

## **Brian Coburn / Cumberland Transitway / Blair Road Environmental Assessment Study**

### **Boulevard Brian-Coburn, Transitway de Cumberland et chemin Blair – Étude d'évaluation environnementale**

Public Open House #2  
November 19, 2019  
Rendez-vous des aînés francophones  
d'Ottawa, 3349 Navan Road  
5:30 to 8:30 p.m. (presentation at 6:30 p.m.)

Deuxième réunion publique  
Le 19 novembre 2019  
Rendez-vous des aînés francophones  
d'Ottawa 3349, chemin Navan  
De 17 h 30 à 20 h 30 (présentation à 18 h 30)

## Welcome

The purpose of this Open House is to present:

- The short-listed ultimate roadway and bus rapid transit corridor options (Blair at Innes to Navan at Brian Coburn) and initial evaluation assessment
- Background and an introduction of the Blair Road widening for transit priority options from Innes Road to Blair LRT Station
- Next steps

Your comments are welcome and are very important to this study. With the exception of personal information, all comments will become part of the public record.



## Bienvenue

La présente réunion publique porte sur les sujets suivants :

- liste courte des options relatives aux routes et couloirs de transport en commun rapide par autobus (de l'intersection Blair/Innes à l'intersection Navan/Brian-Coburn); rapport d'évaluation initial;
- contexte et présentation du projet d'élargissement du chemin Blair en vue de l'aménagement d'un couloir de transport en commun prioritaire entre le chemin Innes et la station Blair du TLR;
- prochaines étapes.

Vos commentaires sont les bienvenus et sont très importants pour cette étude. À l'exception des renseignements personnels, tous les commentaires formulés seront intégrés au domaine public.



## Study Overview and Objectives

Soil conditions in the study area are very poor. As such, the previously planned corridor for the proposed Brian Coburn Boulevard Extension, formerly called the Blackburn Hamlet Bypass Extension, west of Navan Road is being revisited and alternate roadway corridors are being reviewed. Consideration must be given to any associated changes to the adjacent Cumberland Transitway.

The scope of the study has been expanded to include Blair Road widening for transit priority between Innes Road and the Blair LRT Station.

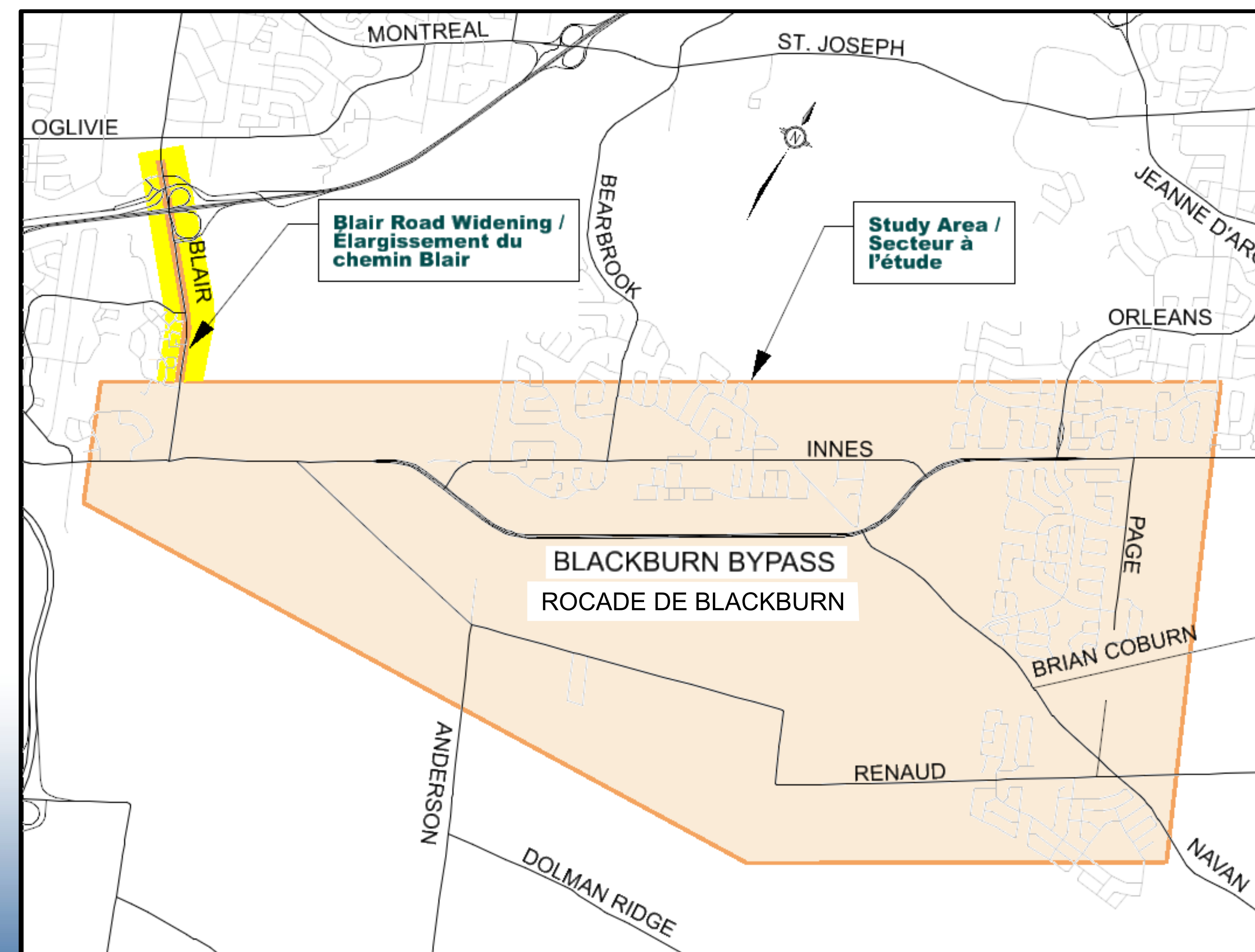
The study is being conducted in accordance with Ontario's EA Act, fulfilling requirements of a Municipal Class EA process for Schedule C projects.

## Survol de l'étude et objectifs

Les conditions du sol dans le secteur à l'étude sont très peu favorables. Ainsi, le couloir proposé pour le prolongement du boulevard Brian Coburn à l'ouest du chemin Navan, autrefois connu sous le nom du prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet, est encore considéré. En plus, il y a d'autres couloirs sous considérations et chaque couloir sera évalué en tenant compte des changements associés au Transitway de Cumberland, qui sera construit à proximité.

L'élargissement du chemin Blair a été intégré à la portée de l'étude afin d'accorder la priorité au transport en commun entre le chemin Innes et la station Blair du TLR.

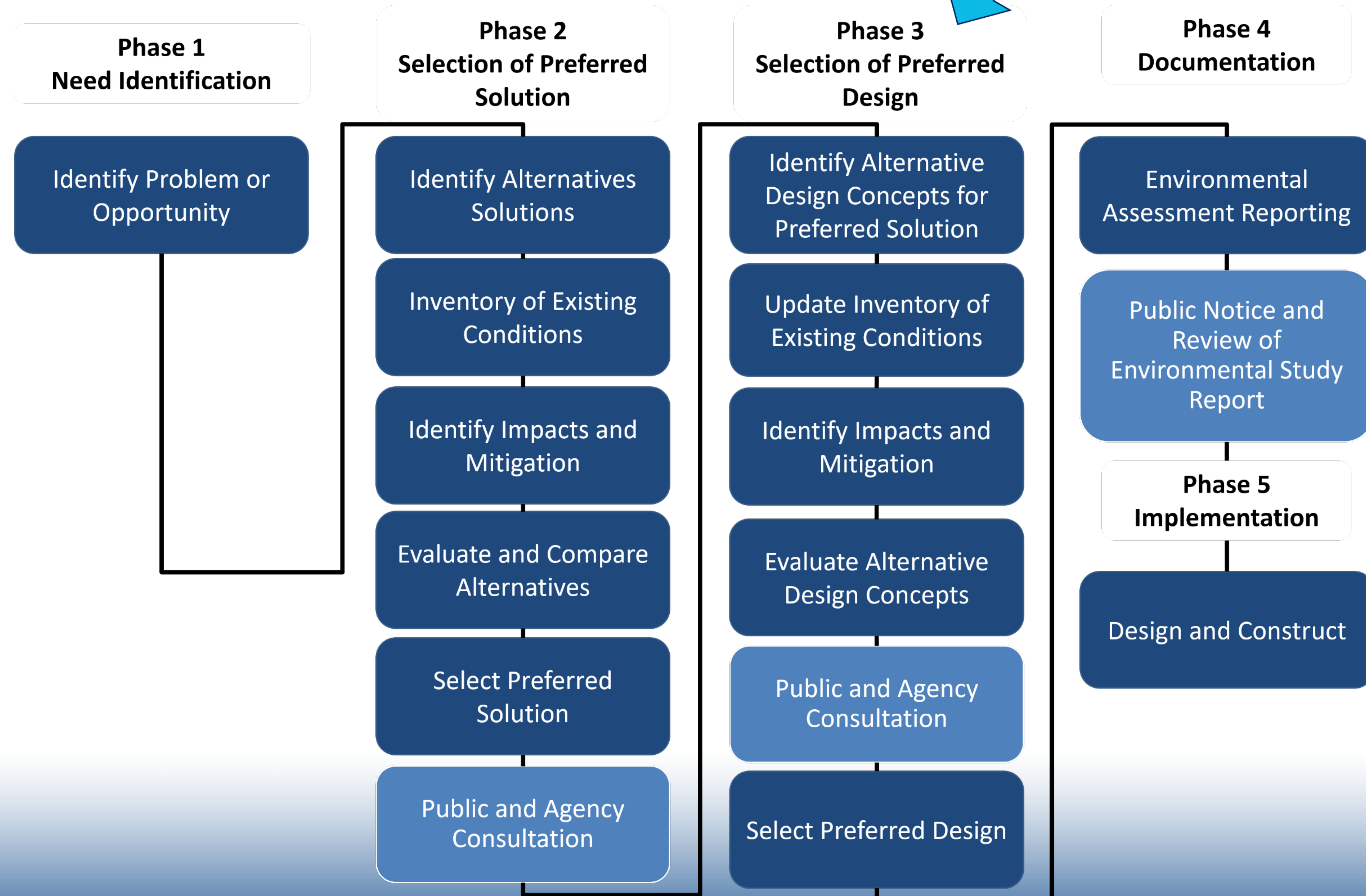
L'étude se déroulera conformément aux dispositions de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario et aux exigences de l'annexe C du document sur les évaluations environnementales municipales de portée générale.



# Environmental Assessment Process

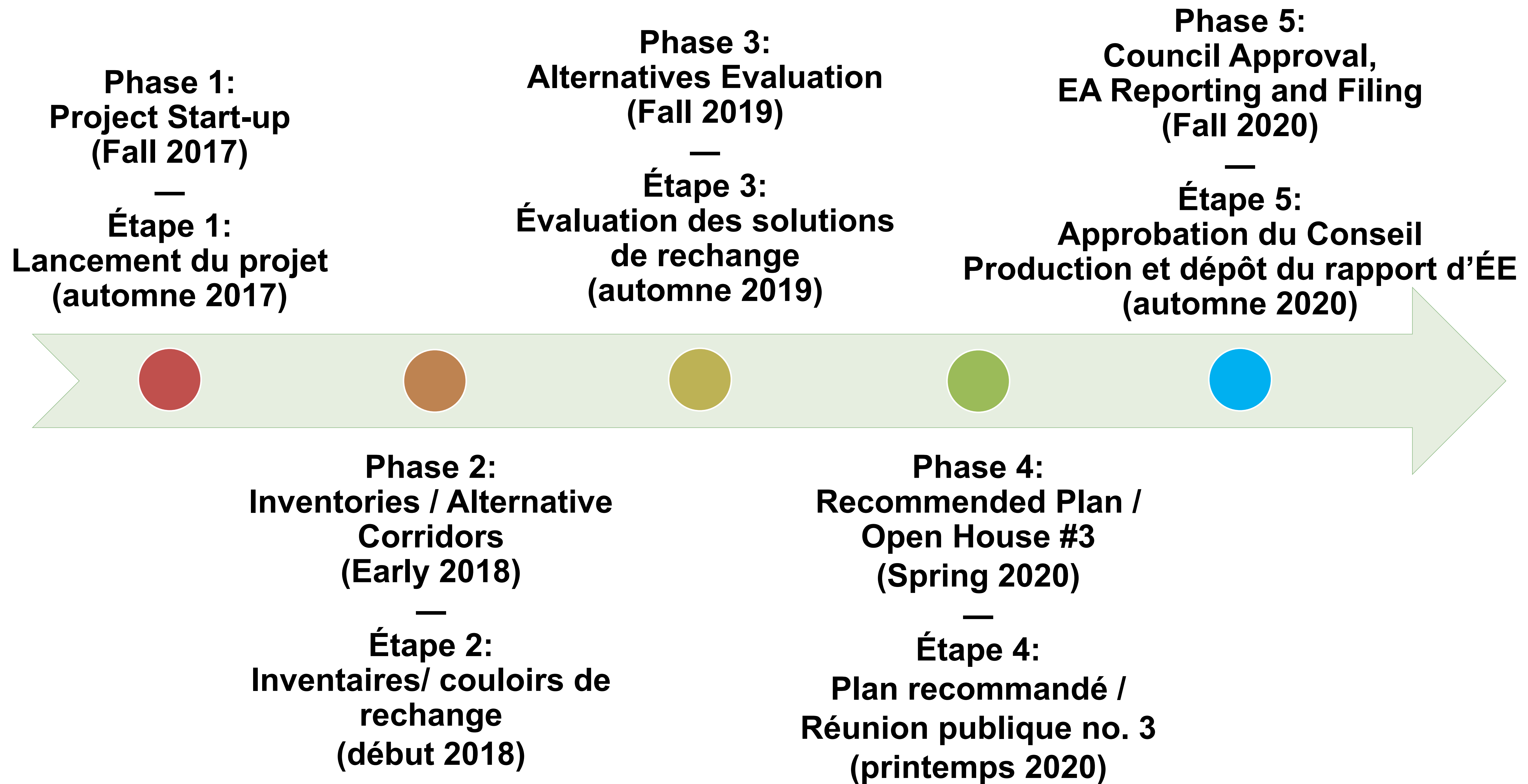
Phases for a Schedule C Municipal Class EA Study

**We are here**



## Project Schedule

## Calendrier du projet



## Consultation Opportunities

The success of this study includes input from stakeholders. Key stakeholders include general public, landowners, business and community associations, institutions, utility companies, regulatory agencies and city departments.

Two **Consultation Groups** have been created to assist the City in advancing the study process and will meet at key decision points in the study. These are the Agency and Public / Business Consultation Groups.

Consultation with Indigenous Communities will be achieved throughout the study by communications with their identified representative(s).

**Special stakeholder meetings** will be held where specific questions/issues arise.

All persons or organizations that express an interest in the project may be added to the **project mailing list** and will receive information about the study as it progresses. Every person who has an interest in the study will be given the opportunity to learn and participate in the study through open houses (like tonight), or by visiting the City's website at: [www.ottawa.ca/briancoburn](http://www.ottawa.ca/briancoburn)

## Possibilités de consultation

La réussite de cette étude inclut la contribution des intervenants. Les principaux intervenants comprennent le grand public, les propriétaires fonciers, les associations commerciales et communautaires, les institutions, les entreprises de services publics, les organismes de réglementation et les services municipaux.

Deux **groupes de consultation** ont été créés pour aider la Ville à réaliser le processus d'étude; ceux-ci se réuniront à des étapes décisionnelles clés de l'étude. Il s'agit des groupes de consultation publique/commerciale et d'agence.

La consultation avec les communautés autochtones se déroulera tout au long de l'étude par l'entremise de communications avec leurs représentants désignés.

Des **réunions spéciales des intervenants** seront organisées lorsque des questions ou des problèmes particuliers seront soulevés.

Toute personne ou organisation manifestant un intérêt pour le projet peut être ajoutée à la **liste de diffusion du projet** et recevra des informations sur l'étude à mesure qu'elle progresse. Toute personne qui s'intéresse à l'étude aura aussi l'occasion de s'informer et de participer à l'étude par l'entremise de séances portes ouvertes (comme celle de ce soir) ou en visitant le site Web de la Ville à : [www.ottawa.ca/boulbriancoburn](http://www.ottawa.ca/boulbriancoburn)

## Accessibility In The Design

The Brian Coburn / Cumberland Transitway / Blair Road project will be designed to meet the City of Ottawa *Accessibility Design Standards* (2015), as well as the *Accessibility for Ontarians with Disabilities* (AODA) Act.

Pending current standards and policies at the time of detailed design, the following Standards are examples for inclusion:

- Requirements for clear width for exterior paths of travel-sidewalk minimum width of 1.8m
- Longitudinal grade kept to 5% or less
- Crossfall of pedestrian facilities set at 2% maximum
- Intersections to incorporate appropriate waiting areas at crosswalks, accessible pedestrian signals, and Tactile Walking Surface Indicators (TWSI)
- Bus transit stops, where provided, to include space for accessible ramp deployment
- Where adjacent to each other, pedestrian surfaces and cycling surfaces to have tactile delineation or separation between them
- Multi-use pathways, where provided, to provide a smooth surface for users of wheeled mobility devices
- Consider providing rest areas/benches (~30m) to maximize the usability of the pathways for people with reduced stamina



## Accessibilité de la conception

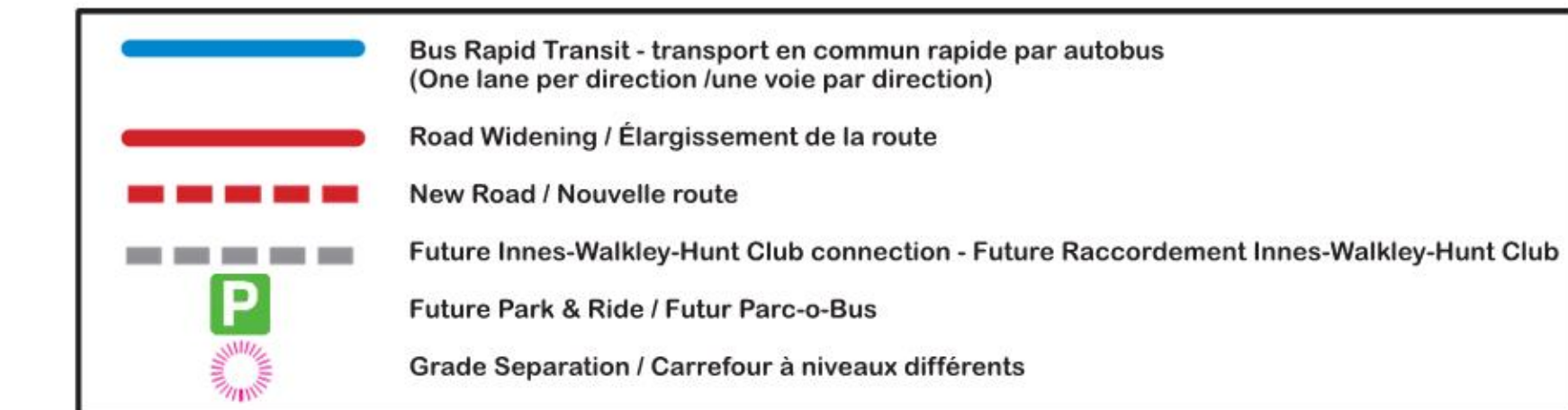
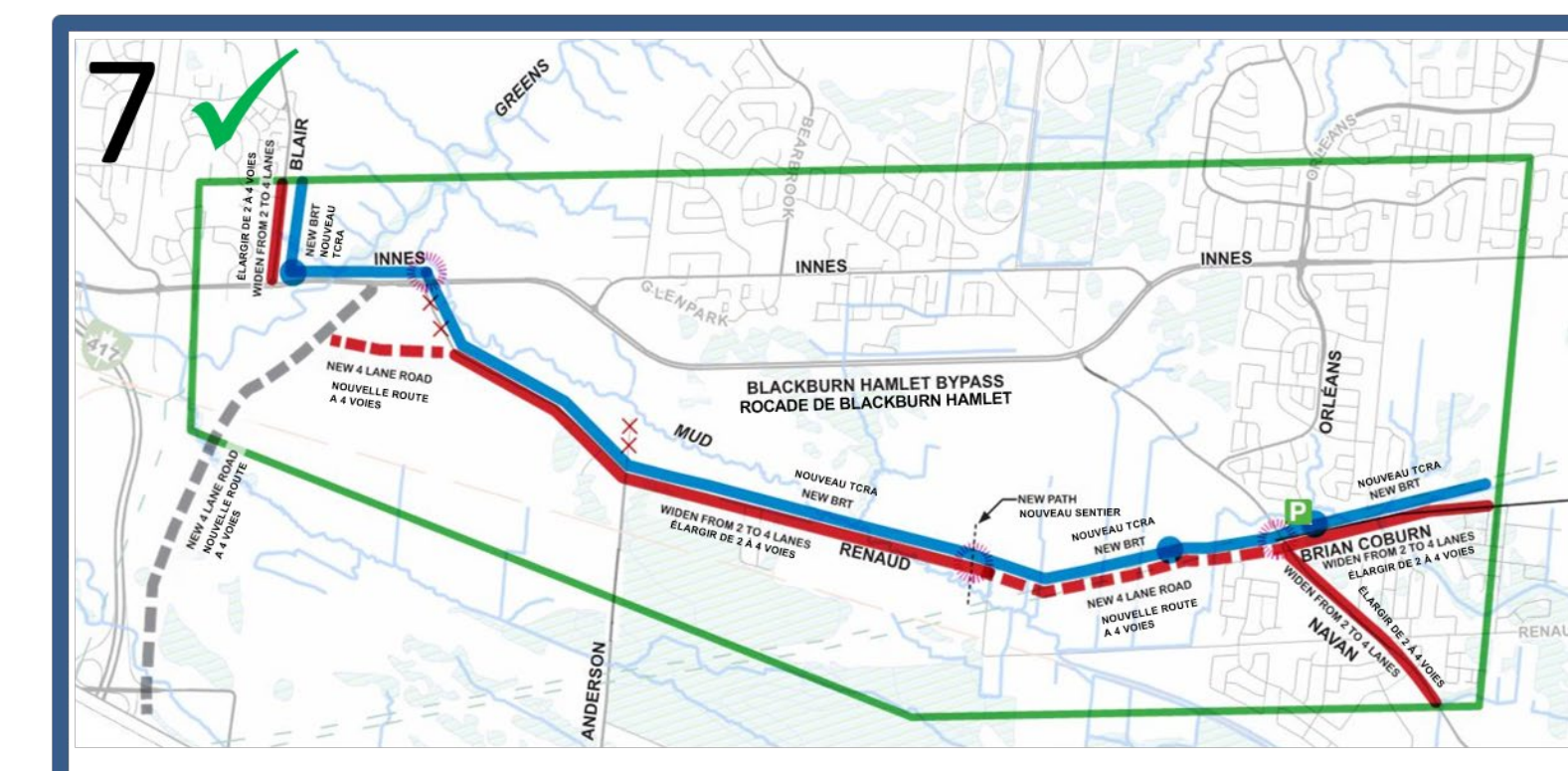
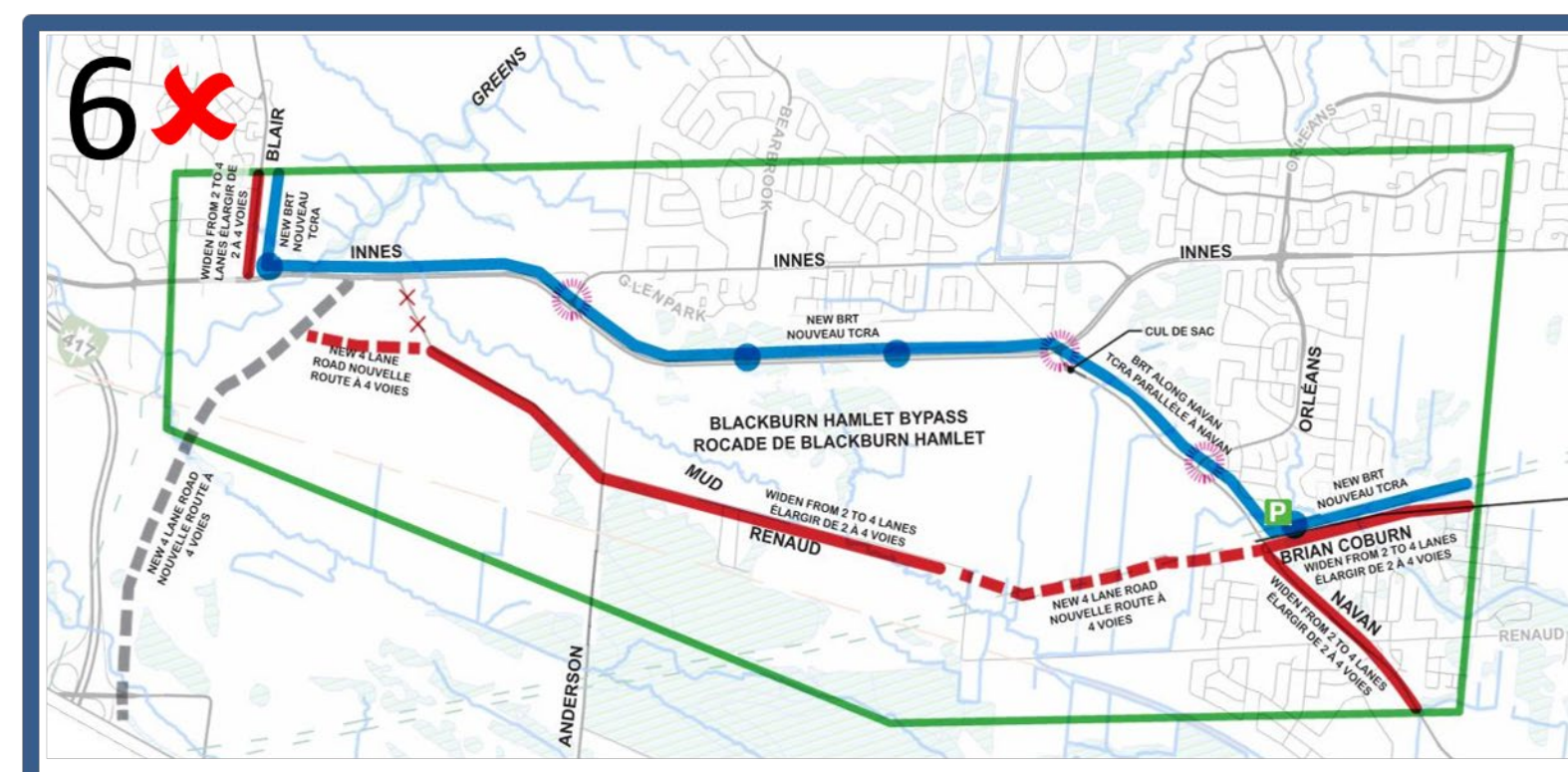
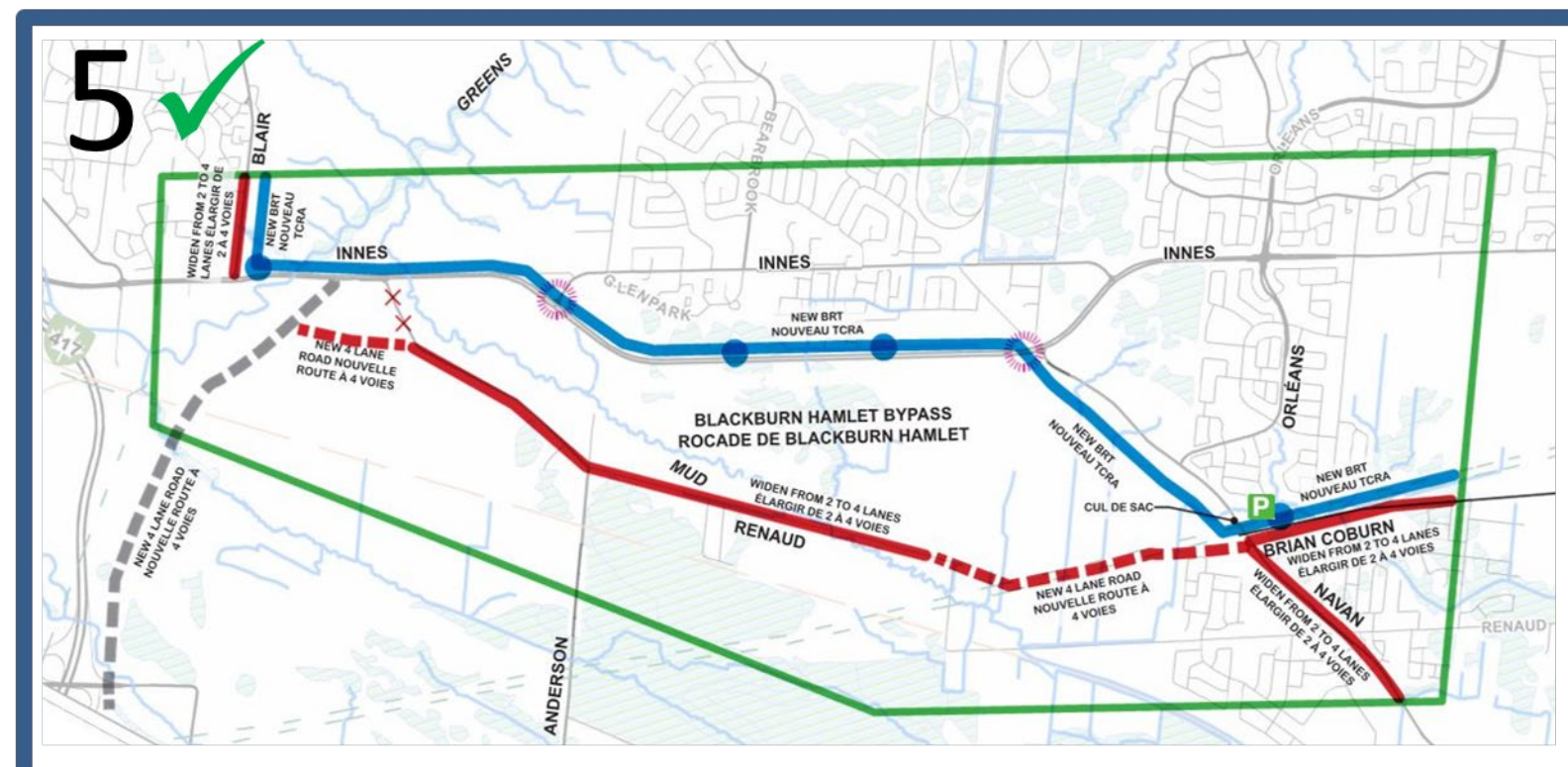
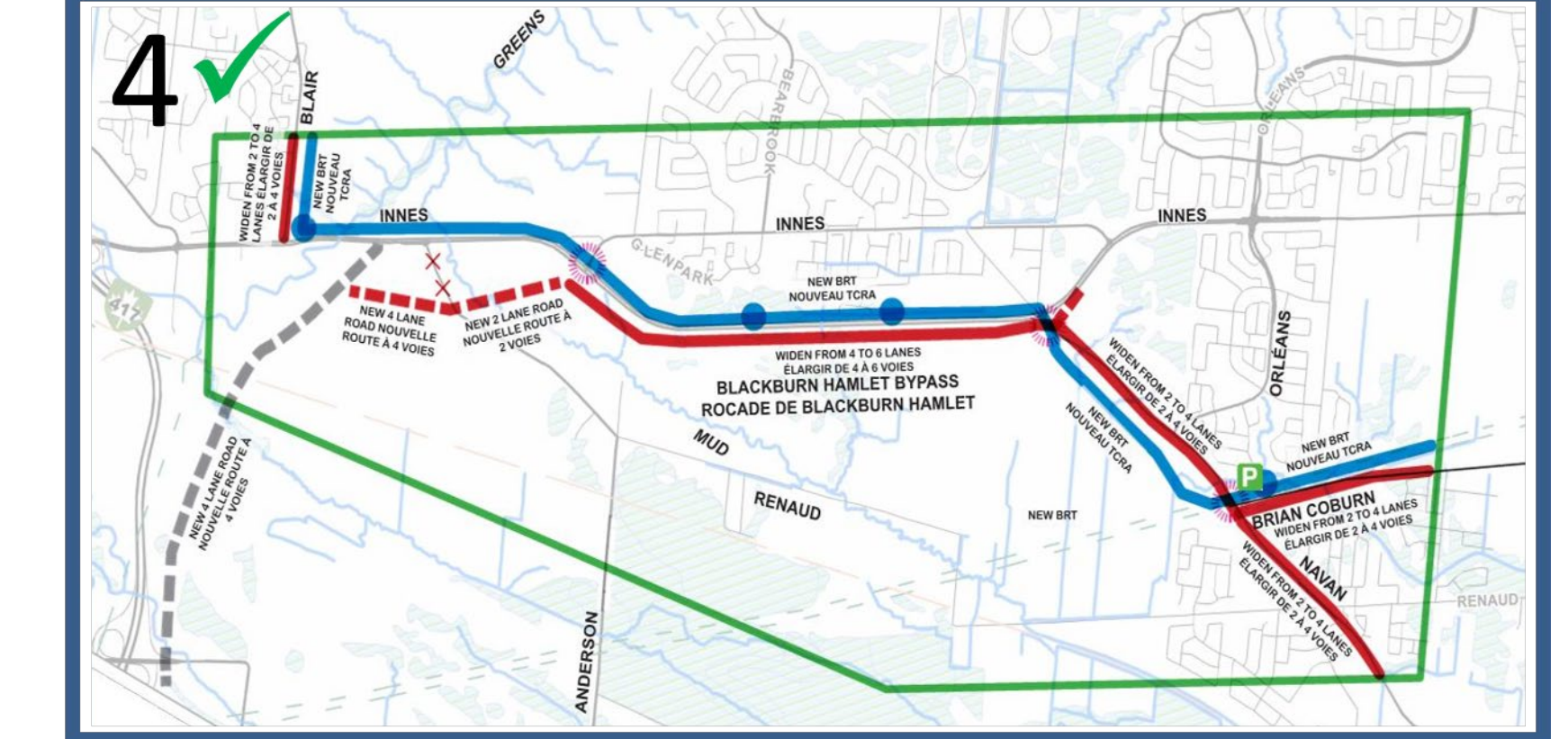
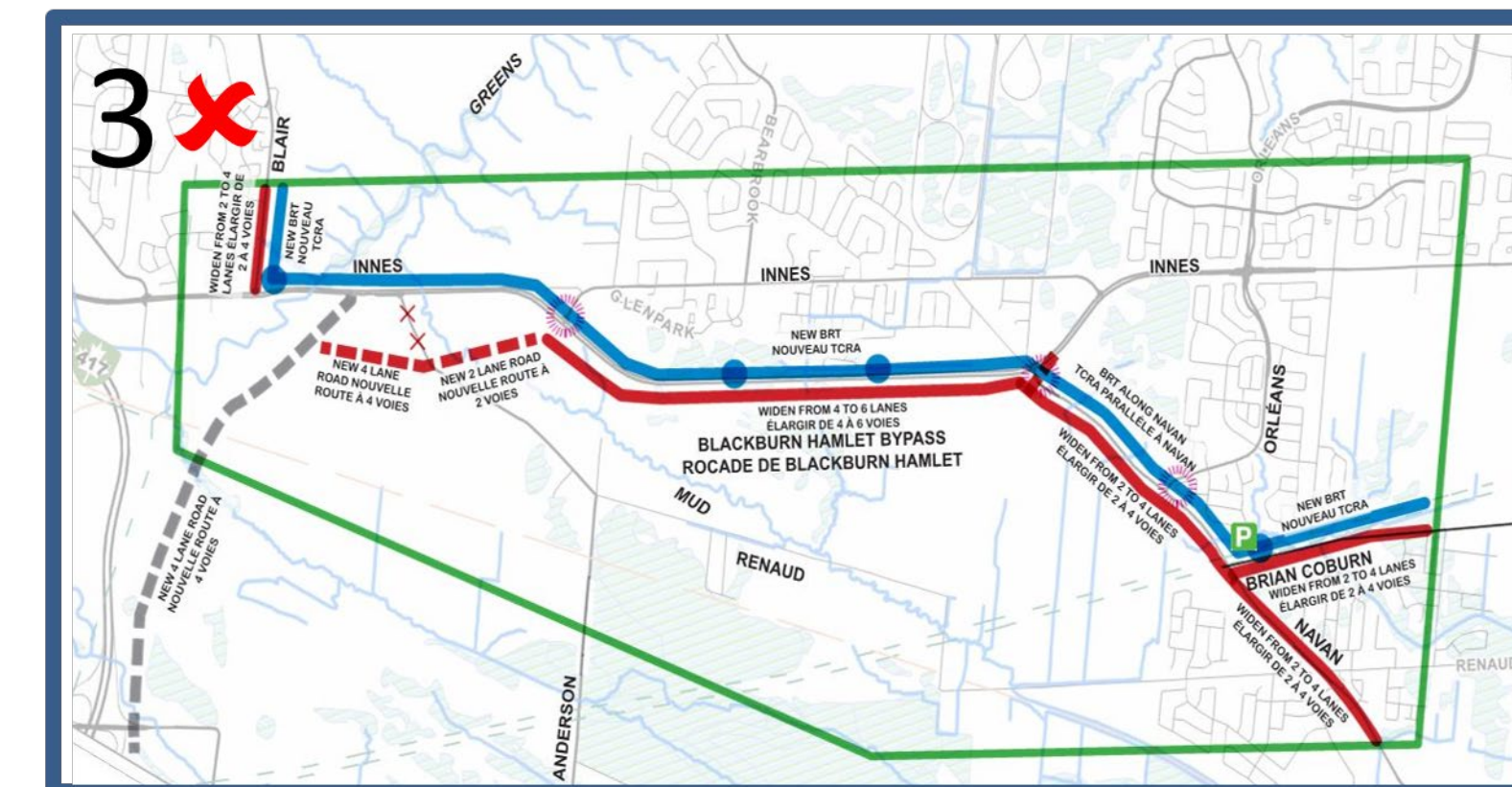
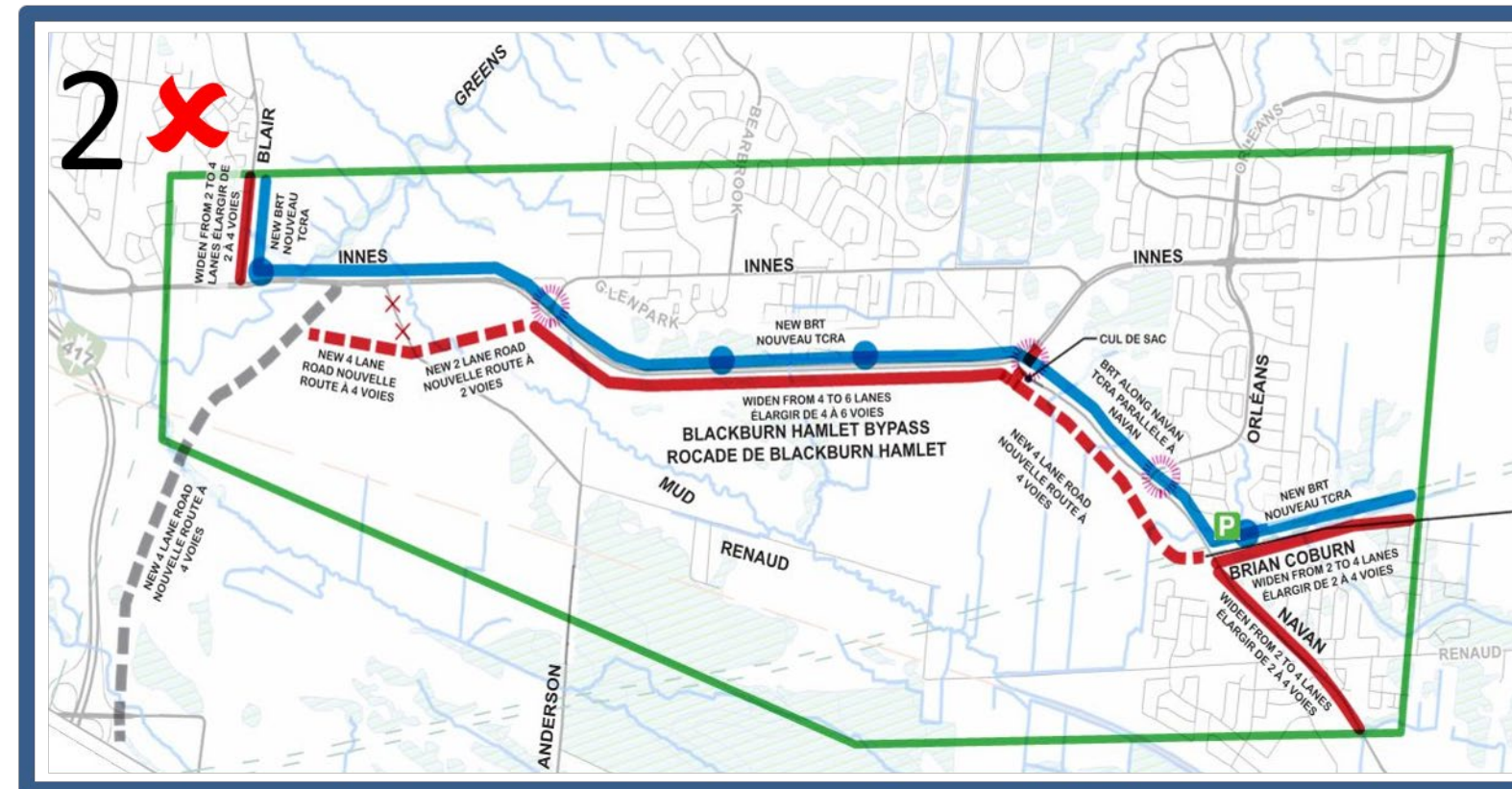
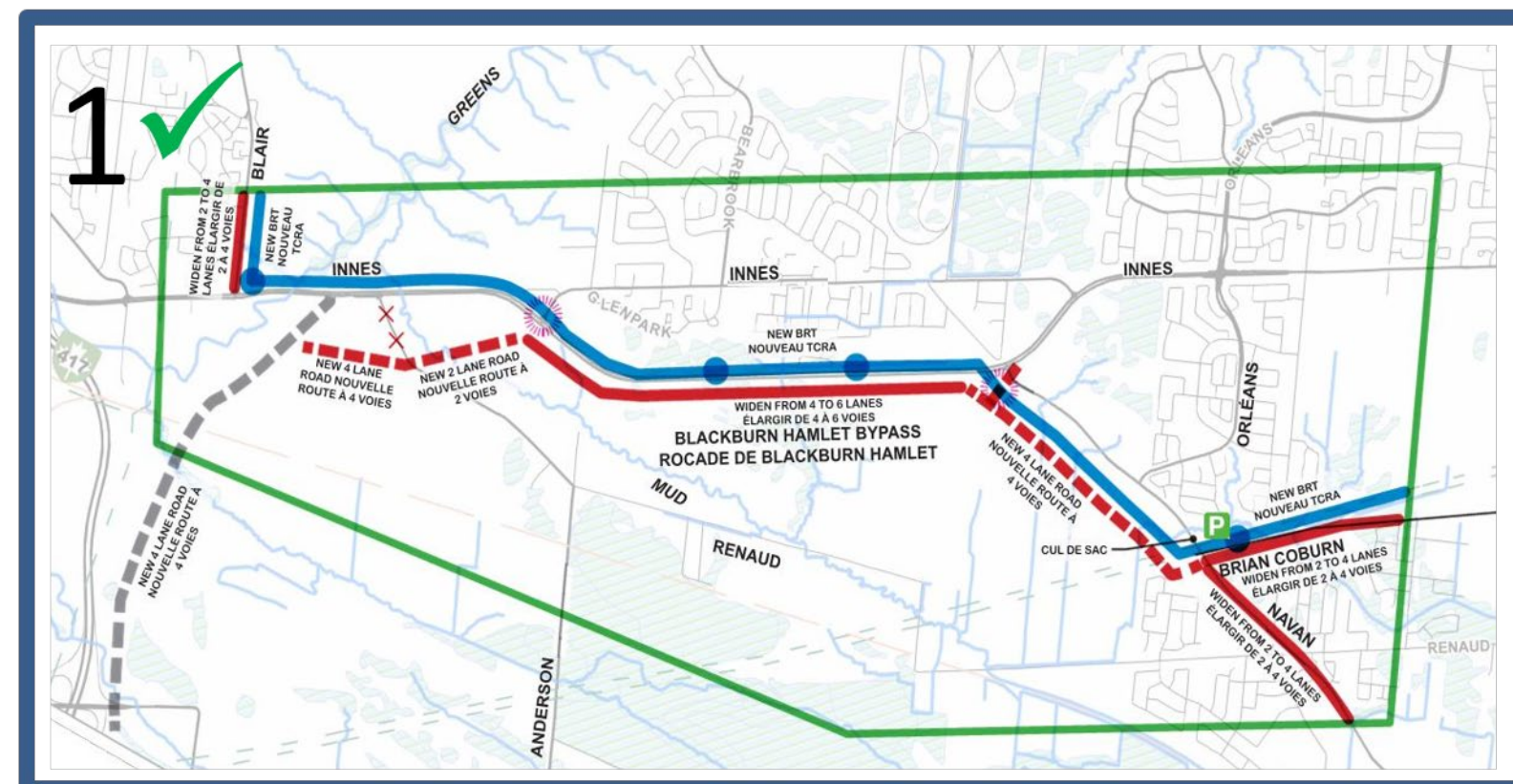
Le projet de Boulevard Brian-Coburn, Transitway de Cumberland et chemin Blair sera conforme aux *Normes de conception accessible* (2015) de la Ville d'Ottawa et à la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* (LAPHO).

En attendant l'adoption de normes et de politiques à l'étape de la conception détaillée, les normes suivantes doivent servir d'exemples :

- Largeur libre des voies de déplacement extérieures d'au moins 1,8 m;
- Pente longitudinale de 5 % ou moins;
- Pente transversale des installations piétonnières de 2 % ou moins;
- Aux intersections, aménagement d'aires d'attente aux passages pour piétons, de signaux accessibles pour piétons et d'indicateurs tactiles de surface de marche;
- Espace permettant le déploiement d'une rampe d'accès aux arrêts d'autobus, là où ils sont prévus;
- Délimitation tactile ou séparation entre les surfaces piétonnières et cyclistes adjacentes;
- Surface lisse sur les sentiers polyvalents pour les utilisateurs d'appareils d'aide à la mobilité à roues;
- Envisagez de prévoir des aires de repos/bancs (~ 30 m) afin de maximiser la facilité d'utilisation du sentier pour les personnes à endurance réduite.

### Long List - Alternatives Screening

### Liste longue – Évaluation des options de couloir



Option	Natural Environment / Environnement naturel	Social Environment / Environnement social	Cultural Environment / Environnement culturel	Transportation/ Transports	Cost /Coûts	RECOMMENDATION / RECOMMANDATION
1	—	✓	—	✓	—	CARRY FORWARD/ RETENIR
2	—	✗	✗	✓	✗	DO NOT CARRY FORWARD/ NE PAS RETENIR
3	—	✗	✗	✓	✗	DO NOT CARRY FORWARD/ NE PAS RETENIR
4	—	—	—	✓	—	CARRY FORWARD/ RETENIR
5	✗	✓	—	✓	—	CARRY FORWARD/ RETENIR
6	✗	✗	✗	✓	✗	DO NOT CARRY FORWARD/ NE PAS RETENIR
7	✗	✓	—	✓	✓	CARRY FORWARD/ RETENIR



## Short List Evaluation Criteria

### Transportation

- Support for Active Transportation
- Maximizing Transit Ridership
- Access to and Use of Chapel Hill Park and Ride Lot
- Neighbourhood Traffic
- Traffic Operations - Longer Term
- Maintain / Enhance Emergency Vehicle and Service Access to Study Area Communities
- Construction Staging
- Phasing Flexibility

### Natural Environment

- Effects on Aquatic Habitat Type, Quality and Function
- Habitat Quality – Invasive Species
- Effects on Wetlands
- Species at Risk habitat – Provincially or Federally listed
- Encroachment on Core Natural Areas
- Encroachment on Natural Links
- Habitat Fragmentation - Infrastructure in Shared Corridor
- Encroachment on Municipal Natural Heritage Features
- Areas with Slope Stability Concerns
- Impacts to Carbon Sinks
- Potential Climate Change Risk on Infrastructure and Adjacent Land Use

## Liste courte – Critères d'évaluation

### Transports

- Soutien au transport actif
- Optimisation de l'achalandage du transport en commun
- Accès au parc-o-bus Chapel Hill et utilisation de celui-ci
- Circulation dans les quartiers
- Circulation routière à plus long terme
- Maintien et accroissement de l'accès pour les véhicules et services d'urgence dans les quartiers de la zone à l'étude
- Échelonnement des travaux de construction
- Souplesse de la mise en œuvre

### Environnement naturel

- Répercussions sur l'habitat aquatique (type, qualité et fonction)
- Qualité de l'habitat (espèces envahissantes)
- Répercussions sur les terres humides
- Habitat d'espèces en péril – répertoriées par le gouvernement provincial ou fédéral
- Empiètement dans des espaces naturels essentiels
- Empiètement dans des liens naturels
- Fragmentation de l'habitat (infrastructure dans le couloir partagé)
- Empiètement dans des caractéristiques du patrimoine naturel municipal
- Préoccupations liées à l'instabilité des pentes
- Répercussions sur les puits de carbone
- Risque lié au changement climatique (infrastructure ou utilisation des terres adjacentes)

## Short List Evaluation Criteria

### Social/Cultural Environment

- Property Required (Public / Private)
- Loss of Farmland
- Impacts to Business
- Impact on Vistas / Visual Aesthetics
- Proximity to Sensitive Land Uses
- Access to / Enjoyment of Recreation
- Greenbelt Experience
- Preserving Water Quality
- Listed (Ottawa) Heritage Properties
- Water Resources / Topography / Historic Settlement
- Registered Archaeological Sites / Traditional Use Sites

### Cost

- Relative Construction Cost

## Liste courte – Critères d'évaluation

### Environnement social/culturel

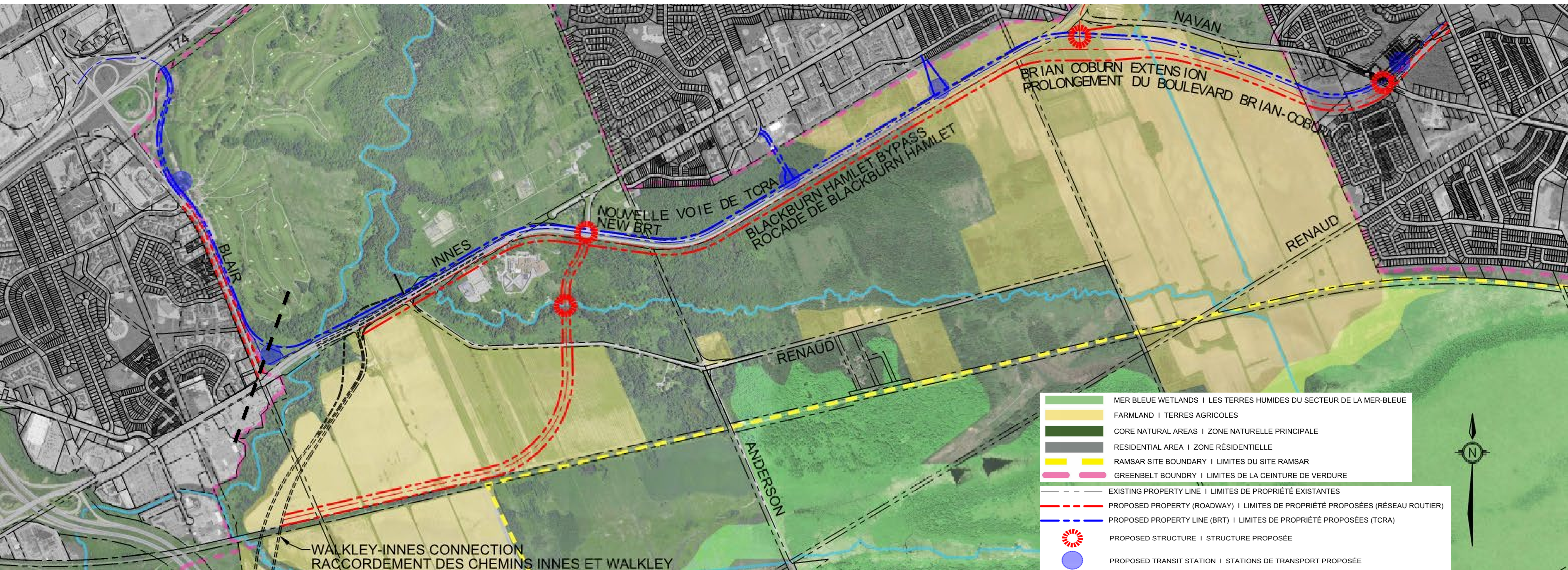
- Biens-fonds requis (publics/privés)
- Perte de terres agricoles
- Répercussions sur les entreprises
- Répercussions sur les points de vue et l'esthétique visuelle
- Proximité de terres vulnérables
- Participation et accès à des activités récréatives
- Répercussions sur la Ceinture de verdure
- Préservation de la qualité de l'eau
- Biens patrimoniaux répertoriés (Ottawa)
- Ressources hydriques/topographie/lieux d'établissement historiques
- Sites archéologiques reconnus et sites utilisés à des fins traditionnelles

### Coût

- Coût relatif de la construction

## Short List Option 1

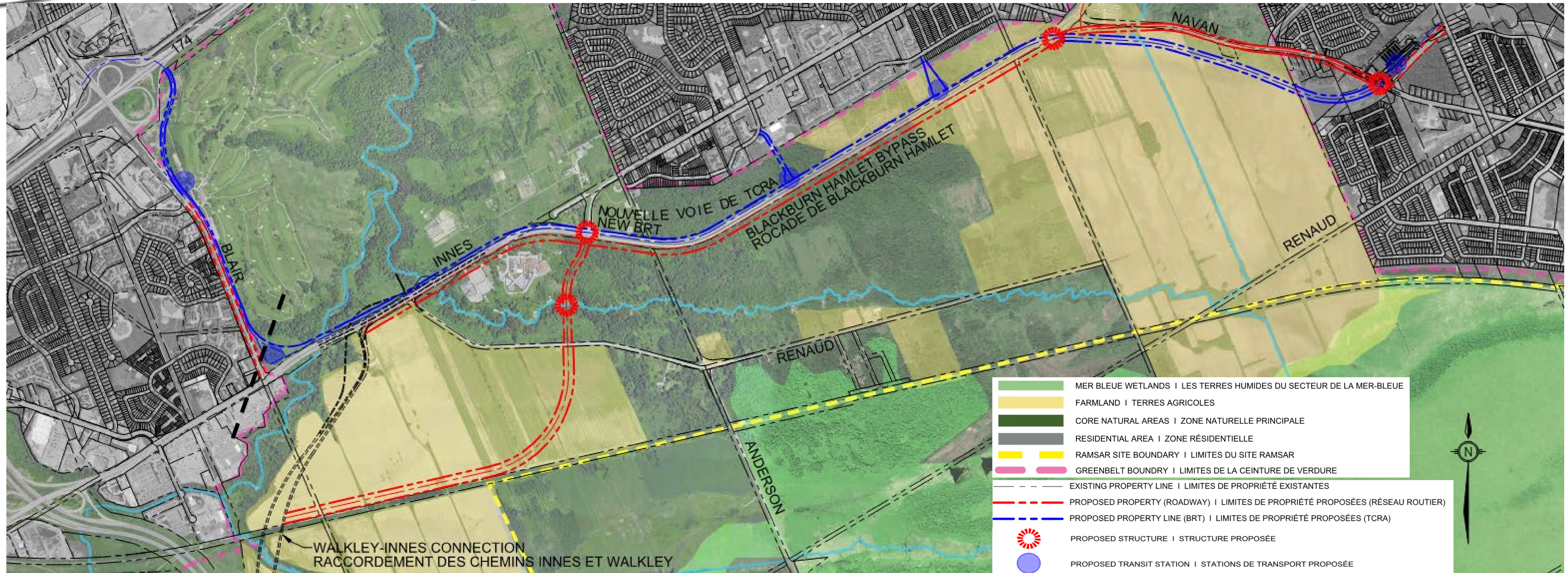
## Liste courte – option 1



<b>Transportation and Transit</b> <b>Réseau routier/</b> <b>transport en commun</b>	<b>Natural Environment</b> <b>Environnement naturel</b>	<b>Social/Cultural Environment</b> <b>Environnement social et culturel</b>	<b>Cost</b> <b>Coût</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BRT adjacent to Blackburn Hamlet</li> <li>• Partially reduces cut-through traffic</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Core Natural Area impacts</li> <li>• Higher habitat fragmentation</li> <li>• Further from Mer Bleue and associated wetlands (PSW)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Highest farm impacts</li> <li>• Highest Greenbelt experience impact</li> <li>• Medium impact to sensitive (residential) land uses</li> <li>• Medium impacts to areas of archaeological potential</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Higher cost for roadway and BRT due to # of structures</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• TCRA adjacent à la rocade de Blackburn Hamlet</li> <li>• Réduction partielle de la circulation de transit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Répercussions sur l'aire naturelle principale</li> <li>• Fragmentation accrue de l'habitat</li> <li>• Plus loin du secteur de la Mer bleue et des terres humides connexes (milieux humides d'importance provinciale)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Répercussions majeures sur les terres agricoles</li> <li>• Répercussions majeures sur la Ceinture de verdure</li> <li>• Répercussions modérées sur les utilisations des terres vulnérables</li> <li>• Répercussions modérées sur le potentiel archéologique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût accru pour le réseau routier et de TCRA en raison du nombre de structures</li> </ul>

## Short List Option 4

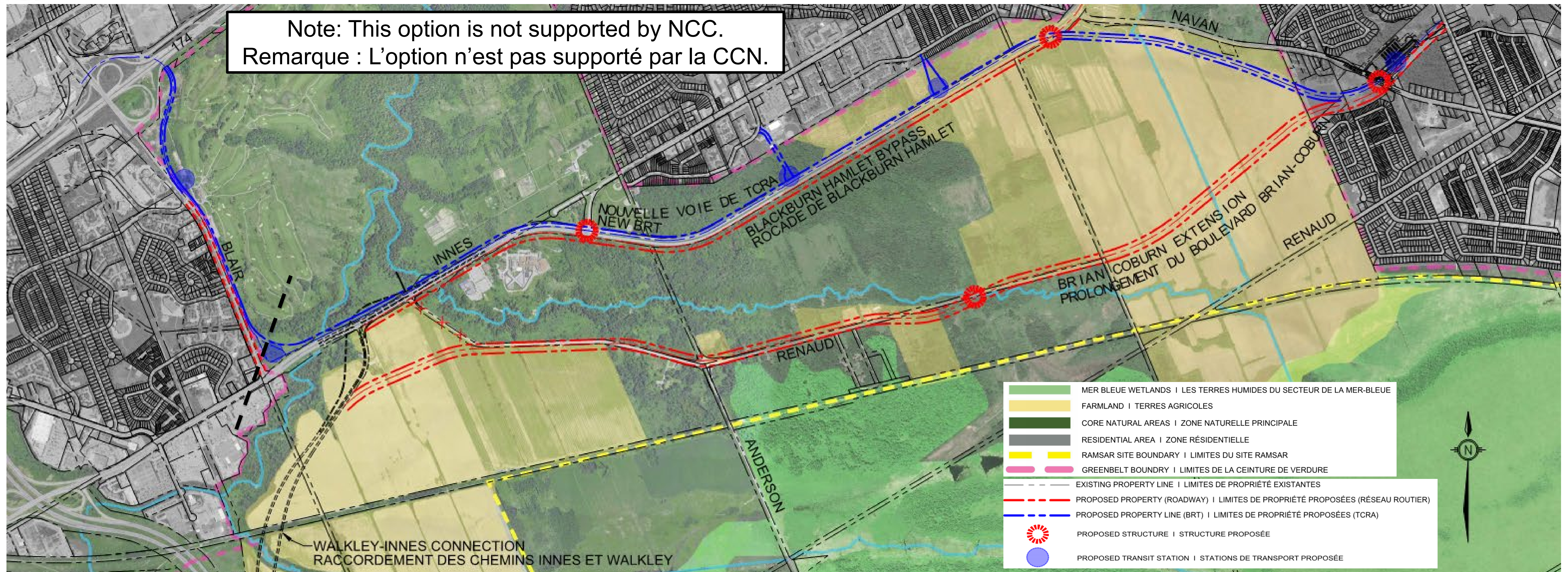
## Liste courte – option 4



Transportation and Transit Réseau routier/ transport en commun	Natural Environment Environnement naturel	Social/Cultural Environment Environnement social et culturel	Cost Coût
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BRT adjacent to Blackburn Hamlet</li> <li>• Does not minimize cut-through traffic</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Core Natural Area impacts</li> <li>• Higher habitat fragmentation</li> <li>• Further from Mer Bleue and associated wetlands (PSW)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Least impact on farms</li> <li>• Highest impact on private property</li> <li>• Highest impact to sensitive (residential) land uses</li> <li>• Highest potential heritage impacts</li> <li>• Lowest impacts to areas of archaeological potential</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Higher cost for BRT due to structures</li> <li>• Moderate cost for roadway</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• TCRA adjacent à la rocade de Blackburn Hamlet</li> <li>• Aucune réduction de la circulation de transit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Répercussions sur l'aire naturelle principale</li> <li>• Fragmentation accrue de l'habitat</li> <li>• Plus loin du secteur de la Mer bleue et des terres humides connexes (milieux humides d'importance provinciale)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Répercussions mineures sur les fermes</li> <li>• Répercussions majeures sur les propriétés privées</li> <li>• Répercussions majeures sur les utilisations des terres vulnérables (résidentielles)</li> <li>• Répercussions majeures sur des éléments patrimoniaux potentiels</li> <li>• Répercussions mineures sur des zones présentant un potentiel archéologique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût accru pour le réseau de TCRA en raison du nombre de structures</li> <li>• Coût modéré pour le réseau routier</li> </ul>

## Short List Option 5

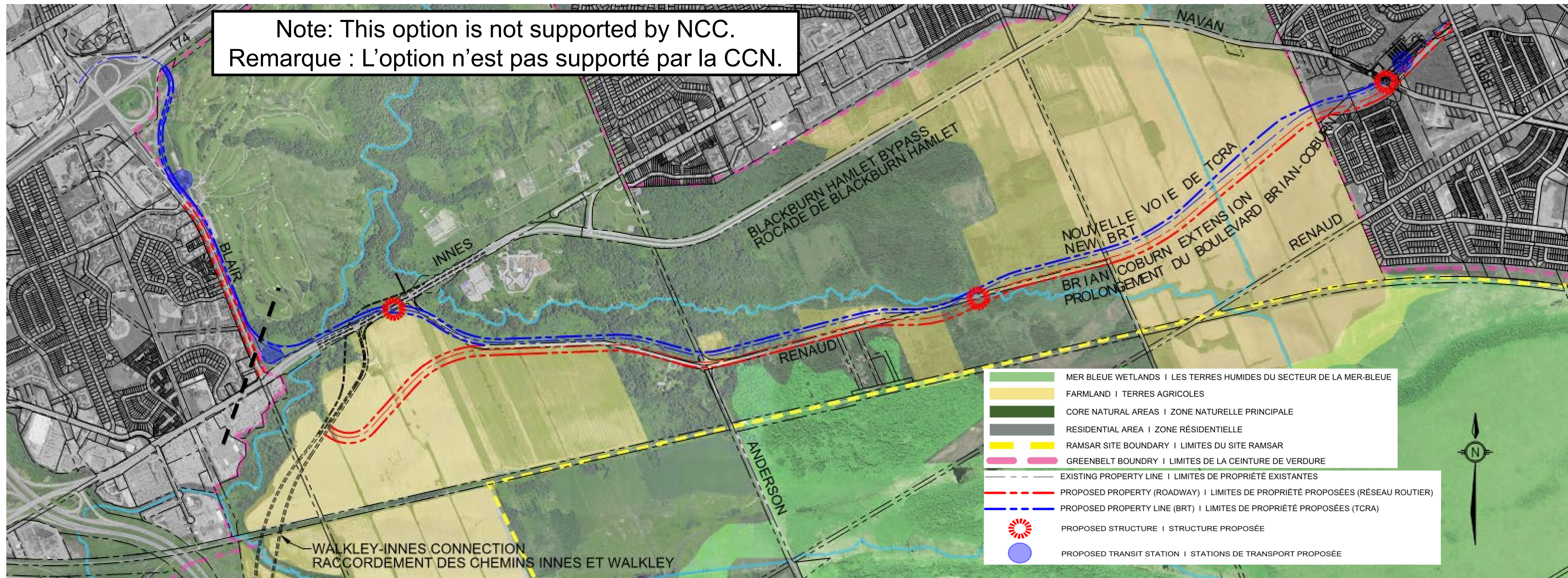
## Liste courte – option 5



Transportation and Transit Réseau routier/ transport en commun	Natural Environment Environnement naturel	Social/Cultural Environment Environnement social et culturel	Cost Coût
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BRT adjacent to Blackburn Hamlet</li> <li>• Partially reduces cut-through traffic</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Core Natural Area impacts</li> <li>• Higher habitat fragmentation</li> <li>• Closer to Mer Bleue and associated wetlands (PSW)</li> <li>• Higher impact on Species at Risk (SAR) habitat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Severs more farm parcels</li> <li>• Highest impact on views/vistas</li> <li>• Medium Greenbelt experience impacts</li> <li>• Medium impacts to areas of archaeological potential</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Higher cost for roadway and BRT and due to # of structures</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• TCRA adjacent à la rocade de Blackburn Hamlet</li> <li>• Réduction partielle de la circulation de transit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Répercussions sur l'aire naturelle principale</li> <li>• Fragmentation accrue de l'habitat</li> <li>• Plus proche du secteur de la Mer bleue et des terres humides connexes (milieux humides d'importance provinciale)</li> <li>• Répercussions majeures sur l'habitat d'espèces en péril</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Morcellement accru de parcelles agricoles</li> <li>• Répercussions majeures sur les points de vue et perspectives</li> <li>• Répercussions modérées sur la Ceinture de verdure</li> <li>• Répercussions modérées sur des zones présentant un potentiel archéologique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût accru pour le réseau routier et de TCRA en raison du nombre de structures</li> </ul>

## Short List Option 7

## Liste courte – option 7



Transportation and Transit Réseau routier/ transport en commun	Natural Environment Environnement naturel	Social/Cultural Environment Environnement social et culturel	Cost Coût
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BRT away from Blackburn Hamlet</li> <li>• Minimizes cut-through traffic</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Closer to Mer Bleue and associated wetlands (PSW)</li> <li>• Least Core Natural Area impacts</li> <li>• Less habitat fragmentation</li> <li>• Higher impact on Species at Risk (SAR) habitat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medium overall farm impact but severs more farm parcels</li> <li>• Lower Greenbelt experience impact</li> <li>• Less impact to sensitive land uses</li> <li>• Highest impact to areas of archaeological potential</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lowest cost due to fewer structures</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• TCRA à plus grande distance de la rocade de Blackburn Hamlet</li> <li>• Réduction de la circulation de transit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plus près du secteur de la Mer bleue et des terres humides connexes (milieux humides d'importance provinciale)</li> <li>• Répercussions mineures sur l'aire naturelle principale</li> <li>• Fragmentation moindre de l'habitat</li> <li>• Répercussions majeures sur l'habitat d'espèces en péril</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Répercussions modérées sur les fermes en général, mais morcellement accru des parcelles agricoles</li> <li>• Répercussions mineures sur la Ceinture de verdure</li> <li>• Répercussions mineures sur les utilisations des terres vulnérables</li> <li>• Répercussions majeures sur des zones présentant un potentiel archéologique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût moindre en raison du moins grand nombre de structures</li> </ul>

## Options Assessment Summary

### Option 1

- This option has highest impact on farms and higher habitat fragmentation. It has Core Natural Area impacts but is further from Mer Bleue and associated wetlands. It has higher cost.

### Option 4

- This option has least impact on farms, higher habitat fragmentation, highest impact on private property, highest potential heritage impacts, and highest air quality/noise/vibration impacts on sensitive (residential) land uses. It has Core Natural Area impacts but is further from Mer Bleue and associated wetlands. It has higher cost.

### Option 5

- This option severs more farm parcels, has the highest habitat fragmentation, impact on Species at Risk habitat and on views/vistas. It has Core Natural Area impacts and is close to Mer Bleue and associated wetlands. It has higher cost.

### Option 7

- This option severs more farm parcels, has less habitat fragmentation but higher impact on Species at Risk habitat and the highest impact to areas of archaeological potential. It has the least Core Natural Area impacts but is close to Mer Bleue and associated wetlands. It has the least air quality/noise/vibration impacts on sensitive (residential) land uses. It has the lowest cost.

### All Options Include:

- One additional lane in each direction of east/west roadway and transit capacity
- Active Transportation facilities and linkages to trails and communities

## Sommaire d'évaluation des options

### Option 1

- Répercussions majeures sur les fermes, fragmentation accrue de l'habitat. Répercussions sur l'aire naturelle principale, mais plus loin du secteur de la Mer bleue et des terres humides connexes. Coût supérieur.

### Option 4

- Répercussions mineures sur les fermes, fragmentation accrue de l'habitat, répercussions majeures sur les propriétés privées, répercussions majeures sur des éléments patrimoniaux présentant un potentiel archéologique, répercussions majeures sur les utilisations des terres (qualité de l'air, bruit, vibrations). Répercussions sur l'aire naturelle principale, mais plus loin du secteur de la Mer bleue et des terres humides connexes. Coût supérieur.

### Option 5

- Morcellement accru des parcelles agricoles, fragmentation accrue de l'habitat, répercussions majeures sur l'habitat d'espèces en péril ainsi que sur les points de vue et perspectives. Répercussions sur l'aire naturelle principale et près du secteur de la Mer bleue et des terres humides connexes. Coût supérieur.

### Option 7

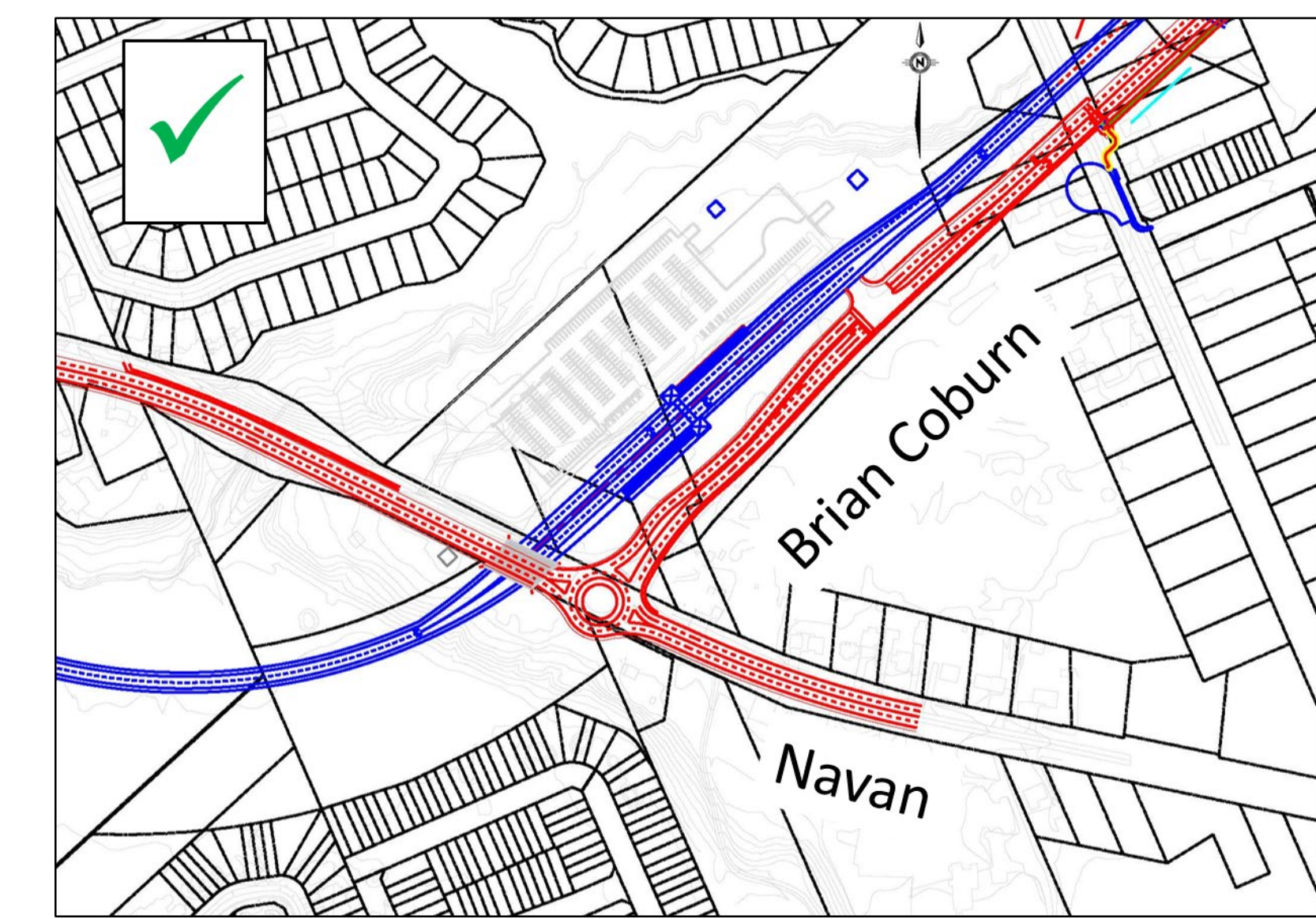
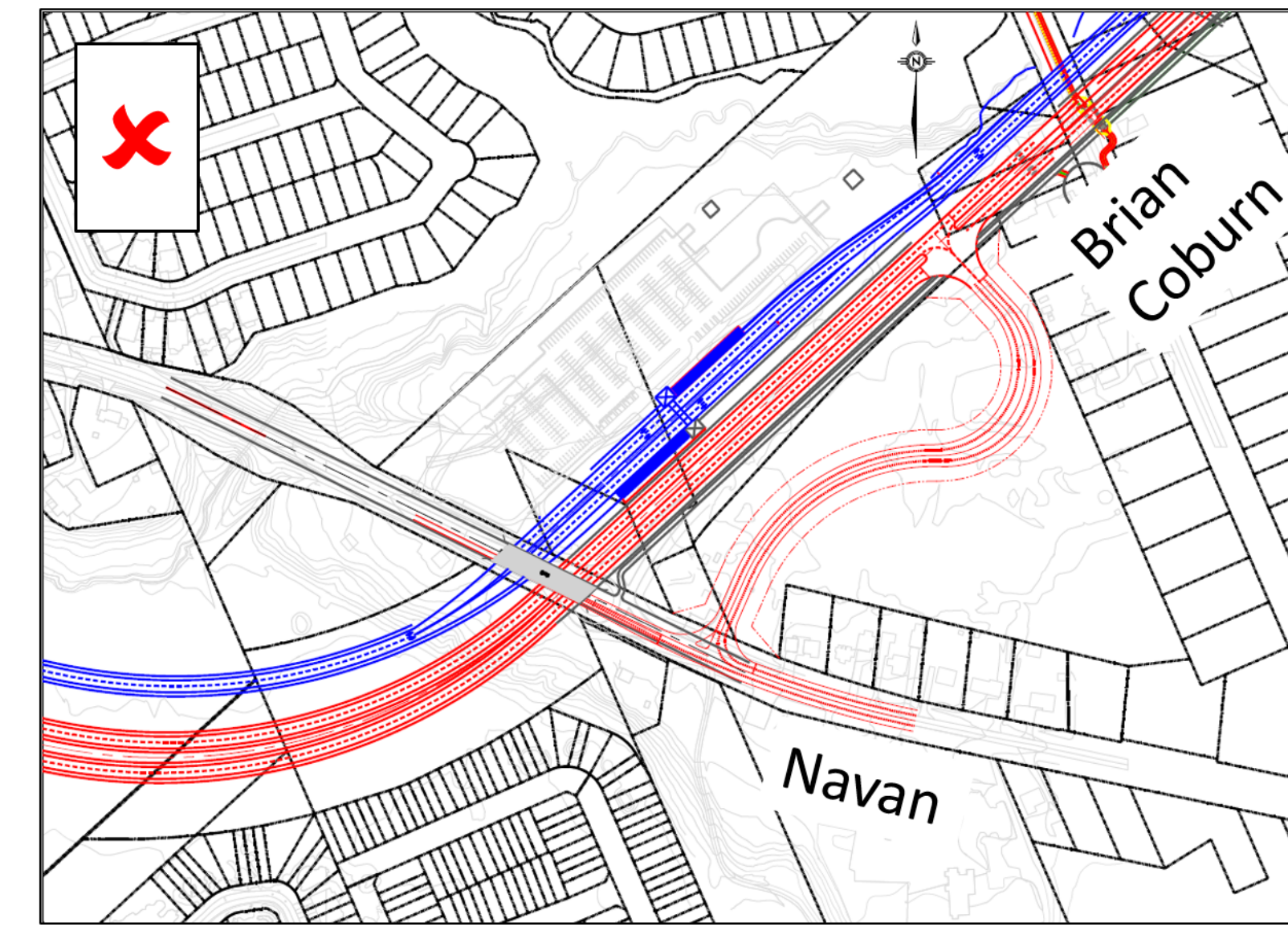
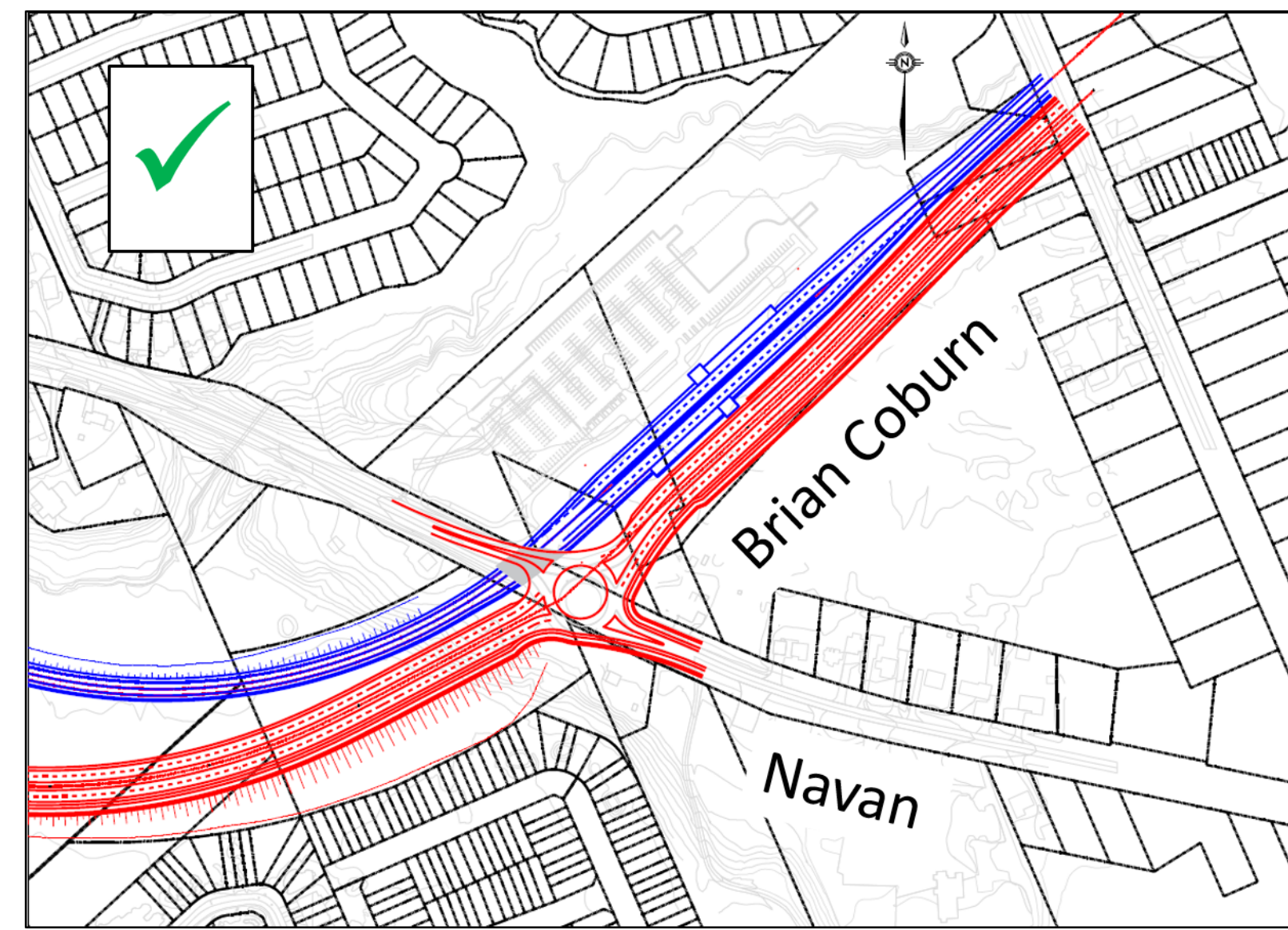
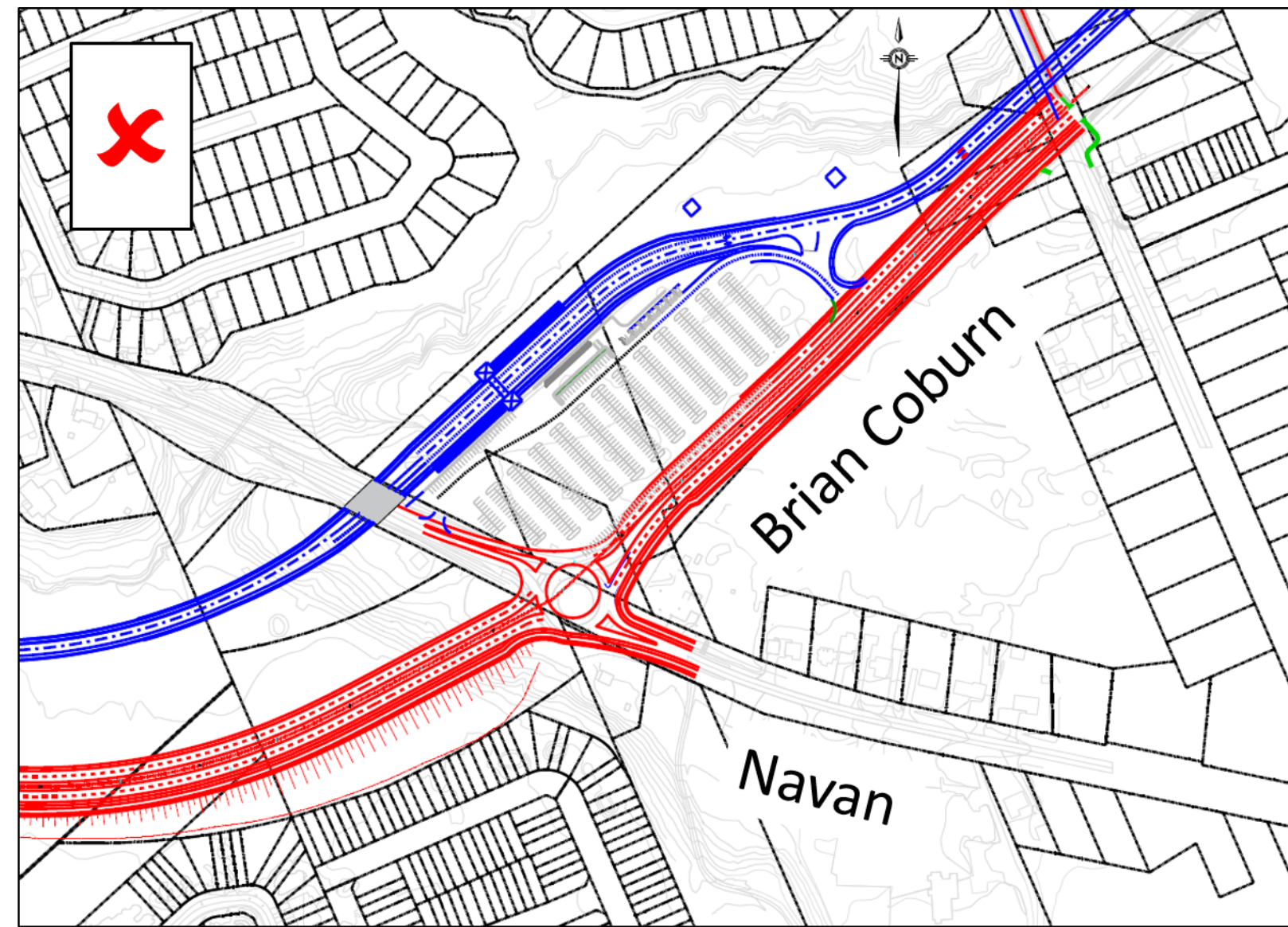
- Morcellement accru des parcelles agricoles, fragmentation moindre de l'habitat, répercussions majeures sur l'habitat d'espèces en péril, répercussions majeures sur des zones présentant un potentiel archéologique. Répercussions mineures sur l'aire naturelle principale, mais près du secteur de la Mer bleue et des terres humides connexes. Répercussions mineures sur les utilisations des terres (qualité de l'air, bruit, vibrations). Coût inférieur.

### Toutes les options comprennent :

- Voie additionnelle dans chaque direction (est-ouest) et capacité de transport en commun.
- Installations de transport actif et liens vers les sentiers et les quartiers.

## Brian Coburn / Navan Intersection Options

## Options – Intersection Brian-Coburn/Navan



Option 1	Option 2	Option 3	Option 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Significant slope stability issues along Mud Creek</li> <li>• Significant embankment adjacent to Bradley Estates</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains Brian Coburn / Navan connectivity.</li> <li>• Significant embankment adjacent to Bradley Estates</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Significant impact to development lands for Navan Road access.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintains Brian Coburn / Navan connectivity.</li> </ul>
<b>DO NOT CARRY FORWARD</b>	<b>CARRY FORWARD</b>	<b>DO NOT CARRY FORWARD</b>	<b>CARRY FORWARD</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problèmes importants d'instabilité des pentes le long du ruisseau Mud</li> <li>• Talus important contigu à Bradley Estates</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintien de la connectivité Brian-Coburn/Navan</li> <li>• Talus important contigu à Bradley Estates</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Répercussions majeures sur des terrains d'urbanisation (accès au chemin Navan)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintien de la connectivité Brian-Coburn/Navan</li> </ul>
<b>NE PAS RETENIR</b>	<b>RETENIR</b>	<b>NE PAS RETENIR</b>	<b>RETENIR</b>



## Blair Road - Needs Assessment

- The City's TMP includes widening Blair Road by one lane per direction between Innes and Meadowbrook by 2031 (with long term protection for Bus Rapid Transit).
- The TMP also identifies Blair Road as a Transit Priority Corridor and a Spine Cycling Route.
- The above section of Blair Road currently includes 1 lane in each direction and will operate over capacity by 2031.

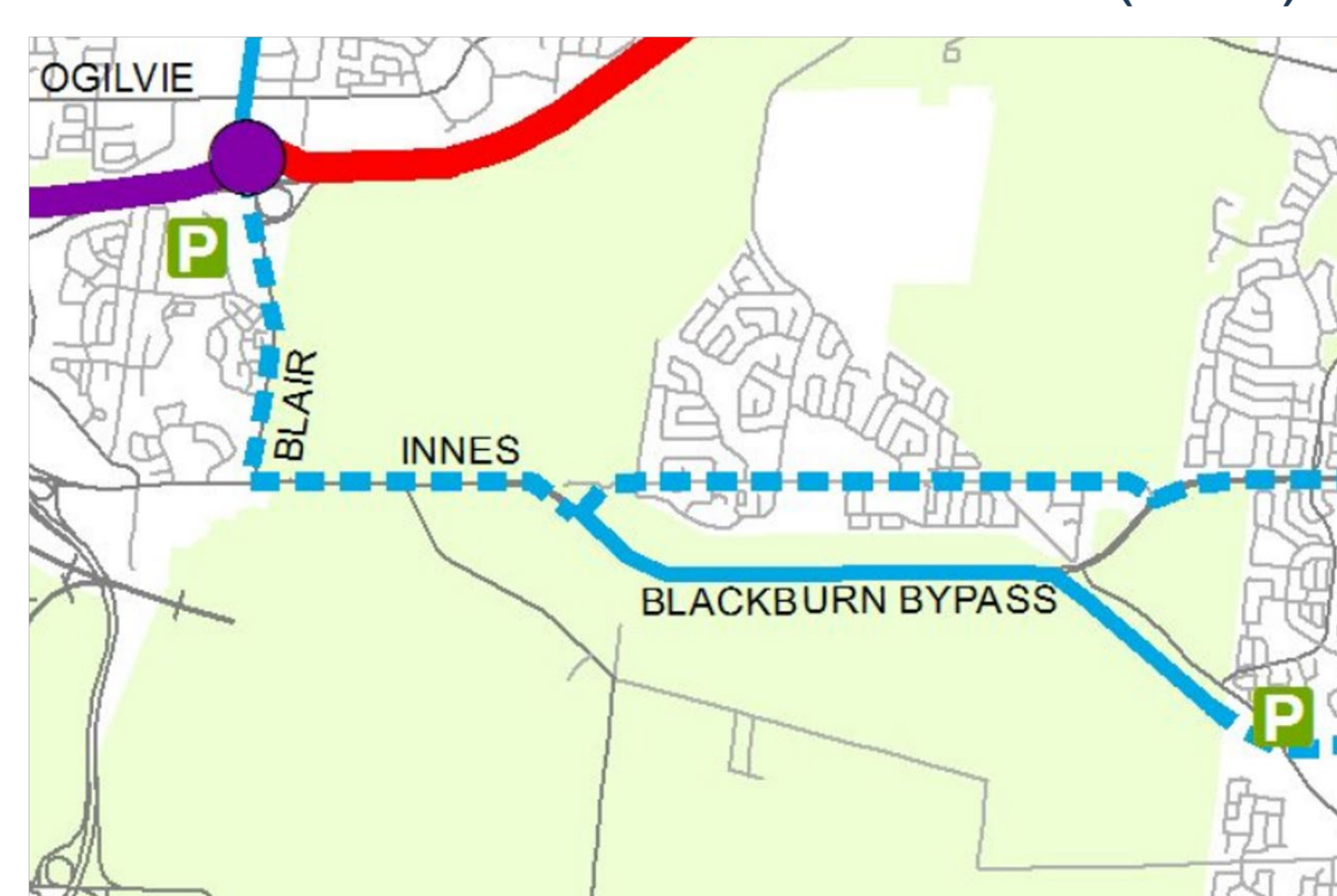
## Chemin Blair – Évaluation des besoins

- Le Plan directeur des transports de la Ville prévoit l'élargissement du chemin Blair par l'ajout d'une voie dans chaque direction entre Innes et Meadowbrook d'ici 2031 (avec protection à long terme du transport rapide par autobus).
- Le Plan directeur des transports fait état de la désignation du chemin Blair en tant que couloir prioritaire de transport en commun et grand axe cyclable.
- Le tronçon du chemin Blair comprend actuellement une voie dans chaque direction et aura dépassé sa capacité d'ici 2031.

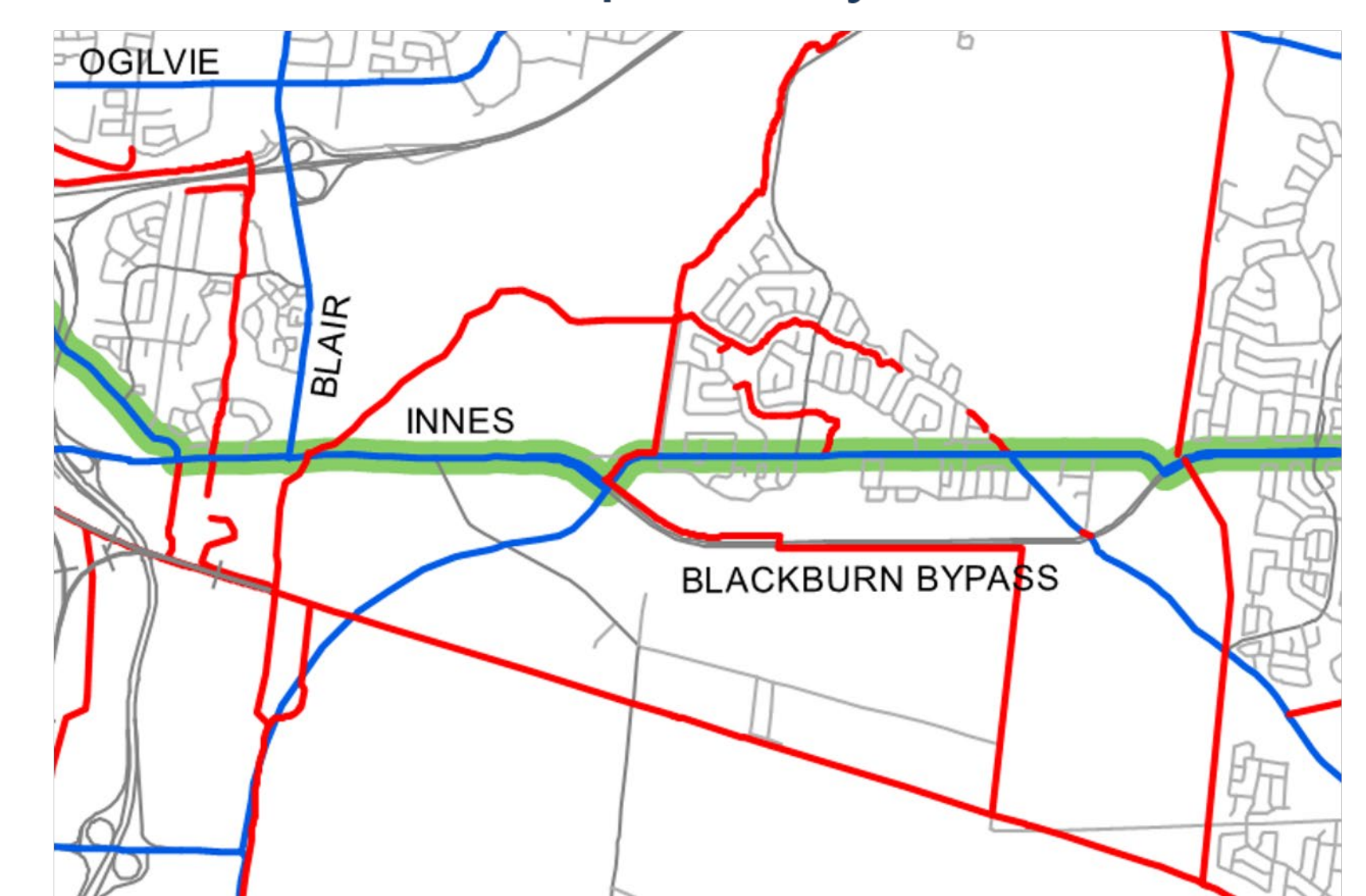
2031 Affordable Road Network (TMP) / Réseau routier abordable 2031 (PDT)



2031 Affordable Transit Plan (TMP) / Réseau routier abordable 2031 (PDT)



Ottawa Cycling Network Plan / Plan du réseau de pistes cyclables d'Ottawa



BLAIR ROAD CORRIDOR COULOIR DU CHEMIN BLAIR	Average Peak Hour Volume (Peak Direction) / Volume moyen en période de pointe (direction de pointe)	# Lanes (per Direction) / Nbre de voies (par direction)	Lane Capacity (VPH / Direction) / Capacité (VPH/direction)	Total Capacity (VPH / Direction) / Capacité totale (VPH/direction)	V/C Volume / Capacity/ V/C (volume/capacité)
Innes - Meadowbrook (Existing Condition) / Innes/Meadowbrook (conditions actuelles)	925	1	800	800	1.16
Innes - Meadowbrook (Widened) / Innes/Meadowbrook (couloir élargi)	925	2	800	1600	0.58
Meadowbrook to OR 174/N. Ramp / Meadowbrook vers la route 174 d'Ottawa Nord.	785	2	800	1600	0.49

## Blair Road - Alternative Solutions

Near term (by 2031) Alternative Solutions include:

### Potential Alternative Solutions include:

- Expand / Enhance Transit Service (Localized Transit Priority, Bus Only Lanes, High Occupancy Vehicle (HOV) Lanes)
- Expand / Enhance Accessibility / Pedestrian / Cycling Facilities
- Travel Demand Management
- Expand Roadway Capacity (General Purpose or HOV Lanes)
- Do Nothing

### Recommended Alternative Solution

- Widen Blair Road for Bus only and High Occupancy Vehicle (HOV) Lanes
- Accessibility, Walking and Cycling connectivity will be considered

## Chemin Blair – Solutions de rechange

Solutions de rechange à court terme (d'ici 2030)

### Les solutions de rechange possibles comprennent ce qui suit.

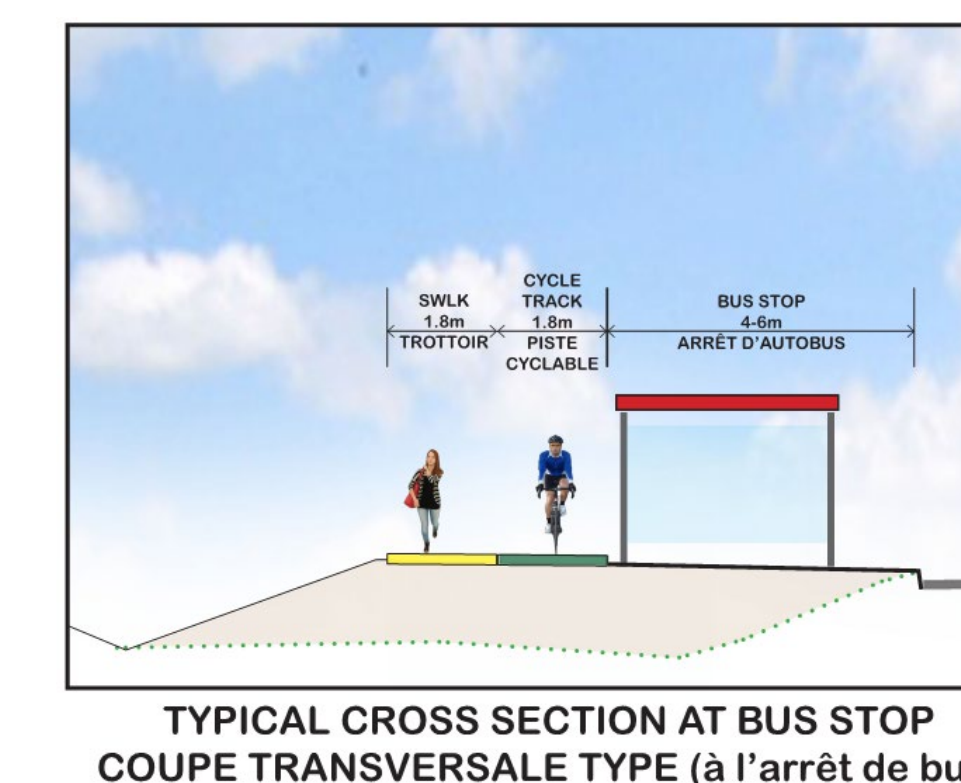
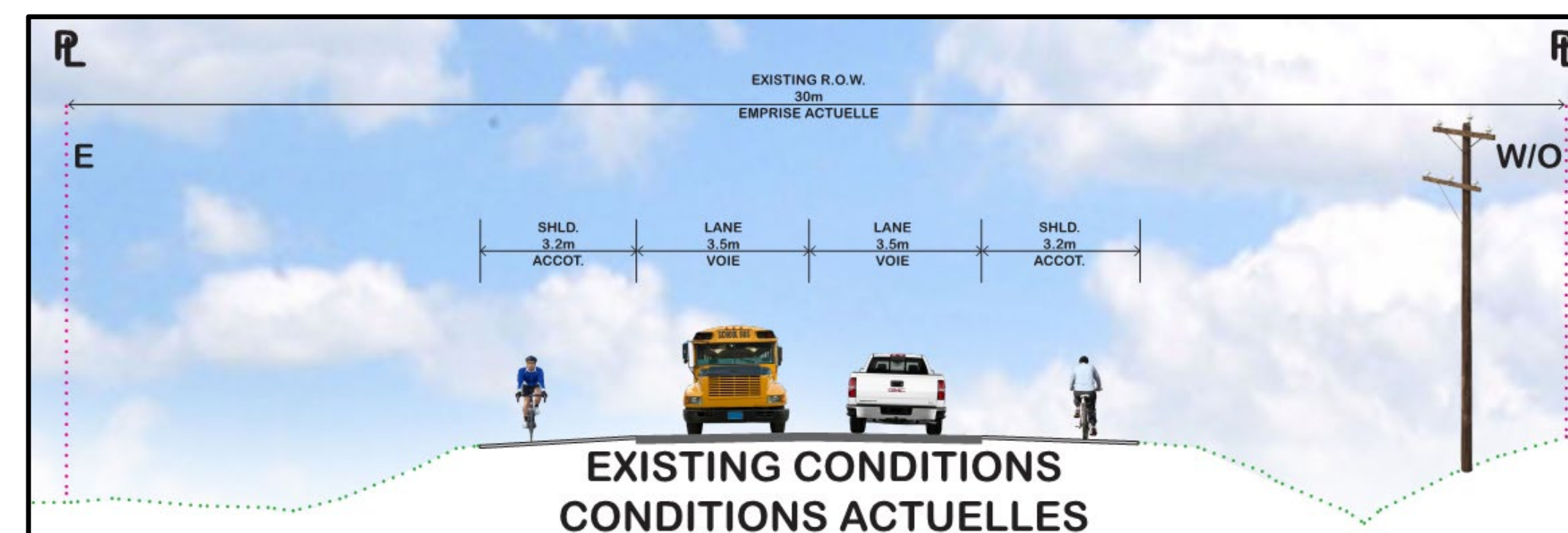
- Élargir et améliorer le service de transport en commun (mesures localisées assurant la priorité aux transports en commun, voies réservées aux autobus, voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé)
- Élargir/améliorer les installations pour accessibilité/piétons/cyclistes
- Gérer la demande en matière de déplacements
- Accroître la capacité des routes (voies à usage général et voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé)
- Ne rien faire

### Solution de rechange recommandée

- Élargir le chemin Blair pour permettre l'aménagement de voies réservées aux autobus et aux véhicules à taux d'occupation élevé
- Inclure une infrastructure pour accessibilité, les piétons et les cyclistes

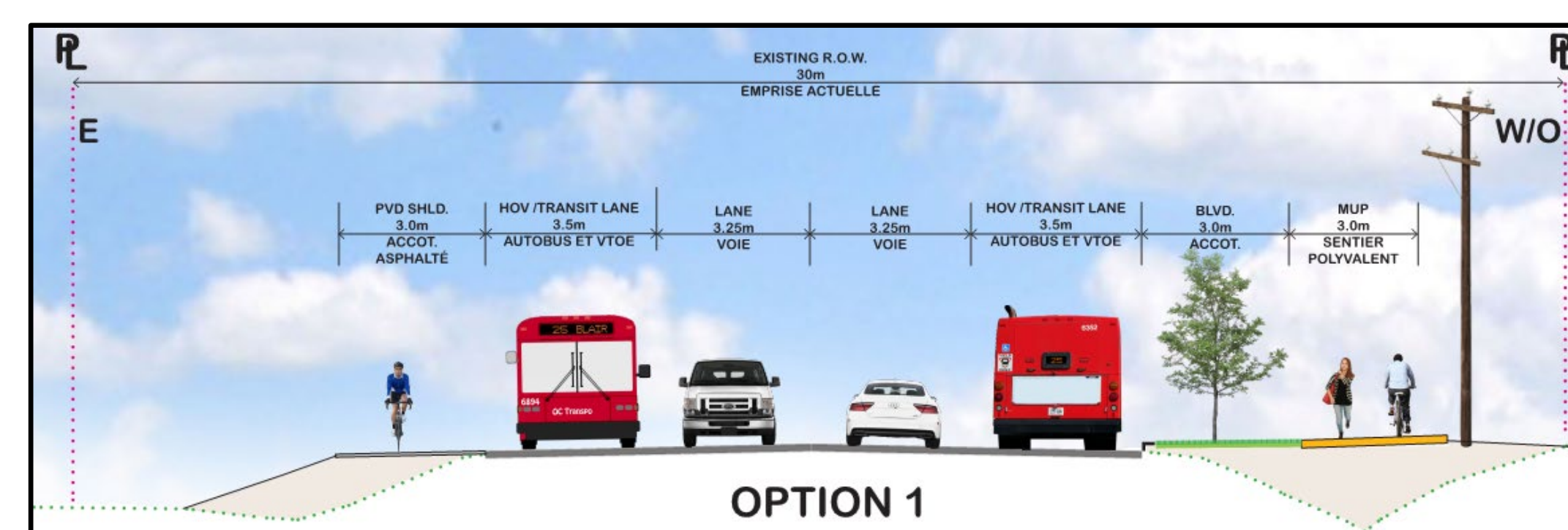
## Blair Road Cross-Section Options

## Options de coupes transversales pour le chemin Blair



### Option 1:

- West MUP mixes pedestrians and cyclists
- East shoulder not ideal for accessing bus stops

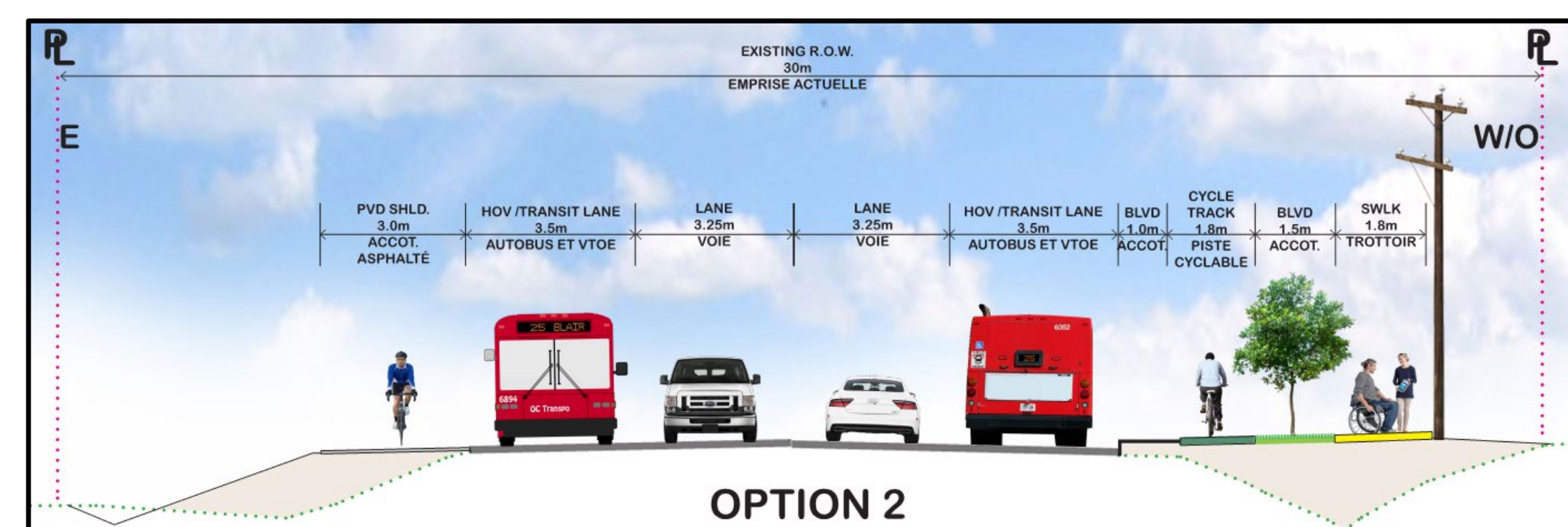


### Option 1

- Sentier polyvalent du côté ouest accessible aux piétons et aux cyclistes
- Accotement du côté est : pas la solution idéale pour l'accès aux arrêts d'autobus

### Option 2:

- Sidewalk and cycle track on west side
- East shoulder not ideal for accessing bus stops

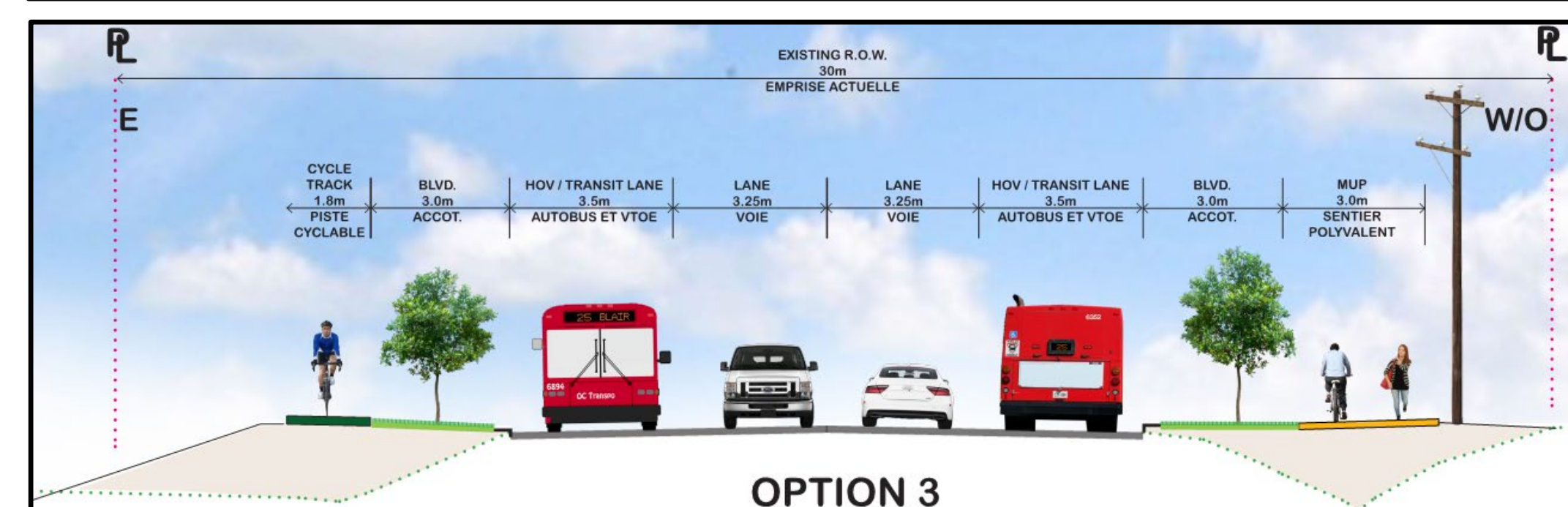


### Option 2

- Trottoirs et pistes cyclables du côté ouest
- Accotement du côté est : pas la solution idéale pour l'accès aux arrêts d'autobus

### Option 3:

- West MUP mixes pedestrians and cyclists
- East side cycle track only

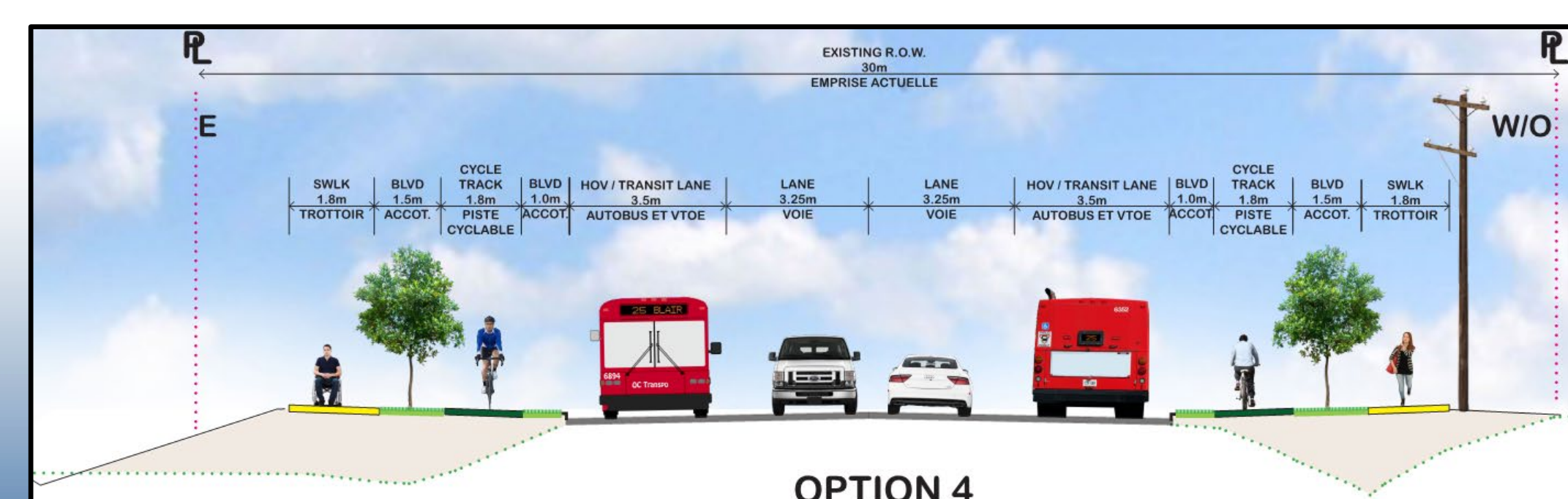


### Option 3

- Sentier polyvalent du côté ouest accessible aux piétons et aux cyclistes
- Côté est uniquement accessible aux cyclistes

### Option 4:

- Sidewalks and cycle tracks on both sides

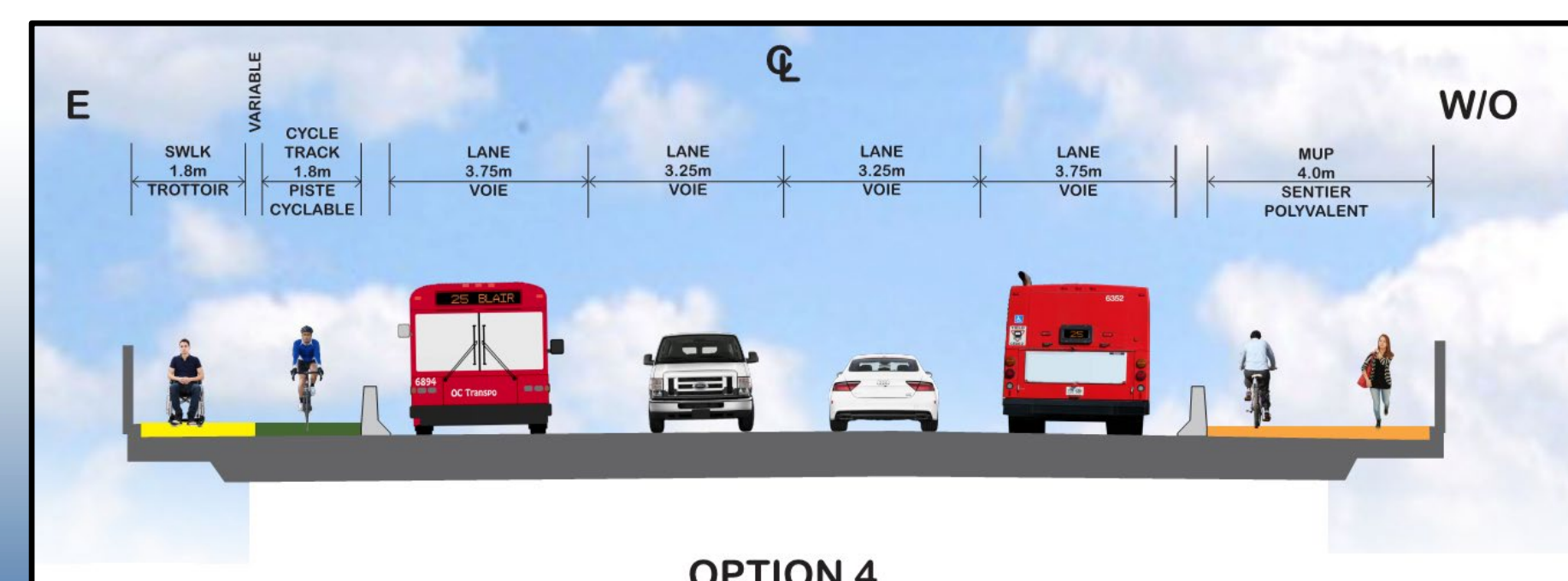
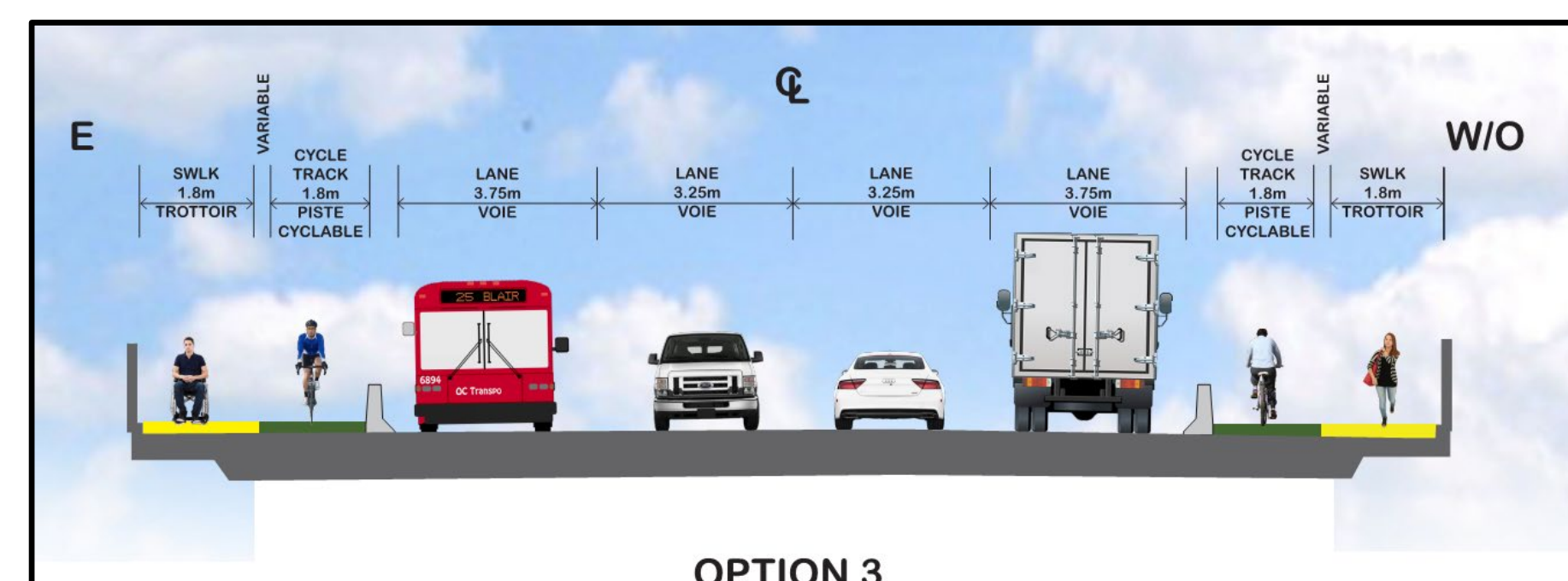
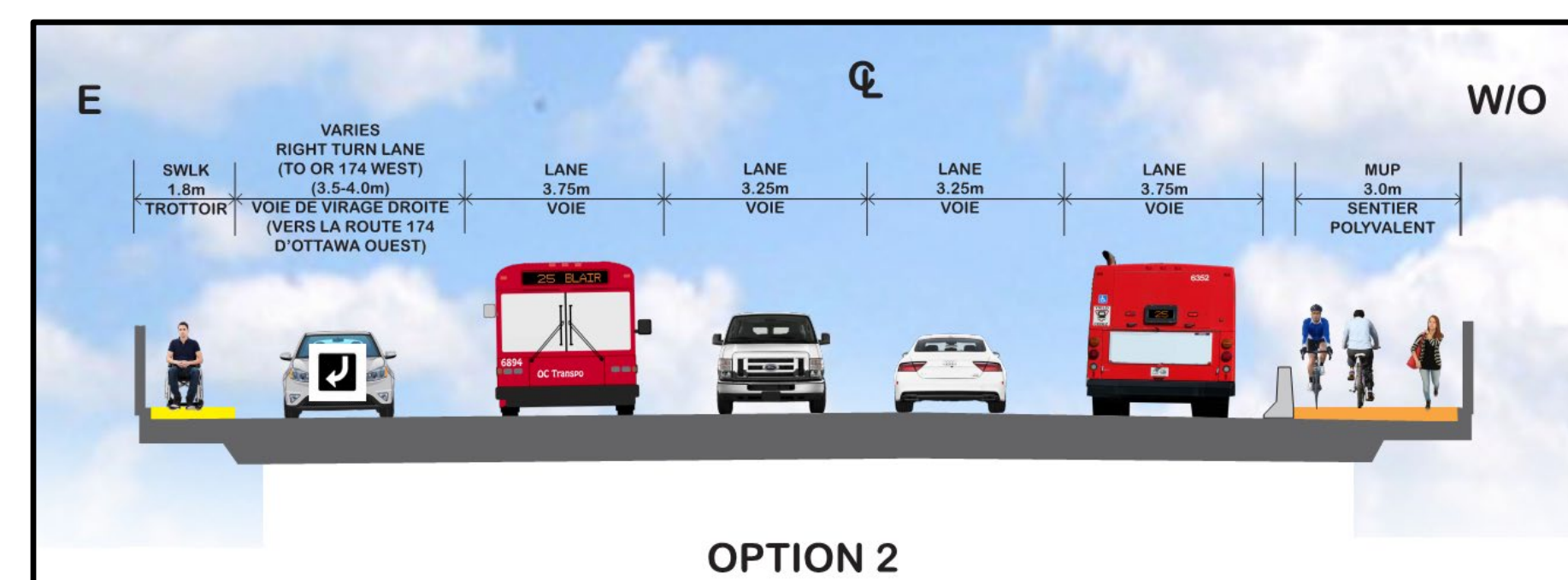
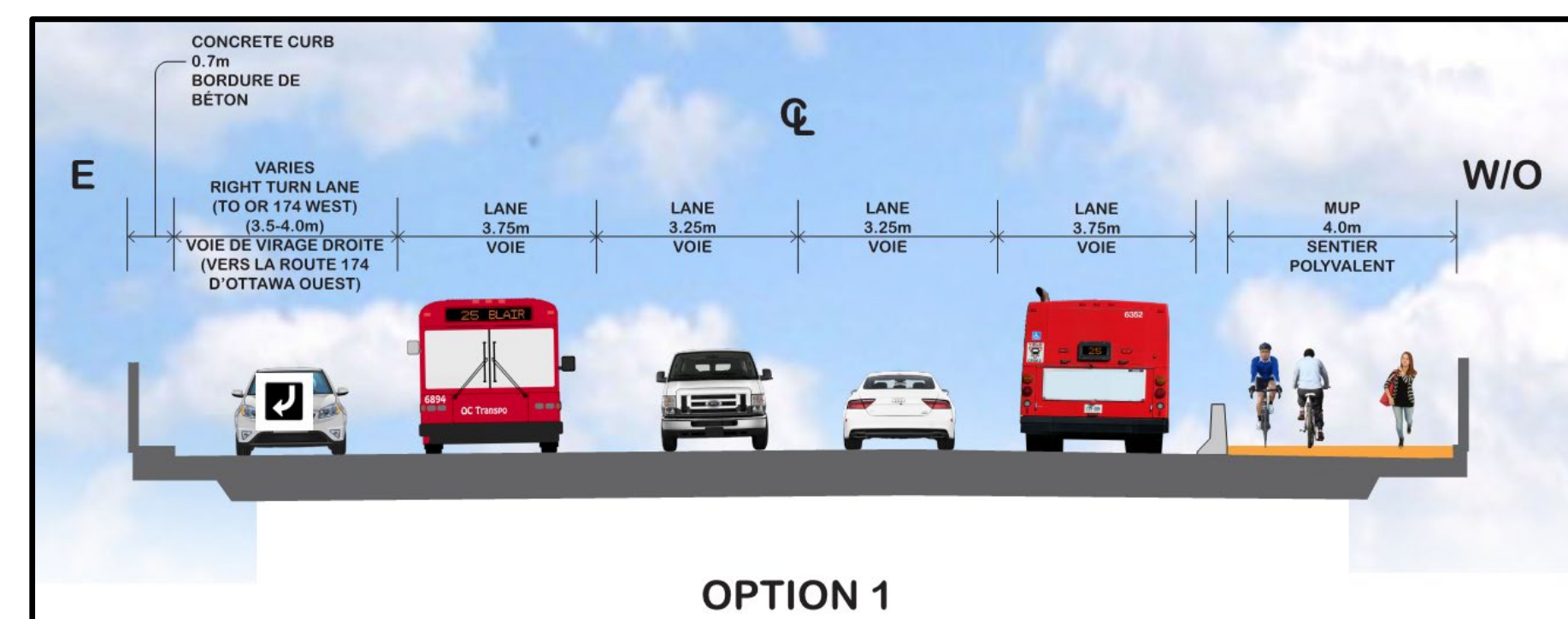
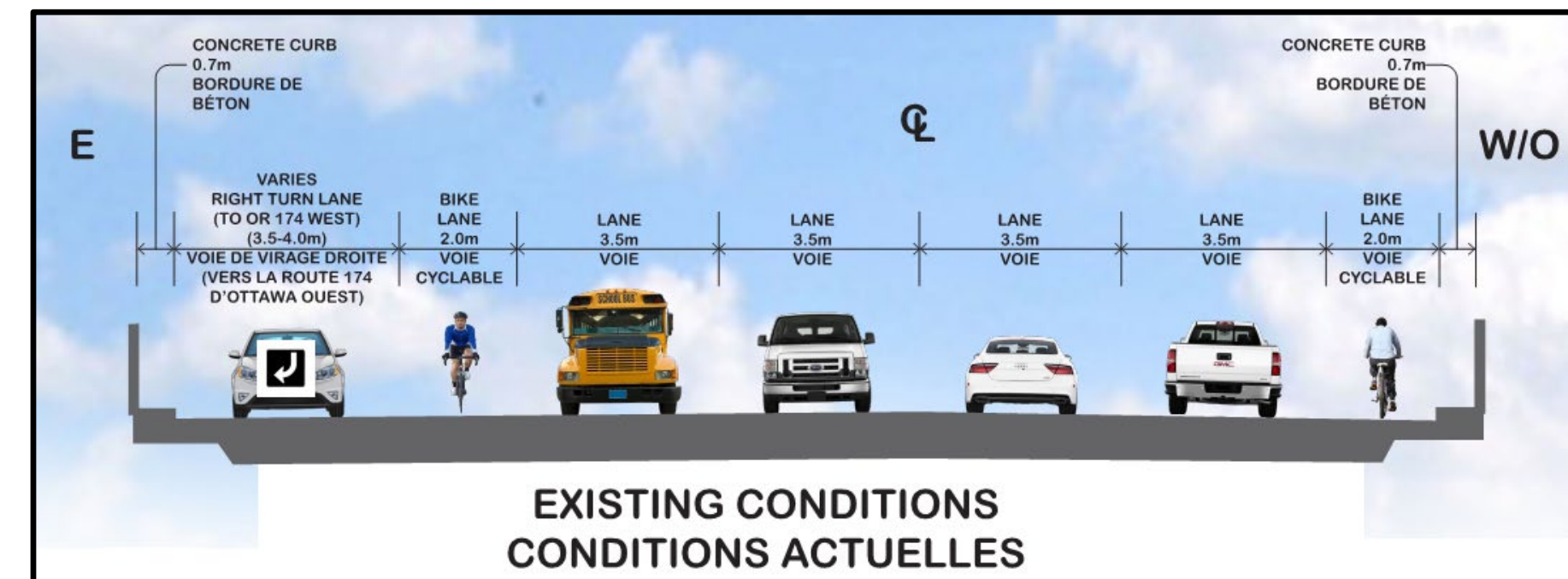


### Option 4

- Trottoirs et pistes cyclables des deux côtés

## Blair / Ottawa Road 174 Bridge Cross-Section Options

## Options de coupes transversales pour le chemin Blair/pont de la route 174 d'Ottawa



### Option 1:

- West MUP mixes pedestrians and cyclists

### Option 2:

- West MUP mixes pedestrians and cyclists
- East sidewalk has more ramp / road crossings

### Option 3:

- Sidewalks and cycle tracks on both sides

### Option 4:

- West MUP mixes pedestrians and cyclists
- East sidewalk and cycle tracks have more ramp / road crossings

### Option 1

- Sentier polyvalent du côté ouest accessible aux piétons et cyclistes

### Option 2

- Sentier polyvalent du côté ouest accessible aux piétons et cyclistes
- Trottoir du côté est avec un plus grand nombre de croisements de bretelles et de passages pour piétons

### Option 3

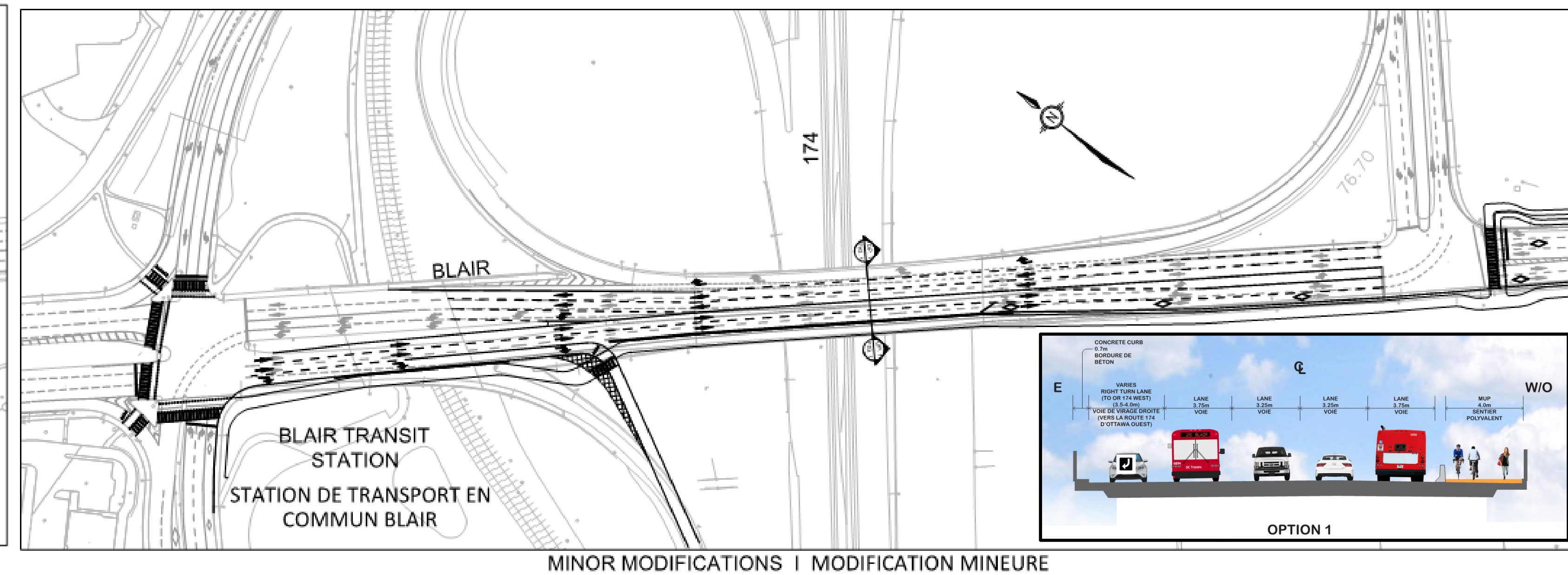
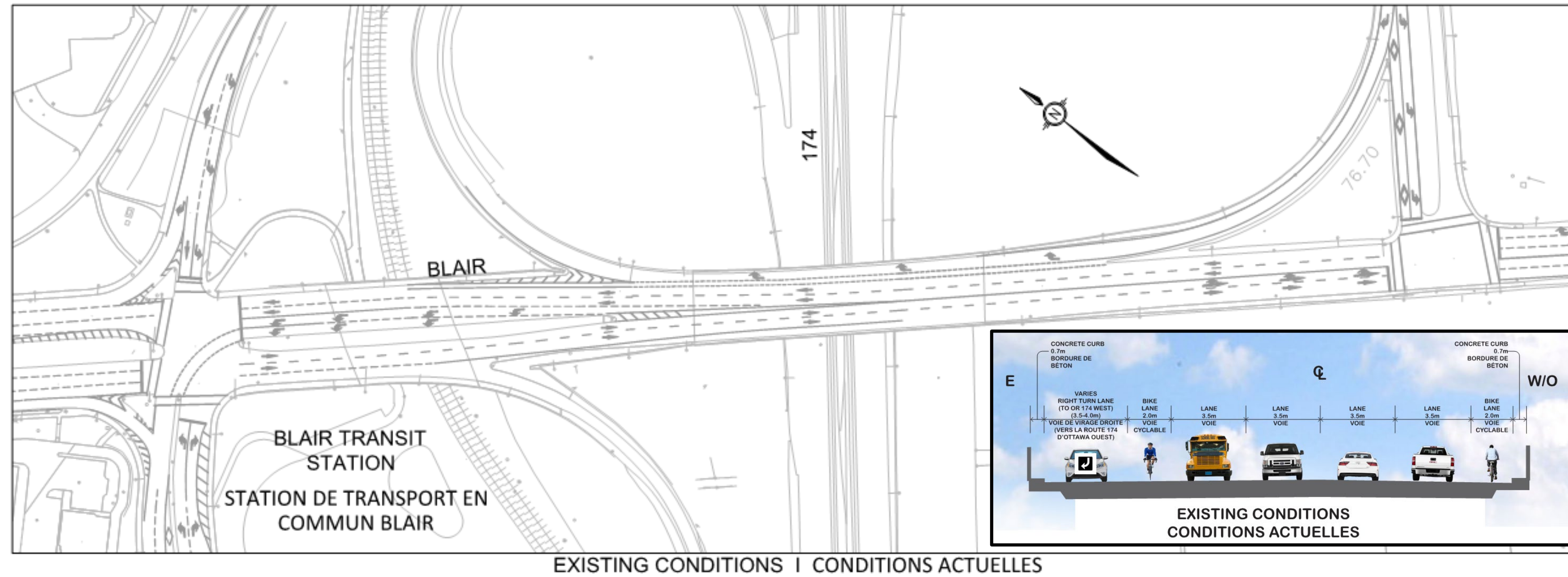
- Trottoirs et pistes cyclables des deux côtés

### Option 4

- Sentier polyvalent du côté ouest accessible aux piétons et aux cyclistes
- Trottoir et pistes cyclables du côté est avec un plus grand nombre de croisements de bretelles et de passages pour piétons

### Blair / Ottawa Road 174 Interchange Options

### Options – Échangeur du chemin Blair/route 174 d'Ottawa

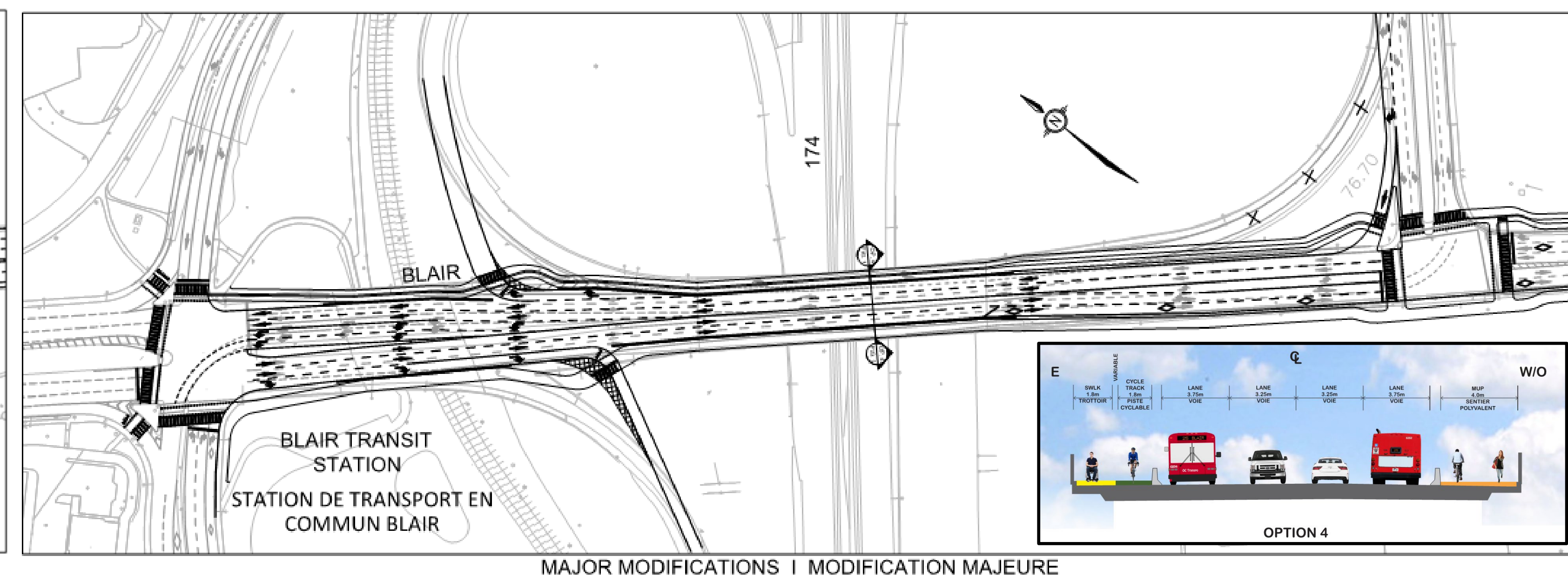
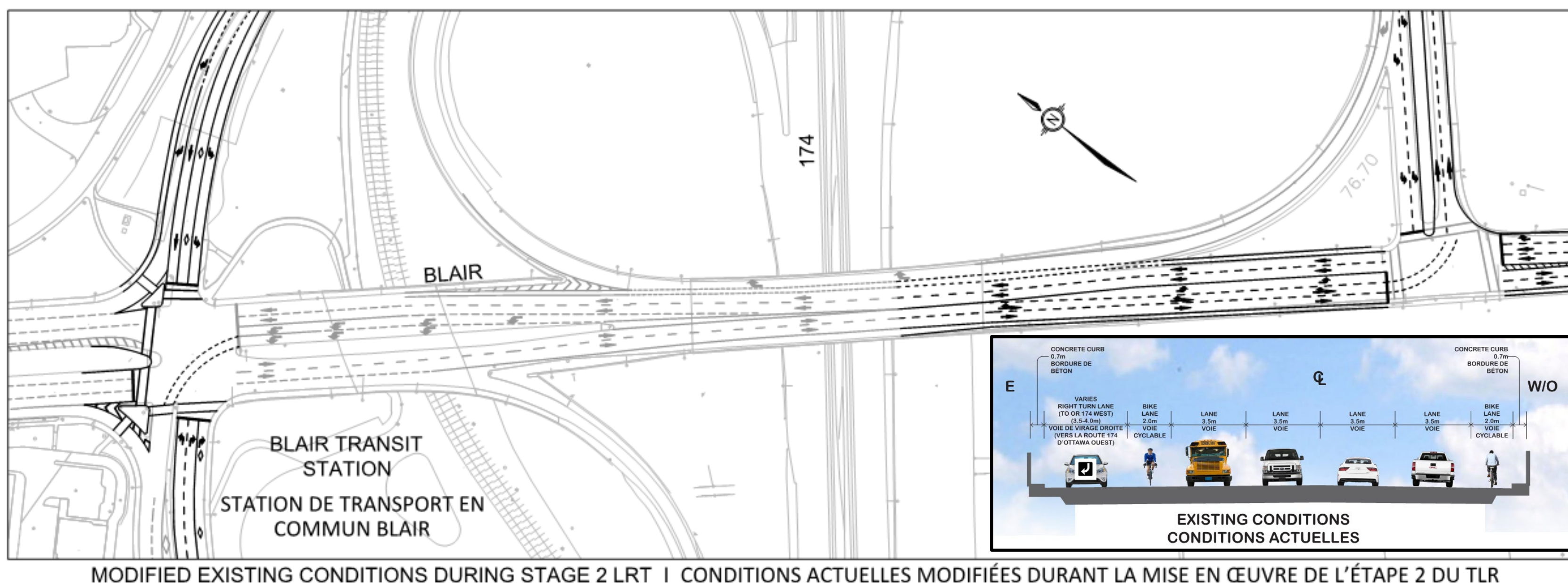


#### Minor Changes:

- 1 Ramp Modification
- West MUP

#### Changements mineurs

- Modification d'une bretelle
- Sentier polyvalent du côté ouest



#### Major Changes:

- 3 Ramp Modifications
- West MUP
- East Sidewalk + Cycle Track

#### Changements majeurs

- Modification de trois bretelles
- Sentier polyvalent du côté ouest
- Trottoir et piste cyclable du côté est

## Design Alternatives Evaluation Criteria (Draft)

- **Transportation**
  - Accessibility
  - Support for Active Transportation
  - Maximizing Transit Ridership
  - Neighbourhood Traffic
  - Construction Staging
  - Phasing Flexibility
- **Natural Environment**
  - Provincially or Federally listed potential SAR habitat
  - Encroachment on Key Natural Areas
  - Infrastructure in Shared Corridor
  - Areas with Slope Stability Concerns
- **Social/Cultural**
  - Property Required (Public / Private)
  - Loss of Farmland
  - Proximity to Sensitive Land Uses
  - Preserving Water Quality
- **Cost**
  - Relative Construction Cost
  - Potential Throwaway Costs

## Critères d'évaluation des options de conception (ébauche)

- **Transports**
  - Accessibilité
  - Soutien du transport actif
  - Optimisation de l'achalandage du transport en commun
  - Circulation dans les quartiers
  - Échelonnement des travaux de construction
  - Souplesse de la mise en œuvre
- **Environnement naturel**
  - Répercussions sur l'habitat d'espèces en péril (répertoriées par le gouvernement provincial ou fédéral)
  - Empiètement dans des espaces naturels essentiels
  - Infrastructure dans le couloir partagé
  - Préoccupations liées à la stabilité des pentes
- **Environnement social et culturel**
  - Biens-fonds requis (publics/privés)
  - Perte de terres agricoles
  - Proximité de terres vulnérables
  - Préservation de la qualité de l'eau
- **Coût**
  - Coût relatif de la construction
  - Coût lié au gaspillage

## Next Steps

Based on feedback from consultation groups and the public, over the coming months the project team will:

- Review comments received at the Public Open House
- Continue discussions with the NCC
- Confirm Preferred Ultimate Road and Transit Corridor
- Develop and Evaluate Design Alternatives
- Develop Functional Design of Recommended Plan
- Develop Implementation Staging
- Consult with Stakeholders
- Public Open House #3 (Spring 2020)

## Thank You

Your views are important to the success of this study. Please comment on any aspects of the project which you consider to be important using the comment sheets provided or through the project's website ([www.ottawa.ca/briancoburn](http://www.ottawa.ca/briancoburn)): or please contact:

Angela Taylor P.Eng.  
Senior Project Engineer  
City of Ottawa  
Telephone: 613-580-2424, ext. 15210  
[angela.taylor@ottawa.ca](mailto:angela.taylor@ottawa.ca)

## Prochaines étapes

Au cours des prochains mois, en fonction de la rétroaction des groupes de consultation et du public, l'équipe de projet :

- examinera les commentaires reçus au cours de la réunion publique;
- continuera les discussions avec la CCN;
- confirmera le couloir privilégié pour le réseau routier et de transport en commun;
- définira et évaluera les options de conception;
- définira la conception fonctionnelle du plan recommandé;
- établira le plan d'échelonnement de la mise en œuvre;
- consultera les intervenants;
- tiendra la troisième réunion publique (printemps 2020).

## Merçi

Vos commentaires sont importants pour la réussite de cette étude. Vous pouvez aussi commenter tout aspect du projet que vous estimez important à l'aide du formulaire de commentaires que nous vous avons remis ou en visitant la page Web du projet ([www.ottawa.ca/boulbriancoburn](http://www.ottawa.ca/boulbriancoburn)); vous pouvez aussi communiquer avec :

Angela Taylor, ing.  
Ingénieure principale du projet  
Ville d'Ottawa  
(613) 580-2424, poste 15210  
[angla.taylor@ottawa.ca](mailto:angla.taylor@ottawa.ca)