



## Introduction

Welcome to the Public Open House for the Bank Street Renewal – between Riverside Drive North and Ledbury Avenue – Functional Design Study.

Your feedback is an important component for this renewal project (full roadway, watermain and sewer replacement). Key elements of the functional design include:

- Cycle tracks;
- Widened sidewalks;
- Additional medians and the removal of the two way left turn lane in select locations;
- Revised intersection designs; and
- New traffic control signals

The project will improve pedestrian and cycling comfort and convenience, improve the public realm, and make targeted improvements to vehicle operations within the study area. The project improvements were developed using a “complete streets” approach.

At today’s Public Open House, the study team is providing information and seeking your feedback on the following topics:

- The overall study process;
- Why the improvements are needed;
- Study area and context;
- Changes to median treatment and property access; and
- The recommended functional plan.

Representatives from the City of Ottawa and MMM Group (the City’s consultant) are available to discuss the project with you. Please ask questions and provide your opinions to us. We encourage you to complete a comment sheet before leaving.

**Please sign in at the front desk.**



## Introduction

Bienvenue à la séance portes ouvertes entourant l’étude de conception fonctionnelle en vue de la réfection de la rue Bank, de la promenade Riverside Nord à l’avenue Ledbury.

Vos commentaires sont importants pour la réalisation de ce projet de réfection (remplacement complet de la chaussée, de la conduite d’eau principale et des égouts). Les principaux éléments qui seront soumis à vos commentaires sont les suivants:

- Pistes cyclables;
- Trottoirs élargis;
- Mesures accordant la priorité au transport en commun;
- Terre-pleins centraux supplémentaires et suppression de la double voie de virage à gauche à certains endroits;
- Conception des carrefours; et
- Nouveaux feux de circulation.

Le projet améliorera le confort des piétons et des cyclistes, qui pourront circuler plus facilement. Il améliorera également la sphère publique et apportera des améliorations pour les véhicules circulant dans le secteur à l’étude. Les améliorations s’inspirent d’une approche fondée sur le concept de « rue complète ».

Au cours de la rencontre, l’équipe de l’étude vous renseignera sur le projet et sollicitera vos commentaires entourant :

- Le processus de l’étude dans son ensemble;
- Les raisons faisant que ces améliorations sont nécessaires;
- Le secteur étudié et le contexte;
- Les modifications à la configuration du terre-plein central et l’accès des propriétés; et
- Le plan de conception fonctionnelle recommandé.

Des représentants de la Ville d’Ottawa et du MMM Group (consultant de la Ville) sont présents pour discuter du projet avec vous. N’hésitez pas à poser des questions et à exprimer votre opinion. Nous vous invitons à remplir une feuille de commentaires avant de partir.

**Veillez signer la feuille de présence à l’accueil.**



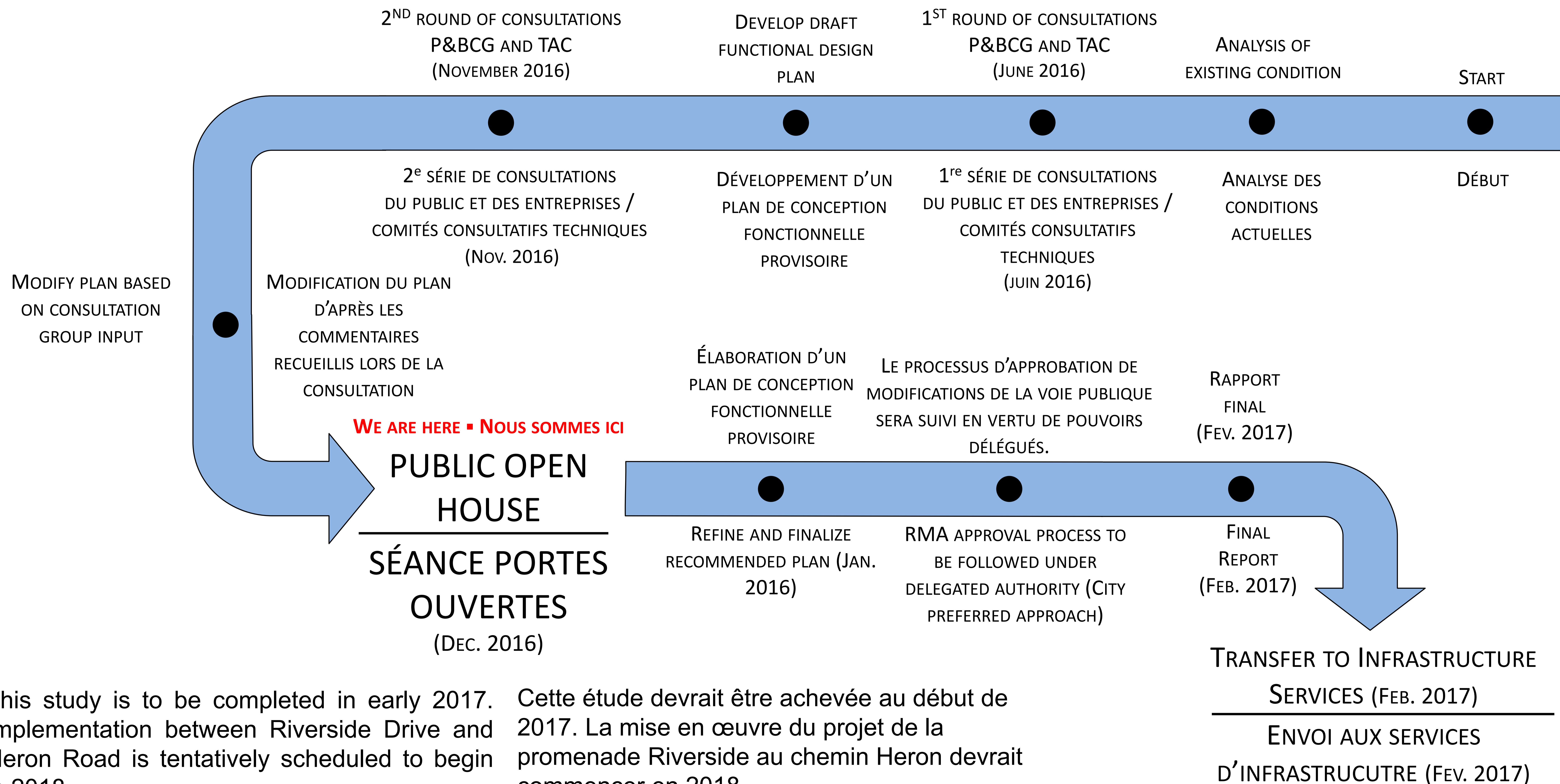


## Study Process

The Recommended Functional Design Plan has been developed with input from agencies and community stakeholders. Comments received from this public open house will be considered and incorporated as appropriate into the plan and included in a final Functional Design Report.

## Processus de l'étude

Le plan de conception fonctionnelle recommandé a été élaboré en fonction des commentaires d'agences et d'intervenants du milieu. Les commentaires reçus au cours de cette séance portes ouvertes seront analysés et intégrés s'il y a lieu au plan de conception fonctionnelle et ils seront inclus dans la dernière version du rapport de conception fonctionnelle.



This study is to be completed in early 2017. Implementation between Riverside Drive and Heron Road is tentatively scheduled to begin in 2018.

Cette étude devrait être achevée au début de 2017. La mise en œuvre du projet de la promenade Riverside au chemin Heron devrait commencer en 2018.





## Why are the improvements needed?

Bank Street between Riverside Drive and Ledbury Avenue can be uncomfortable to walk across or cycle along. In addition, traffic congestion at certain locations results in delay for vehicles and transit. The purpose of this project is to renew the street as a Complete Street that meets or exceeds the needs of all users.

### Supporting Policies

This segment of Bank Street is designated as an **Arterial Mainstreet** in the City's Official Plan (OP). It is recognized as a multi-modal transportation corridor and is intended to evolve, over time, into a more pedestrian-oriented and transit-friendly street with more compact development.

The City of Ottawa's 2031 Affordable Network for transit designates Bank Street as a **transit priority corridor** north of the Southeast Transitway at Billings Bridge. The Ottawa Cycling Plan (2013) designates Bank Street as a cross-town bikeway between Riverdale Avenue and Heron Road and as a **spine route** south of Heron Road. Dedicated cycling facilities are preferred along cross-town bikeways and spine routes.

The Bank Street Functional Design Study has also been guided by the 2012 Bank Street Community Design Plan (CDP). The Bank Street CDP created a framework for future development along the corridor, and provided concepts for land use, servicing, and transportation infrastructure.

### Taking Opportunities

Where possible, the City combines road, transit, cycling and pedestrian improvements in a single construction project. This approach minimizes costs for the City and disruption for residents.

In this case, the planned rehabilitation of Bank Street offered an opportunity to implement intersection improvements, dedicated cycling facilities, and sidewalk improvements all at once.

## Pourquoi les améliorations sont-elles nécessaires?

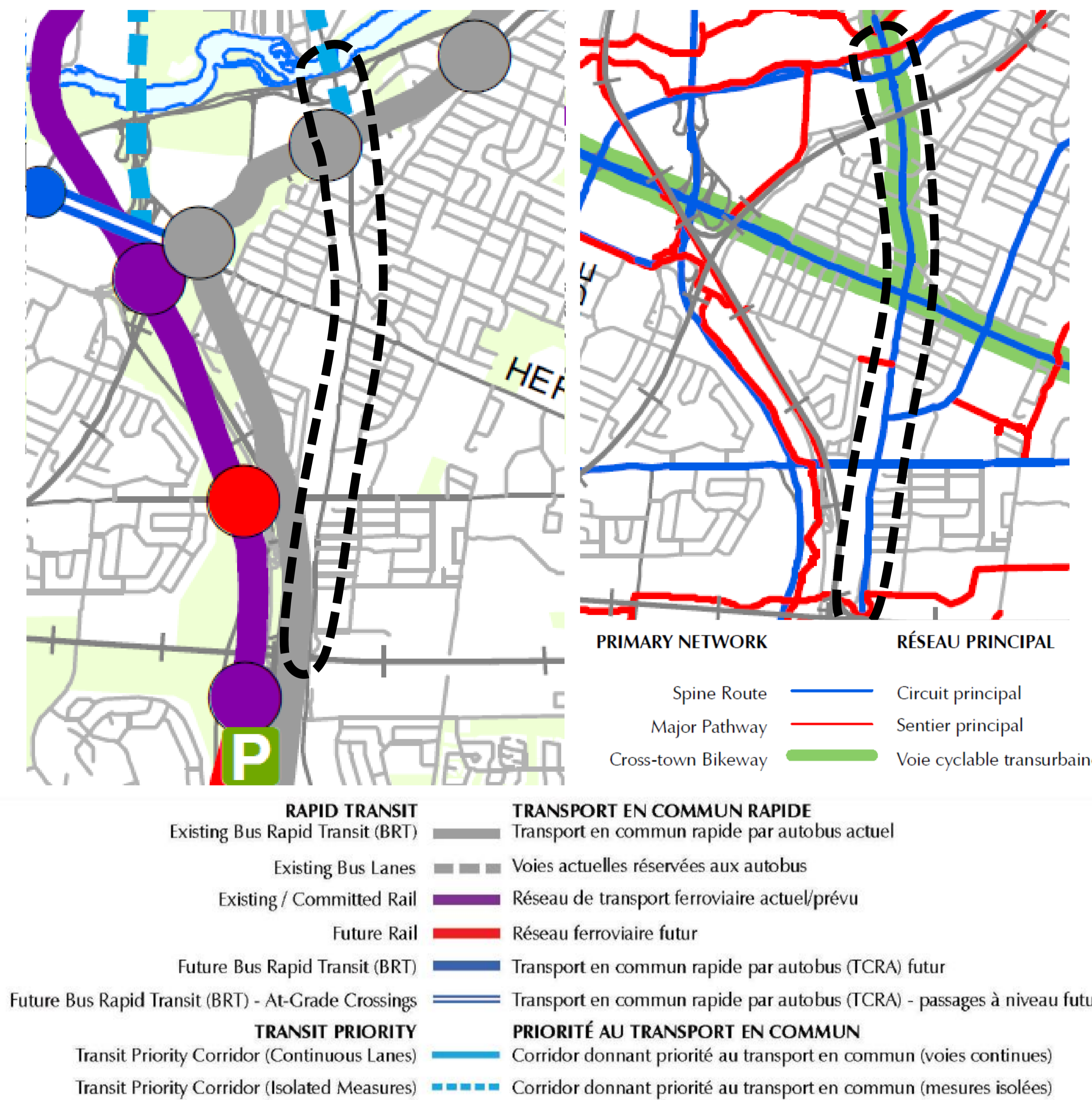
Il est parfois laborieux de se déplacer à pied et à vélo sur la rue Bank entre la promenade Riverside et l'avenue Ledbury. De plus, les embouteillages à certains endroits retardent les véhicules et les services de transport en commun. Le but de ce projet est de renouveler la rue pour en faire une rue complète qui satisfait, voire qui excède les besoins de tous ses utilisateurs.

### Politiques complémentaires

Ce tronçon de la rue Bank est désigné « **artère principale** » dans le Plan officiel de la Ville. Il est reconnu comme couloir de transport multimodal. Au fil du temps, il évoluera en une rue plus propice aux déplacements à pied et plus conviviale pour le transport en commun grâce au resserrement des aménagements.

Le Réseau de transport en commun abordable horizon 2031 de la Ville d'Ottawa désigne la rue Bank comme **couloir prioritaire de transport en commun** au nord du Transitway Sud-Est à la hauteur du pont Billings. Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa (2013) indique que la rue Bank est une voie cyclable transurbaine entre l'avenue Riverdale et le chemin Heron ainsi qu'un **axe cyclable principal** au sud du chemin Heron. On privilégie des installations cyclables dédiées le long de voies cyclables transurbaines et d'axes cyclables principaux.

L'étude de conception fonctionnelle de la rue Bank s'inspire également du Plan de conception communautaire (PCC) de 2012. Le PCC de la rue Bank crée un cadre pour l'aménagement futur le long du couloir et proposait des concepts d'utilisation de terrains, de services et d'infrastructures de transport.



**Left:** TMP Transit Priority 2031 Affordable Network designation

**Right:** Cycling Network Route Designation

**Gauche:** PDT le Réseau de transport en commun abordable horizon 2031

**Droite:** Désignation routière du réseau de pistes cyclables

### Tirer profit des occasions

Lorsque c'est possible, la Ville regroupe les améliorations aux infrastructures routières, cyclables, piétonnières et du transport en commun en un seul projet. Cela lui permet de réduire les coûts ainsi que les désagréments subis par les résidents.

Dans le cas qui nous occupe, la réfection prévue pour la rue Bank nous donne l'occasion de mettre en œuvre des mesures assurant la priorité au transport en commun en même temps que d'apporter des améliorations aux intersections, aux infrastructures réservées aux cyclistes et aux trottoirs.

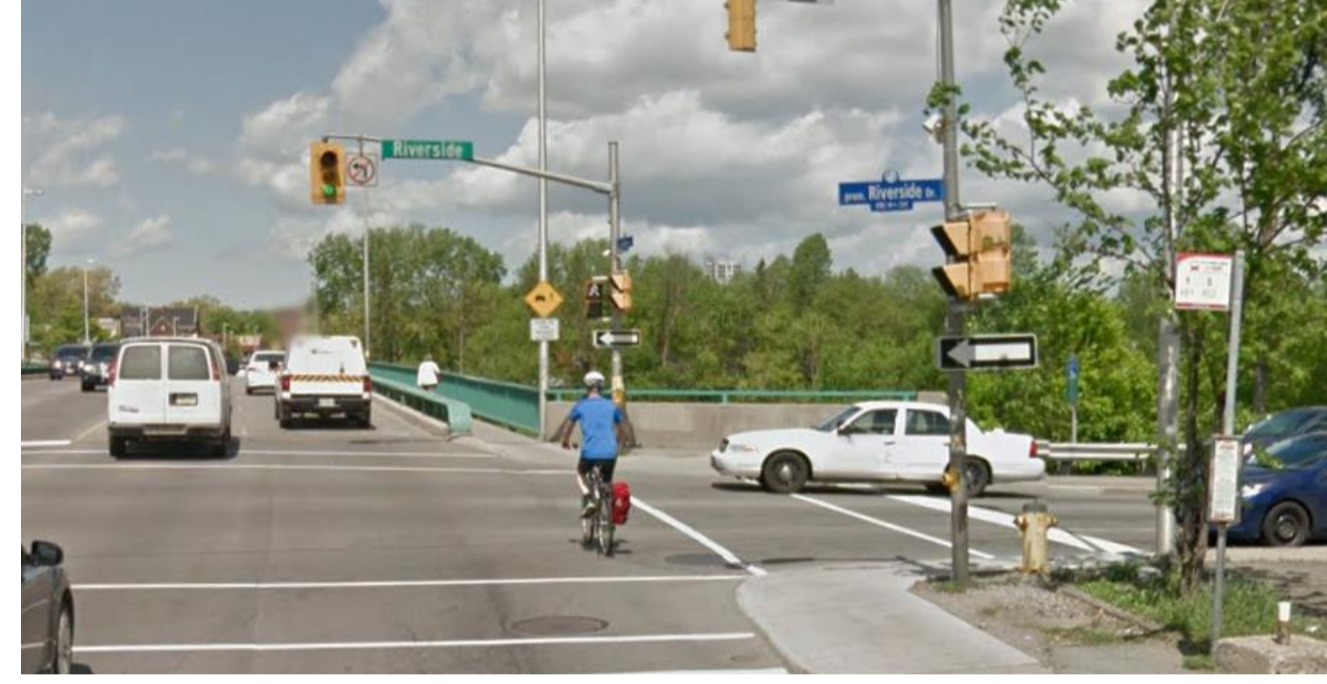




## Study Area and Context

## Secteur à l'étude et contexte

Difficult crossing of Bank Street at the Rideau River Eastern Pathway and cycling in mixed traffic on Bank Street / Il est difficile de traverser la rue Bank à la hauteur du sentier Est de la rivière Rideau et de se déplacer à vélo dans la circulation mixte de la rue Bank.

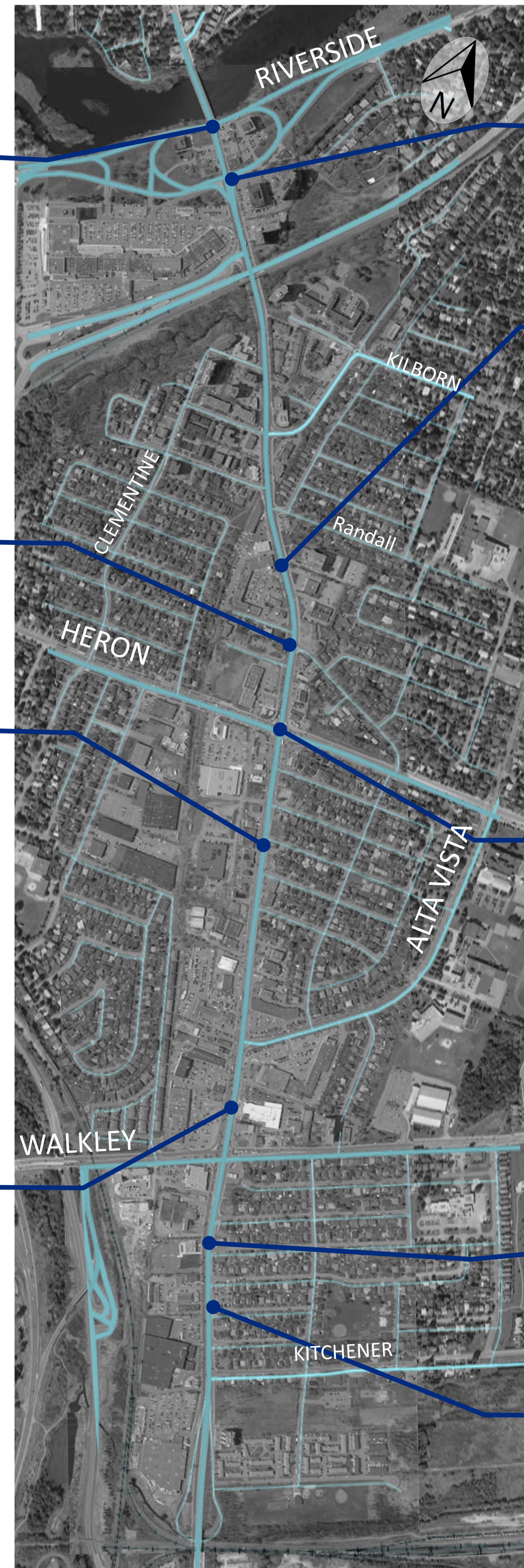


Bank Street currently includes two full travel lanes in each direction. / La rue Bank compte actuellement deux voies de circulation complètes dans chaque direction.

Sections of two-way left-turn lane with frequent curb depressions for commercial property access / Sections de voies de virage à gauche dans les deux directions et nombreuses dénivellations de bordure de rue pour accéder aux commerces.



Wide cross-section with no street trees between Walkley Road and Alta Vista Drive / Vaste section transversale sans arbres de rue entre le chemin Walkley et la promenade Alta Vista.

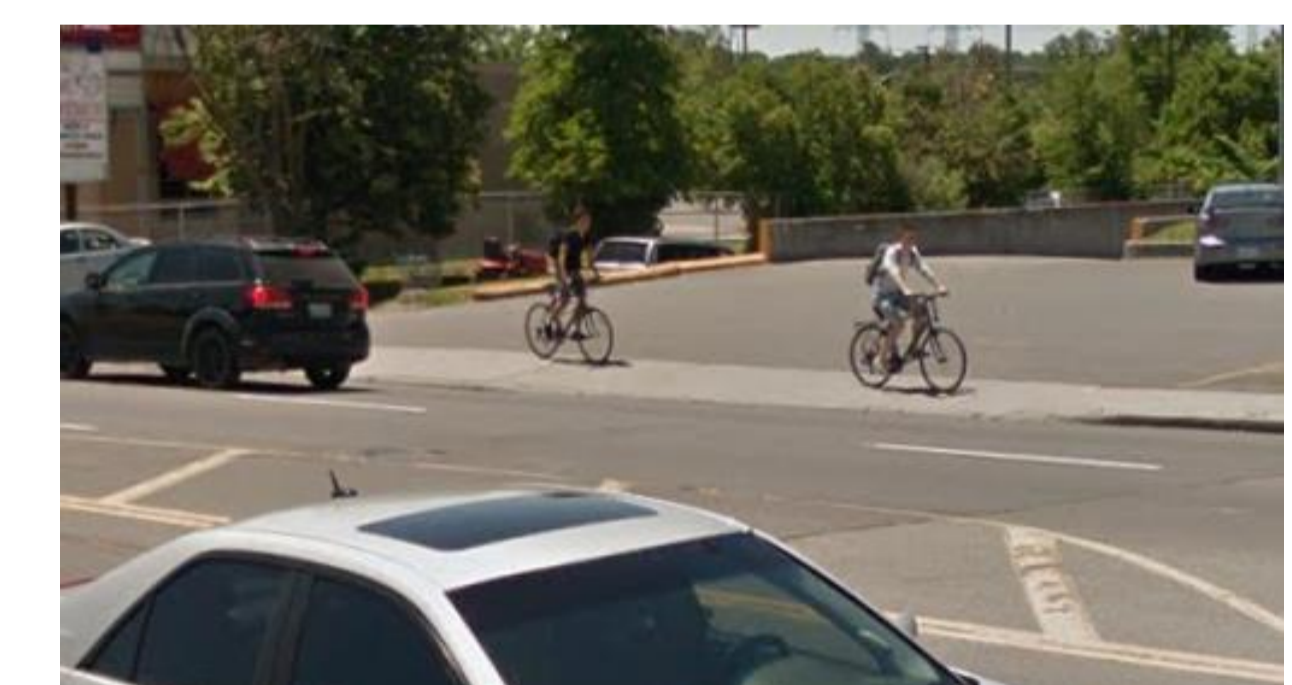


Eastbound weaving and capacity issue at Riverside Drive and Bank Street / Problèmes de circulation serpentine vers l'est et de capacité à la hauteur de la promenade Riverside et de la rue Bank.

Safety concerns at the exit from Blue Heron Mall / Problèmes de sécurité à la sortie de la galerie marchande Blue Heron.



High levels of traffic delay and long pedestrian crossings at Bank Street and Heron Road. / Retards de circulation importants et passages pour piétons longs à la hauteur de la rue Bank et du chemin Heron.



Majority of Bank Street corridor has no cycling infrastructure. / Sur une grande partie du couloir de la rue Bank, aucune infrastructure cyclable.

500 meters with no pedestrian crossing / 500 mètres sans passage pour piétons





## Changes to Median Treatment and Property Access

### Median Treatment

Existing two-way left-turn lanes were identified for removal within the CDP due to community concerns and high collision rates. Two-way left turn lanes will be replaced with either a raised median and left-turn lanes or a depressed (mountable) median.

Changes in median treatment result in the following changes to adjacent property access.

## Modifications de la configuration du terre-plein central et de l'accès aux propriétés

### Configuration du terre-plein central

Dans le PCC, il était prévu d'enlever les voies de virage à gauche dans les deux directions en raison de l'inquiétude qu'elles soulevaient dans la communauté et du taux de collision élevé. Ces voies de virage à gauche dans les deux directions seront remplacées par un terre-plein central surélevé avec voies de virage à gauche ou par un terre-plein surbaissé (franchissable).

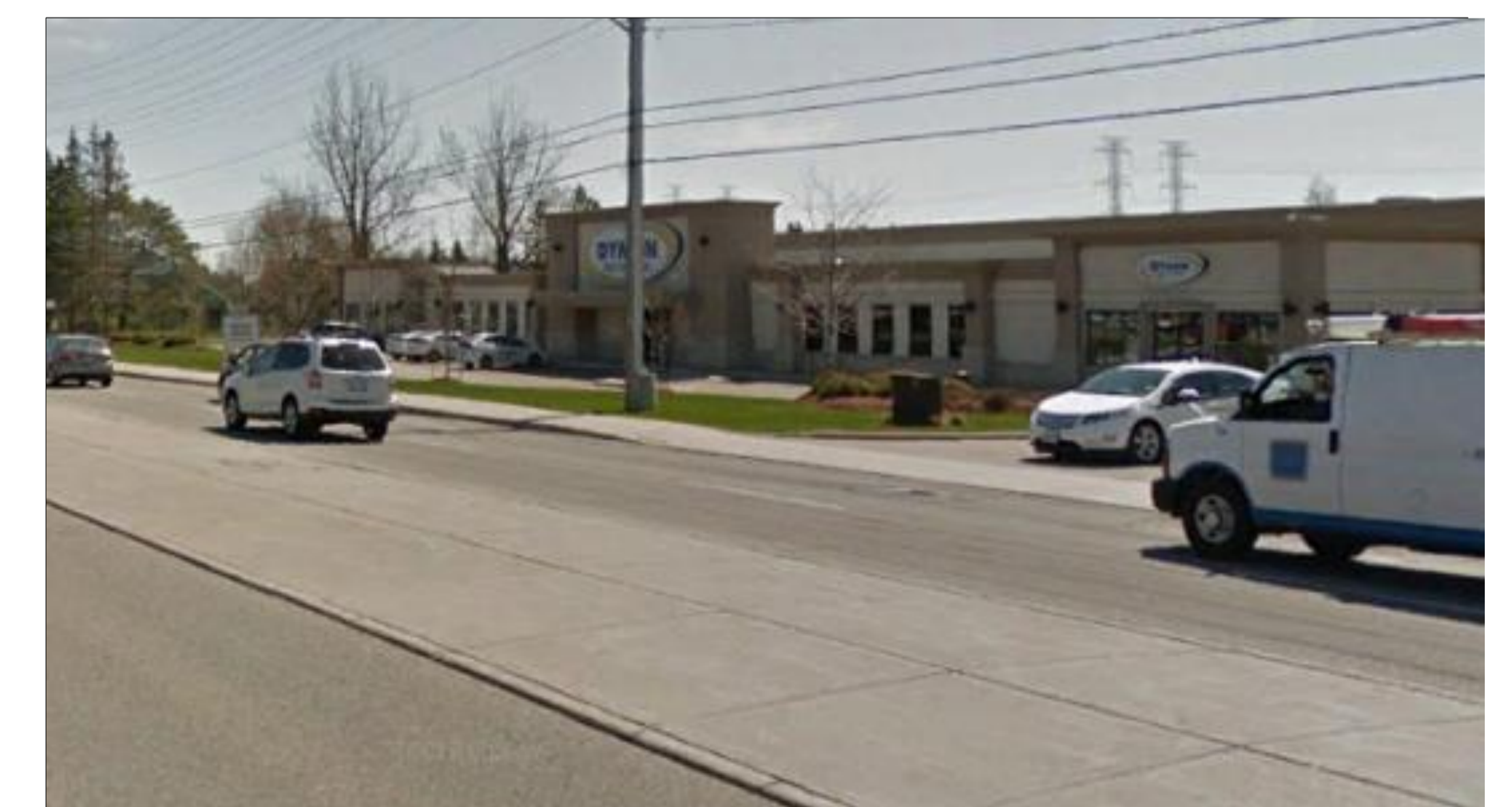
Les modifications de la configuration du terre-plein central entraîneront les changements suivants pour accéder aux propriétés adjacentes



**Existing Two-way Left-turn Lane / Voies actuelles de virage à gauche dans les deux directions**



**Raised Median with Alternating Left-Turn Lanes / Terre-plein central surélevé avec voies de virage à gauche**



**Depressed (mountable) median / Conception du terre-plein central surbaissé**

Civic Address / Adresse municipale	Existing Access / Accès actuel		Proposed Access / Accès proposé	
1355 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out / Left In	Entrée à droite et à gauche, sortie à droite
2269 Riverside	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out / Left In	Entrée à droite et à gauche, sortie à droite
1365 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out/Left In	Entrée à droite et à gauche, sortie à droite
1490 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out / Left In	Entrée à droite et à gauche, sortie à droite
1501 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out	Entrée à droite, sortie à droite
1545 Bank	Full Access	Plein Accès	Access via Evan Boulevard	Accès via le boulevard Evans
1579 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out	Entrée à droite, sortie à droite
1581 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out	Entrée à droite, sortie à droite
1582 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out	Entrée à droite, sortie à droite
1600 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out	Entrée à droite, sortie à droite
1629 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out	Entrée à droite, sortie à droite
1690 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out	Entrée à droite, sortie à droite
1693 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out	Entrée à droite, sortie à droite
1706 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out	Entrée à droite, sortie à droite
1895 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out	Entrée à droite, sortie à droite
1901 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out	Entrée à droite, sortie à droite
1947 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out	Entrée à droite, sortie à droite
1969 Bank	Full Access	Plein Accès	Right In / Right Out	Entrée à droite, sortie à droite
1975 Bank	Right In / Right Out / Left In	Entrée à droite et à gauche, sortie à droite	Access via Kitchener Avenue	Accès via l'avenue Kitchener





## Next Steps

- Refine and finalize recommended plan
- RMA approval process to be followed under delegated authority
- Final Report
- Transfer to Infrastructure Services

## We want to hear from you!

Tell us what you think about the Functional Plan presented today. Please fill out a comment sheet and leave it in the box provided, or send an email to Ann Selfe, the City's project manager, at [ann.selfe@ottawa.ca](mailto:ann.selfe@ottawa.ca).

*December 23<sup>rd</sup> is the deadline for comments.*

## Stay involved

- Join the study mailing list by emailing your request to [ann.selfe@ottawa.ca](mailto:ann.selfe@ottawa.ca)
- Visit the study website at <http://ottawa.ca/en/city-hall/public-consultations/transportation/bank-street-renewal-between-riverside-drive-north-and>

## Freedom of information and protection of privacy

Comments and information are being collected in accordance with the Freedom of Information and Protection of Privacy Act. This material will be maintained on file for use during the study and may be included in study documentation. With the exception of personal information, all comments will become part of the public record.

## Étapes suivantes

- Peaufinage et élaboration du plan recommandé
- Le processus d'approbation de modifications de la voie publique sera suivi en vertu de pouvoirs délégués
- Rapport final
- Envoi aux Services d'infrastructure

## Nous voulons recueillir votre avis!

Dites-nous ce que vous pensez du plan préféré présenté aujourd'hui. Veuillez remplir une feuille de commentaires et la déposer dans la boîte prévue à cet effet, ou envoyer un courriel à Ann Selfe, gestionnaire de projet de la Ville, à [ann.selfe@ottawa.ca](mailto:ann.selfe@ottawa.ca).

*Veuillez retourner vos commentaires d'ici le 23 décembre 2016.*

## Restez à l'écoute

- Inscrivez-vous sur la liste d'envoi en envoyant votre demande à [ann.selfe@ottawa.ca](mailto:ann.selfe@ottawa.ca)
- Visitez le site Web de l'étude à <http://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/consultations-publiques/transport/refection-de-la-rue-bank-de-la-promenade-riverside>

## Accès à l'information et protection de la vie privée

Les renseignements sont recueillis conformément à la Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée. Ils demeureront au dossier pour être utilisés durant l'étude et pourront figurer dans la documentation sur l'étude. À l'exception des renseignements personnels, tous les commentaires feront partie du domaine public.