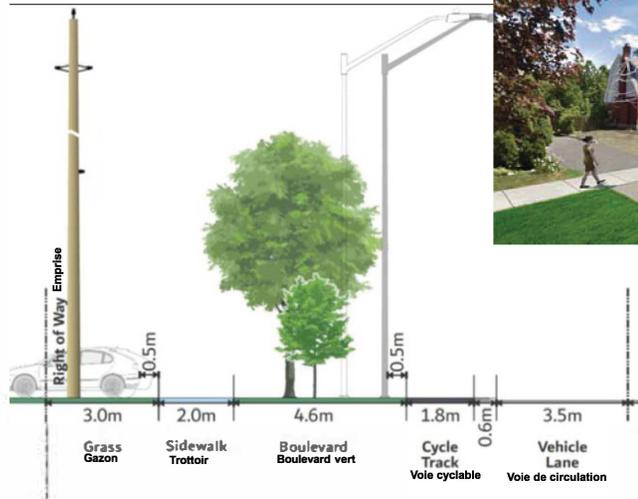


### Shortlisted Design Options

#### Option A: Separate Sidewalk and Cycle Track



- Sidewalk widened in current location, cycle track where painted bike lane is
- Similar to existing configuration
- Separation between sidewalk and cycle track by green boulevard.
- Driveway lengths relatively
- Potential impacts to trees
- Green boulevard behind cycle
- Maintains the same number and width of vehicle travel lanes.

#### Option B: Bundled Sidewalk and Cycle Track



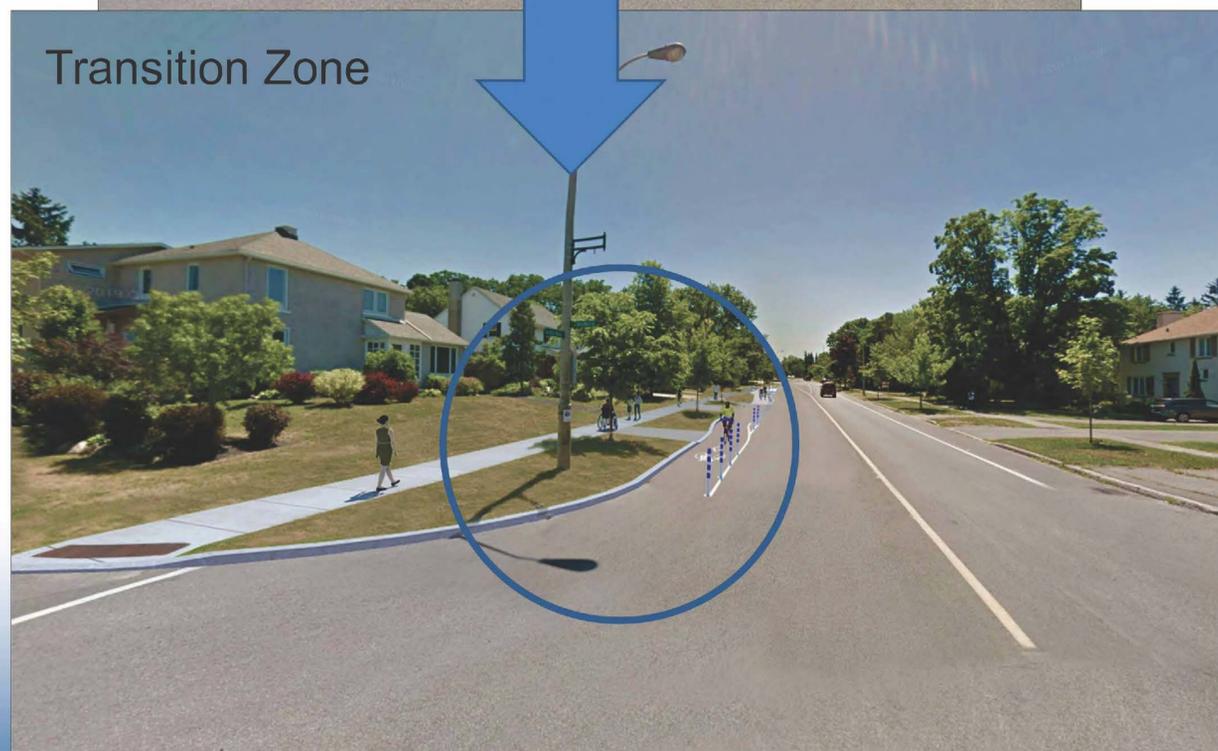
- Bundling of sidewalk/cycle track away from the roadway
- Existing configuration altered as cycling facility is away from roadway
- Separation between sidewalk and cycle track by rumble strip
- Some minor shortening of
- More impacts to trees than Option A
- Green boulevard along the roadway edge
- Maintains the same number and width of vehicle travel lanes.

### Transition Zones

Where sections of Alta Vista Drive are not reconstructed in the short-term, a transition from the proposed cycle track to the on-street, painted bike lane is recommended.

### Zones de transitions

Lorsque des tronçons de la promenade Alta Vista ne seront pas reconstruits à court terme, il est recommandé de faire la transition entre la piste cyclable proposée et la bande cyclable peinte sur rue.



### Protected Intersections

**Protected Intersections** minimize potential conflicts by incorporating the following key principles:

#### Corner safety island

- Raised area at the corner of the intersection that physically protects cyclists and pedestrians from turning vehicles
- Secure place for cyclists and pedestrians waiting at a red light
- Restricts the speed of right-turning vehicles

#### Forward stop bar

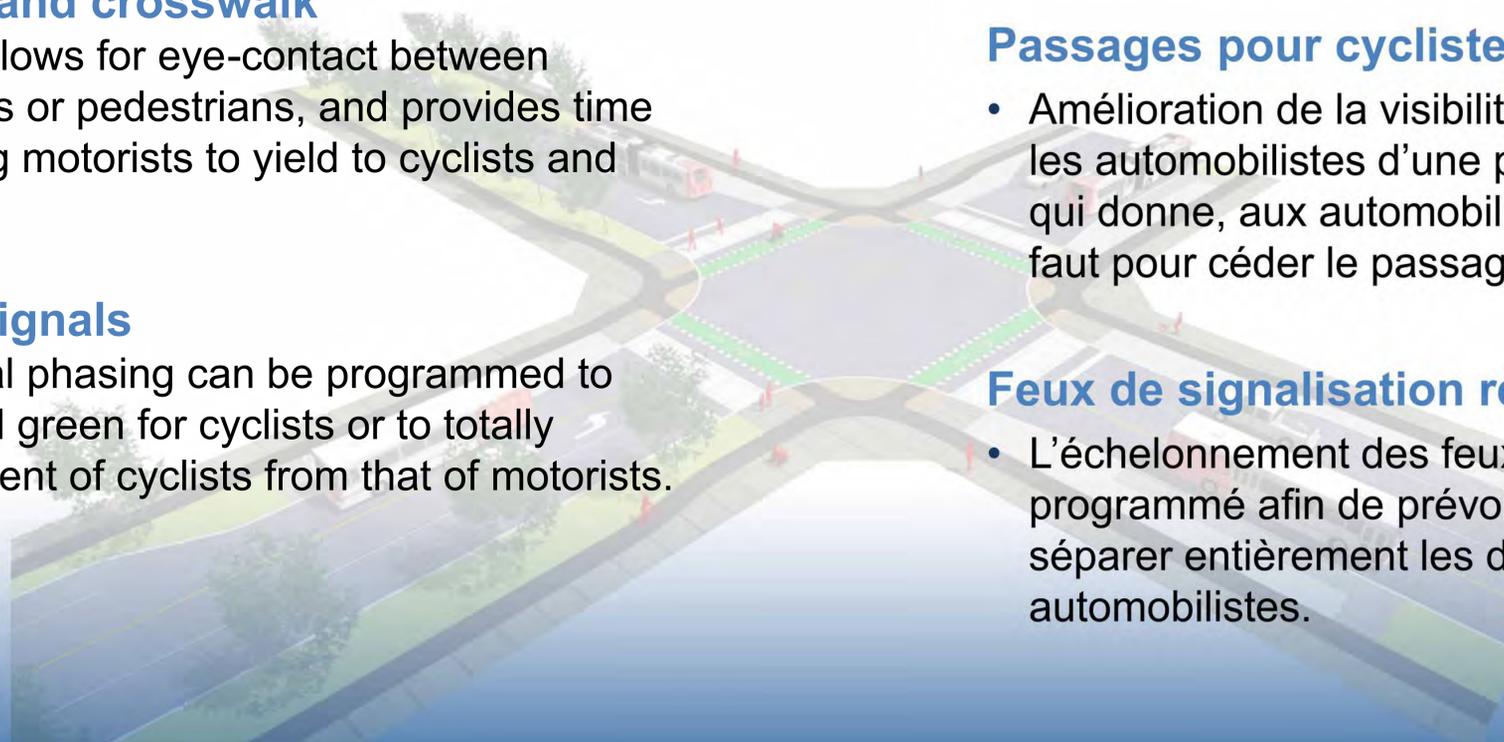
- This advanced positioning makes cyclists and pedestrians more visible to motorists and gives cyclists and pedestrians a head start when the traffic light turns green
- The forward stop bar decreases the crossing distance

#### Setback cross-ride and crosswalk

- Improved visibility, allows for eye-contact between motorists and cyclists or pedestrians, and provides time and space for turning motorists to yield to cyclists and pedestrians

#### Dedicated bicycle signals

- Special bicycle signal phasing can be programmed to provide an advanced green for cyclists or to totally separate the movement of cyclists from that of motorists.



### Intersections protégées

Les **intersections protégées** permettent de réduire le plus possible les conflits potentiels, en faisant appel aux grands principes suivants :

#### Refuge piétonnier aménagé aux coins des rues

- Zone surélevée au coin de l'intersection, pour protéger physiquement les cyclistes et les piétons contre les véhicules qui font des virages
- Lieu sûr pour les cyclistes et les piétons qui attendent au feu rouge
- Restriction de la vitesse des véhicules qui virent à droite

#### Ligne d'arrêt des cyclistes

- Grâce à ce positionnement avancé, les automobilistes ont plus de facilité à voir les cyclistes et les piétons, qui peuvent se remettre rapidement en route au feu vert
- La barre d'arrêt avant diminue la distance de traverse.

#### Passages pour cyclistes et piétons en retrait

- Amélioration de la visibilité; ces passages favorisent le contact visuel entre les automobilistes d'une part et, d'autre part, les cyclistes et les piétons, ce qui donne, aux automobilistes qui font des virages, le temps et la place qu'il faut pour céder le passage aux cyclistes et aux piétons.

#### Feux de signalisation réservés aux cyclistes

- L'échelonnement des feux de signalisation réservés aux cyclistes peut être programmé afin de prévoir un feu vert avancé pour les cyclistes ou de séparer entièrement les déplacements des cyclistes et ceux des automobilistes.

## Next Steps

Your feedback will be reviewed along with the input received from City staff, property owners and community members.

A second public information session will be held in **Fall 2019** to present a recommended Functional Design.

Please use the Comment Sheet to give us feedback, either placing it in the box provided or returning to us at the address below by **July 3, 2019**.

*Vanessa Black, P. Eng.  
Transportation Engineer - Network Modification  
Transportation Planning | City of Ottawa  
613.580.2424 ext. 12559  
Email: [Vanessa.Black@Ottawa.ca](mailto:Vanessa.Black@Ottawa.ca)*

**Your views are important to the success of this study.**

***Thank you for your participation!***

[www.ottawa.ca/AltaVistaDrive](http://www.ottawa.ca/AltaVistaDrive)

## Prochaines étapes

Nous allons prendre connaissance de vos commentaires et de ceux des représentants de la Ville d'Ottawa, des propriétaires fonciers et des membres de la collectivité.

Une deuxième séance d'information publique aura lieu à **l'automne 2019** pour présenter la conception fonctionnelle recommandée.

Nous vous invitons à remplir la fiche de commentaires; vous pouvez la déposer dans la boîte prévue à cette fin ou nous la faire parvenir à l'adresse suivante au plus tard le **3 juillet 2019**.

*Vanessa Black, P. Eng.  
Ingénieure, Transport - Modification au réseau  
Planification des transports | Ville d'Ottawa  
613.580.2424 poste 12559  
Courriel : [Vanessa.Black@Ottawa.ca](mailto:Vanessa.Black@Ottawa.ca)*

**Votre avis est essentiel au succès de cette étude.**

***Merci de votre collaboration!***

[www.ottawa.ca/promenadeAltaVista](http://www.ottawa.ca/promenadeAltaVista)