

Phase 2 (2023 - 2031)

This second phase would build on Phase 1. Peak period/direction transit-only lanes would be implemented between Clyde and Navaho, and possibly other locations, based on transit operational need.

Phase 3 (2023 -2031, or possibly later)

Implement the ultimate design solution progressively as ridership grows and/or delay to transit increases. As per the TMP, the priority would be the section between Prince of Wales and Baseline Station.

In constrained areas where implementation of the ultimate design solution requires trade-offs between traffic operations and property requirements, the focus should be on moving the most number of people within the existing right-of-way. This would suggest ultimately considering removal of a lane of traffic full-time and converting it to a dedicated transit lane in areas where roadway widening would have unacceptable impacts to adjacent properties.

The Planning and EA study will recommend protecting for a minimum 41.5 m ROW protection to allow “desired” design elements throughout the corridor. As part of functional and detailed design of the project, further adjustments in ROW requirements will be identified to minimize property impacts.

Phase no 2 (2023-2031)

Cette seconde phase est la suite de la première. Des voies réservées durant les périodes de pointe et dans la direction de pointe seraient mises en place entre l'avenue Clyde et la promenade Navaho, et possiblement à d'autres endroits, en fonction des besoins opérationnels en matière de transport en commun.

Phase no 3 (2023-2031, ou possiblement plus tard)

Mise en œuvre progressive de l'option finale de conception au fur et à mesure que le nombre d'usagers augmente ou que les délais de transport en commun s'allongent. Conformément au PDT, la priorité serait accordée au secteur situé entre la promenade Prince of Wales et la station Baseline.

Dans les secteurs restreints où la mise en œuvre de l'option finale nécessiterait des compromis entre les opérations de la circulation et l'empiètement sur les propriétés, l'accent devrait être mis sur le déplacement du plus grand nombre d'usagers à l'intérieur de l'emprise existante. Pour ce faire, il faudrait envisager de retirer une voie destinée à la circulation générale et de la convertir en voie réservée dans les zones où l'élargissement de la chaussée aurait des incidences inacceptables sur les propriétés adjacentes.

L'étude de planification et d'évaluation environnementale recommandera de protéger minimalement une emprise de 41,5 mètres pour permettre la mise en œuvre des éléments de conception « privilégiés » dans l'ensemble du couloir. Dans le cadre de la conception fonctionnelle et détaillée du projet, d'autres modifications aux exigences en matière d'emprise seront ciblées afin de minimiser les incidences sur les propriétés.