

Kanata North Transitway Extension Project

Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

Introduction

Welcome to the Public Consultation event for the Kanata North Transitway Extension Project.

The City is undertaking an Environmental Assessment (EA) study for an approximately 1.4 km extension of the Kanata North Transitway through the Kanata North Urban Expansion Area and presenting the preliminary study findings and recommendations.

The Study Corridor is shown on the adjacent map.

The City is welcoming feedback on the information presented to-date. To provide feedback, visit the project website:

English: ottawa.ca/kanatanorthtransitway

Bienvenue à la consultation publique sur le projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord.

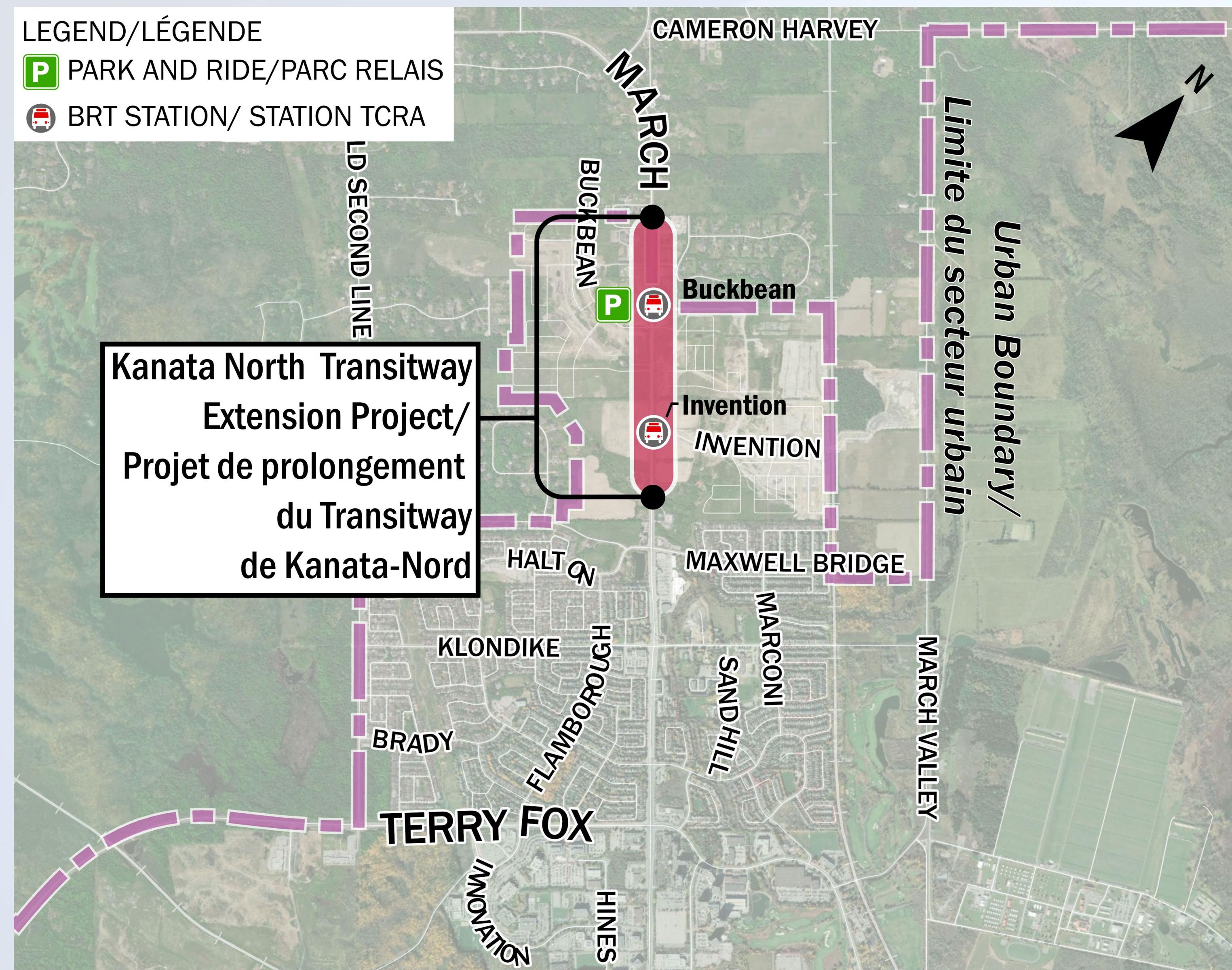
La Ville entreprend une étude d'évaluation environnementale (EE) pour un prolongement d'environ 1,4 km du Transitway de Kanata-Nord en passant par le secteur d'expansion urbaine de Kanata-Nord et présente les conclusions et recommandations préliminaires de l'étude.

Le couloir à l'étude est indiqué sur la carte ci-contre.

La Ville invite la population à lui faire part de ses commentaires sur les renseignements présentés à ce jour.

Pour faire part de vos commentaires, consultez le site Web du projet :

Français: ottawa.ca/nordkanatatransitway



Your input is important to
the successful completion
of the Study!

Vos commentaires sont
importants pour pouvoir mener
à bien cette étude!

Kanata North Transitway Extension Project Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

Land Recognition

Honouring the Anishinabe Algonquin Nation, and First Nations, Inuit and Métis peoples, Ottawa is built on unceded Anishinabe Algonquin territory.

The peoples of the Anishinabe Algonquin Nation have lived on this territory for millennia. Their culture and presence have nurtured and continue to nurture this land.

The City of Ottawa honours the peoples and land of the Anishinabe Algonquin Nation.

The City of Ottawa honours all First Nations, Inuit and Métis peoples and their valuable past and present contributions to this land.

Reconnaissance du territoire

Honorer les peuples de la Nation Anishinabe Algonquine, les Premières Nations, les Inuits et les Métis Ottawa est bâtie sur un territoire non cédé de la Nation Anishinabe Algonquine.

Les peuples de la Nation Anishinabe Algonquine vivent dans ce lieu depuis des millénaires. Leur culture et leur présence l'ont imprégné et l'imprègnent encore.

La Ville d'Ottawa rend hommage aux peuples et au territoire de la Nation Anishinabe Algonquine.

La Ville d'Ottawa rend hommage à toutes les Premières Nations, les Inuits et les Métis et leurs précieuses contributions passées et présentes à cette terre.



Kanata North Transitway Extension Project

Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

Study Overview

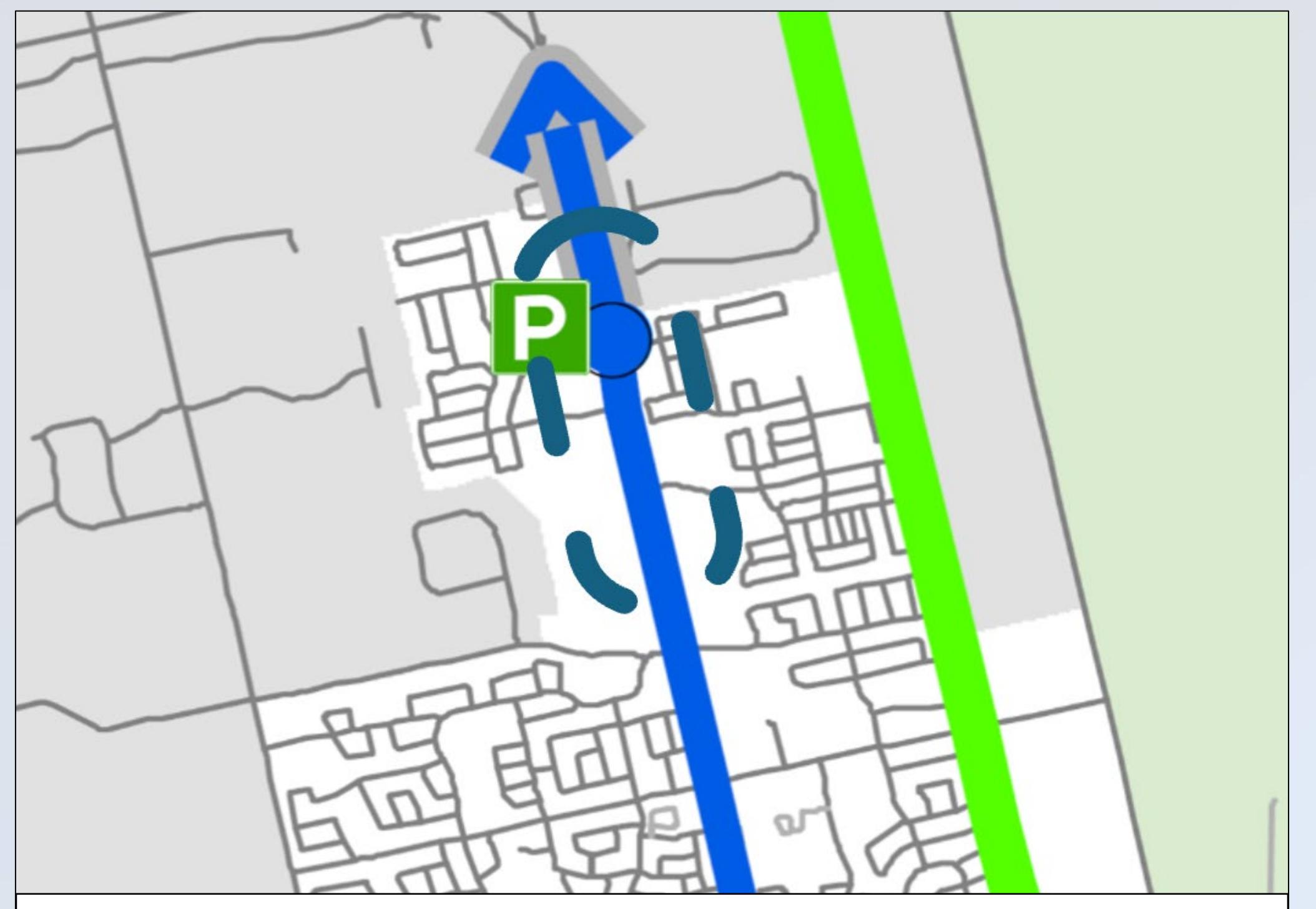
The EA Study has evaluated an extension of the median Bus Rapid Transit (BRT) facility from 240m north of Maxwell Bridge Road to the Urban Boundary.

The extension of the Kanata North Transitway is contemplated in previous and current Transportation Master Plans (TMP's) (2008, 2013, 2025). The 2025 TMP identifies March Road as a rapid transit corridor.

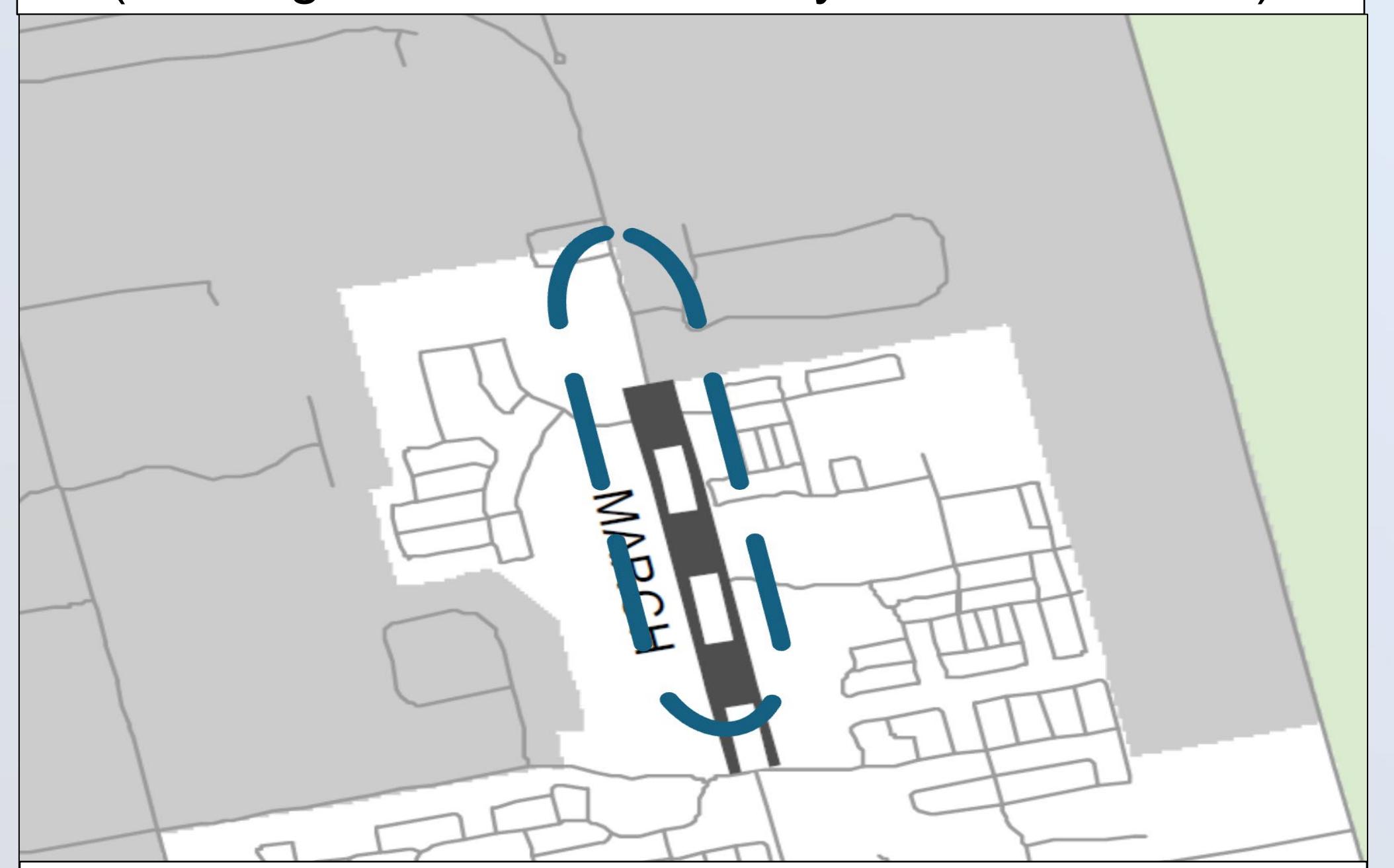
The Kanata North Community Design Plan (CDP) (2016) identifies the extension of bus rapid transit to serve the community as a guiding principle. It also includes a Park and Ride facility at Buckbean Avenue.

March Road Widening from north of Maxwell Bridge Road to Buckbean Avenue (from two lanes to four lanes) is part of 2025 TMP's Priority Road Network project.

The extension of the Kanata North Transitway and widening of March Road will serve the growing residential communities in the area and connect these communities to key destinations along March Road, including the Kanata North Economic District.



TMP Transit Projects
(Kanata North Transitway Extension)
Projets de transport en commun du PDT
(Prolongement du Transitway de Kanata-Nord)



TMP Road Projects
(March Road Widening)
Projets routiers du PDT
(Élargissement du chemin March)

- Transitway / Transitway
- Transportation and Infrastructure Corridor /Corridor de transport et d'infrastructure
- P Park and Ride / Parc-O-Bus
- Conceptual Future Transit Corridor / Couloir de transports en commun futur conceptuel

Aperçu de l'étude

L'étude d'EE a évalué un prolongement de l'installation de transport en commun rapide par autobus (TCRA) dans le terre-plein de 240 m au nord du chemin Maxwell Bridge jusqu'à la limite du secteur urbain.

Le prolongement du Transitway de Kanata-Nord est envisagé dans les Plans directeurs des transports (PDT) antérieurs et actuels (2008, 2013, 2025). Le PDT de 2025 désigne le chemin March comme un couloir de transport en commun rapide.

Le Plan de conception communautaire de Kanata-Nord (PCC) (2016) désigne le prolongement du transport en commun rapide par autobus pour desservir la communauté comme un principe directeur. Il comprend également un parc relais à l'avenue Buckbean.

L'élargissement du chemin March du nord du chemin Maxwell Bridge jusqu'à l'avenue Buckbean (passant de deux voies à quatre voies) fait partie du projet de réseau routier prioritaire du PDT 2025.

Le prolongement du Transitway de Kanata-Nord et l'élargissement du chemin March desserviront les communautés résidentielles en pleine croissance de la région et relieront ces communautés à des destinations clés le long du chemin March, notamment le Quartier économique de Kanata-Nord.

Kanata North Transitway Extension Project

Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

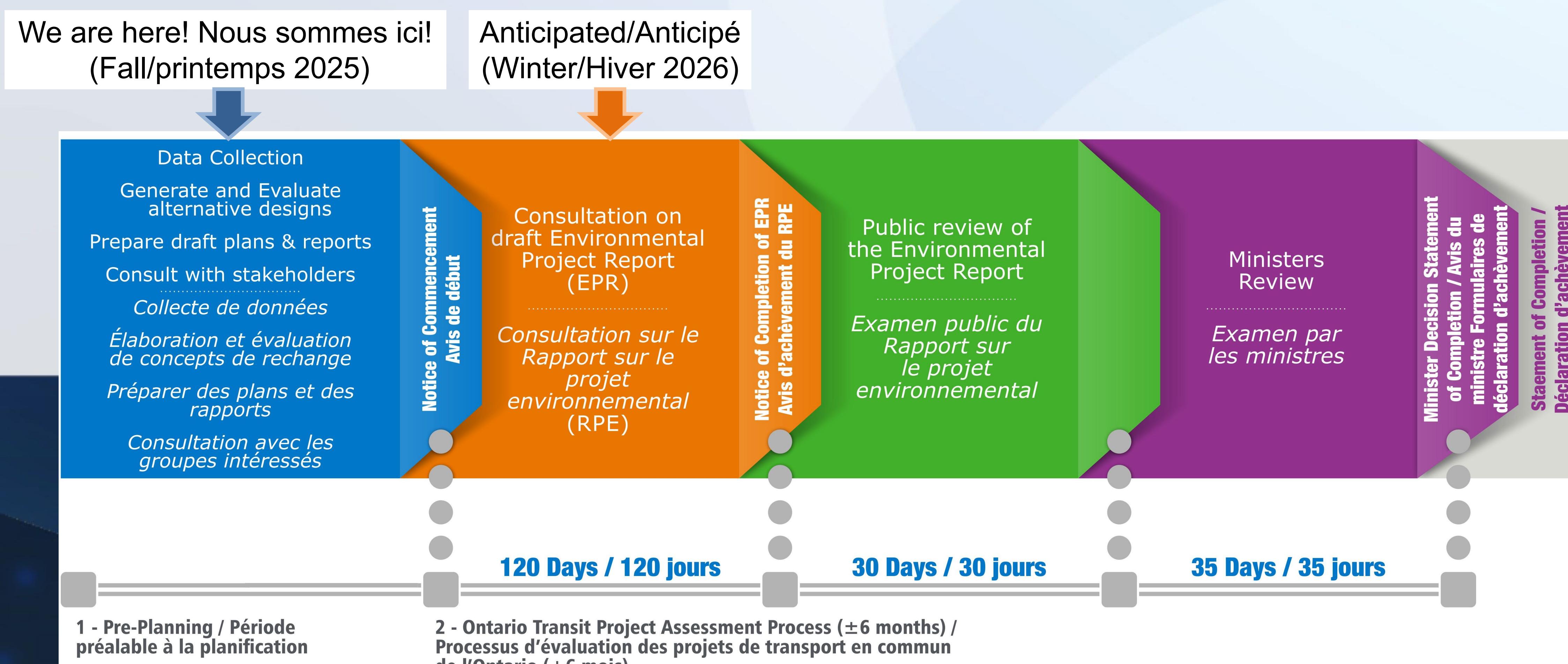
Environmental Assessment (EA) Process/Processus d'évaluation environnementale (EE)

This project meets the requirements of the Transit and Rail Project Assessment Process (TRPAP; O.Reg 231/08), which provides opportunities for effective consultation with study stakeholders to inform the development of the functional design for the project. The EA comprises a Pre-Planning phase followed by a six-month process that accommodates public consultation, documentation, and provincial approval of the Environmental Project Report (EPR).

Ce projet répond aux exigences du processus d'évaluation des projets de transport en commun et ferroviaires (Règl. de l'Ont. 231/08), qui offre des possibilités de consultation efficace avec les intervenants de l'étude afin d'orienter l'élaboration de la conception fonctionnelle du projet. L'EE comprend une phase de planification préalable suivie d'un processus de six mois qui permet la consultation publique, la documentation et l'approbation provinciale du Rapport sur le projet environnemental (RPE).

Schedule/Calendrier

Consultation Group Meetings	Réunions du groupe de consultation	Oct 21 and Nov 12, 2025/21 oct. et 12 nov. 2025
Public Open House (we are here!)	Séance portes ouvertes (Nous sommes ici!)	Nov 18 & 19, 2025/Les 18 et 19 nov. 2025
Recommended Plan to City's Public Works and Infrastructure (PWIC) Committee for approval	Plan recommandé soumis au Comité de l'infrastructure et des travaux publics de la Ville aux fins d'approbation	Early 2026/Début de 2026
Commencement of Transit and Rail Project Assessment Process	Début du processus d'évaluation des projets de transport en commun et ferroviaires	Winter 2026/Hiver 2026



Kanata North Transitway Extension Project
Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

Existing Conditions

- No pedestrian or cycling facilities
- Rural Arterial; two-lane cross-section; 80 km/h posted speed limit
- Paved shoulder present until 350 m north of Maxwell Bridge Road, gravel shoulder further north
- No transit routes operate within the Study Corridor; nearest route operates along Halton Terrace/Maxwell Bridge Road

Conditions actuelles

- Pas d'installations pour piétons ou cyclistes
- Artères rurales; section transversale à deux voies; limite de vitesse affichée de 80 km/h
- Accotement asphalté présent jusqu'à 350 m au nord du chemin Maxwell Bridge, accotement en gravier plus au nord
- Pas de circuits de transport en commun fonctionnant dans le couloir à l'étude, trajet le plus proche assuré le long de la terrasse Halton et du chemin Maxwell Bridge

Looking North-Vers le nord



Looking South-Vers le sud

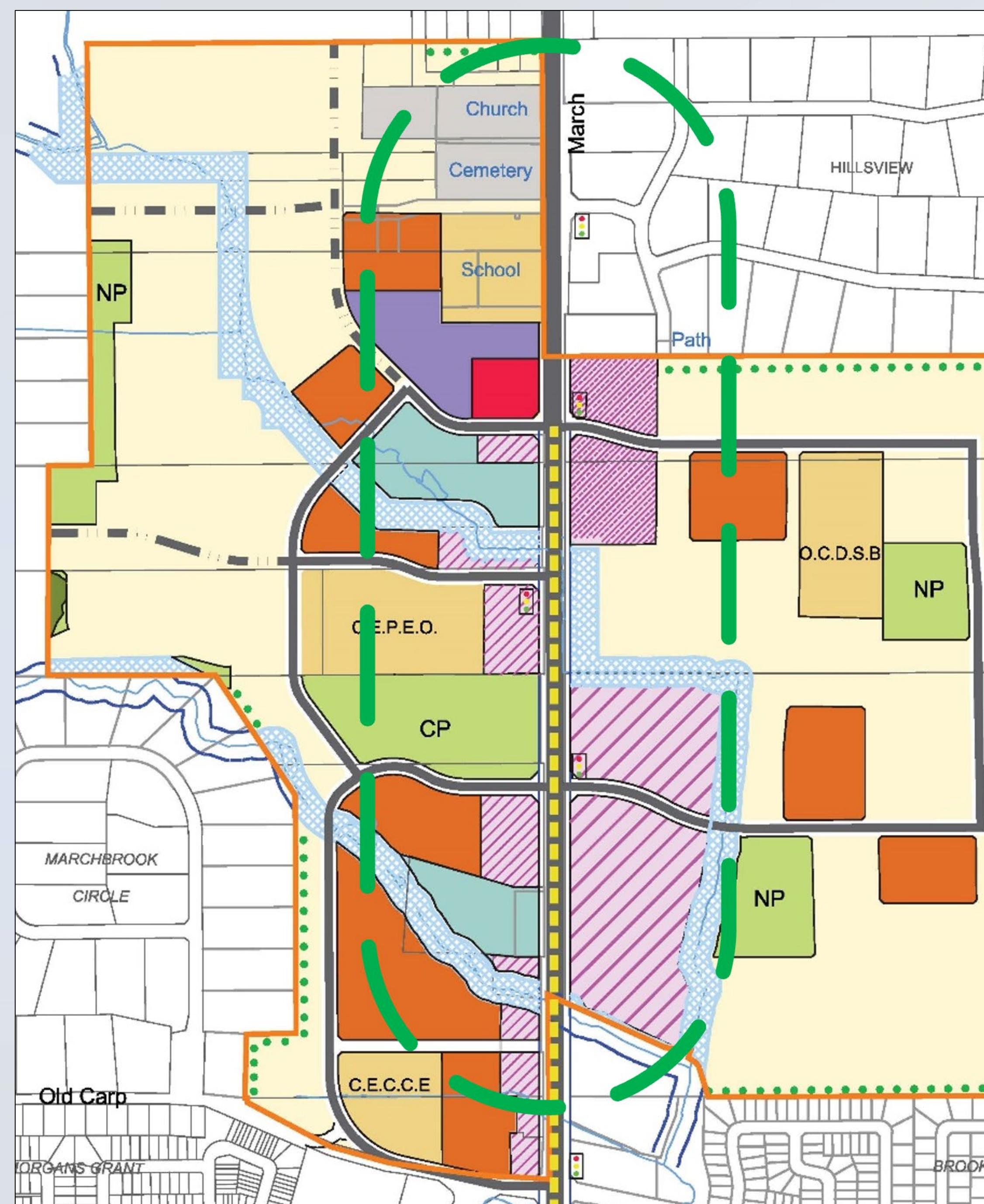


Kanata North Transitway Extension Project

Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

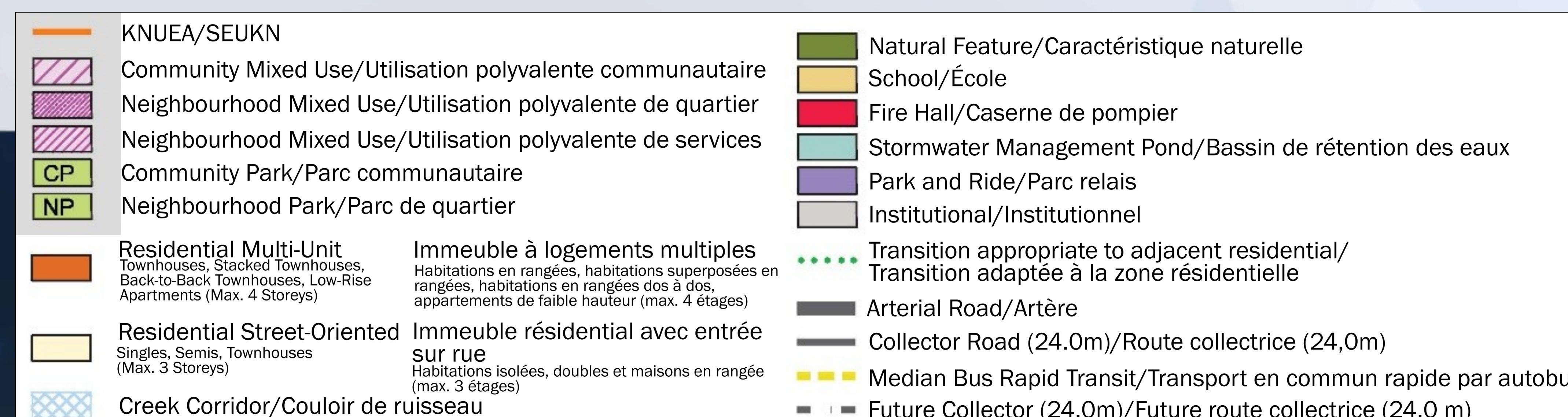
Planning Context

- Official Plan: ‘Mainstreet’, ‘Neighbourhood’ with an ‘Evolving neighbourhood Overlay’
- Several on-going residential and mixed-use development applications within the neighbourhood
- CDP envisions March Road as the spine of a mixed-use core in the community
- CDP guiding principles include plans for March Road:
 - Extending pedestrian and cycling facilities (entire Study Corridor)
 - Extending median bus rapid transit corridor (to Buckbean Avenue)



Contexte de planification

- Plan officiel : « rue principale », « quartier » avec une « zone sous-jacente de quartiers évolutifs »
- Plusieurs demandes d'aménagement résidentiel et polyvalent en cours dans le quartier
- Le PCC envisage le chemin March comme l'échine dorsale d'un noyau polyvalent dans la communauté
- Les principes directeurs du PCC comprennent des plans pour le chemin March :
 - Prolongement des réseaux piétonniers et cyclables (ensemble du couloir à l'étude)
 - Prolongement du transport en commun rapide par autobus dans le terre-plein (jusqu'à l'avenue Buckbean)



Kanata North Transitway Extension Project

Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

Need and Opportunity

The Kanata North Transitway is planned as an at-grade Transitway, running from Highway 417/Eagleson interchange to a terminus at the urban boundary. Expanding Bus Rapid Transit (BRT) along March Road supports the City's vision for a rapid transit network and addresses growing travel demand in the area. The extension, along with a new Park & Ride (at Buckbean Avenue) in Kanata North, will improve transit access and encourage more people to choose transit. Locating the Park & Ride closer to the Kanata North Urban Expansion Area and upstream of peak traffic will make commuting easier, help meet the City's 2046 modal share targets, and reduce congestion on Highway 417. These improvements are especially important for rural and suburban residents, providing convenient access points and encouraging a shift from personal vehicles to transit earlier in the trip.



- Presently, there is **no regular transit service** along this segment of March Road.



- There are opportunities to **improve transit user experience** including the following:
 - High-quality rapid transit service in the corridor;
 - New Park and Ride lot to improve access to transit;
 - Integration with future local bus services and active transportation facilities.



- There are opportunities to **improve the transportation environment for all modes** by including:
 - Complete Streets design approach;
 - Placemaking opportunities.



2025 Transportation Master Plan
Needs-Based Transit Network Projects

Kanata North Transitway Extension Project

Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

Besoins et possibilités

On a prévu que les voies du Transitway de Kanata-Nord soient au niveau du sol, allant de l'échangeur de l'autoroute 417/Eagleson à un terminus à la limite du secteur urbain. Le prolongement du transport en commun rapide par autobus (TCRA) le long du chemin March appuie la vision de la Ville pour un réseau de transport en commun rapide et répond à la demande croissante de déplacements dans la région. Le prolongement ainsi qu'un nouveau parc relais (à l'avenue Buckbean) à Kanata-Nord amélioreront l'accès au transport en commun et encourageront davantage de gens à choisir le transport en commun. L'emplacement du parc relais plus près du secteur d'expansion urbaine de Kanata-Nord et en amont des routes à grande circulation facilitera les déplacements, aidera à atteindre les objectifs de la part modale de la Ville pour 2046 et réduira la congestion sur l'autoroute 417. Ces améliorations sont particulièrement importantes pour la population des secteurs ruraux et des banlieues, car elles offrent des points d'accès pratiques et encouragent l'utilisation du transport en commun plus tôt au cours du trajet.



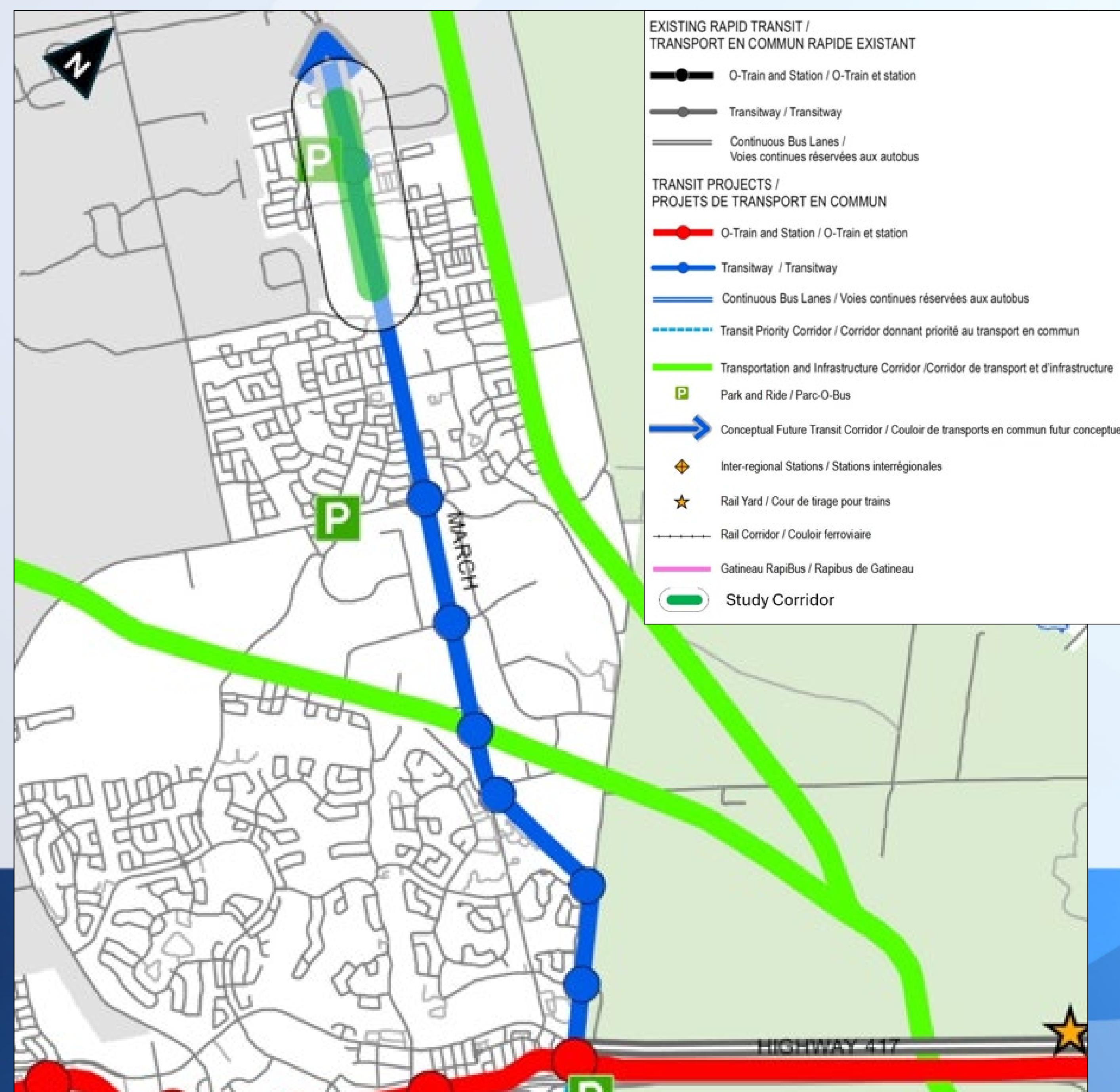
- À l'heure actuelle, il n'y a pas de service régulier de transport en commun le long de ce tronçon du chemin March.



- Il existe des possibilités d'améliorer l'expérience de la clientèle du transport en commun, notamment :
 - un service de transport rapide de grande qualité dans le couloir;
 - un nouveau parc relais pour améliorer l'accès au transport en commun;
 - l'intégration avec les futurs services d'autobus locaux et les installations de transport actif.



- Il y a des possibilités **d'améliorer l'environnement de transport pour tous les modes** en incluant les éléments suivants :
 - Approche de conception des rues complètes
 - Possibilités de création d'espaces



Transportation Demand Forecasting and Analysis Findings

- Long term need to accommodate area growth and demand
 - 4,700 residential units planned (per current DevApps):
 - Without BRT -> 61% Auto Mode Share -> up to 1,600 auto trips per peak hour/peak direction on March Road
 - Versus
 - With BRT -> 50% Auto Mode Share -> up to 1,200 auto trips per peak hour/peak direction on March Road
 - Achieve 28% transit mode share (double existing)
- With the implementation of current planned developments, March Road cannot support anticipated demand by auto mode only.
- Opportunity to implement extension of transitway further north to attract rural commuters.
- Doubling transit share to 28% would help achieve the Official Plan's 50% sustainable mode share target.

Prévision de la demande de transport et résultats de l'analyse

- Besoin à long terme de répondre à la croissance et à la demande de la région – 4 700 logements planifiés (selon les demandes d'aménagement actuelles) :
 - Sans TCRA -> part modale des déplacements en automobile de 61 % -> jusqu'à 1 600 trajets en voiture par heure de pointe et par sens de la circulation aux heures de pointe sur le chemin March
 - Ou
 - Avec le TCRA -> part modale des déplacements en automobile de 50 % -> jusqu'à 1 200 trajets en voiture par heure de pointe et par sens de la circulation aux heures de pointe sur le chemin March
 - Atteinte d'une part modale des déplacements en transports en commun de 28 % (doubler la part actuelle)
- Avec la mise en œuvre des aménagements actuellement planifiés, le chemin March ne peut pas soutenir la demande prévue uniquement avec la part modale des déplacements en voiture.
- C'est une occasion de mettre en œuvre le prolongement du Transitway plus au nord pour attirer les navetteurs ruraux.
- Le fait de doubler la part des déplacements en transport en commun à 28 % permettrait d'atteindre la part des modes de transport durable ciblée de 50 % du Plan officiel.

Kanata North Transitway Extension Project

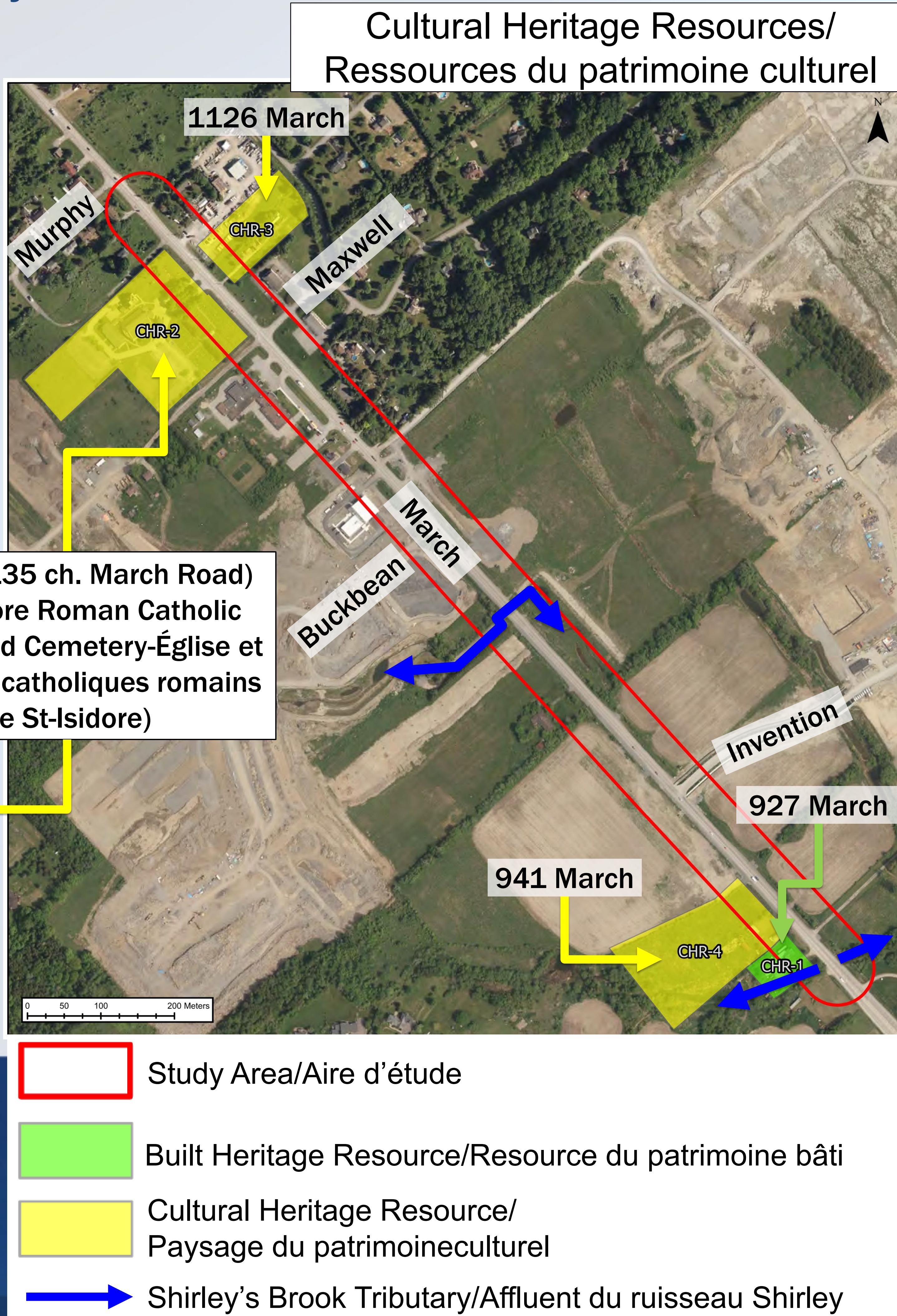
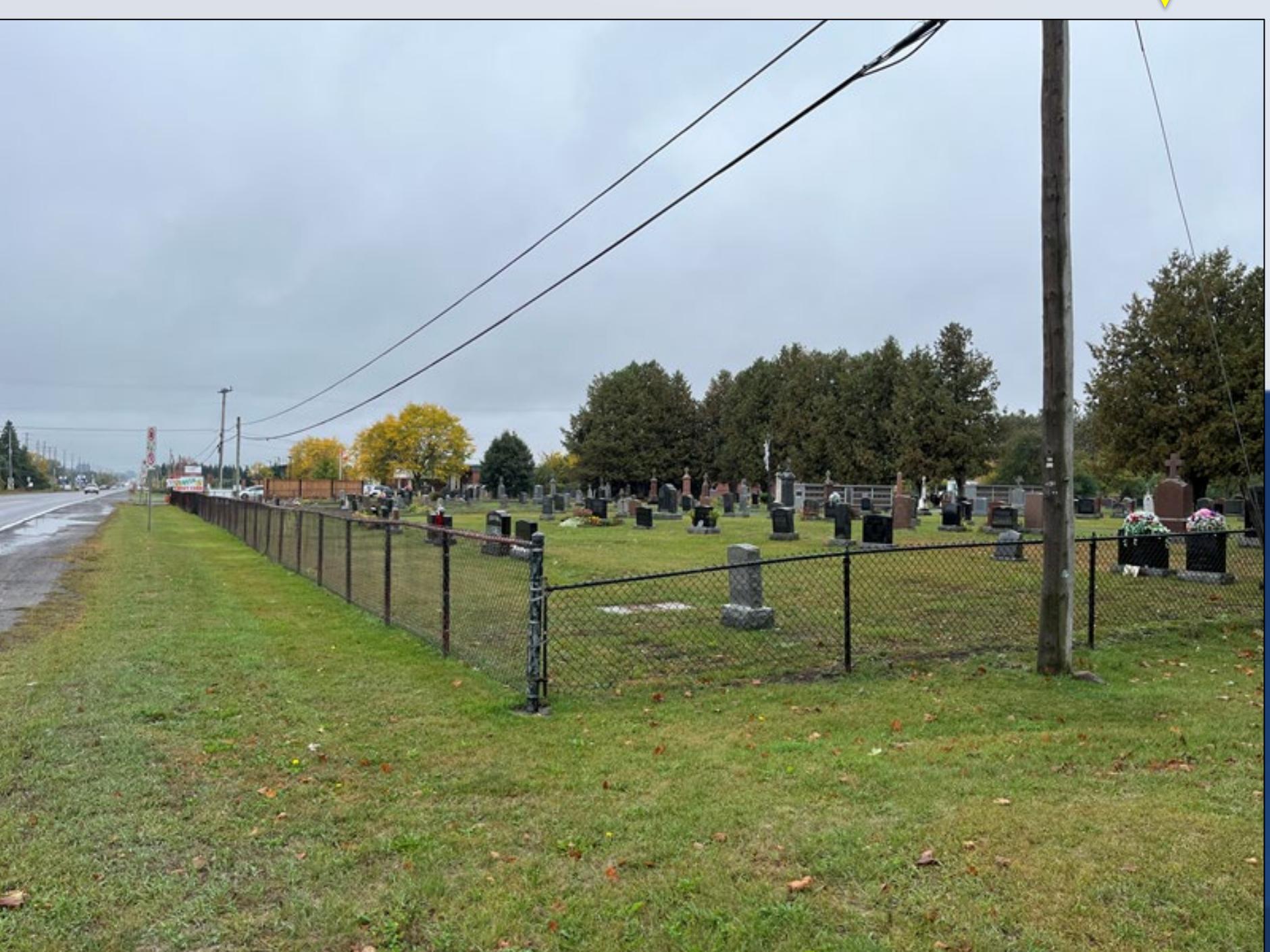
Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

Key Design Considerations

- Four cultural heritage resources found along the Study Corridor
 - 927 March Road Farmhouse
 - 941 March Road Barn
 - 1126 March Road Farmhouse
 - 1129/1135 March Road Church and Cemetery
- Two tributaries of Shirley's Brook cross the Study Corridor

Principales considérations de conception

- Quatre ressources du patrimoine culturel trouvées le long du couloir à l'étude
 - 927, chemin March – maison de ferme
 - 941, chemin March – étable
 - 1126, chemin March – maison de ferme
 - 1129 et 1135, chemin March – église et cimetière
- Deux affluents du ruisseau Shirley's traversent le couloir à l'étude



Kanata North Transitway Extension Project

Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

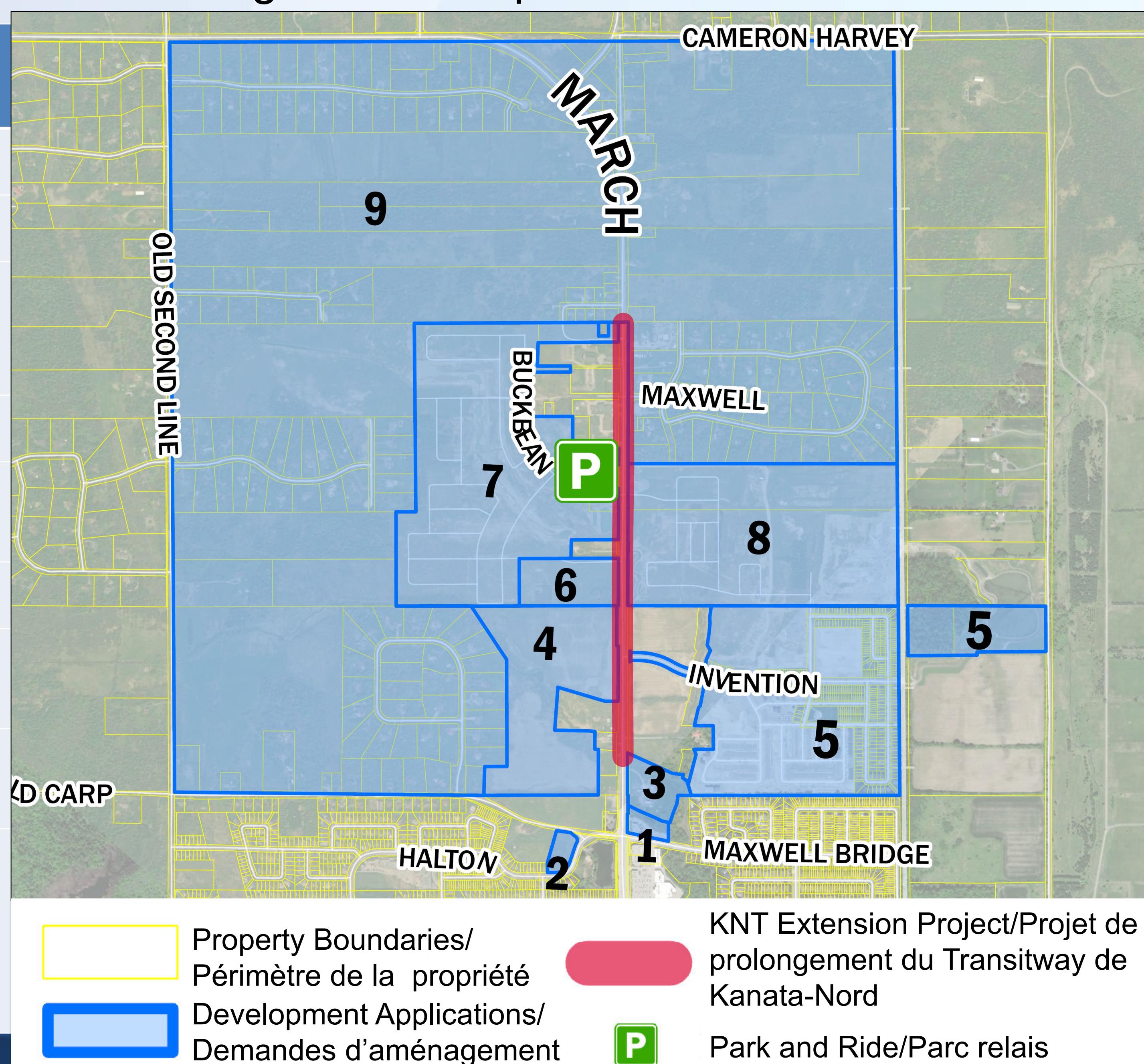
Key Design Considerations (cont'd)

- Accessibility in the design
- Developments within the area
- Integration with Buckbean Park and Ride
- Property impacts
- Station locations
- Location of future access/intersections along March Road
- BRT transition at northern end
- Avoid existing hydro line on east side

Principales considérations de conception (suite)

- Accessibilité dans la conception
- Aménagement dans le secteur
- Intégration avec le parc relais de Buckbean
- Répercussions sur les propriétés
- Emplacements des stations
- Emplacement des futures voies d'accès et intersections le long du chemin March
- Transition au TCRA à l'extrême nord
- Évitement de la ligne de transport de l'électricité du côté est

Label/ Étiquette	Municipal Address/Adresse municipale	Description	Description
1	1104 Halton Terrace/terrasse Halton	Four-storey apartment building	Four-storey apartment building/Immeuble d'appartements de quatre étages
2	886 March Road/ch. March	Single-storey restaurant building	Single-storey restaurant building/Restaurant d'un étage
3	910 March Road/ch. March	Mixed-use building up to 9-storeys, 390 residential units and 501sqm of commercial/Immeuble polyvalent pouvant avoir jusqu'à neuf étages, 390 logements et 501 m ² de commerces	Mixed-use building up to 9-storeys, 390 residential units and 501sqm of commercial/Immeuble polyvalent pouvant avoir jusqu'à neuf étages, 390 logements et 501 m ² de commerces
4	927 March Road/ch. March	Residential subdivision	Residential subdivision/Lotissement résidentiel
5	930 March Road/ch. March	Greenfield residential subdivision development, with commercial	Greenfield residential subdivision development, with commercial/Aménagement d'un lotissement résidentiel en zone verte, avec commerces
6	1015 March Road/ch. March	Commercial and retail uses, as well as a school	Commercial and retail uses, as well as a school/Usage commercial et de vente au détail, et école
7	1053 March Road/ch. March	Residential subdivision, with school, fire hall, and park and ride facility	Residential subdivision, with school, fire hall, and park and ride facility/Lotissement résidentiel, avec école, caserne de pompiers et parc relais
8	1020 & 1070 March Road/ch. March	Proposed residential subdivision with school and commercial	Proposed residential subdivision with school and commercial/Lotissement résidentiel proposé avec école et commerces
9	1221 March Road/ch. March (South March Urban Expansion Area/secteur d'expansion urbaine de South March)	Potential Official Plan Amendment to expand the City's urban boundary: 233.5 ha	Modification possible au Plan officiel pour étendre la limite du secteur urbain de la Ville : 233,5 ha.



Kanata North Transitway Extension Project

Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

Alternative Designs

- Informed by:
 - Kanata North Transitway design (Corkstown - north of Maxwell Bridge Road)
 - Align with Functional Design of Kanata North Transitway and the corridor to the south
 - City Arterial Road design standards
 - Kanata North CDP
 - Feedback received from stakeholders and transportation analysis
- Need to confirm:
 - Station locations
 - Transition north of Buckbean to Urban Boundary
 - Access to Park and Ride: via March Road or Buckbean Avenue

Autres conceptions

- S'appuyant sur :
 - Conception du Transitway de Kanata-Nord (chemin Corkstown – au nord du chemin Maxwell Bridge)
 - Alignement avec la conception fonctionnelle du Transitway de Kanata-Nord et du couloir vers le sud
 - Normes de conception des artères routières de la Ville
 - PCC de Kanata-Nord
 - Commentaires reçus des intervenants et de l'analyse des transports
- À confirmer :
 - Emplacements des stations
 - Transition du nord de l'avenue Buckbean à la limite du secteur urbain
 - Accès au parc relais par le chemin March ou l'avenue Buckbean



Kanata North Transitway Extension Project

Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

Complete Streets Approach

- Council approved the Complete Streets policy and framework to guide the planning, design, operations and maintenance of road infrastructure. As public spaces, roads are used for social encounters, as entryways to businesses and community facilities, and as the **backbone of Ottawa's transportation system and economy**.
- Planning and design for Complete Streets recognizes the need to provide safety, comfort and convenience to users of all ages and abilities, regardless of their mode of transportation.

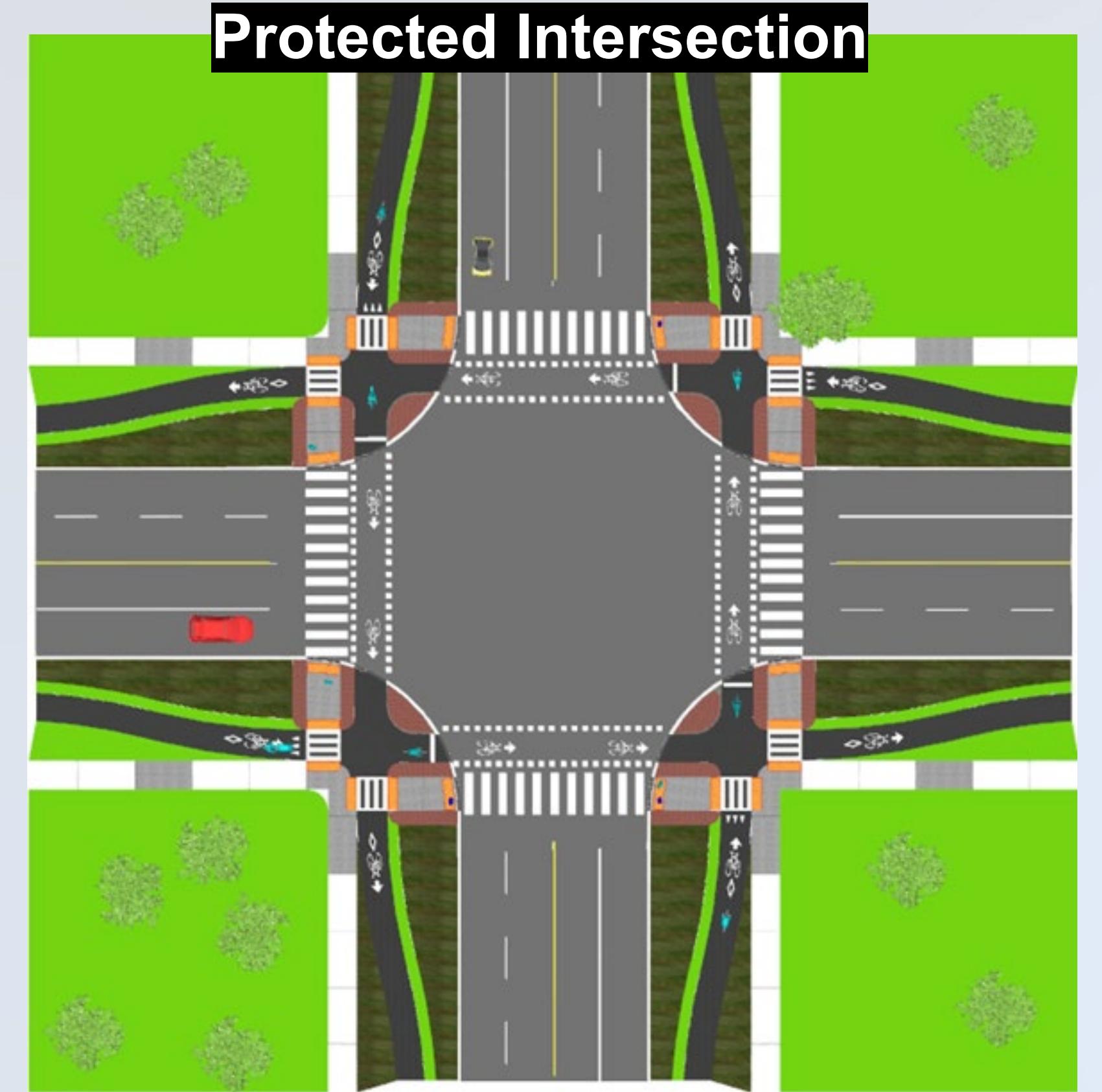


Image 5.7. Example of corner diagonal at Donald Street and St-Laurent Boulevard

Design Features

- Ⓐ Corner diagonal width
- Ⓑ Corner safety island
- Ⓒ Pedestrian refuge

- The City is developing networks of Complete Streets as opportunities arise through new construction and renewal projects.
- All streets can be a Complete Street but they **may look different based on the surrounding context**.



Kanata North Transitway Extension Project

Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

Approche des rues complètes

- Le Conseil a approuvé la politique et le cadre de travail des rues complètes pour orienter la planification, la conception, l'exploitation et l'entretien des infrastructures routières. En tant qu'espaces publics, les routes servent d'environnements sociaux, de voies d'entrées aux entreprises et aux installations communautaires et **d'épine dorsale du réseau de transport et de l'économie.**
- La planification et la conception pour les rues complètes reconnaissent le besoin d'offrir la sécurité, le confort et la commodité aux usagers de tous âges et aptitudes, peu importe leur mode de transport.

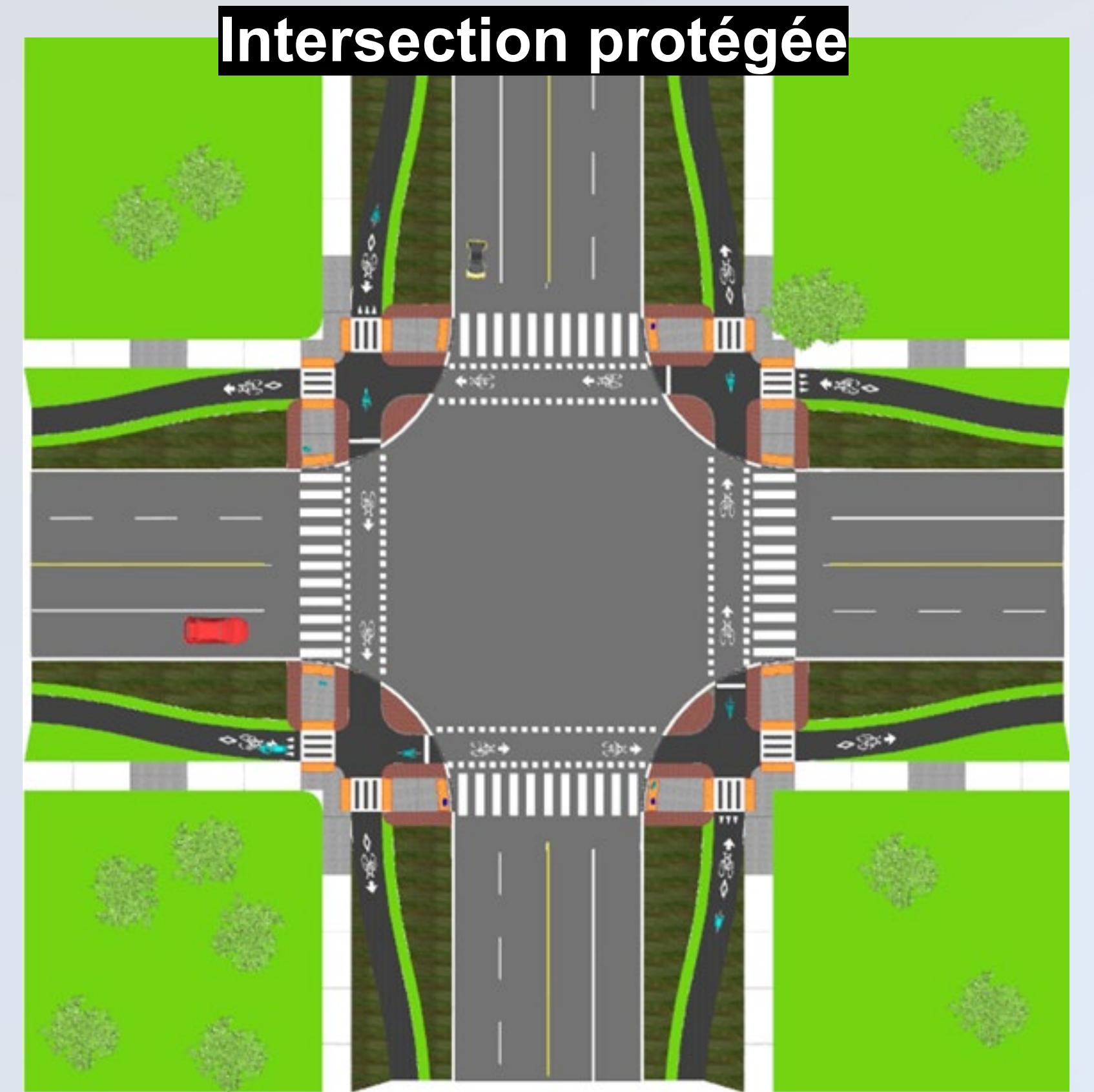


Image 5.7. Example of corner diagonal at Donald Street and St-Laurent Boulevard

Design Features

- (A) Corner diagonal width
- (B) Corner safety island
- (C) Pedestrian refuge

- La Ville cherche à développer des réseaux de rues complètes au fur et à mesure que de nouvelles possibilités surviennent par le biais de nouvelles constructions et de projets de rénovation
- Toutes les rues peuvent être complète, mais **peuvent avoir un aspect différent selon le contexte environnant.**



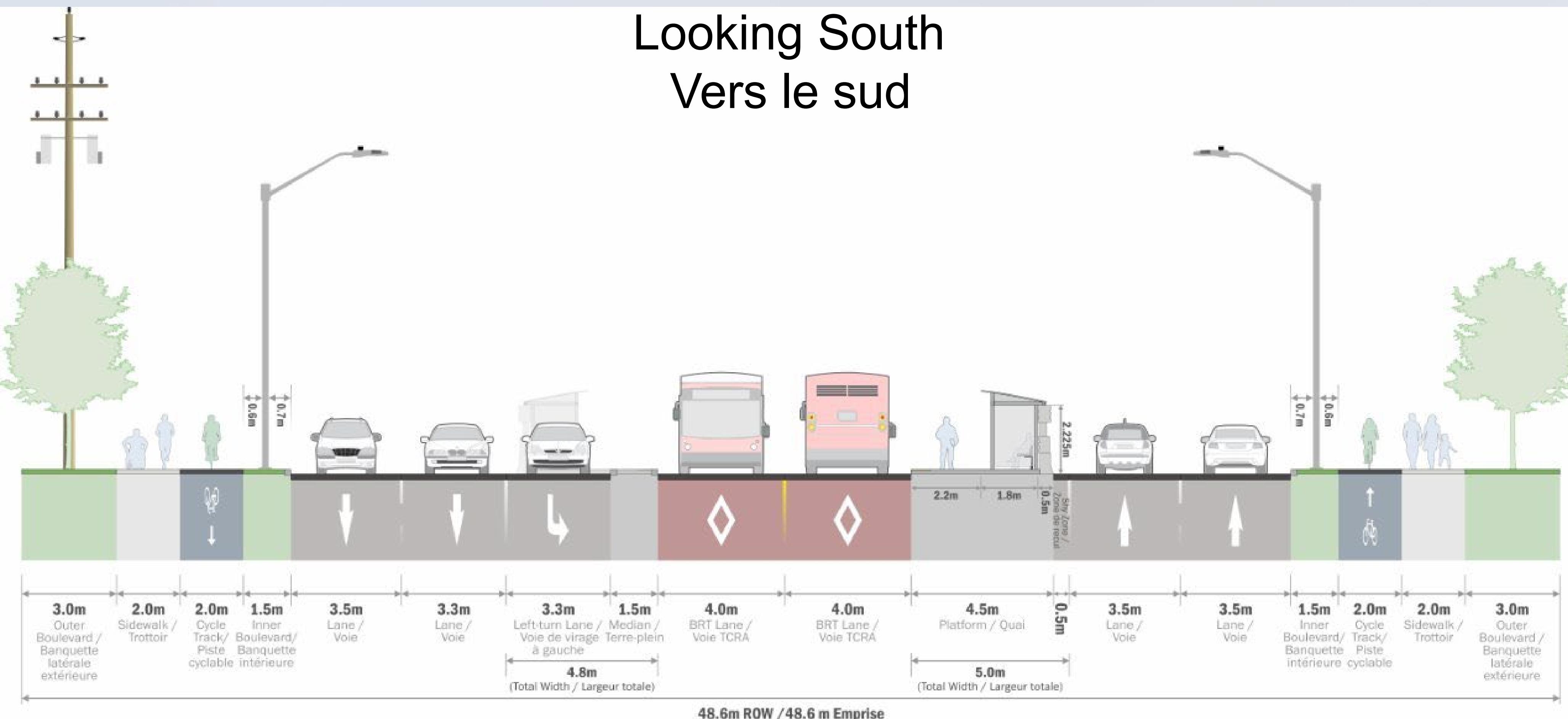
Preliminary Preferred Design

- Meets accessibility design standards and guidelines
- Extension of median bus rapid transitway
- New BRT stations at Invention, Buckbean Park and Ride
- Signalized intersections at Invention Boulevard, Future Collector, Buckbean Avenue and Maxwell Road per Kanata North CDP
 - Incorporates elements of a Complete Street, protected intersection design, active transportation facility tie-ins
- Construction can be staged as outlined in Kanata North CDP
- Identify property requirements for future extension north of Buckbean Avenue to Urban Boundary
- Impact assessment and mitigation measures (e.g., noise)

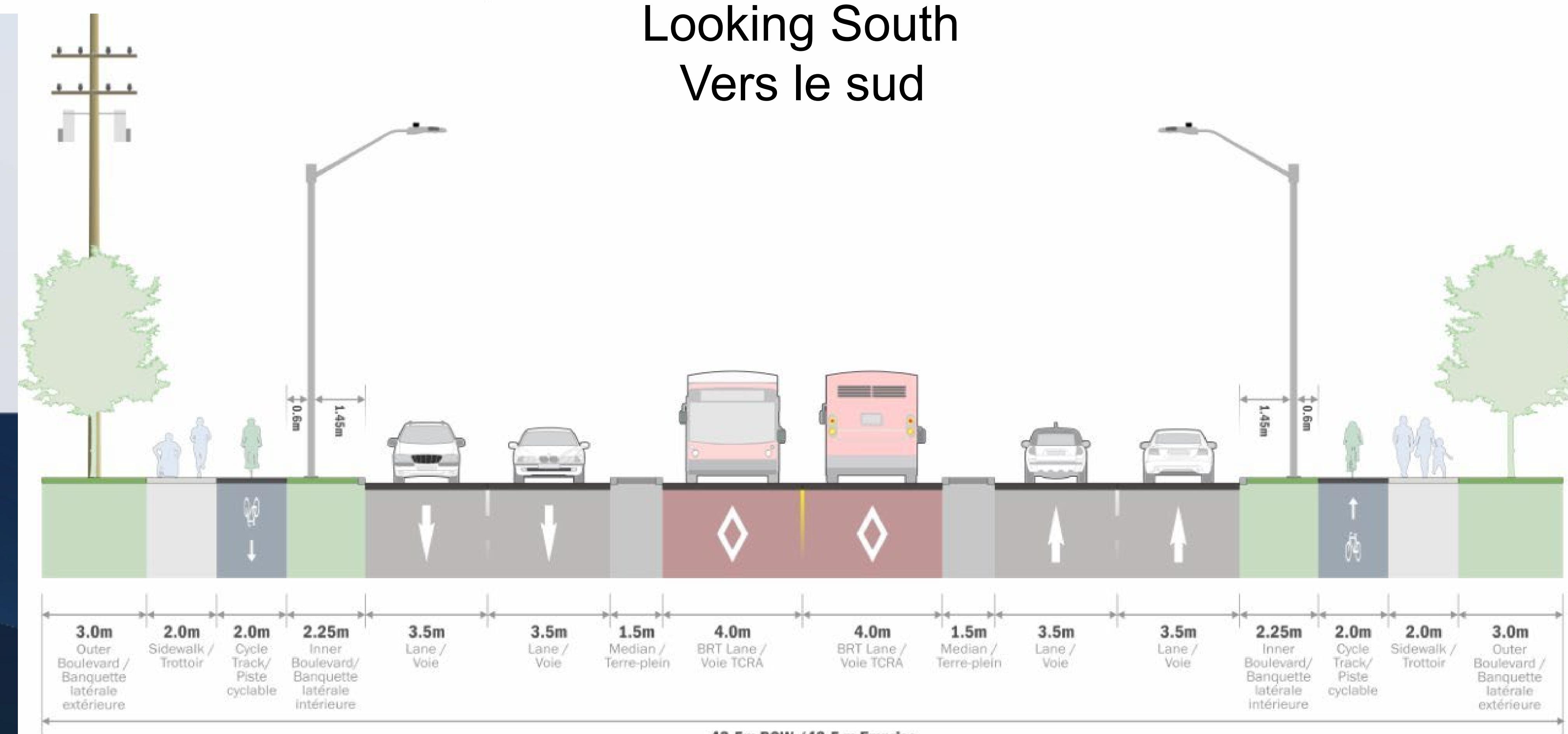
Modèle de conception préliminaire privilégié

- respecte les normes et directives de conception en matière d'accessibilité
- Prolongement du Transitway pour le transport en commun rapide par autobus dans le terre-plein
- Nouvelles stations de TCRA au boulevard Invention et parc relais de l'avenue Buckbean
- Intersections à feux au boulevard Invention, à la future voie collectrice, à l'avenue Buckbean et au chemin Maxwell selon le PCC de Kanata-Nord
 - Incorpore des éléments d'une rue complète, la conception des intersections protégées et les raccordements aux infrastructures de transport actif
- Construction pouvant être faite par étapes comme indiqué dans le PCC de Kanata-Nord
- Détermination des exigences relatives aux propriétés pour le futur prolongement vers le nord de l'avenue Buckbean à la limite du secteur urbain
- Impacts et mesures d'atténuation (par exemple, le bruit)

Kanata North Transitway Extension Project
Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord
Conceptual Station and Mid-block Cross-section Drawings/
Dessins conceptuels en coupe transversale de la station et de la section courante



Looking South
Vers le sud



Kanata North Transitway Extension Project

Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

Project Benefits

Transit:

- Supports area development by introducing rapid transit service to the area
- Saves up to 9-to-10 minutes of travel time per bus trip (Corkstown – Buckbean) in the peak hour/peak direction while increasing reliability of transit
- Makes transit more attractive by providing transit travel times similar to auto travel times in the corridor

Active Transportation:

- Improves mode-share and mitigates area congestion
- Improves multi-modal connectivity to adjacent communities and destinations
- Implements protected intersections at signalized intersections
- Transforms the corridor into an urban complete street with segregated cycle tracks and sidewalks

Avantages du projet

Transport en commun :

- Il soutient l'aménagement de la zone en ajoutant un service de transport rapide dans le secteur
- Il permet d'économiser de 9 à 10 minutes de temps de déplacement par trajet d'autobus (Corkstown – Buckbean) à l'heure de pointe et dans le sens de la circulation aux heures de pointe, tout en augmentant la fiabilité du transport en commun
- Il rend le transport en commun plus intéressant en procurant des temps de déplacement en transport en commun similaires à ceux des déplacements en voiture dans le couloir

Transport actif :

- Il améliore la part modale de la région et atténue la congestion dans le secteur
- Il améliore la connectivité multimodale avec les communautés et les destinations adjacentes
- Il met en place des intersections protégées aux intersections à feux.
- Il transforme le couloir en une rue urbaine complète avec des pistes cyclables séparées et des trottoirs.

Kanata North Transitway Extension Project
Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

Project Impacts and Mitigation Measures

The Project 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.

Impacts du projet et mesures d'atténuation

Le projet sera conçu et mis en œuvre en profitant des avantages apportés par les règles de l'art et les plans contemporains de planification, d'ingénierie et d'environnement. En voici des exemples, qui seront actualisés et affinés pendant la phase suivante de la conception détaillée du projet :

Potential Impacts/Répercussions potentielles	Mitigation	Atténuation
Climate Change/Changement climatique	<ul style="list-style-type: none"> Tree-planting where possible, shade provision Sustainable transportation approach 	<ul style="list-style-type: none"> Plantation d'arbres dans la mesure du possible, ombrage Approche du transport durable
Private Property/Propriété privée	<ul style="list-style-type: none"> Design minimizes need for acquisition and modifications to property access wherever possible 	<ul style="list-style-type: none"> La conception minimise le besoin d'acquisition et de modification de l'accès à la propriété dans la mesure du possible
Drainage/Drainage	<ul style="list-style-type: none"> Stormwater Management Plan to ensure water balance throughout the corridor. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de gestion des eaux pluviales pour assurer le bilan hydrique dans l'ensemble du couloir.
Landscape/Paysage	<ul style="list-style-type: none"> Landscape Plan, including shading and rest areas 	<ul style="list-style-type: none"> Plan d'aménagement paysager, y compris les zones d'ombrage et les aires de repos
Construction/Construction	<ul style="list-style-type: none"> Construction Waste Management Plan Construction and Traffic Management Plan 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de gestion des déchets de construction Plan de gestion de la construction et de la circulation
Accessibility/Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> Incorporation of contemporary accessibility design features at the time of implementation 	<ul style="list-style-type: none"> Incorporation de caractéristiques d'accessibilité contemporaines au moment de la mise en œuvre



Kanata North Transitway Extension Project

Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

Accessibility in the Design

Public Spaces are to be inclusive and accessible to everyone of all ages and abilities.

The project is designed to meet the *Accessibility for Ontarians with Disabilities Act* and the City of Ottawa's *Accessibility Design Standards* and with consideration for the Federal *Accessible Canada Act*.

Key design considerations include:

- Type of pedestrian and cycling facilities
- Length and type of crosswalks
- Interaction at bus stops
- Passenger loading areas
- Tactile Walking Surface Indicators (TWSI)
- Unobstructed sidewalks
- Ground and floor surfaces
- Resting areas

The City's Accessibility Advisory Committee is a participant of this Study.

Accessibilité dans la conception

Les espaces publics doivent être inclusifs et accessibles à tous, peu importe l'âge ou les capacités.

Le projet sera conçu pour respecter la Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario et les normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa. On tiendra également compte de la Loi canadienne sur l'accessibilité du gouvernement fédéral.

Les considérations clés dans l'étape de conception pour respecter l'accessibilité comprennent :

- Type d'installations piétonnières et cyclables
- Longueur et type de passages pour piétons
- Les zones d'embarquement des passagers
- Les indicateurs tactiles au sol (ITS)
- Les trottoirs sans obstruction
- Les revêtement de sol et de plancher
- Les aires de repos

Le Comité consultatif sur l'accessibilité de la Ville participe à cette étude.



Kanata North Transitway Extension Project

Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord

Property Acquisition Processes

The implementation of the project will require property acquisition by the City. The details of property requirements will be confirmed during detailed design phase of the project, which will take place at a future date. The process of property acquisition will begin when funding for the project is secured. The City of Ottawa will work with affected property owners throughout the subsequent process in accordance with the City's Real Property Acquisition Policy.

The City has the authority to acquire land through the direction and implementation of the City of Ottawa Official plan, as well as the *Municipal Act*, the *Expropriations Act*, the *City of Ottawa Act*, and the *Housing Development Act*. Key Aspects of the acquisition process include:

- **Dedication:** In some instances, the City may acquire property or property rights as a condition of the approval of development applications.
- **Negotiation:** This is the City's preferred method of obtaining property rights.
- **Expropriation:** This method is used, pursuant to applicable laws and regulations, when negotiations are not successful.
- **Current Market Value:** All real property acquisitions shall be supported with a current market value appraisal. This appraisal will be completed by an independent real estate professional or by a qualified City staff appraiser.
- **Highest and Best Use:** Appraisal reports will be based on the "highest and best use" of the property. Once complete, a report with full findings of the appraisal will be provided to the property owner.
- **Fairness:** The City's main objective is that landowners be treated fairly and compensated appropriately for the value of their property.

Processus d'acquisition des terrains

La mise en œuvre de ce projet obligera la Ville à faire l'acquisition de terrains. Les détails des besoins en terrains seront confirmés au moment où le projet sera soumis à la conception détaillée, à un moment donné. Le processus d'acquisition des terrains ne sera pas lancé tant que le financement du projet et les détails de la conception n'auront pas été confirmés. La Ville d'Ottawa interviendra directement auprès des propriétaires fonciers visés pendant tout le processus subséquent, conformément à la Politique sur l'acquisition des biens-fonds.

La Ville a le pouvoir de faire l'acquisition de terrains dans le cadre de la mise en œuvre du Plan officiel d'Ottawa, ainsi que de la Loi de 2001 sur les municipalités, de la Loi sur l'expropriation, de la Loi de 1999 sur la ville d'Ottawa et de la Loi sur le développement du logement. Voici les grands aspects du processus d'acquisition :

Affectation : Dans certains cas, la Ville peut faire l'acquisition de propriétés ou de droits de propriété à titre de condition d'approbation d'une demande d'aménagement.

Négociation : C'est la méthode privilégiée par la Ville pour l'obtention de droits de propriété, où les modalités sont acceptables pour les deux parties.

Expropriation : Cette méthode est utilisée, conformément aux lois et règlements applicables, lorsque les négociations sont infructueuses ou qu'il devient urgent de respecter le calendrier des travaux.

Valeur marchande actuelle : Toutes les acquisitions de propriétés doivent faire l'objet d'une évaluation selon la valeur marchande courante, qui est effectuée par un professionnel indépendant du secteur immobilier ou par un évaluateur qualifié faisant partie du personnel de la Ville.

Optimisation : Les rapports d'évaluation reposent sur l'« optimisation » de la propriété. Une fois l'évaluation terminée, un rapport présentant les conclusions de l'estimation est remis au propriétaire.

Équité : Le premier objectif de la Ville, c'est que les propriétaires fonciers soient indemnisés de manière équitable et que leurs droits soient respectés et protégés. Dans le processus d'acquisition, la négociation et l'entente mutuelle sont des priorités.



**Kanata North Transitway Extension Project
Projet de prolongement du Transitway de Kanata-Nord**

Next Steps/Prochaines étapes

Please identify any comments or concerns you would like to see addressed and provide them by completing the survey available on the project website. Additional information on the project can be found at:

- ottawa.ca/kanatanorthtransitway

The Study Team will review the feedback and finalize the Recommended Plan for the project.

To provide additional comments and questions, or to subscribe to the project mailing list, please contact:

Veuillez formuler vos commentaires ou les préoccupations que vous aimeriez que nous abordions en remplissant le sondage sur le site Web du projet. Vous trouverez de l'information supplémentaire sur le projet sur :

- ottawa.ca/nordkanatatransitway

L'équipe de l'étude examinera les commentaires et finalisera le plan recommandé pour le projet.

Pour formuler des commentaires et des questions supplémentaires, ou pour vous abonner à la liste de diffusion du projet, veuillez communiquer avec :

Jabbar Siddique, P.Eng./ ing

Senior Project Manager, Transportation Planning/Gestionnaire principale de projet,
planification des transports

Planning, Development and Building Department, City of Ottawa/Direction générale
de la planification, de l'immobilier et du développement économique, Ville d'Ottawa

Tel: 613-580-2424 ext. 73914

Email: Jabbar.Siddique@ottawa.ca

Your feedback is important to the success of this Study.
Vos commentaires sont importants pour la réussite de cette étude.

*Thank you for your participation!
Merci de votre participation!*



Kanata North Transitway EA Addendum and Review Addenda et examen de l'EE du Transitway de Kanata-Nord

Corkstown Road to 240m north of Maxwell Bridge Road Du chemin Corkstown à 240 m au nord du chemin Maxwell Bridge

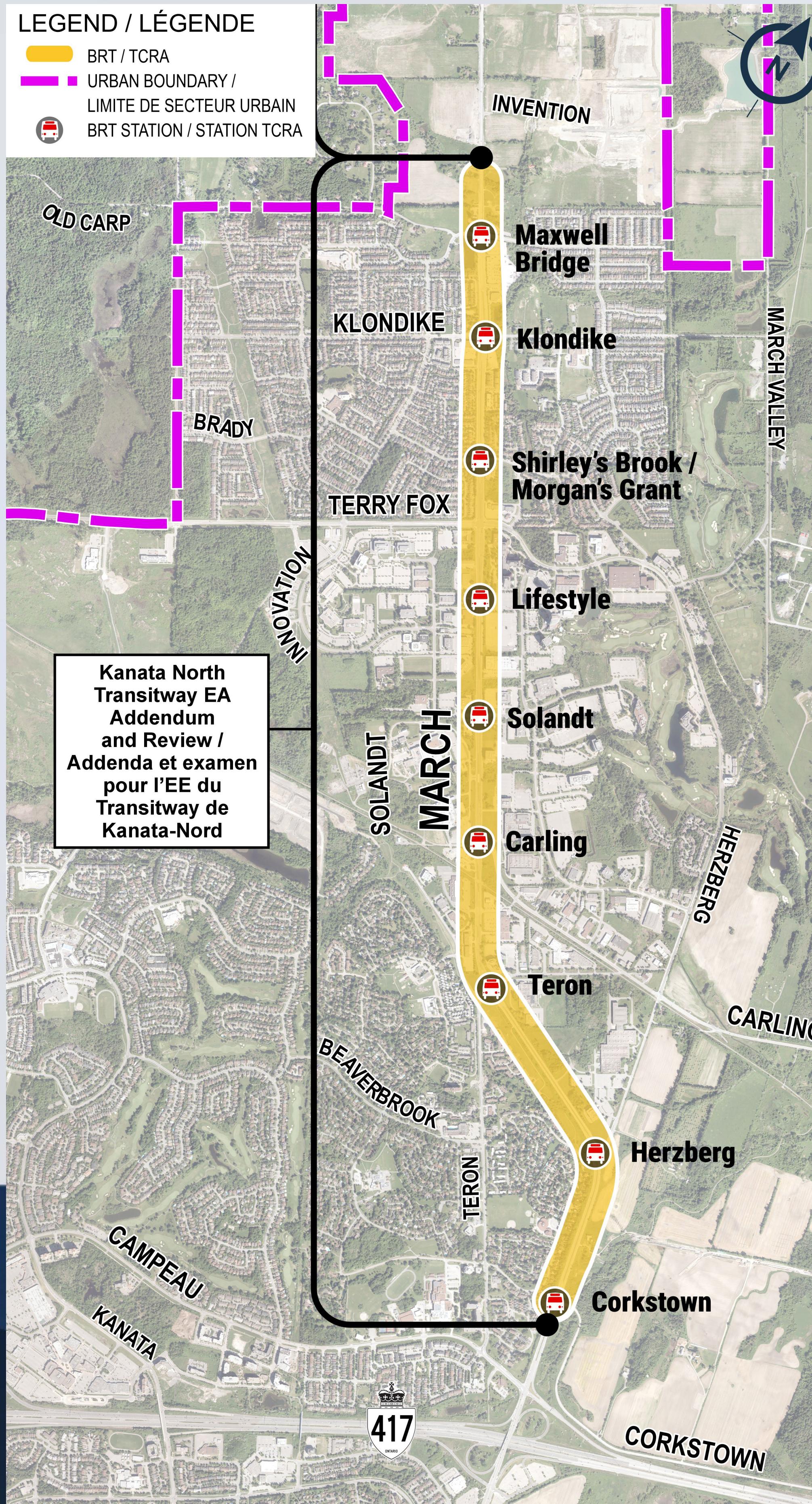
The Kanata North Transitway represents an approximately 6.0km dedicated median Bus Rapid Transit (BRT) facility between Corkstown Road and 240m north of Maxwell Bridge Road.

An Environmental Assessment (EA) was completed in 2014 in accordance with the provincial EA process.

In accordance:

- An **Addendum** is required to document changes made to the functional design.
- A **Review** is required as the project was not implemented within 10 years of the EA completion.

Details of this project are being shared for information.



Le Transitway de Kanata-Nord est une installation de transport en commun rapide par autobus (TCRA) dans le terre-plein s'étendant sur environ 6,0 km entre le chemin Corkstown et 240 m au nord du chemin Maxwell Bridge.

Une évaluation environnementale (EE) a été réalisée en 2014 conformément au processus provincial d'EE.

Conformément à ce processus :

- un **addenda** est requis pour documenter les modifications apportées à la conception fonctionnelle;
- un **examen** est requis, car le projet n'a pas été mis en œuvre dans les 10 ans suivant l'achèvement de l'EE.

Les détails de ce projet sont partagés aux fins d'information.

Kanata North Transitway EA Addendum and Review

Addenda et examen de l'EE du Transitway de Kanata-Nord

Design Changes

The 2014 Recommended Plan updated to contemporary design standards and guidelines. It includes:

- Complete Street corridor design
- Roadway geometry modifications which also incorporate protected intersection design
- Relocation of Terry Fox Station approximately 320m south to align with a newly recommended intersection at Lifestyle Street
- Addition of Morgan's Grant/Shirley's Brook Station
- Active transportation facility design for existing at-grade railway crossing south of Carling
- Multi-use pathway on west side of March Road from Campeau Road to Herzberg Road
- Roadway shifts to avoid heritage resources
- Lane reconfigurations at some intersections along the corridor
- Transitions for bus access to/from median lanes at key points

Design modifications can largely be accommodated within the footprint identified in the 2014 EA approved recommended plan. Some additional land will be required from properties previously identified as impacted to conform to new design guidelines. There are some locations where new property impacts have been identified. Overall impacts to properties are considered minor and fall within the City's existing right-of-way protection policies.

Modifications de la conception

Le Plan recommandé de 2014 a été mis à jour en fonction des normes et des lignes directrices contemporaines en matière de conception. Cela comprend :

- Conception du couloir selon le principe de rue complète
- Modifications de la géométrie de la chaussée qui comprennent également la conception d'intersections protégées
- Déplacement de la station Terry-Fox à environ 320 m au sud pour mieux s'adapter à une intersection nouvellement recommandée sur la rue Lifestyle
- Ajout d'une station sur la voie Morgan's Grant/la promenade Shirley's Brook
- Conception d'une infrastructure de transport actif pour le passage à niveau existant au sud de l'avenue Carling
- Sentier polyvalent du côté ouest du chemin March entre les chemins Campeau et Herzberg
- Déplacements de rues pour éviter les ressources patrimoniales recensées
- Reconfiguration des voies à certaines intersections le long du couloir
- Transitions pour l'accès des autobus empruntant les voies dans le terre-plein à des points clés

Les modifications de la conception peuvent en grande partie être incluses dans l'empreinte indiquée dans le plan recommandé de 2014 approuvé par l'EE. Des terres supplémentaires de propriétés précédemment désignées comme touchées seront nécessaires pour se conformer aux nouvelles lignes directrices de conception. On a déterminé que d'autres propriétés étaient également touchées. Les répercussions globales sur les propriétés sont considérées comme mineures et relèvent des politiques actuelles de protection de l'emprise de la Ville.

