that apply to transportation projects.

Future vibrations and ground borne noise due to the recommended plan are expected to fall below a perceptible level.

For noise, key criteria include:

- Noise sensitive receivers are identified as the rear or exposed side yard amenity areas of residential dwellings and sensitive land uses, specifically amenity areas located 3.0 m behind the rear wall, and 1.5 m above the ground.
- Where the forecasted noise levels at sensitive receivers are higher than 60 dBA from the resulting ultimate build out condition for the project (i.e. BRT lanes and road widening), noise attenuation is investigated. Where technically, administratively, and economically feasible, noise attenuation will be provided as part of the project.

Wherever existing noise fencing is in conflict with the Recommended Plan, it will be relocated and reconstructed. Where warranted, new noise attenuation fences are proposed, and will be constructed as part of the Recommended Plan. The preliminary location of these fences are shown on the Recommended Plan displayed at this Open House.

The precise location and material design for the noise fences will be determined at the detailed design stage of the project.

Gestion de la nuisance acoustique et vibration

Une évaluation préliminaire de la vibration et nuisance acoustique a été réalisée. Elle s'appuie sur les lignes directrices municipales et provinciales en matière de projets de transport.

Vibrations futures et le bruit souterrain en raison du plan recommandé devraient tomber en dessous d'un niveau perceptible.

Les principaux critères pour le bruit comprennent ce qui suit :

- Les récepteurs sensibles aux bruits sont les aires d'agrément à l'arrière ou sur le côté des habitations résidentielles et des aménagements sensibles au bruit, particulièrement les aires d'agrément à 3 m du mur arrière et à 1,5 m au-dessus du sol.
- Lorsque le niveau de bruit anticipé aux récepteurs sensibles est supérieur à 60 dBA en raison des aménagements du projet (c.-à-d. voies du TCRA et élargissement de la chaussée), des mesures d'atténuation seront envisagées. Lorsque c'est réalisable sur les plans technique, administratif et économique, de telles mesures seront intégrées au projet.

Si un écran antibruit entre en conflit avec le plan recommandé, il sera déplacé et reconstruit. De nouveaux écrans antibruit ont été proposés et seront intégrés au plan recommandé lorsque la situation l'imposait. L'emplacement provisoire de ces écrans est décrit dans le plan recommandé présenté à cette réunion portes ouvertes.

L'endroit précis et la conception matérielle des écrans antibruit seront déterminés lors de la phase de conception détaillée du projet.

Environmental Effects & Mitigation

The Recommended Plan will be designed and implemented with the benefit of contemporary planning, engineering, and environmental best practices and plans. Examples of these are listed below and will be updated and refined during the subsequent detailed design phase of the project.

- Noise Barrier Designs
- Stormwater Management Plan
- Erosion and Sediment Control Plan
- Construction and Traffic Management Plan
- Emergency Response Plan
- Environmental Management Plan
- Management of Contaminated Materials
- Public Communications Plan
- Lighting Treatment Plan
- Construction Waste Management Plan
- Landscape Plan

Many of the anticipated impacts are temporary in nature (during construction). Monitoring measures are recommended to determine which effects occur during construction, and may result in modifications to the recommended mitigation.

Monitoring measures include inspection and surveillance, and compliance monitoring for the above noted plans and complaint monitoring for such effects as noise and air quality (dust) during construction phases.



Effets environnementaux et mesures d'atténuation

Le plan recommandé sera conçu et mis en œuvre conformément aux plans et aux pratiques exemplaires contemporaines en matière de planification, d'ingénierie et d'environnement, comme l'illustrent les exemples ci-dessous. Ceux-ci seront révisés et peaufinés durant les phases subséquentes de conception détaillée du projet.

- Conception d'écrans antibruit
- Plan de gestion des eaux pluviales
- Plan de contrôle de l'érosion et des sédiments
- Plan de gestion de la construction et de la circulation
- Plan d'intervention d'urgence
- Plan de gestion de l'environnement
- Gestion des matériaux contaminés
- Plan de communications publiques
- Plan d'éclairage
- Plan de gestion des déchets de construction
- Plan d'aménagement paysager

Un grand nombre de répercussions anticipées sont temporaires en soi (durant les travaux de construction). Des mesures de suivi sont recommandées pour déterminer les répercussions qui se feront sentir durant la construction, et ces mesures pourraient amener à modifier les mesures d'atténuation recommandées.

Les mesures de suivi comprennent des inspections et de la surveillance, la vérification de la conformité avec les plans listés ci-dessus et le suivi des plaintes relatives aux répercussions telles que le bruit et la réduction de la qualité de l'air (poussière) durant les travaux.

Next Steps

Following this Public Open House:

- Your comments on the study will be reviewed along with input received from the Consultation Groups
- The Recommended Plan will be refined and updated to resolve remaining issues
- The Final Recommended Plan will be presented to the City's Transportation Committee and Council for approval in early 2017. There is an opportunity for members of the public to present directly to Transportation Committee
- After Council approval, an Environmental Assessment will be initiated using the Province of Ontario's Transit Project Assessment Process, with completion expected by mid 2017
- Information about the study will continue to be posted on the City's website as it becomes available at: Ottawa.ca/baselinecorridor

Your views are important to the success of this study. Please fill out a comment sheet, and leave it in the box provided, or return to us by fax or mail by October 21, 2016. Comments or questions can also be submitted by email to: Jabbar.Siddique@Ottawa.ca

Thank you!

Prochaines étapes

Après cette réunion portes ouvertes:

- vos commentaires sur l'étude seront examinés, ainsi que les commentaires des groupes de consultation
- le plan recommandé sera révisé et peaufiné pour résoudre les problèmes restants
- la version finale du plan recommandé sera présentée au Comité des transports de la Ville et au Conseil municipal pour approbation au début 2017 – les membres du public auront l'occasion de s'adresser directement au Comité des transports
- suivant l'approbation du Conseil, une évaluation environnementale sera lancée selon le processus d'évaluation des projets de transport en commun du gouvernement de l'Ontario, et devrait se terminer à la moitié de l'année 2017
- les renseignements sur l'étude continueront d'être affichés sur le site Web de la Ville ottawa.ca/couloirbaseline

La réalisation de cette étude serait impossible sans votre apport. Veuillez remplir la feuille de commentaire et la déposer dans la boîte prévue à cette fin, ou nous l'envoyer par télécopieur ou par la poste d'ici le 21 octobre 2016. Vous pouvez aussi nous envoyer vos questions et vos commentaires par courriel, à l'adresse Jabbar.Siddique@Ottawa.ca.

Merci!