

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.

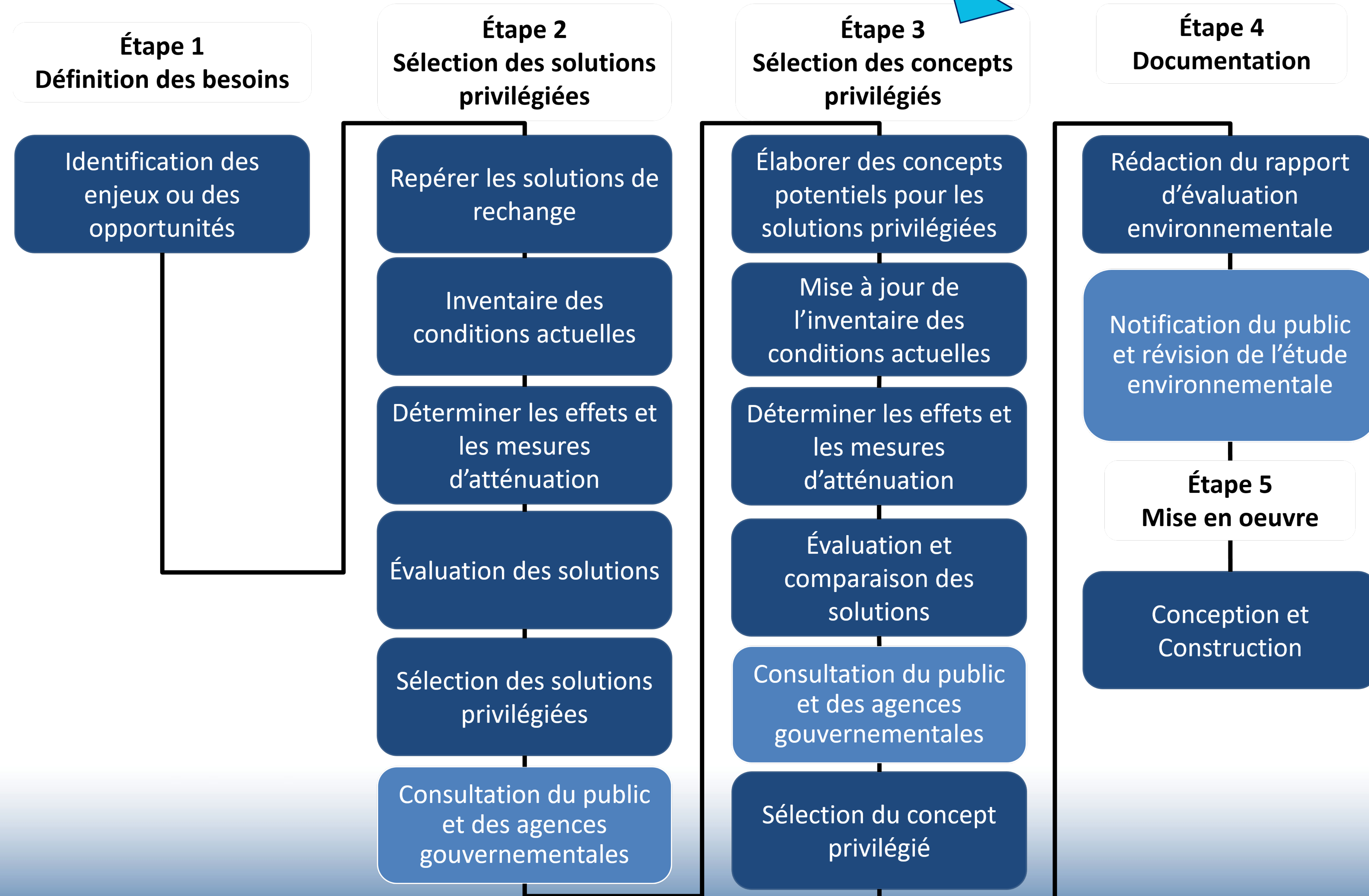
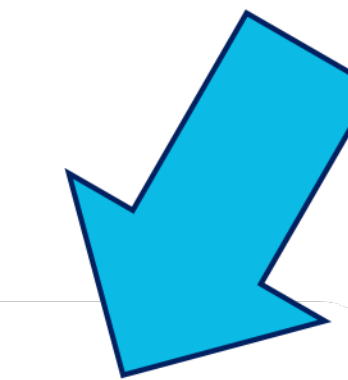
Vos commentaires sont les bienvenus et sont très importants pour cette étude. À l'exception des renseignements personnels, tous les commentaires formulés seront intégrés au domaine public.



Processus d'évaluation environnementale

Étapes d'une ée suivant l'annexe C des ée municipales de portée générale

Nous sommes ici



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

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

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.

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.

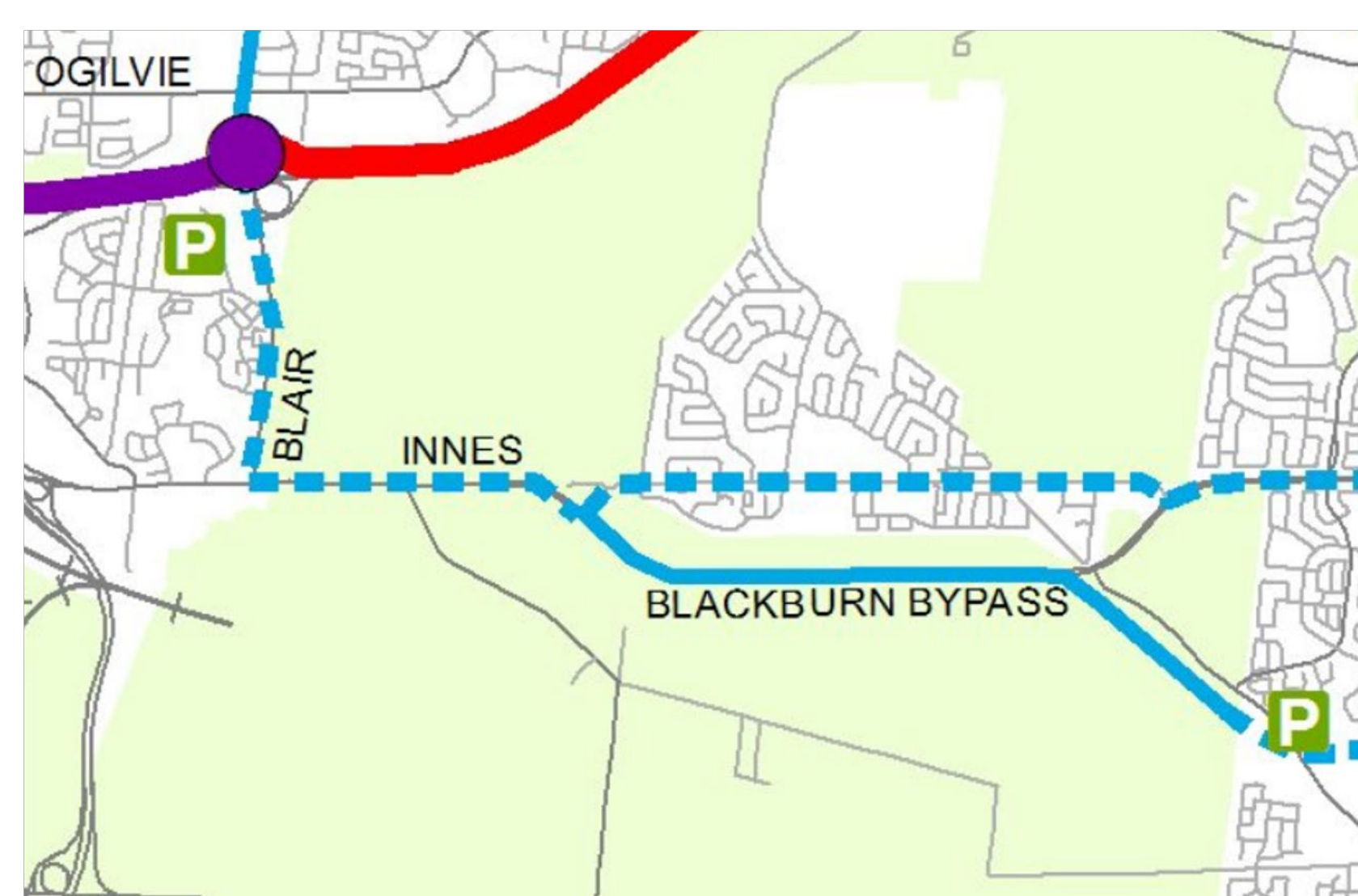
Chemin Blair – Évaluation des besoins

- 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.

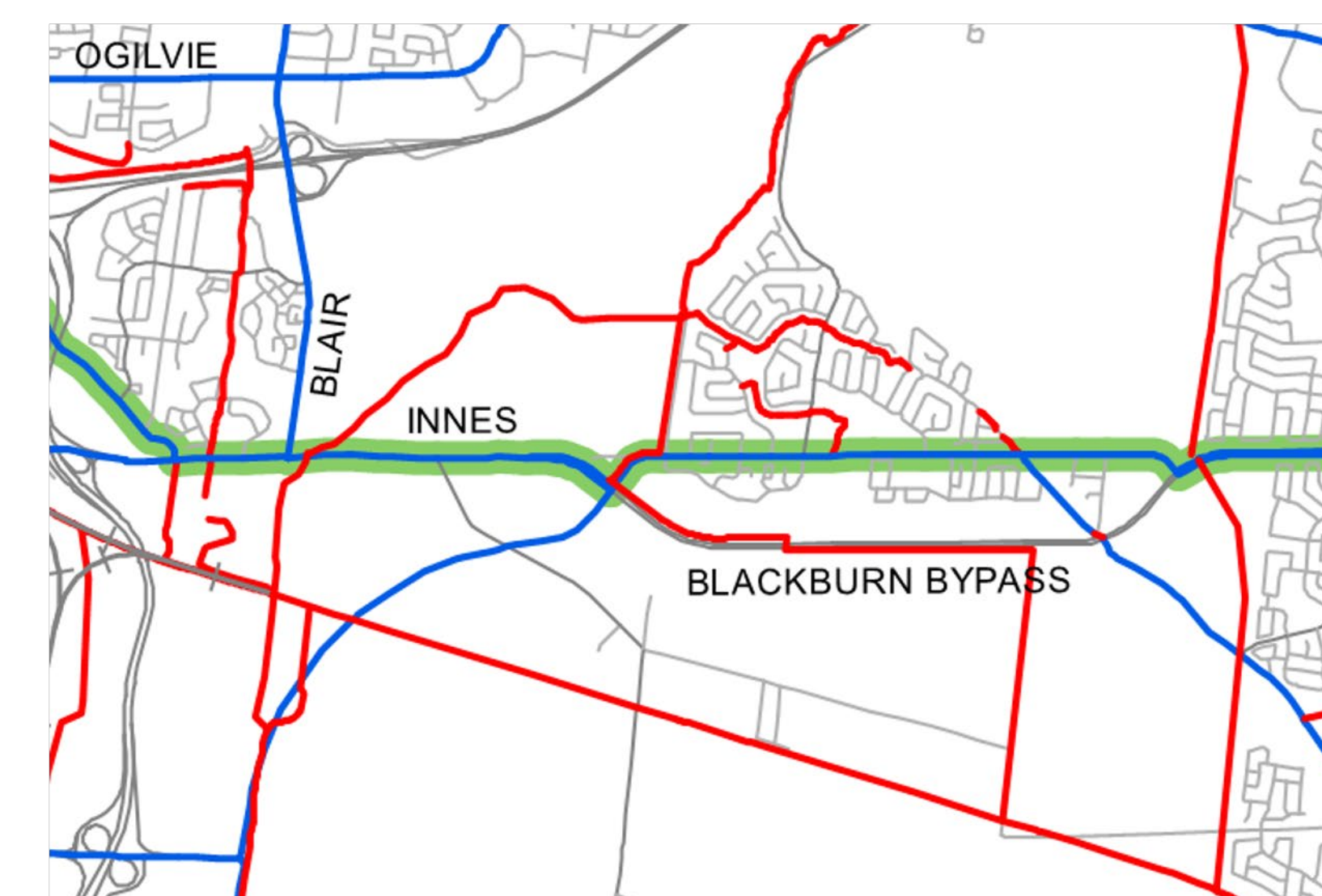
2031 Affordable Road Network (TMP) / Réseau routier abordable 2031 (PDT)



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.

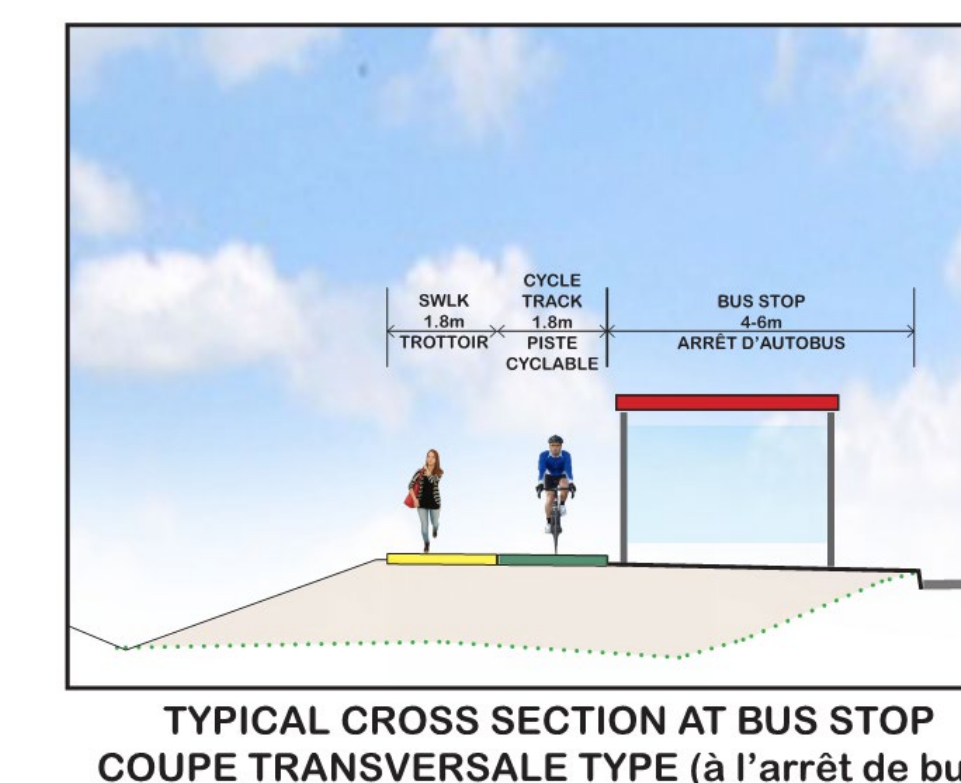
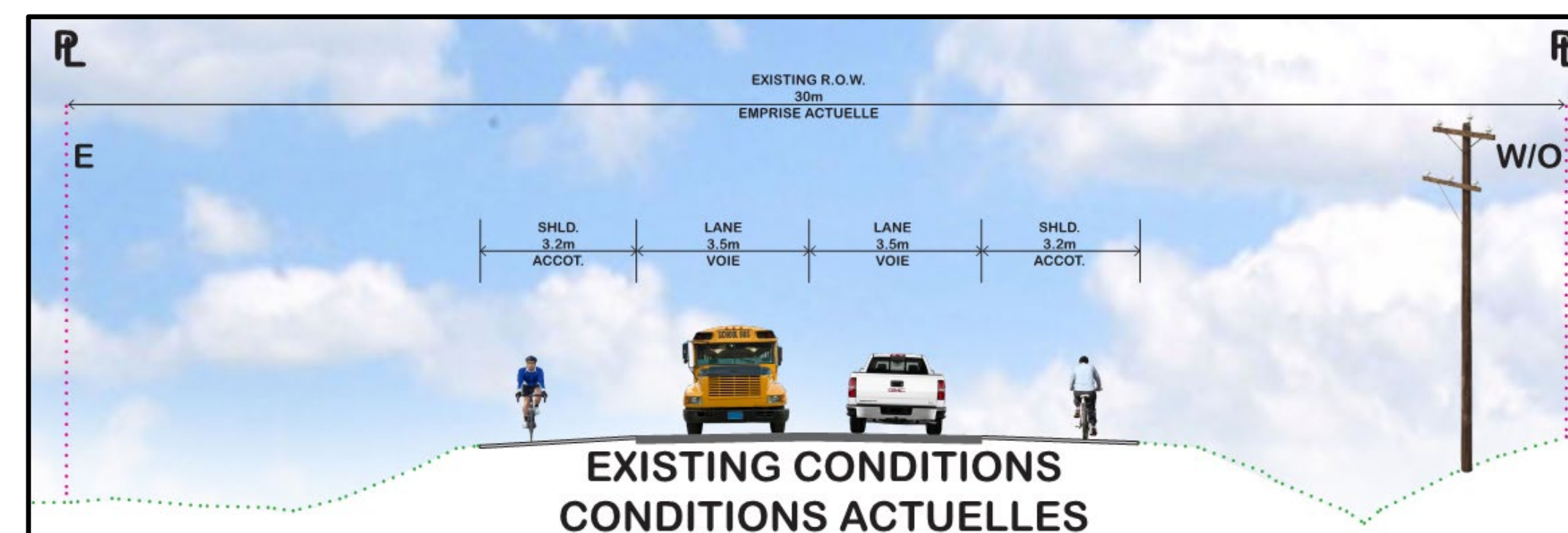
- Élargir et améliorer le service de transport en commun (mesures localisées assurant la priorité aux transports en commun, voies réservées aux autobus, voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé)
- Élargir/améliorer les installations pour accessibilité/piétons/cyclistes
- Gérer la demande 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

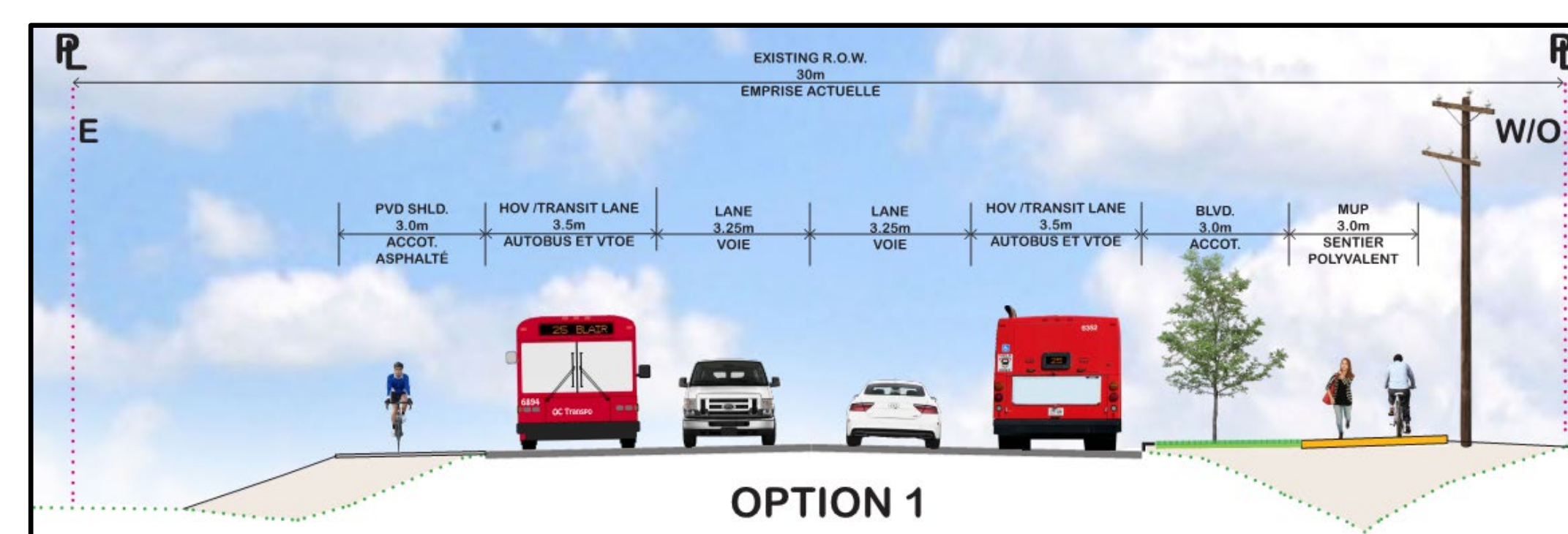
Blair Road Cross-Section Options

Options de coupes transversales pour le chemin Blair



Option 1:

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

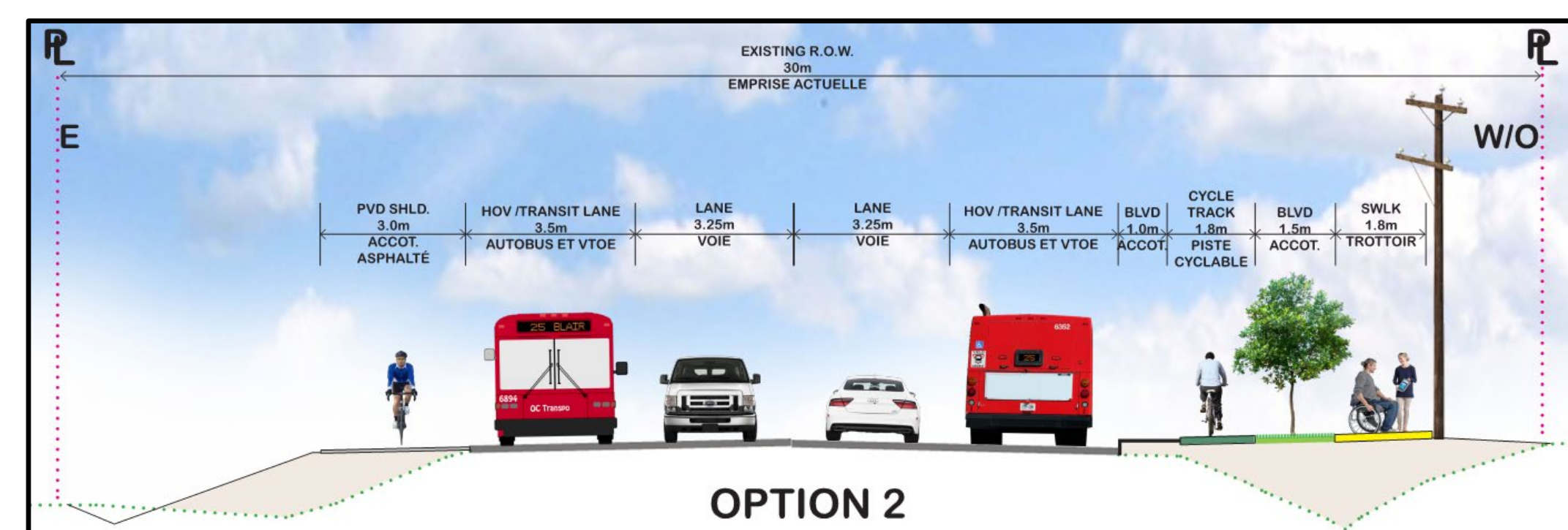


Option 1

- 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

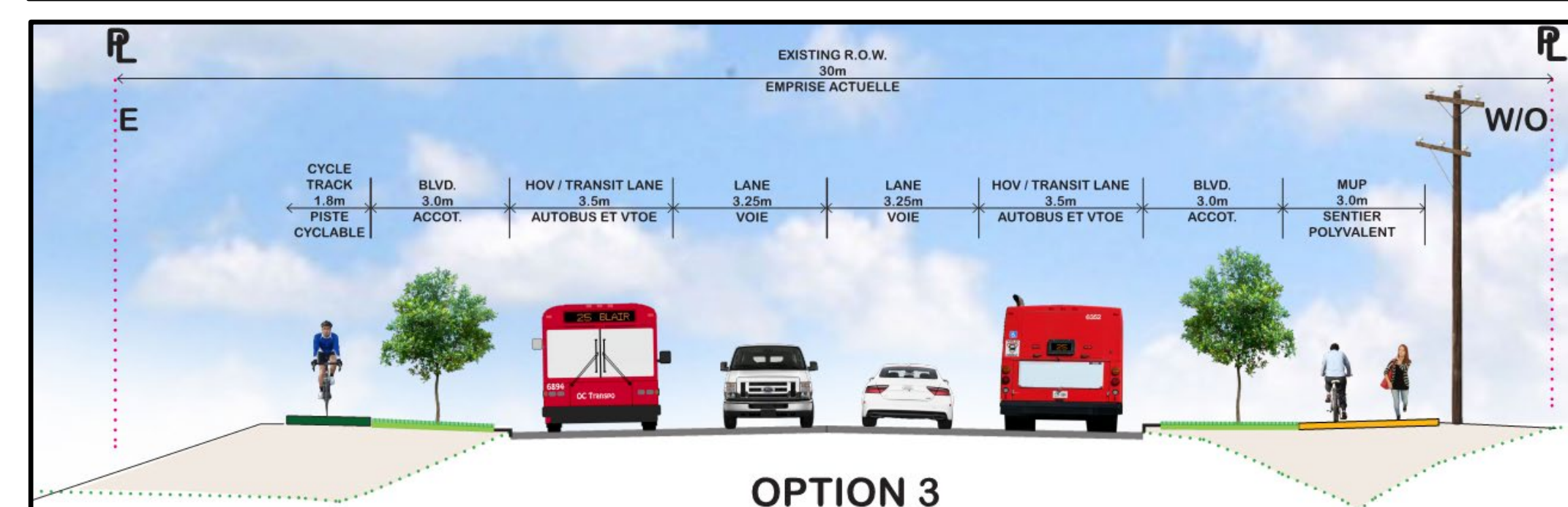


Option 2

- 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

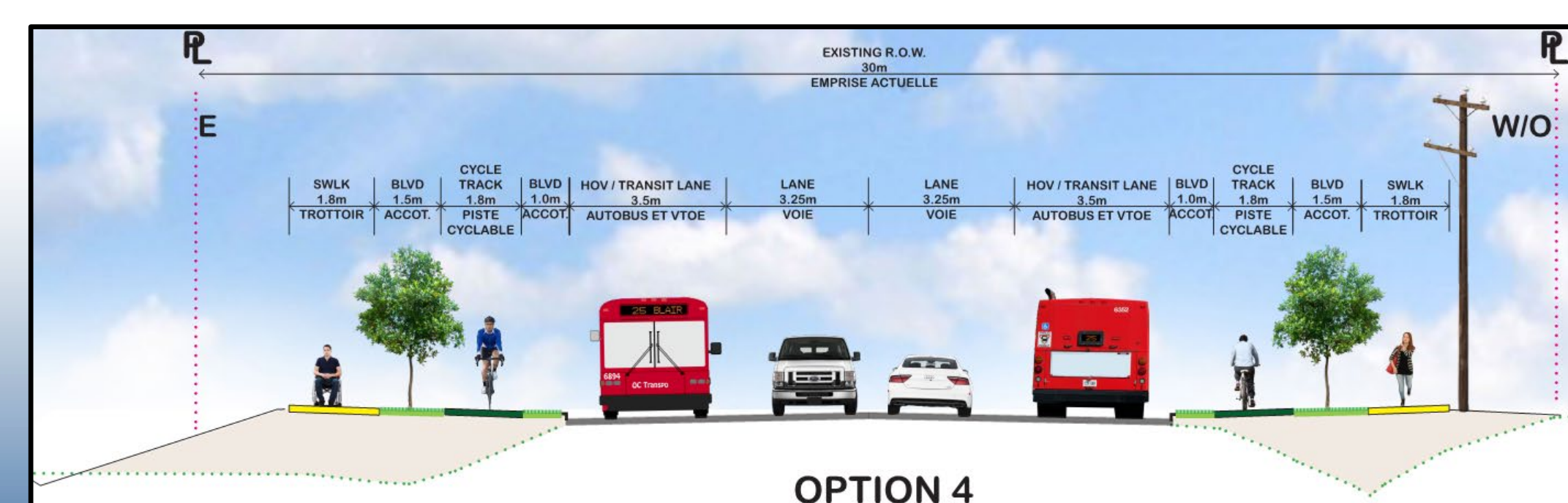


Option 3

- 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

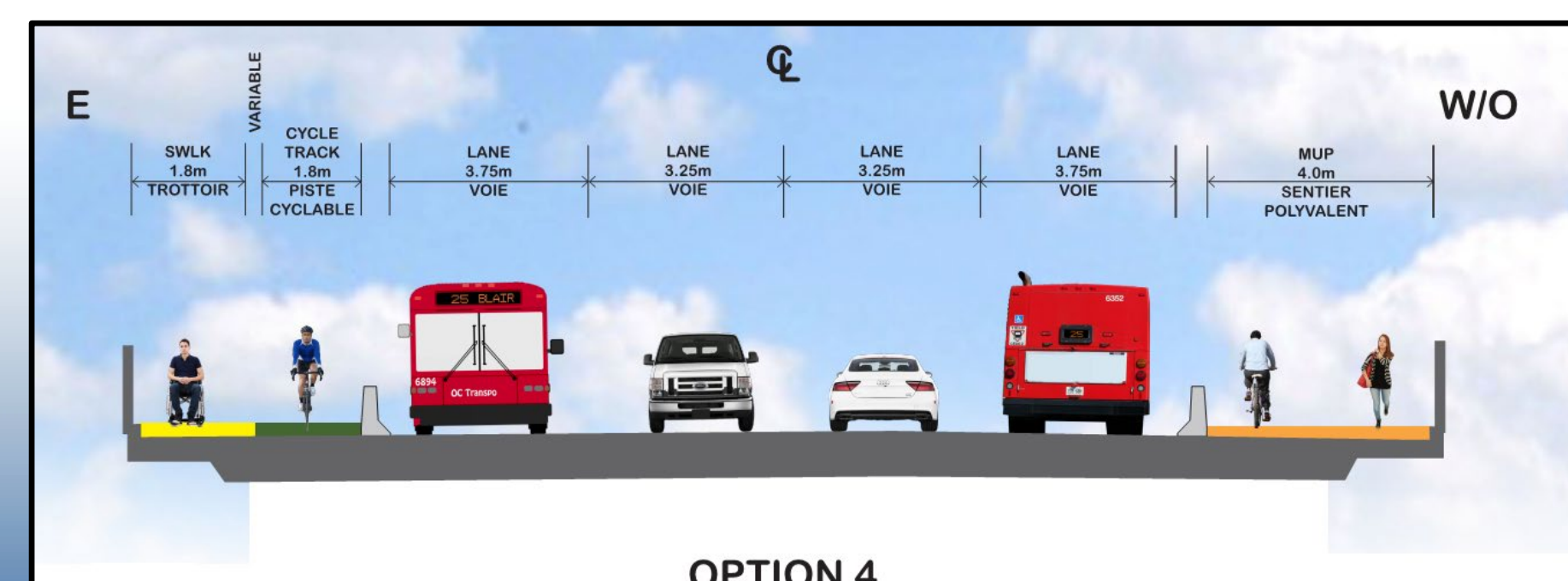
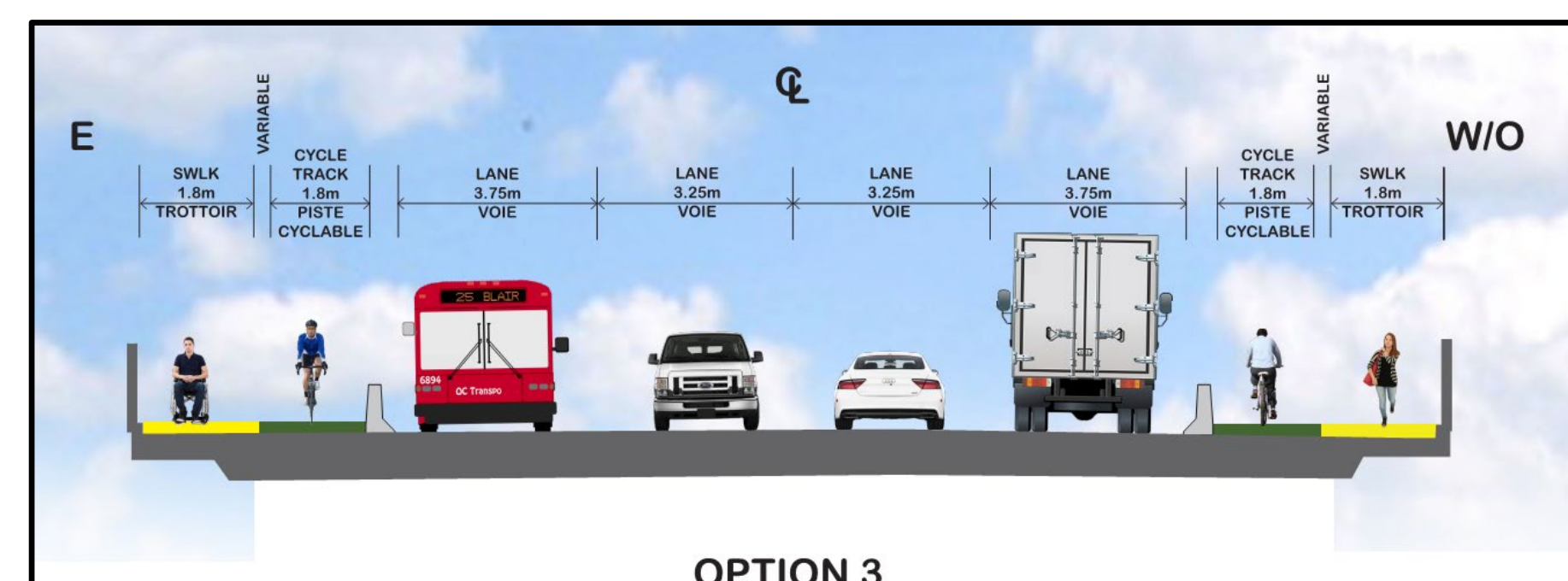
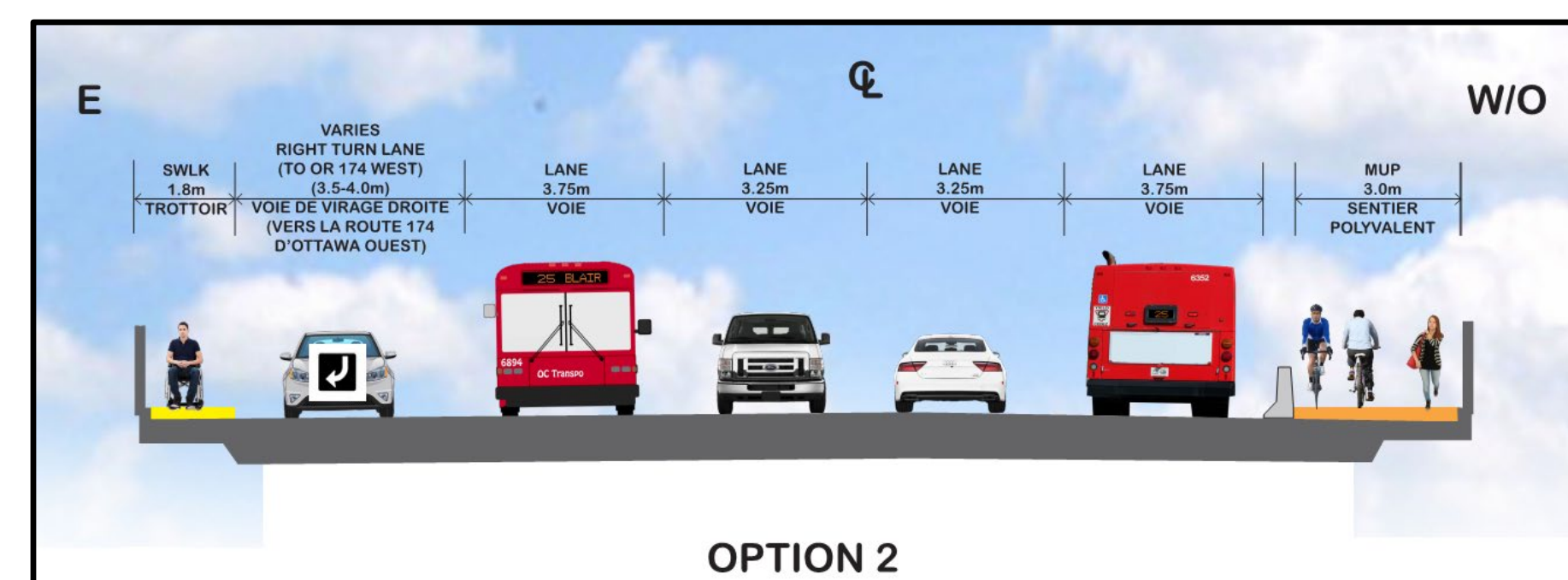
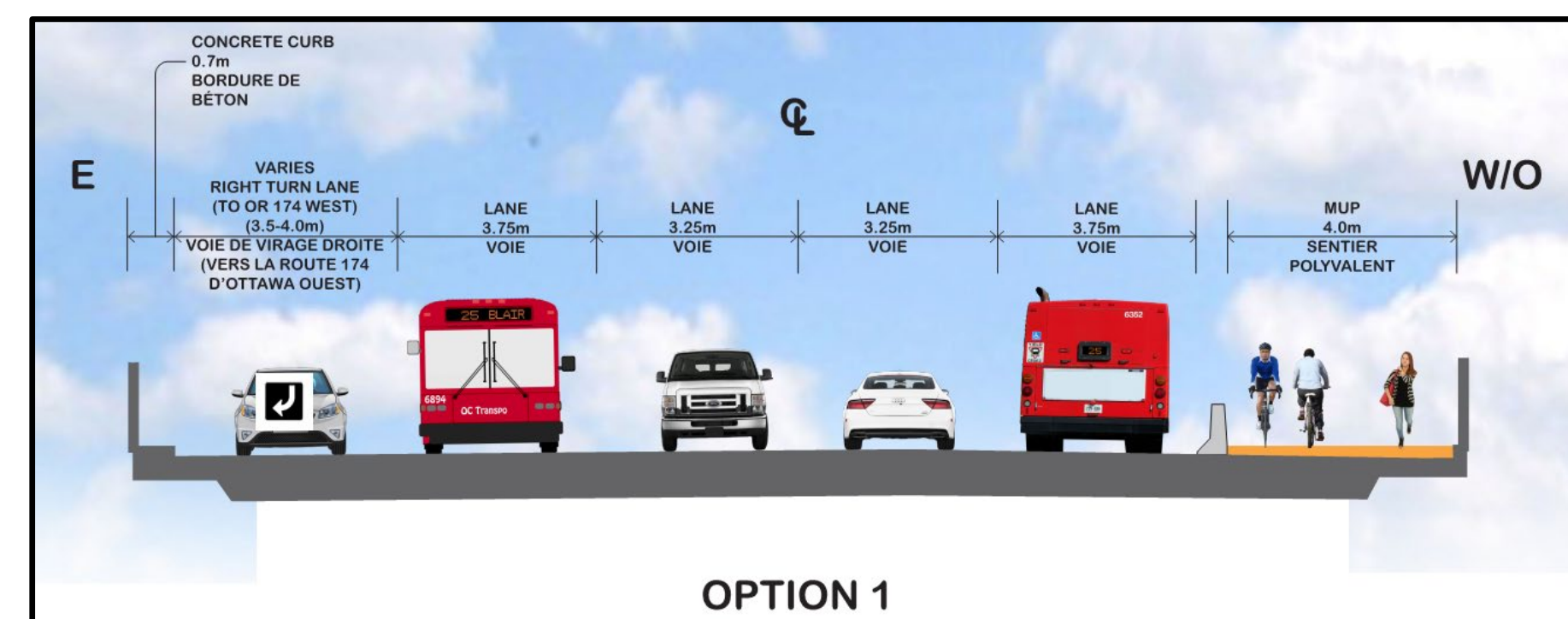
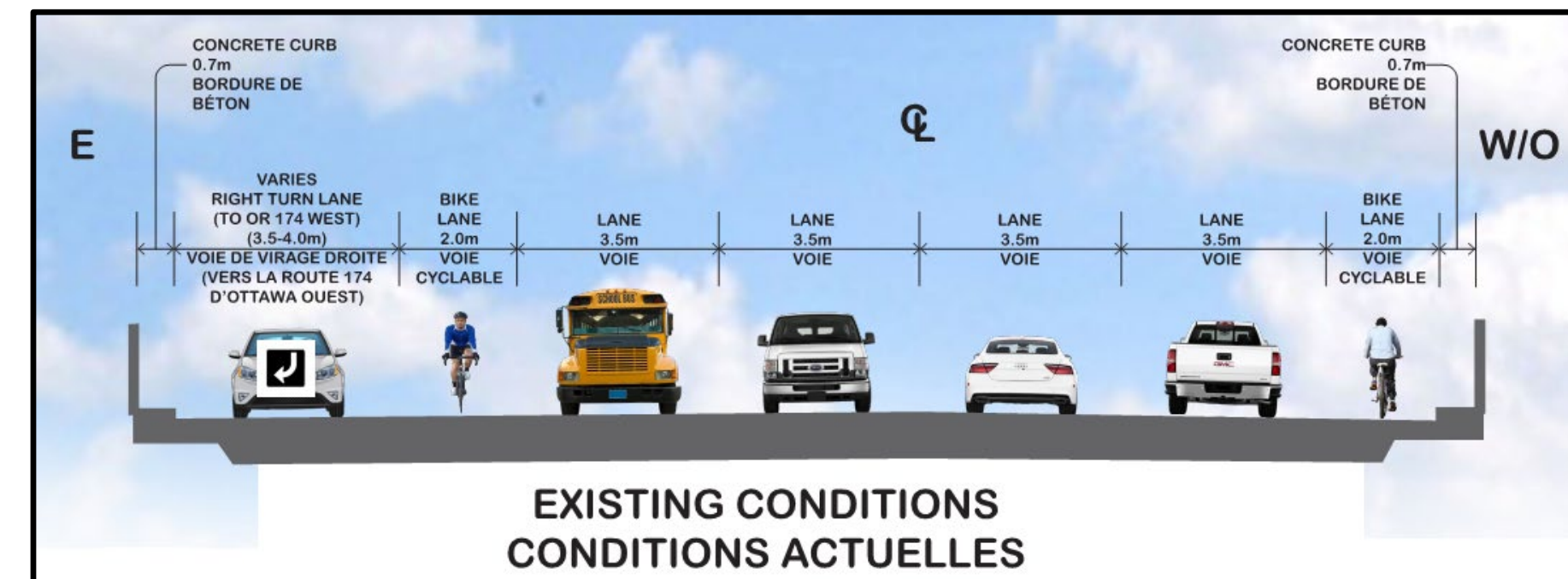


Option 4

- 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

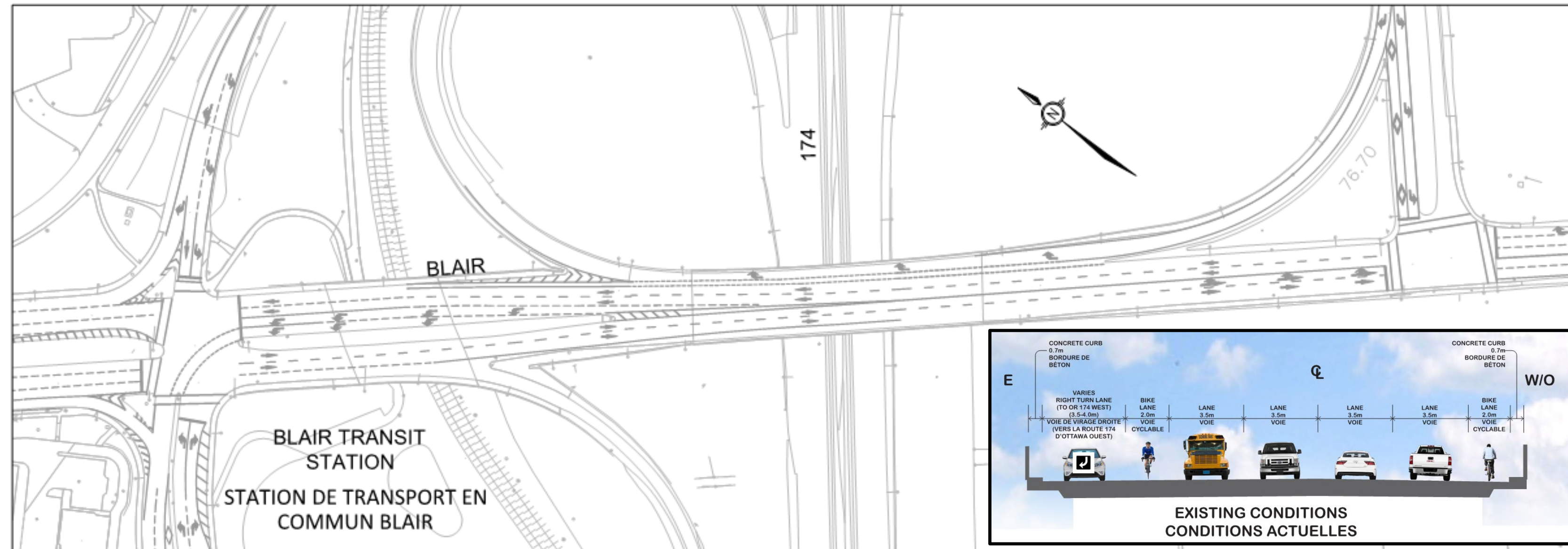
- Trottoirs et pistes cyclables des deux côtés

Option 4

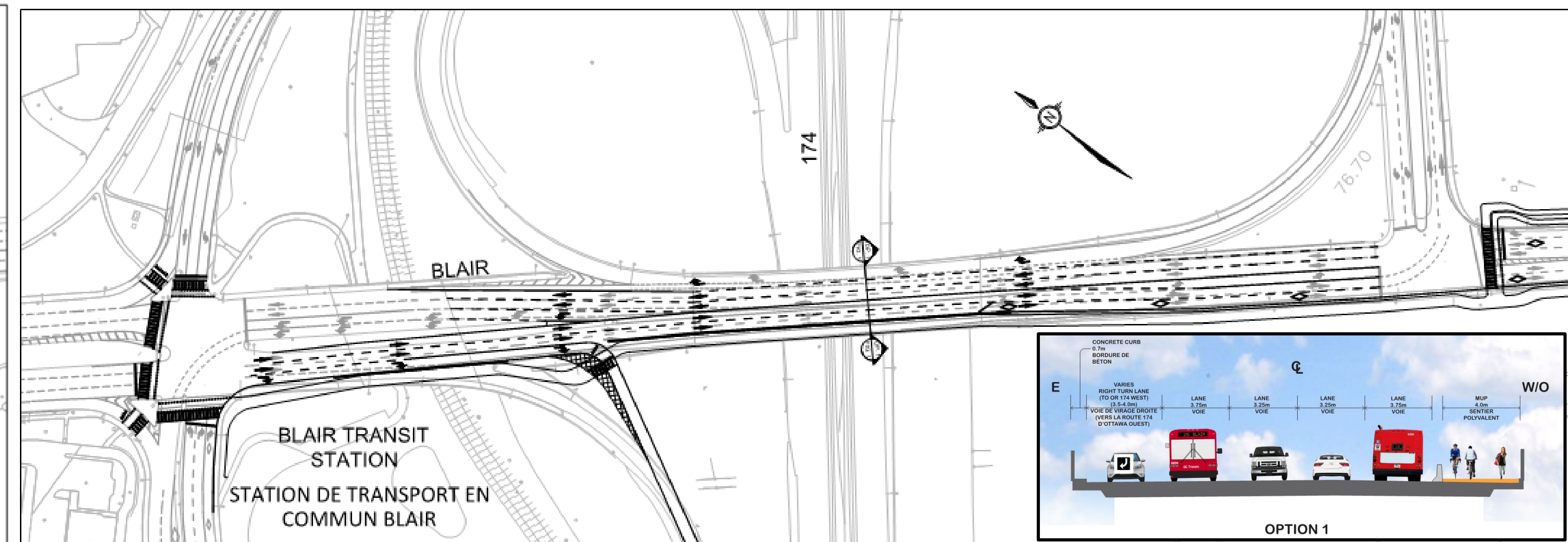
- Sentier polyvalent du côté ouest accessible aux piétons et aux cyclistes
- Trottoir et pistes cyclables du côté est avec un plus grand nombre de croisements de bretelles et de passages pour piétons

Blair / Ottawa Road 174 Interchange Options

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



EXISTING CONDITIONS | CONDITIONS ACTUELLES



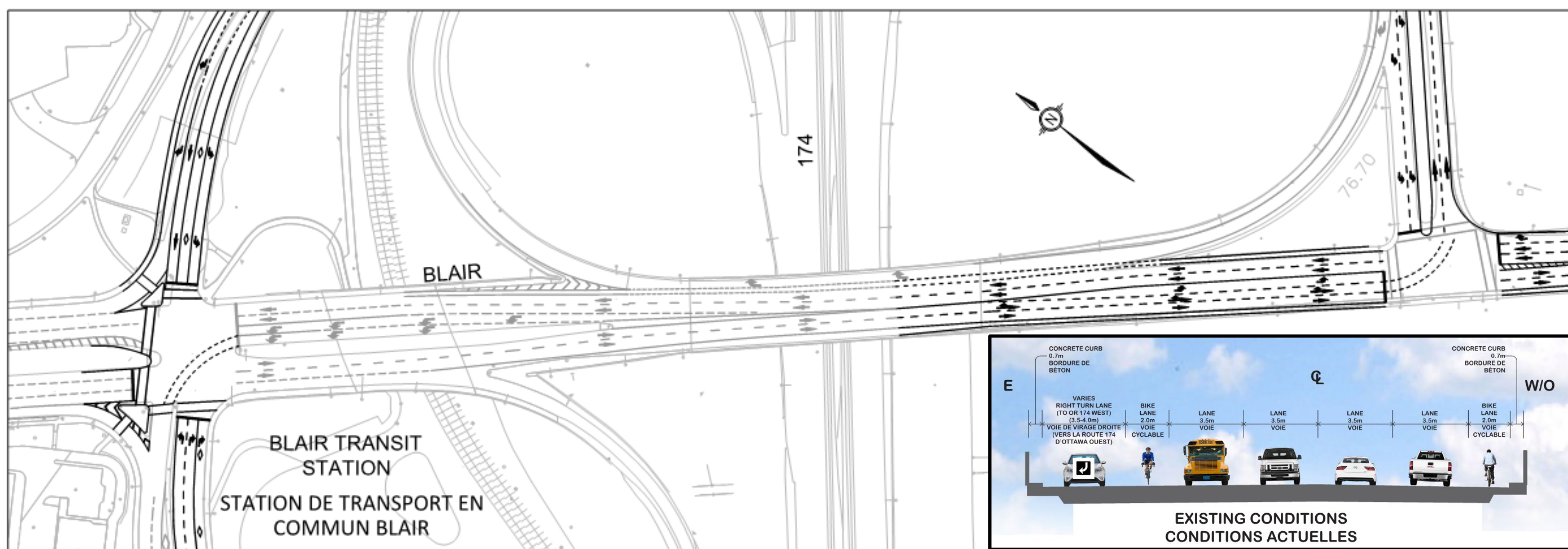
MINOR MODIFICATIONS | MODIFICATION MINEURE

Minor Changes:

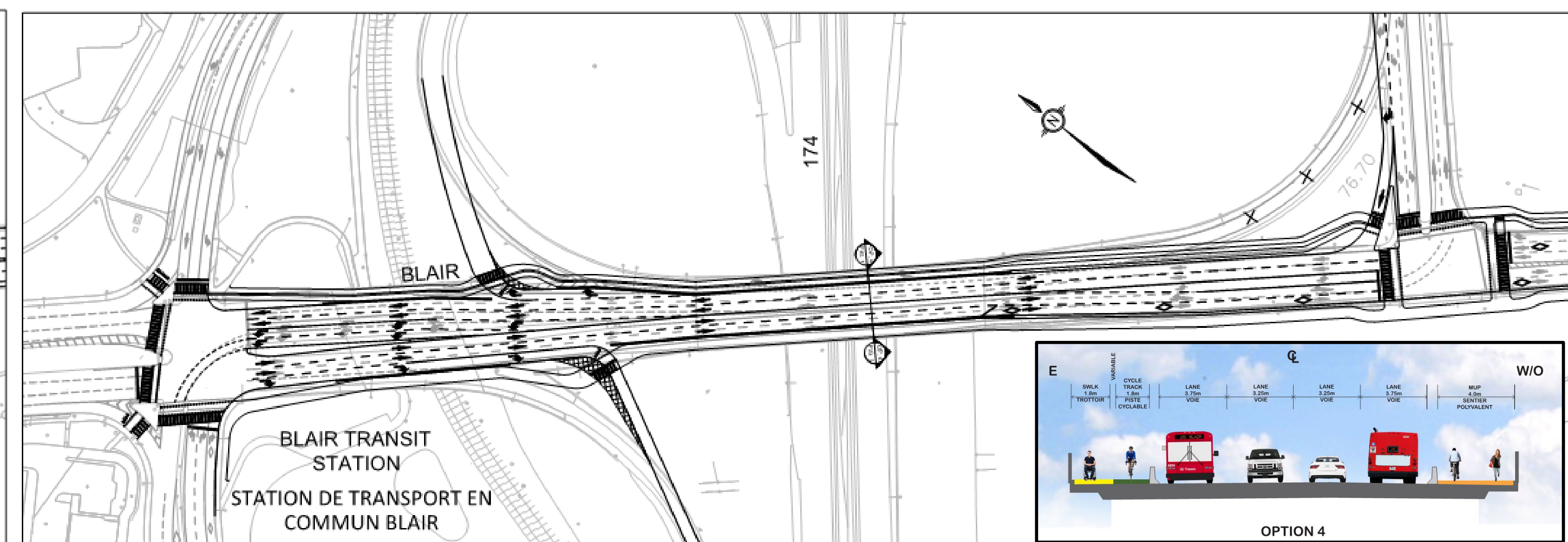
- 1 Ramp Modification
- West MUP

Changements mineurs

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



MODIFIED EXISTING CONDITIONS DURING STAGE 2 LRT | CONDITIONS ACTUELLES MODIFIÉES DURANT LA MISE EN ŒUVRE DE L'ÉTAPE 2 DU LRT



MAJOR MODIFICATIONS | MODIFICATION MAJEURE

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